

Masterplan Mobilität für die Stadt Erftstadt



ENTWURF

Oktober 2023

büro stadtVerkehr



Auftraggeber:



Stadt Erfstadt
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Räumliche Planung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung
Holzdamm 10
50374 Erfstadt

Ansprechpartner:

David Stumm
Inge Raduner
Sabine Wittmann
Detlef Lippik

Bearbeitung durch:

büro stadVerkehr

büro stadVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Verwaltungsstandort: Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Bürostandort: Bahnhofsallee 11 | 40721 Hilden
Tel: 02103 / 911 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Marc Stuhm
Sebastian Schulz
Marius Lenz

gefördert durch:

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
1 Einleitung.....	2
1.1 Aufgabenstellung.....	3
1.2 Vorgehensweise	4
1.3 Beteiligungsverfahren.....	6
1.3.1 Arbeitskreis Mobilität (AK)	6
1.3.2 INKA Online-Beteiligung	6
1.3.3 Bürgerkonferenzen	9
1.3.4 Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept.....	10
2 Bestandsaufnahme	13
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur	13
2.1.1 Bevölkerungsentwicklung.....	15
2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte	15
2.1.3 Pendlerströme	16
2.2 Zentrenstruktur	17
2.3 Bildungs- & Schulstandorte	18
2.4 Publikumswirksame Einrichtungen	21
2.5 Betrachtung der Verkehrsnetze.....	22
2.5.1 MIV.....	22
2.5.2 Lkw- und Wirtschaftsverkehr.....	26
2.5.3 Ruhender Verkehr.....	27
2.5.4 E-Mobilität.....	27
2.5.5 ÖPNV	27
2.5.6 Radverkehr	31
2.5.7 Fußverkehr.....	34
2.6 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.....	36
2.6.1 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	37
2.6.2 Ergebnisse	37
2.6.3 Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit.....	40
2.6.4 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	41
2.6.5 Wegeaufkommen	44
2.6.6 Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer	44
2.6.7 Wegeverflechtungen Binnenverkehr	45
2.7 CO2-Emissionen im Verkehrssektor	51
2.8 Zusammenfassung und Fazit	51
2.9 Potenziale für die Verkehrsträger.....	53
3 Leitbild 2040	56
3.1 Leitbildentwicklung.....	56
3.2 Modal Split Ziel 2040	58
3.3 Handlungsfelder und Ziele.....	59
4 Maßnahmenkonzept.....	63
4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes.....	63
4.2 Maßnahmen ÖPNV	65
4.3 Maßnahmen Multimodalität	74
4.4 Maßnahmen Radverkehr	79
4.5 Maßnahmen MIV.....	91
4.6 Maßnahmen Lkw-/ Wirtschaftsverkehr.....	96
4.7 Maßnahmen Ruhender Verkehr.....	99
4.8 Maßnahmen Fußverkehr	105
4.9 Maßnahmen Schülerverkehr	113
4.10 Maßnahmen Mobilitätsmanagement.....	116
5 Umsetzungsstrategien & Evaluierung.....	121
5.1 Umsetzungsstrategien	121
5.2 Stufenkonzept.....	123
5.3 Kommunikationsstrategie	124

5.4	Evaluierungs- und Controlling-Konzept	126
6	Ausblick.....	133
	Quellenverzeichnis	135
	Abbildungsverzeichnis.....	136
	Abkürzungsverzeichnis	138
	Anhang.....	141

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

1.2 Vorgehensweise

1.3 Beteiligungsverfahren

1 Einleitung

Die Stadt Erfstadt steht wie viele Städte und Gemeinden in Deutschland vor vielfältigen gesellschaftlichen und verkehrstechnischen Herausforderungen. Insbesondere die Belange des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel gewinnen zunehmend an Bedeutung und erfordern entschlossenes Handeln seitens der Städte. Auf europäischer, nationaler und Landesebene legt die aktuelle Gesetzgebung bereits konkrete, sektorale Ziele zur Reduzierung von Treibhausgasen fest, mit dem Ziel der Klimaneutralität. Diese Ziele müssen insbesondere durch Konzepte und Maßnahmen auf kommunaler Ebene erreicht werden. Innerhalb dieser Anstrengungen spielt der Verkehrssektor eine maßgebliche Rolle, da er bisher am weitesten von den festgelegten Reduktionszielen entfernt ist. Die Stadt Erfstadt hat sich ebenfalls auf kommunaler Ebene mit Erstellung der Klimaschutzkonzeption das Ziel der Klimaneutralität gesetzt.

Neben dem Klimaschutz stellt auch der demografische Wandel eine einschneidende Herausforderung dar, die bereits an verschiedenen Stellen sichtbar wird. Eine Bevölkerung, die sich fortlaufend in Altersstruktur, ethnischer Zugehörigkeit sowie Lebensstil und -entwürfen diversifiziert, ist stärker als je zuvor auf eine gut ausgebaute und attraktive (Verkehrs-)Infrastruktur angewiesen. Durch die geplanten Hochschulansiedlungen wird die Bedeutung Erfstadts künftig insbesondere als Bildungs- und Wirtschaftsstandort und dem damit einhergehenden Zuzug junger Bevölkerung verstärkt, wofür ein ansprechendes Mobilitätsangebot von besonderer Relevanz ist.

Die Themen Mobilität und Verkehr, die einerseits für eine vitale Stadt unerlässlich sind, auf der anderen Seite aber auch zu Belastungen und Konflikten führen, sind zentraler Baustein der städtischen Entwicklung. Auf Grund der skizzierten Situation stellt sich auch für Erfstadt die Frage nach einer künftig nachhaltigen, verträglichen und sicheren Mobilität für alle Bürger:innen, die mit dem Masterplan Mobilität für die Stadt Erfstadt strategisch beantwortet werden soll.

Das grundlegende Bedürfnis eines jeden Bewohners nach persönlicher Mobilität muss daher unter Berücksichtigung der genannten Herausforderungen in Erfstadt sichergestellt werden. Die Gewährleistung von Mobilität und Erreichbarkeit bildet die Grundlage für eine hohe Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe, insbesondere auch für Senioren und Menschen mit körperlichen und geistigen Einschränkungen.

Um sich den Herausforderungen zu stellen, hat die Stadt Erfstadt in den vergangenen Jahren bereits eine Reihe von Konzepten und Plänen auf den Weg gebracht. Das Integrierte Handlungskonzept Erfstadt-Lechenich (Masterplan Lechenich) sowie der Masterplan Erfstadt-Liblar sind hier insbesondere zu nennen. Wesentliche Strategien und Ziele zur städtebaulichen Entwicklung und zur künftigen Ausrichtung der Mobilität wurden in beiden Plänen bereits adressiert. Im Rahmen beider Masterpläne wurden auch umfassende Verkehrskonzepte für die zukünftige Ausrichtung der beiden größten Stadtteile entwickelt.

Im Masterplan Mobilität, einem integrierten Mobilitätskonzept, werden nun die verschiedenen Aspekte und Mobilitätsthemen zusammengeführt und systematisch bearbeitet. Dabei werden alle Verkehrsarten, also Rad- und Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) einschließlich des ruhenden Verkehrs gemeinsam in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Neben einer zeitgemäßen und stadtverträglichen Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen sind auch die Stärkung und Etablierung von neuen und innovativen Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten, wie zum Beispiel Carsharing, Bikesharing, Elektromobilität und On-Demand-Systeme¹, wichtige Themenbausteine des integrierten Mobilitätskonzeptes. Darüber hinaus werden Wechselwirkungen zwischen den städtebaulichen Strukturen und der Verkehrsentwicklung sowie die daraus resultierenden Umweltauswirkungen untersucht. Die Etablierung von betrieblich-organisatorischen Maßnahmen, wie zum Beispiel dem Mobilitätsmanagement als neue Form der verkehrspolitischen Steuerung, werden im Zusammenhang mit den bewährten Ansätzen der Verkehrsentwicklungsplanung betrachtet. Ein strategisches Zusammenwirken

¹ Bedarfsgerechte Mobilitätsangebote, welche z. B. in Form eines Großraumtaxi oder Kleinbusses auf Ruf bzw. ohne festen Fahrplan und Linienweg angeboten und durchgeführt werden.

von Infrastruktur, Kommunikation und Service ermöglicht mehr Mobilität für alle Nutzergruppen.

Mit Hilfe eines integrierten Mobilitätskonzepts wird der Problematik entgegengewirkt, dass räumliche und finanzielle Möglichkeiten zur Schaffung neuer Verkehrsanlagen, insbesondere von Straßenräumen, beschränkt sind. Stattdessen wird angestrebt die Verkehrsbedürfnisse aller Nutzergruppen besser zu organisieren, sodass die vorhandenen Strukturen effizienter genutzt werden können. Dabei werden Belastungen gesenkt und gleichzeitig Möglichkeiten geschaffen, Straßenräume den heutigen Anforderungen entsprechend auch barrierefrei zu gestalten.

Ziel des integrierten Mobilitätskonzeptes ist die langfristige Schaffung von umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen in der Stadt Erfstadt. Dabei soll die Nutzungshäufigkeit des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden, sodass Kapazitäten für umweltfreundliche Mobilitätsarten auf der bestehenden Infrastruktur geschaffen werden können.

Zur Förderung des Umweltverbunds steht die Entwicklung von Radverkehrsmaßnahmen sowie die Verbesserung der Fußwegbeziehungen unter Beachtung der Barrierefreiheit im Fokus. Darüber hinaus soll Erfstadt als attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort gestärkt werden.

Zur Verwirklichung der gesetzten Ziele erfolgte ein dialogbasierter Prozess mit Akteuren aus Kommunalverwaltung, Kommunalpolitik und der Bevölkerung, in dem umsetzungsfähige Maßnahmen entwickelt wurden.

1.1 Aufgabenstellung

Das integrierte Mobilitätskonzept stellt einen Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems und der Mobilitätsangebote innerhalb der Stadt Erfstadt dar. Es bildet die planerische Grundlage und den strategischen Rahmen zur Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen für die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsärmeren Mobilität. Ziel ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs verbunden mit einer erheblichen Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen auf Basis nationaler und landesweiter Ziele in Erfstadt zu verfolgen. Dabei werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten festgelegt, welche die Verwaltung bei einer sukzessiven Umsetzung unterstützt.

Die Aufgabe besteht darin, ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Schwerpunkte bilden hierbei die Verkehrsarten mit kommunalen aber auch interkommunalen Bezug sowie Trends, Innovationen und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität. Das Ergebnis ist ein umfangreicher Maßnahmenkatalog basierend auf einem Leitbild zur Entwicklung der Mobilität in der Stadt Erfstadt. Im Wesentlichen stehen folgende Punkte im Vordergrund der Konzeption:

- Gleichberechtigung der Verkehrsarten (im Sinne der Flächenzuteilung und Schutz der Nutzergruppen)
- Schaffung von hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen
- Förderung einer bewegungsaktivierenden Verkehrsplanung
- umweltverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs
- Sicheres, selbstbestimmtes Zufußgehen sowie Radfahren
- Attraktive, transparente ÖPNV- und SPNV-Angebote
- Sicherung und Einhaltung des Umwelt- und Klimaschutzes
- Herstellen einer durchgängigen Barrierefreiheit

In die Erstellung des Konzeptes fließen alle relevanten städtebaulichen Entwicklungen im Stadtgebiet mit ein, sofern diese zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bekannt waren. Hierzu gehören vor allem die Ansiedlung der Hochschulstandorte im Süden von Liblar.

1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung des Masterplans Mobilität für die Stadt Erfstadt wurde büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Der integrierte Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wurde prozessbegleitend durch das Team von büro stadtVerkehr initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich vom Februar 2022 bis November 2023.

Das vorliegende Konzept setzt sich aus insgesamt fünf Bestandteilen zusammen:

- Bestandsaufnahme und Analyse
- Potenzialanalyse, Szenarien- und Leitbildfindung
- Handlungsfelder und Maßnahmenkonzeption
- Umsetzungskonzept, Kommunikationsstrategie und Controllingkonzept
- Fazit und Empfehlungen

In der Analysephase des Konzepts standen die umfassende **Bestandsaufnahme und Analyse** der städtebaulichen und verkehrlichen Situation sowie die Sichtung und Erhebung des Zustands von Verkehrsanlagen, Zustand und Ausstattung des öffentlichen Raums, Wegebeziehungen, der Barrierefreiheit und Nutzungsansprüchen als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption an.

Auf Basis der Bestandsanalyse erfolgte eine **Mängel- und Potenzialanalyse**. Dabei wurden zukünftige Potenziale für die Mobilität in der Stadt Erfstadt abgeleitet. Ein wichtiges Element ist dabei auch die Entwicklung eines **Leitbildes** sowie die Festlegung von **Zielen** für das Jahr 2040 und darüber hinaus. In einem Szenario für das Jahr 2040 wird die Veränderung des Verkehrsverhaltens und des Verkehrsaufkommens hinsichtlich der demographischen und siedlungsstrukturellen Veränderungen in der Stadt Erfstadt festgelegt.

Abgeleitet aus dem Bestand und den daraus resultierenden Potenzialen, sowie aus dem abgestimmten Leitbild mit einem Zielszenario 2040 wurden eine Vielzahl von Maßnahmen in einem umfassenden **Maßnahmenkonzept** gebündelt. Einen Schwerpunkt bildete hierbei aufgrund der hohen Relevanz für die zukünftige Entwicklung der Stadt die Anbindung an den höherwertigen ÖPNV sowie die Schaffung eines durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes. Sämtliche Maßnahmen wurden im Maßnahmenkonzept ausgearbeitet und auf ihre Tragfähigkeit und Wirkungen bewertet sowie ihre grundsätzliche Umsetzung geprüft. Darauf aufbauend leitet sich eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen ab, welche der Stadtverwaltung als Handreichung für die Umsetzung der im Mobilitätskonzept formulierten konzeptionellen Ansätze dient.

Die an dieses Konzept anschließende Umsetzung der Maßnahmen baut auf einem bedarfsgerechten **Evaluierungssystem** auf, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen. Es werden leicht handhabbare Indikatoren zum laufenden Monitoring, zur Prozessevaluation und zur Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrsplanung für die nächsten Jahre erarbeitet und vorgeschlagen. Das Mobilitätskonzept endet mit einem umsetzungsorientierten **Ausblick** auf zukünftige Themen, Arbeitsschritte und Empfehlungen im Bereich Verkehr und Mobilität in der Stadt Erfstadt.

Im Ergebnis liegt nun das **integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Erfstadt** vor. Das Konzept definiert mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2040 inhaltlich und räumlich die Rahmenbedingungen und Perspektiven für die zukunftsfähige Mobilität in der Stadt. Das Konzept enthält Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen und zur Verstetigung von Prozessen. Durch eine Abwägung und Prioritätenbildung dient das Konzept den örtlichen Akteuren zukünftig als Strategie-, Entscheidungs- und Handlungsleitfaden. Das Konzept

kann darüber hinaus auch als Grundlage zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen dienen.

Folgend ist der Ablaufplan des Bearbeitungsprozesses dargestellt.

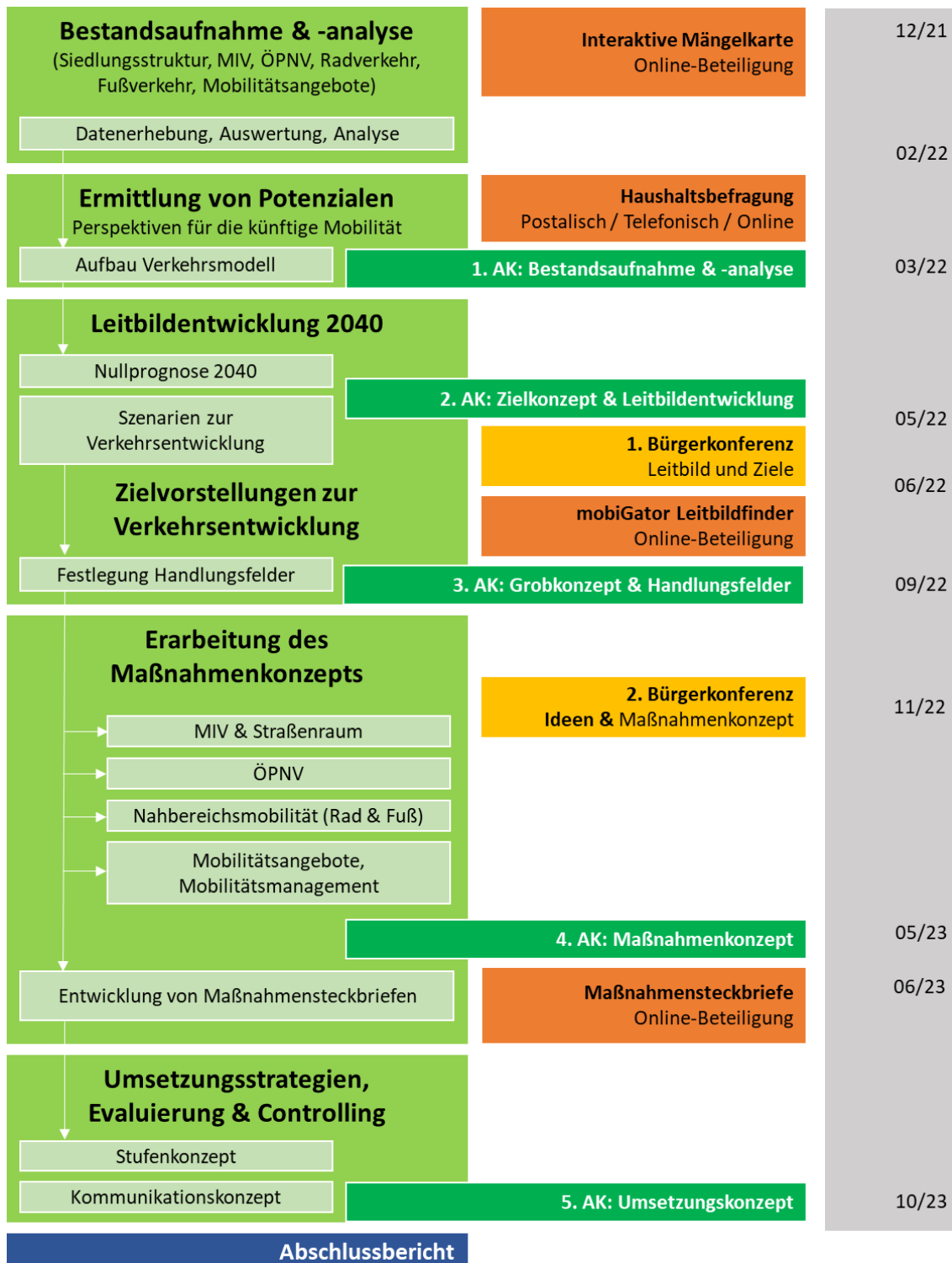


Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Masterplans Mobilität für die Stadt Erftstadt

1.3 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Konzepterstellung ist ein umfangreicher partizipatorische Ansatz gewählt worden. Der Planungsprozess wurde gemeinsam mit den Entscheidungsträgern sowie den Interessenvertretern, weiteren Behörden und mit den Bürger:innen diskutiert und gestaltet. Die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung besitzt den Vorteil, die Einstellungen zu möglichen Maßnahmen zu erfahren und damit den gesamten Bearbeitungsprozess und die Ergebnisse, Wünsche und Bedürfnisse der Nutzer des aktuellen Verkehrssystems auf eine breite Basis der Unterstützung zu stellen.

Die Bearbeitung des Konzeptes wurde deshalb durch eine innovative und breit aufgestellte Bürgerbeteiligung begleitet, um möglichst viele Interessen und Themen berücksichtigen zu können sowie frühzeitig Konflikte aufzugreifen und konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten. Bei der Konzepterstellung wurden verschiedene Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewählt. Im Rahmen des Bearbeitungsverfahrens konnten sich die Bürger:innen in den verschiedenen Arbeitsphasen wie folgt einbringen:

- Website mit umfänglichen Informationen und Ergebnissen zum Mobilitätskonzept (www.mobigator.de/erfstadt)
- Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme und Analyse (Mängel- und Ideenkarte) zwischen 06. Dez. 2021 und 04. Feb. 2022
- Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität im März 2022
- Online-Beteiligung zum Leitbild über einen Leitbildfinder zwischen 10. Juni 2022 und 31. Aug. 2022
- Bürgerkonferenzen am 31. Mai 2022 und 09. Nov. 2022
- Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept zwischen 22. Juni 2023 und 18. Aug. 2023

Neben den Angeboten für die Bürger:innen wurde ein prozessbegleitender Arbeitskreis (AG), bestehend auf Vertretern der Stadtverwaltung und der Politik sowie dem Auftraggeber, initiiert. Im Folgenden werden die einzelnen Aktivitäten und Formate vorgestellt.

1.3.1 Arbeitskreis Mobilität (AK)

Der Arbeitskreis Mobilität setzt sich aus Vertretern der Stadtverwaltung, der politischen Vertreter:innen der im Rat vertretenden Fraktionen und des Auftragnehmers zusammen. Der AK dient in Bezug auf das Mobilitätskonzept der inhaltlichen Prozessgestaltung und der Vorbereitung der einzelnen Arbeitsschritte des Mobilitätskonzepts. Darüber hinaus werden strategische und inhaltliche Diskussionen und Festlegungen hinsichtlich der Vorgehensweise durchgeführt. Die Termine fanden in Form von Vor-Ort-Terminen statt. Folgende Termine wurden durchgeführt:

- 1. AK: Auftakttermin zur Bestandsaufnahme (01.03.2022)
- 2. AK: Zielkonzept & Leitbildentwicklung (20.05.2022)
- 3. AK: Grobkonzept & Handlungsfelder (28.09.2022)
- 4. AK: Maßnahmenkonzept im Entwurf (23.05.2023)
- 5. AK: Maßnahmenkonzept & Umsetzungskonzept (18.10.2023)

1.3.2 INKA Online-Beteiligung²

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme konnten im Zeitraum vom 06.12.2021 bis zum 04.02.2022 umfassende Anmerkungen zu den Verkehrsmittelkategorien

² INKA = Interaktive Kartenanwendung (https://www.tetraeder.com/produkte_inka)

- Autoverkehr,
- Bus- und Bahnverkehr,
- Fußverkehr,
- Lastkraftwagen (Lkw)-Verkehr,
- Radverkehr,
- Sonstiges

Im Stadtgebiet von Erfstadt verortet werden. Bürger:innen hatten die Möglichkeit, Anregungen, Ideen und Hinweise zu den einzelnen Verkehrsmitteln einzubringen. Diese konnten direkt auf einer digitalen Karte verortet werden. Eine inhaltliche Vorgabe bzgl. der Einträge gab es nicht, lediglich einzelne Orientierungsfragen, wie z.B. zu attraktiven oder unsicheren, nicht-barrierefreien Verkehrsmittelangeboten und Räumen. Darüber hinaus bestand für die Nutzer:innen die Möglichkeit interaktiv auf andere Einträge einzugehen und diesen entweder zuzustimmen („like“) oder diese abzulehnen („dislike“). Anhand dieser Funktion konnte nachvollzogen werden, welche Themen den gesellschaftlichen Diskurs derzeit besonders beschäftigen bzw. auf einen breiten Konsens oder Ablehnung stoßen. Zudem wurde eine Rangfolge erstellt, welche die Top 3-Themen differenziert nach Verkehrsmitteln abbildete.

Während der Beteiligungsphase konnten insgesamt 3.615 Seitenaufrufe verzeichnet werden bei 2.977 verschiedenen Besuchen. Die durchschnittliche Anzahl der Besuche pro Tag entspricht 60,23. Dies ist generell für eine Stadt von der Größe Erfstadts eine gute Beteiligungsquote. Als der besucherstärkste Monat konnte der Dezember 2021 verzeichnet werden. Hier wurden allein 1.643 Besuche registriert. Insgesamt wurden von den Nutzern 746 Einträge angelegt. Diesen Einträgen wurde 3.439-mal zugestimmt („like“) und 267-mal widersprochen („dislike“). Insgesamt ergab sich eine Beteiligung von 10.354 Zustimmungen oder Ablehnungen. Es ist zu beachten, dass die Beteiligungszahl, trotz guter Resonanz, gemessen an der Einwohnerzahl Erfstadts nicht repräsentativ ist.

Trotzdem hat dieses Instrument eine bedeutsame Möglichkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung (insbesondere während der teils noch einschränkenden Corona-Pandemie) und Hilfestellung bei der Ermittlung von Mängeln, Anregungen und Wünschen geboten. Die in der Online-Beteiligung INKA getätigten Anmerkungen mündeten nicht automatisch in Maßnahmenvorschlägen im Mobilitätskonzept, sondern werden auf Relevanz und Umsetzbarkeit für das ganzheitliche Konzept und das Zusammenspiel mit anderen Maßnahmenvorschlägen geprüft. Alle Einträge wurden auch nach Abschaltung der Karte abgespeichert und können beispielsweise auch im Rahmen von nachfolgenden Konzepten und Planwerken der Stadt Erfstadt hinzugezogen werden.

Innerhalb der Verkehrsmittelkategorien wurden die meisten Anmerkungen für den Autoverkehr mit 265 Einträgen getätigt. Darauf folgen der Radverkehr und der Fußverkehr mit 173 und 148 Einträgen. Sonstige Einträge (75 Einträge) und Bus- und Bahnverkehr (70 Einträge) sowie 15 Einträge beim Lkw-Verkehr komplettieren das Feedback.

Die Aussagenverteilung auf die Stadtteile ergab folgendes Bild:

- Die mit Abstand meisten Einträge gab es in den Stadtteilen Liblar und Lechenich mit 203 bzw. 161 verorteten Einträgen. Dies entspricht zusammen rund 52 % aller Einträge.
- In anderen Stadtteilen wurden jeweils deutlich weniger Einträge verzeichnet: Erp (68), Friesheim (51), Gymnich (46) Bliesheim (39), Köttingen (35), Niederberg (22), Dirmerzheim (18), Kierdorf (16), Blessem (11), Herrig (10), Ahrem (9), Konradsheim (8), Scheuren (1). 48 Einträge wurden nicht verortet.

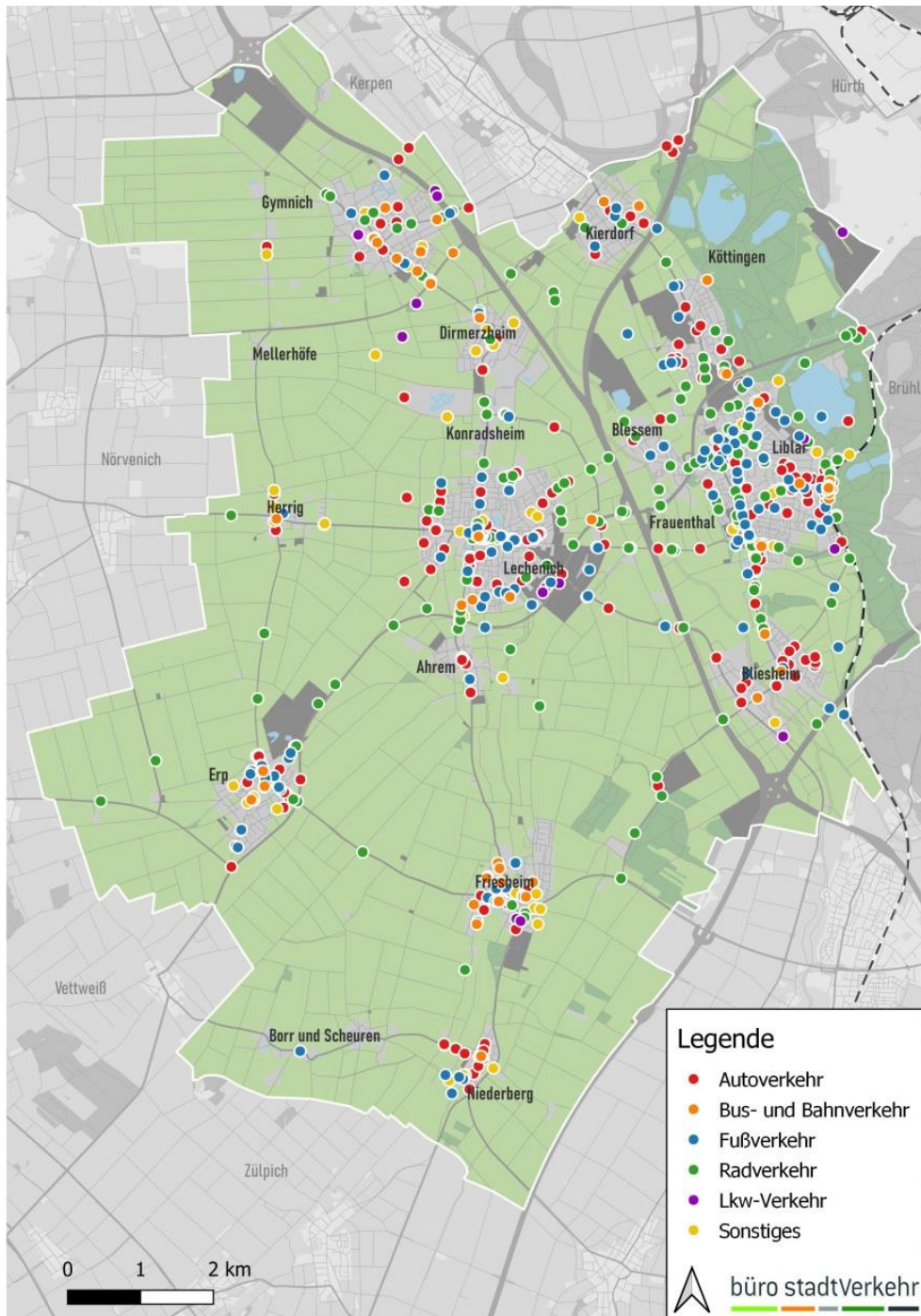


Abb. 1.3-1 Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtebene INKA Online-Beteiligung Erfstadt

Inhaltlich bestimmen beim Thema Autoverkehr vor allem die Aspekte „Geschwindigkeit“ (75 Nennungen), Ruhender Verkehr (51 Nennungen) und Verkehrsführung (34 Nennungen.) Kernpunkte, die häufig innerhalb dieser Aspekte genannt wurden ist Kritik an überhöhter Geschwindigkeit, die Errichtung von Anliegerstraßen aufgrund von Schleichverkehren, das Parkraumangebot sowie die Umgestaltung des Marktplatzes in Lechenich.

Beim Radverkehr werden als wichtige Nennungen Verkehrsführung (48), Radwege (29) und Sicherheit / Beleuchtung (22) am häufigsten genannt. Im Zuge dessen werden Konflikte mit anderen Verkehrsarten und damit verbundene Sicherheitsaspekte angeführt, ein fehlender Radweg zum Bahnhof bemängelt und eine Priorisierung des Radverkehrs auf bestimmten Straßen gefordert.

Im Fußverkehr sind die Aspekte Querungshilfen (43), Gehwege (24) und die Verkehrssicherheit und Beleuchtung (22) am häufigsten genannt worden. Darunter wird z.B. das Fehlen von Querungshilfen und Gehwegen bemängelt, die Breite von bestehenden Gehwegen in Teilen kritisiert und verkehrsberuhigte Bereiche gefordert.

Der ÖPNV verzeichnete die wenigsten Nennungen der vier Verkehrsarten. Hier waren die wichtigsten Aspekte die Verkehrsanbindung bzw. ein Ausbau des Takt- und Linienangebots (29), der Zustand von Bushaltestellen (14) und der Ausbau des Schienenverkehrs (3). U.a. wurde eine Priorisierung des ÖPNV im Straßennetz gefordert und eine bessere Anbindung der einzelnen Stadtteile untereinander gefordert.

Eine ausführliche Auswertung der Ergebnisse aus der INKA Online-Beteiligung ist dem Anhang zu entnehmen.

1.3.3 Bürgerkonferenzen

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden zwei Bürgerkonferenzen vor Ort durchgeführt, bei dem die Bürger:innen in Erfstadt die Möglichkeit hatten, sich in den Prozess gemeinsam mit Politik, Verwaltung und Gutachter einzubringen.

1. Bürgerkonferenz - Zielkonzept & Leitbildentwicklung

Die 1. Bürgerkonferenz fand am 31.05.2022 in der Aula der Gottfried-Kinkel-Realschule in Erfstadt Liblar statt. Zu Beginn der Veranstaltung mit Workshop-Charakter haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, an Stellwänden Wünsche zur Mobilität in Erfstadt im Jahr 2040 zu notieren. Nach einem Impulsvortrag des Gutachters zu den Inhalten der Bestandsanalyse hatten die Teilnehmenden anhand von Stellwänden und Plakaten die Möglichkeit, Einschätzungen in Bezug auf die Definition eines Leitbildes für die künftige Ausrichtung der Mobilität zu treffen. Insgesamt nahmen 29 Teilnehmer:innen aus der Bürgerschaft an dem Termin teil.



Abb. 1.3-2 1. Bürgerkonferenz zur Leitbildentwicklung

2. Bürgerkonferenz –Ideenfindung & Maßnahmenkonzept

Die 2. Bürgerkonferenz fand am 09.11. 2022 im Anneliese Geske Musik- und Kulturhaus in Liblar statt. In Form eines sog. Dezentralen Infomarktes konnten die Teilnehmenden in Kleingruppen an Thementischen zu den Oberthemen MIV, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr diskutieren und Maßnahmenideen einbringen. Nach einem kurzen Impulsvortrag zum bisherigen Arbeitsablauf und der Entwicklung von Handlungsansätzen für die jeweiligen

Verkehrsmittel, wurden in der sog. „Mobilitätsstraße“ alle Maßnahmenoptionen und Ansätze einzeln vorgestellt und diskutiert. Insgesamt nahmen 37 Teilnehmer:innen aus der Bürgerschaft an dem Termin teil.



Abb. 1.3-2 2. Bürgerkonferenz zur Maßnahmenentwicklung

1.3.4 Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept

Im Sommer 2023 wurde zwischen dem 22. Juni und dem 11. August eine weitere Online-Beteiligung über die Projekthomepage durchgeführt. Hierbei wurden die zuvor mit dem Arbeitskreis entworfenen Maßnahmensteckbriefe in einer Entwurfsfassung veröffentlicht und jeweils mit einer Feedback- und Kommentarfunktion versehen. Bei der Feedbackfunktion konnten die einzelnen Steckbriefe jeweils über eine Schaltfläche „Daumen hoch“ befürwortet, „Daumen mittig“ als neutral, und „Daumen runter“ abgelehnt werden. Zusätzlich bestand- unabhängig der Bewertung – die Möglichkeit, einen Kommentar zu hinterlassen.

Insgesamt wurden für die vorgestellten Maßnahmensteckbriefe 1.725 Bewertungen abgegeben. Innerhalb der Bewertungen wurden außerdem 379 Kommentare verfasst.

Die meisten Zustimmungen erhielten die Maßnahmen im ÖPNV und Radverkehr. Für die Maßnahmenvorschläge beim ruhenden Verkehr überwiegen knapp die Ablehnungen. Die Kommentarfunktion wurde am häufigsten bei MIV-Maßnahmen genutzt.

Insgesamt gab es zu allen Steckbriefen 1.086 Zustimmungen, 187 neutrale Wertungen und 451 Ablehnungen. In der folgenden Grafik sind die Rückmeldungen zu den einzelnen Maßnahmensteckbriefen (der Entwurfsfassung³) dargestellt.

³ In der Entwurfsfassung gab es teilweise andere Formulierungen der Steckbriefe sowie einen Steckbrief MULT4, der in der finalen Fassung gestrichen wurde. Das in Kap. 6 dargestellte Maßnahmenkonzept weicht demnach noch den hier für die Bewertung dargestellten Maßnahmen in einigen Bestandteilen ab.

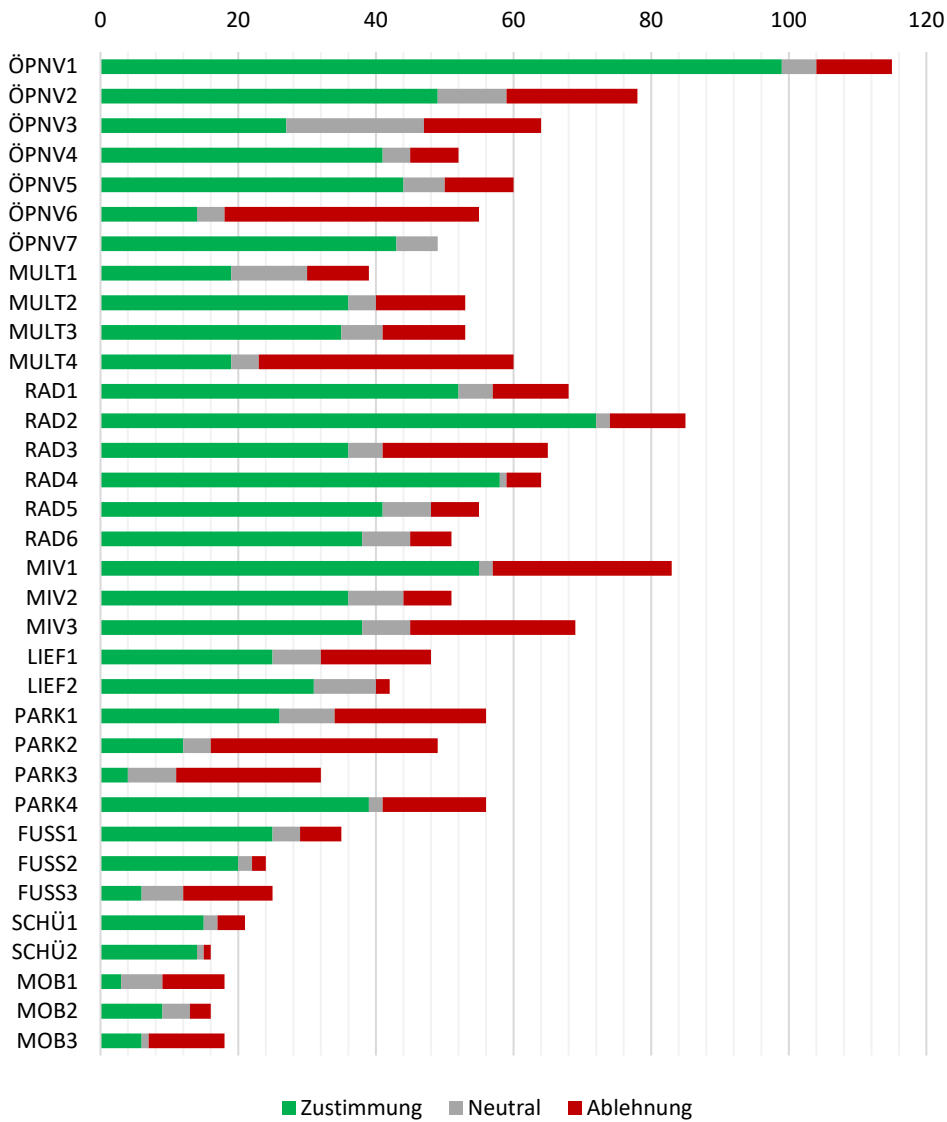


Abb. 1.3-3 Anzahl der zustimmenden, neutralen und ablehnenden Rückmeldungen zu den Steckbriefen

Eine ausführliche Darstellung der Kommentare aus der Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept ist dem Anhang zu entnehmen.

2 Bestandsaufnahme

- 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur
- 2.2 Zentrenstruktur
- 2.3 Bildungs- & Schulstandorte
- 2.4 Publikumswirksame Einrichtungen
- 2.5 Betrachtung der Verkehrsnetze
- 2.5 Verkehrs- und Mobilitätsstruktur
- 2.6 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung
- 2.7 CO2-Emissionen im Verkehrssektor
- 2.8 Zusammenfassung und Fazit
- 2.9 Potenziale für die Verkehrsträger

2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein zur Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes bildet die Bestandsaufnahme und Analyse der Ausgangslage. Hierzu gehören einerseits die vorhandenen bzw. bereits geplanten Konzepte und Gutachten zu den verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Stadt zu sichten und zu bewerten sowie andererseits aktuelle Daten zum Thema Mobilität und Verkehr zu erheben.

Grundsätzlich werden die Inhalte der Bestandsaufnahme und Analyse aus verschiedenen Quellen gespeist. Zu nennen sind:

- Auswertungen von vorhandenen Unterlagen und Konzepten
- Eigene Vor-Ort-Beobachtungen und eigene Auswertungen
- Informationen von verschiedenen Akteuren (Arbeitskreis, Bürgerschaft, usw.)
- Informationen von den Bürger:innen aus der INKA Online-Beteiligung und Bürgerbeteiligung

Im Folgenden wird eine Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen vorgenommen. Hierzu werden für jeden Verkehrsträger Mängel, Konflikte und Potenziale analysiert und dargestellt. Die einzelnen Themenfelder bilden im Weiteren die Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzept für die Gesamtstadt sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

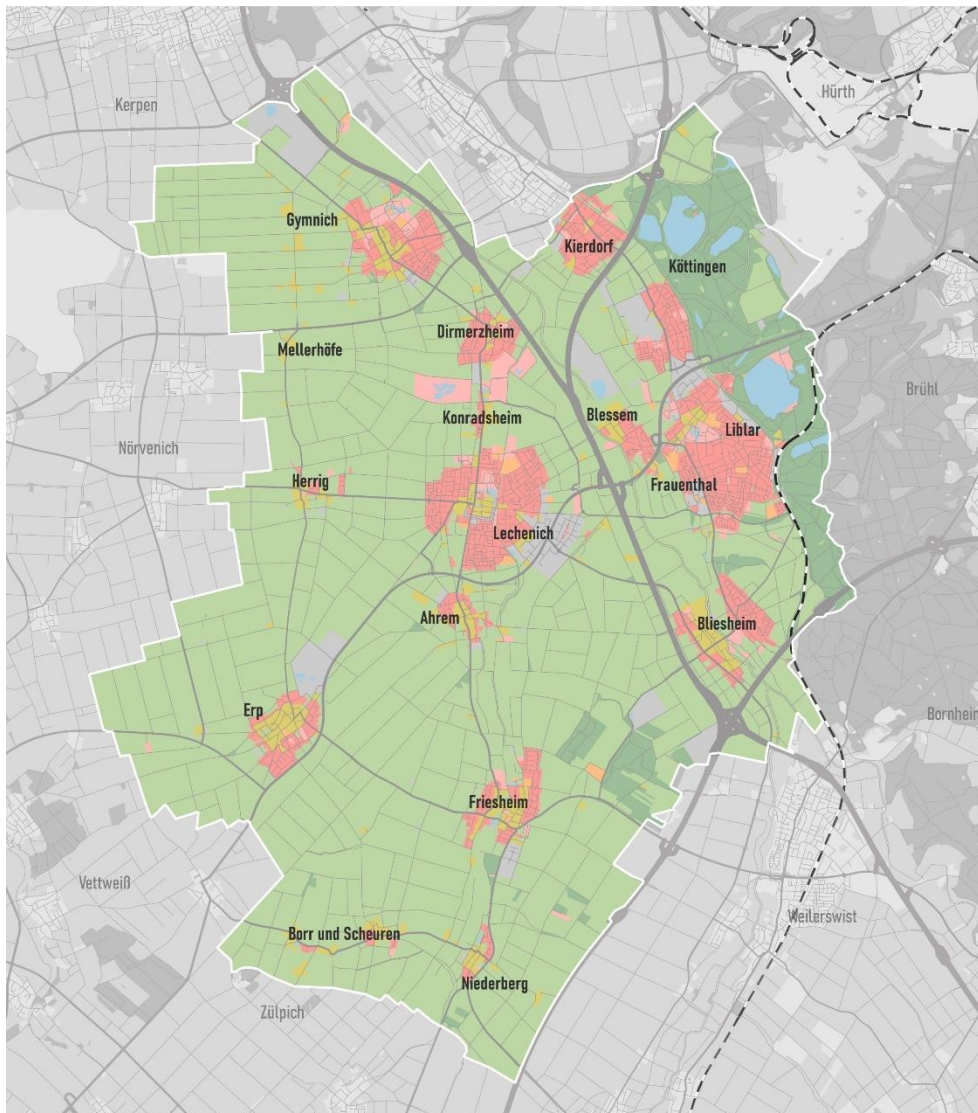
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Erftstadt liegt im Rhein-Erft-Kreis und ist mit rund 52.000 Einwohnern die sechstgrößte Stadt im Kreisgebiet. Auf einer Gesamtfläche von über 119 km² teilt sich Erftstadt in 14 Stadtteile auf. Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt bei rund 436 Einwohnern pro km². Erftstadt ist eine relativ junge Stadt, die 1969 im Rahmen der kommunalen Neugliederung gegründet wurde. Namensgebend ist nicht einer der Ortschaften, sondern das Fließgewässer der Erft, die das Stadtgebiet von Süd nach Nord durchquert.

Erftstadt besitzt kein einziges „Stadtzentrum“, sondern die wesentlichen Siedlungs- und Versorgungsgebiete sind die bevölkerungsreichsten Stadtteile Liblar und Lechenich. Erftstadt ist darüber hinaus geprägt von dem Spannungsfeld einer dichteren Stadt- und Bebauungsstruktur im Norden/Nordosten, im sog. Speckgürtel von Köln und ländlichen bzw. dörflicheren Struktur im Süden, angrenzend an den Naturpark Rheinland.

In der unmittelbaren Nachbarschaft liegen im Uhrzeigersinn die Städte Kerpen, Hürth, Brühl, die Gemeinde Weilerswist, die Stadt Zülpich, sowie die Gemeinden Vettweiß und Nörvenich. Das nächste Oberzentrum, die Stadt Köln, ist ca. 20 km entfernt.

Die Stadt Erftstadt gilt gemeinhin als ein attraktiver Wohnstandort. Neben einer guten Infrastruktur und zahlreichen Versorgungs- und Freizeitangeboten existiert eine günstige Anbindung an den Kölner Raum. Zum einen durch die Autobahnanschlüsse an die BAB 1, 61 und 553 und zum anderen durch den nahegelegenen SPNV-Anschluss am Bahnhof Liblar mit Anschluss an den Regionalverkehr.



Flächennutzung

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

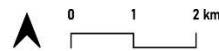


Abb. 2.1-1 Siedlungsstruktur der Stadt Ertfstadt

Von der 119,89 km² großen Gesamtfläche der Stadt Ertfstadt entfallen ca. 8,5% auf Wohnbau, Industrie und Gewerbe. Verkehrsflächen nehmen 7,2 % der Gesamtfläche ein, Wald- und Gehölzflächen 8,9 %. Der überwiegende Teil des Stadtgebiets besteht jedoch aus landwirtschaftlichen Flächen (67,2 %). Daneben komplettieren sonstige Flächen (6,6 %) und Gewässer, u.A. die Erft, mit ca. 1,6 % die Fläche der Stadt.⁴

⁴ Landesdatenbank IT.NRW 2021

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

In Erftstadt leben heute rund 52.000 Menschen. Laut aktueller Bevölkerungsprognose wird die Bevölkerung in Erftstadt in den nächsten 10 Jahren um ca. 2.000 Einwohner:innen zunehmen. Diese Zunahme wird jedoch nicht gleichmäßig über das Stadtgebiet geschehen. Stadtteile, in denen das Wachstum hauptsächlich verortet wird, sind Liblar, Bliesheim und Gymnich.

Neben dem prognostizierten Wachstum wird auch der demographische Wandel eine wichtige Rolle in der künftigen Entwicklung ausmachen. Nach der aktuellen Prognose werden insbesondere die älteren Menschen in ihrer Gesamtzahl zunehmen (ab 65 Jahren und älter).

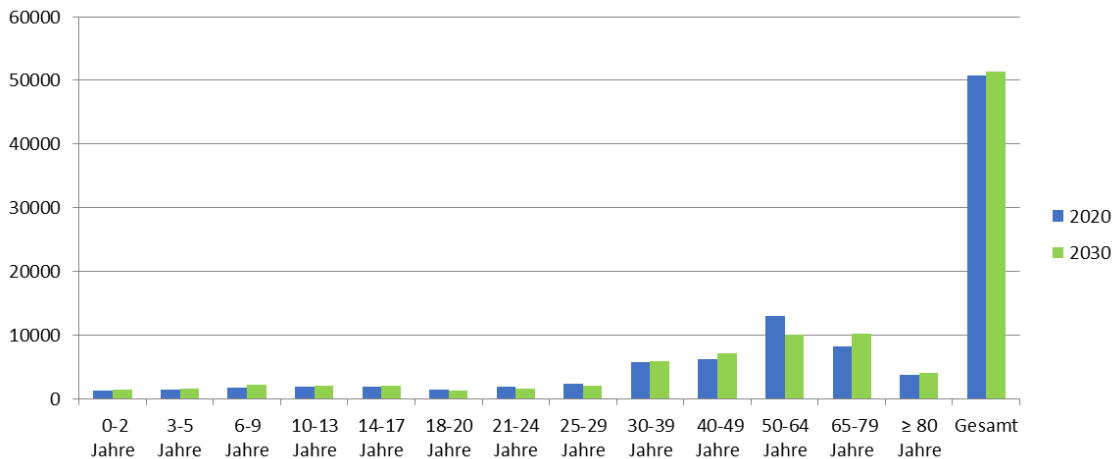


Abb. 2.1-2 Bevölkerungstrend der Stadt Erftstadt⁵

Noch unberücksichtigt in der Bevölkerungsprognose ist die geplante Ansiedlung von Hochschulstandorten, inklusive studentischem Wohnen in Erftstadt. Dies kann zusätzliches Wachstum schaffen und vor allem auch jüngere Menschen in die Stadt bringen. Die strategische Siedlungsflächenentwicklung ist somit ein wichtiger Faktor, damit der prognostizierte Zuwachs nicht durch einen gleichermaßen stattfindenden Verkehrszuwachs (in ähnlicher Verkehrsmittelverteilung wie heute) begleitet wird.

2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

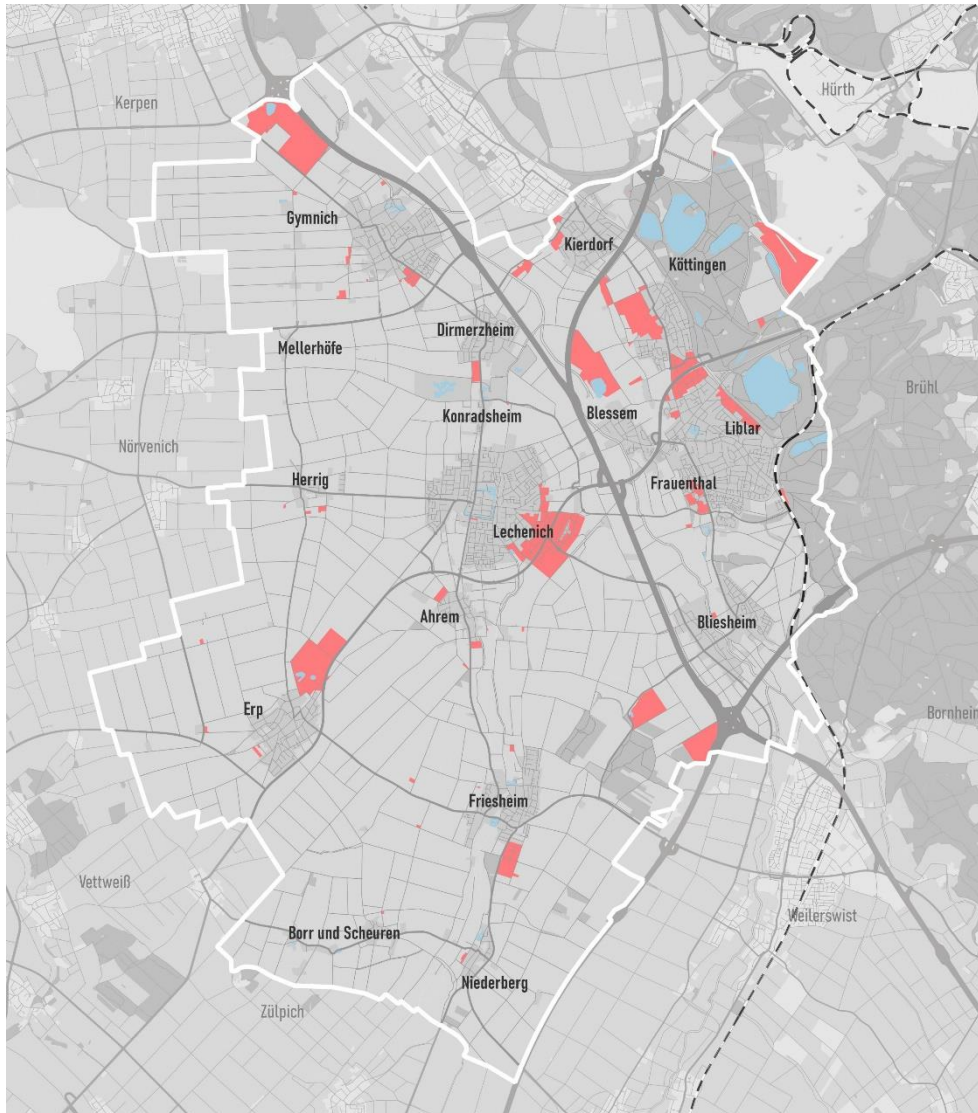
Die Stadt Erftstadt besitzt diverse Industrie- und Gewerbeflächen, insbesondere um den Stadtteil Lechenich (WirtschaftsPark Erftstadt). Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt im produzierenden Gewerbe. Daneben existieren weitere Gewerbegebiete in Liblar, Köttingen, Friesheim, Erp und Gymnich. Geplant ist aktuell die Erweiterung des WirtschaftsParks in Lechenich (Dreiecksfläche nördlich des jetzigen WirtschaftsParks zwischen B265, K44 und Römerhofweg). Weitere größere Neuansiedlungen oder Expansionen der bestehenden Gewerbeflächen sind aktuell nicht geplant.

Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort betragen rund 10.060 Beschäftigte, was einen soliden Wert für eine Stadt mit rund 50.000 Einwohner:innen darstellt. In den letzten Jahren waren im Bereich der Arbeitsplätze bzw. der Beschäftigten leichte Zunahmen zu verzeichnen. Am Wohnort sind rund 18.907 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte registriert. Auch hier waren in den letzten Jahren leichte Zunahmen zu verzeichnen.⁶

⁵ Bevölkerungsprognose der Stadt Erftstadt

⁶ Landesdatenbank IT.NRW 2021

Arbeitgeber mit hohen Beschäftigungszahlen sind u.a. May Holding, DPD Deutschland GmbH, Refresco Deutschland GmbH, und alpha-pack GmbH. Hinzu kommt die Stadtverwaltung Erftstadt mit Vertretungen in den Stadtteilen Liblar und Lechenich.



Industrie und Gewerbefläche in Erftstadt

■ Industrie und Gewerbefläche

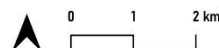


Abb. 2.1-2 Industrie- und Gewerbeflächen der Stadt Erftstadt

2.1.3 Pendlerströme

Die Stadt Erftstadt weist aufgrund ihrer Nähe zur Großstadt Köln ein negatives Pendlersaldo von minus 10.331 Pendler:innen auf. Das bedeutet, dass mehr Personen zum Arbeiten aus Erftstadt ausfahren, als nach Erftstadt zum Arbeiten einfahren. Insgesamt pendeln 17.628 Personen aus, während 7.297 Personen einpendeln. Die meisten Einpendler:innen stammen neben der Stadt Köln (936) aus den Nachbarkommunen Kerpen (840), Brühl (441),

Hürth (376) und Euskirchen (357). Die wichtigsten Auspendlerkommunen für die Erftstädter Bevölkerung sind ebenfalls die Großstadt Köln (6.132), Hürth (1.608), Kerpen (1.151) und Brühl (1.043). Die nachfolgende Abbildung stellt die wichtigsten Pendlerströme von und nach Erftstadt dar.⁷

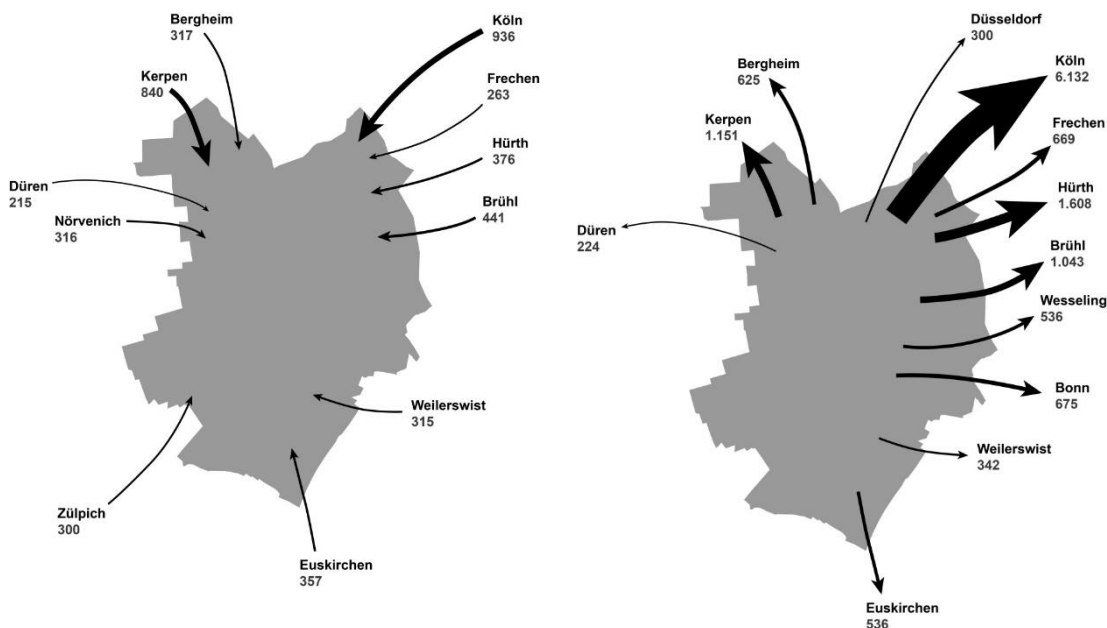


Abb. 2.1-2 Ein- und Auspendler Stadt Erftstadt

Die täglichen Ein- und Auspendler:innen beanspruchen auf ihren Wegen die Verkehrsinfrastruktur und sind daher von hoher Bedeutung für das Mobilitätskonzept. Die Einbindung der Betriebe sowie die Optimierung der Arbeitsplatzereichbarkeit, auch für die Einpendler:innen, spielen daher eine wichtige Rolle für die Erreichung der Mobilitätsziele.

2.2 Zentrenstruktur

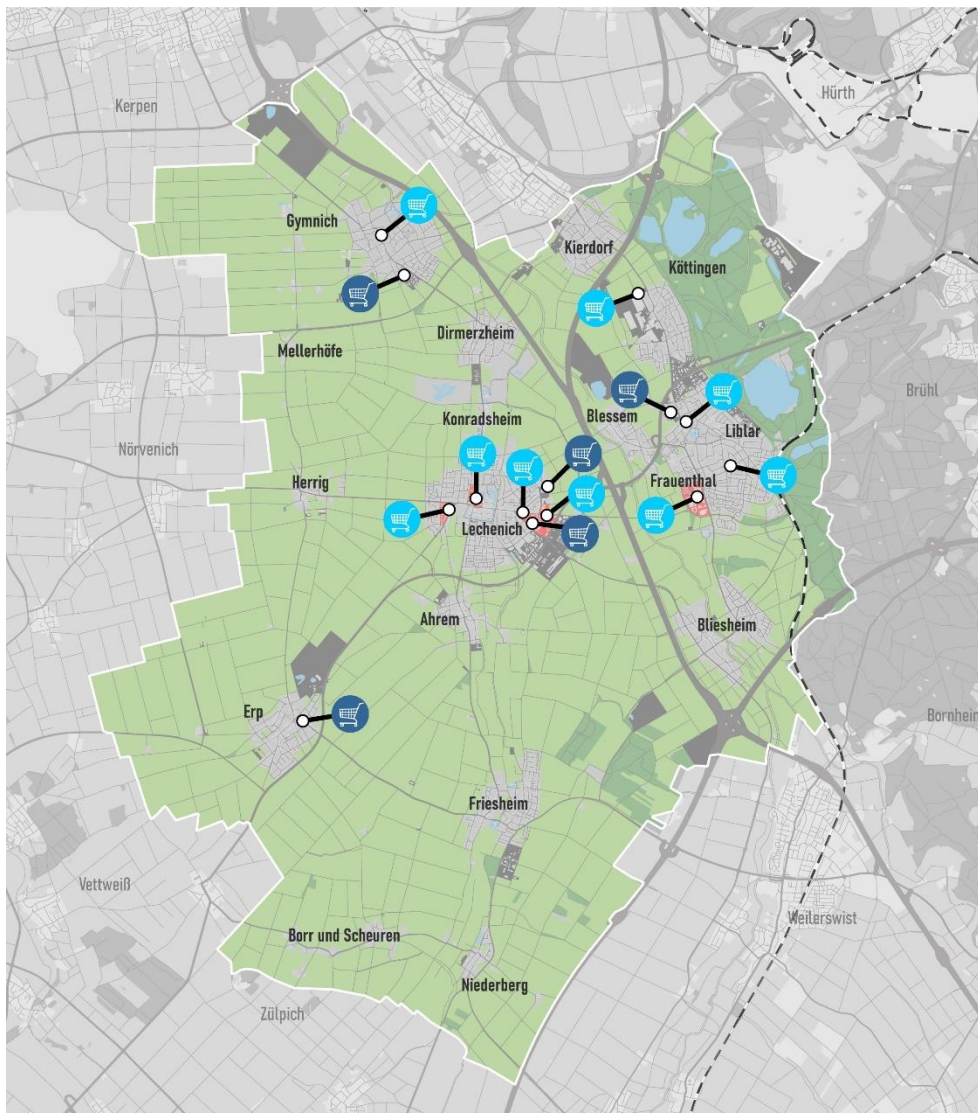
Die wichtigsten Versorgungsstandorte und Einzelhandelszentren teilen sich auf die größeren Stadtteile auf. Lechenich und Liblar sind die Stadtteile mit dem mit Abstand größten Einzelhandelsangebot. Im Osten von Lechenich, sowie im Südwesten von Liblar (Einkaufszentrum) sind dementsprechend auch die zentralen Versorgungsbereiche verortet. Daneben bestehen weitere Einzelhandelsstandorte in den Stadtteilen Gymnich, Köttingen und Erp.

Für die Versorgungs- und Einzelhandelszentren gilt, dass sie wichtige Bezugspunkte für eine Vielzahl von Bürger:innen der Stadt Erftstadt sind und ihnen damit auch verkehrlich eine wichtige Bedeutung zu Teil wird. Darüber hinaus besitzen die zentralen Versorgungsbereiche mit weiteren wichtigen Einrichtungen (z.B. Rathaus) auch eine gesamtstädtische Versorgungsfunktion. Eine effiziente verkehrliche Anbindung der Versorgungsstandorte ist Grundvoraussetzung für eine funktionale Stadt. Effizient bedeutet im Sinne der Ziele des Mobilitätskonzeptes, dass die Versorgungsbereiche im Stadtgebiet vor allem mit dem Umweltverbund möglichst schnell und unkompliziert für alle Bewohner erreichbar sind.









Dabei gilt auch, dass je weiter Menschen von den Versorgungszentren entfernt wohnen, die Wahrscheinlichkeit steigt, dass für die Einkaufswege auf den MIV zurückgegriffen werden muss. Größere Stadtteile ohne unmittelbaren Einzelhandelsstandort sind Bliesheim, Dirmerzheim, Friesheim, sowie die meisten kleineren Stadtteile. Es bestehen jedoch Planungen

⁷ Landesdatenbank IT.NRW 2021

zur Ansiedlung weiterer Nahversorger, ganz konkret kurzfristig in Friesheim an der L33. Darüber hinaus bleibt anzumerken, dass in den Stadtrandlagen die Versorgung über Märkte in den Nachbarkommunen erfolgt (z.B. Kerpen-Brüggen und Weilerswist).



Versorgungsstandorte

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Vollsortimenter |  Zentraler Versorgungsbereich |  Wasserfläche |
|  Discounter |  Siedlungsfläche |  Wald- und Gehölzfläche |
| |  Industrie- und Gewerbefläche |  Landwirtschaftsfläche |

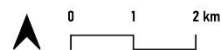


Abb. 2.2-1 Versorgungsstandorte der Stadt Erfstadt

2.3 Bildungs- & Schulstandorte

Derzeit gibt es in Erfstadt keine Hochschul- oder Universitäts-Einrichtungen. Aktuell wird jedoch die Ansiedlung von Hochschul-Campussen geplant, wodurch die Stadt zu einer Hochschulstadt wird. Die geplanten Standorte liegen im südlichen Liblar an der K44. Als Einrichtungen mit hoher Verkehrsbedeutung sind die Hochschulstandorte nach Möglichkeit so zu planen, dass sie den Verkehrsbedürfnissen der Studierenden und Mitarbeitenden gerecht werden und es durch die Ansiedlung nicht zu einer über durchschnittlichen Zunahme des

Autoverkehrs kommt. Die Nähe zum Bahnhof Liblar sollte für diese Standorte strategisch bestmöglich genutzt werden.

In Erfstadt gibt es insgesamt sieben Grundschulen, fünf weiterführende Schulen sowie eine Waldorfschule. Die Schulstandorte liegen ähnlich der Versorgungsstandorte ebenfalls zu meist in den größeren Stadtteilen. Alle weiterführenden Schulen liegen in den Stadtteilen Lechenich und Liblar. Einzig die größeren Stadtteile Dirmerzheim und Friesheim verfügen über keinen eigenen Schulstandort.

Insgesamt gibt es an den Schulen in Erfstadt aktuell ca. 4.925 Schüler, die sich wie folgt auf die einzelnen Schulstandorte verteilen:

Schultyp	Standort	Stadtteil	Anz. Schüler (2020)
Grundschule	Donatus-Schule	Liblar	ca. 515
Grundschule	Erich-Kästner-Schule	Bliesheim	Ca. 138
Grundschule	Grundschule Gymnich	Gymnich	ca. 229
Grundschule	Nordschule Lechenich	Lechenich	ca. 241
Grundschule	Südschule Lechenich	Lechenich	ca. 215
Grundschule	Janusz-Korczak-Schule	Erp	ca. 199
Grundschule	St. Barbara-Concordia-Schule	Kierdorf	ca. 147
Hauptschule	Theodor-Heuss-Schule	Lechenich	ca. 275
Realschule	Gottfried-Kinkel-Schule	Liblar	ca. 576
Realschule	Realschule Lechenich	Lechenich	ca. 466
Gymnasium	Ville-Gymnasium	Liblar	ca. 911
Gymnasium	Gymnasium Lechenich	Lechenich	ca. 613
Waldorfschule	Freie Waldorfschule Erfstadt-Liblar	Liblar	ca. 400

Abb. 2.3-1 Schulstandorte und Anzahl der Schüler

Darüber hinaus befinden sich in den Nachbarkommunen weitere wichtige Schulzentren, die von Schüler:innen aus Erfstadt besucht werden und damit eine gewisse Relevanz für den Schülerverkehr besitzen.

Schulstandorte sind besonders wichtige Einrichtungen mit Bezug zum Thema Verkehr und Mobilität. Das sichere Erreichen der Bildungsstandorte ist zwingend für Kinder und Jugendliche sicherzustellen. Mittlerweile zeigt sich an Schulstandorten jedoch auch die Problematik der sog. „Elterntaxis“, bzw. der Hol- und Bringverkehre mit dem MIV. Das hohe Verkehrsaufkommen, begleitet von illegalem Parken und Halten sowie der Nutzung von Schleichwegen durch nahegelegene Wohnstraßen führen zu Unverträglichkeiten und Sicherheitseinschränkungen. Dem gilt es durch steuernde, erzieherische und ggf. bauliche Maßnahmen möglichst frühzeitig entgegenzuwirken.

Zu den verkehrlich bedeutsamen Bildungseinrichtungen gehören auch die Kindertagesstätten (Kitas). Aktuell gibt es in Erfstadt 34 Kitas, die sich auf das gesamte Stadtgebiet verteilen. Es gibt somit in fast jedem Stadtteil mindestens eine Kita. Insgesamt stehen derzeit insgesamt 1.846 Kitaplätze in Erfstadt zur Verfügung (Stand 2021).

Kitas können in besonderem Maße verkehrsrelevant sein, da sie einen nahezu 100-prozentigen Hol- und Bringverkehr bedingen, der überdurchschnittlich häufig mit dem Auto durchgeführt wird.

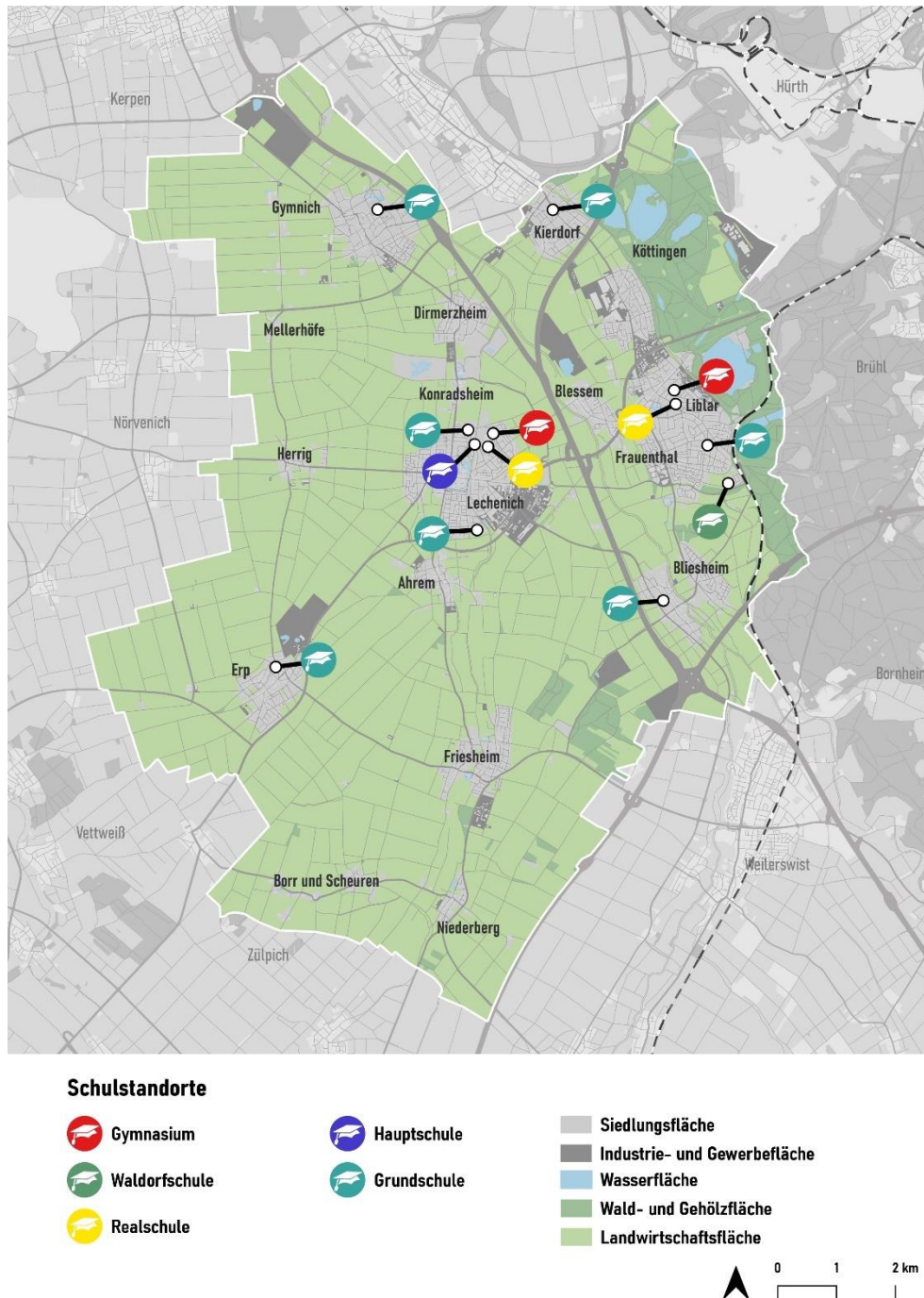


Abb. 2.3-2 Schulstandorte in der Stadt Ertfstadt

Hol- und Bringverkehre verdoppeln i.d.R. die Quell- und Zielverkehre und führen daher – sofern die Wege mit dem Auto zurückgelegt werden – über eine erhöhte MIV-Wegeanzahl im täglichen Verkehr. Zusätzlich führen sie zu Problemen und Belastungen im Wohnumfeld der Bildungsstandorte. Dementsprechend sind diese Verkehre aus verkehrsplanerischer Sicht möglichst zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Hierzu gehört auch, die Verkehrsinfrastruktur sowie die sichere Zuwegung zu den Standorten mit dem Umweltverbund zu verbessern. Dies gilt in erster Linie für die Schul- und Hochschuleinrichtungen, kann aber auch für Kitas relevant sein, im Sinne einer Stärkung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr).

Die Kitas in Ertfstadt verteilen sich wie folgt auf die Stadtteile:

Stadtteil	Anz. Kitas	Anz. Kitaplätze
Ahrem	1	22
Blessem / Frauenthal	1	55
Bliesheim	2	96
Borr / Scheuren	1	20
Dirmerzheim	1	88
Erp	1	57
Friesheim	2	136
Gymnich / Mellerhöfe	2	149
Herrig	1	32
Kierdorf	3	115
Köttingen	1	128
Lechenich / Konradsheim	6	407
Liblar	12	541
Niederberg	0	0
GESAMT	34	1.846

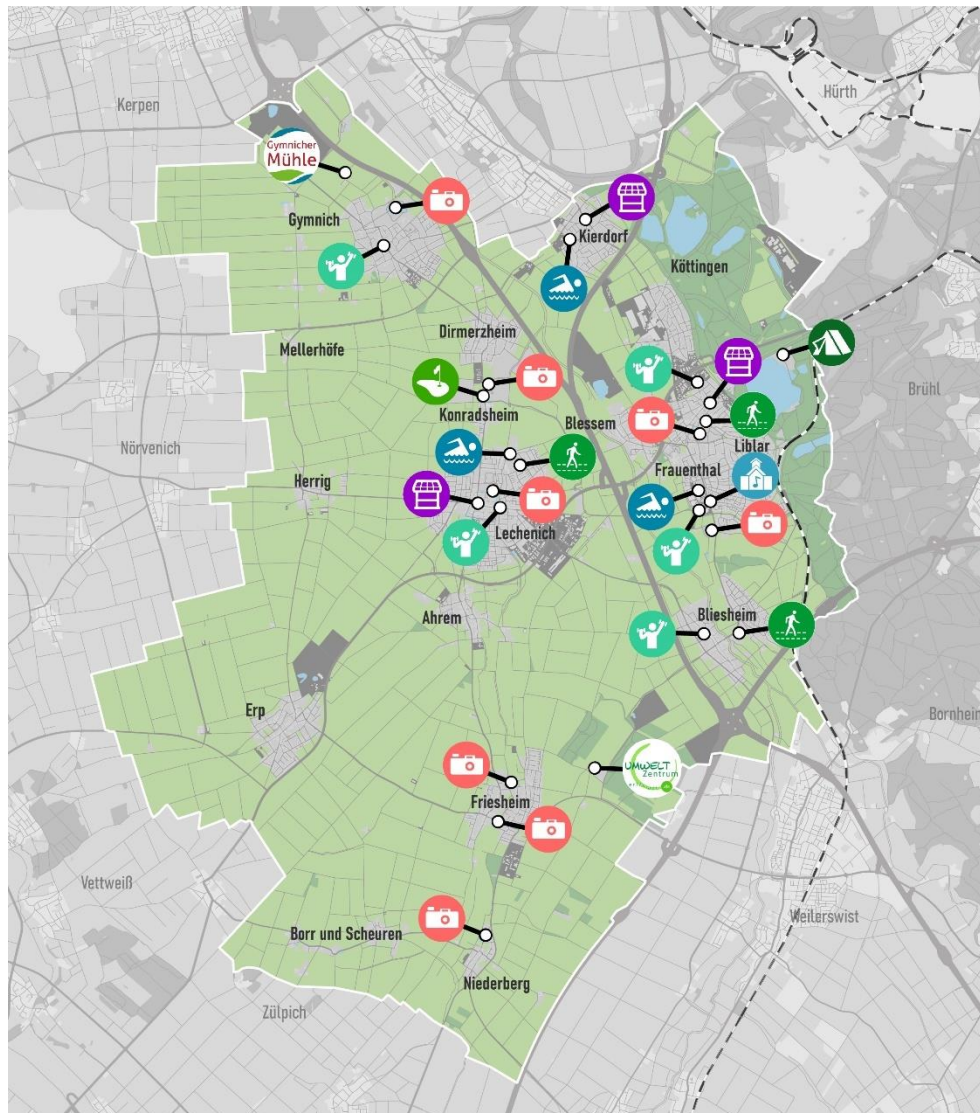
Abb. 2-3-3 Anzahl der Kitas im Stadtgebiet (Stand 2021)

2.4 Publikumswirksame Einrichtungen

In den zentralen Versorgungsbereichen und größeren Stadtteilen, insbesondere in Lechenich und Liblar, befinden sich diverse weitere publikumswirksame Einrichtungen mit verkehrlicher Bedeutung. Dazu zählen neben Rathaus, Stadtbücherei, Ärzthäusern und Altenheimen auch die Freizeit- und Kultureinrichtungen im Stadtgebiet.

Zu den bedeutendsten Einrichtungen gehören das Freibad Lechenich, das Hallenbad Liblar, die Musikschule Liblar sowie die Marktplätze, insbesondere der Lechenicher Markt. Zudem befindet sich in Liblar mit dem Marien-Hospital auch ein regional bedeutsames Krankenhaus.

Über das Stadtgebiet verteilt findet sich weiterhin eine Vielzahl an touristischen Einrichtungen, wie das Naturparkzentrum Gymnicher Mühle, das Umweltzentrum Friesheimer Busch oder der Liblarer See. Viele Einrichtungen sind relativ gut erschlossen, insbesondere über Radrouten. Es ist wichtig, dass insbesondere die Freizeitstandorte vor allem auch mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) erreicht werden können.



Freizeit- und Kultur- Einrichtungen

-  Sehenswürdigkeit
-  Sportanlage
-  Musikschule
-  Naturparkzentrum
-  Schwimmbad
-  Golfplatz
-  Umweltzentrum
-  Fitnessstudio
-  Markt
-  Campingplatz

-  Siedlungsfläche
-  Industrie- und Gewerbefläche
-  Wasserfläche
-  Wald- und Gehölzfläche
-  Landwirtschaftsfläche

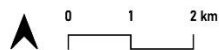


Abb. 2.4-1 Publikumswirksame Einrichtungen der Stadt Erfstadt

2.5 Betrachtung der Verkehrsnetze

Ein gut ausgebautes Netz aus Straßen, Regionalbuslinien sowie Fuß- und Radwegen sichert die Mobilität in der Stadt Erfstadt. Im Folgenden sind alle wichtigen Bestandsdaten zum Straßenverkehr, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie zum Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) sowie dem Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr) aufgeführt.

2.5.1 MIV

Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für die Stadt Erfstadt zeigt sich durch einen Anteil am Gesamt-Modal-Split von 64 % Prozent aus der Haushaltsbefragung von

2022 (siehe Kap. 2.6). 94% der Haushalte in Erftstadt steht mindestens ein Auto zur Verfügung. Ein Grund für die hohe Bedeutung des MIVs zeichnet sich durch die teils ländliche Struktur des Stadtgebiets sowie das Fehlen attraktiver, alternativer Mobilitätsangebote ab (vgl. andere Verkehrsmittel).

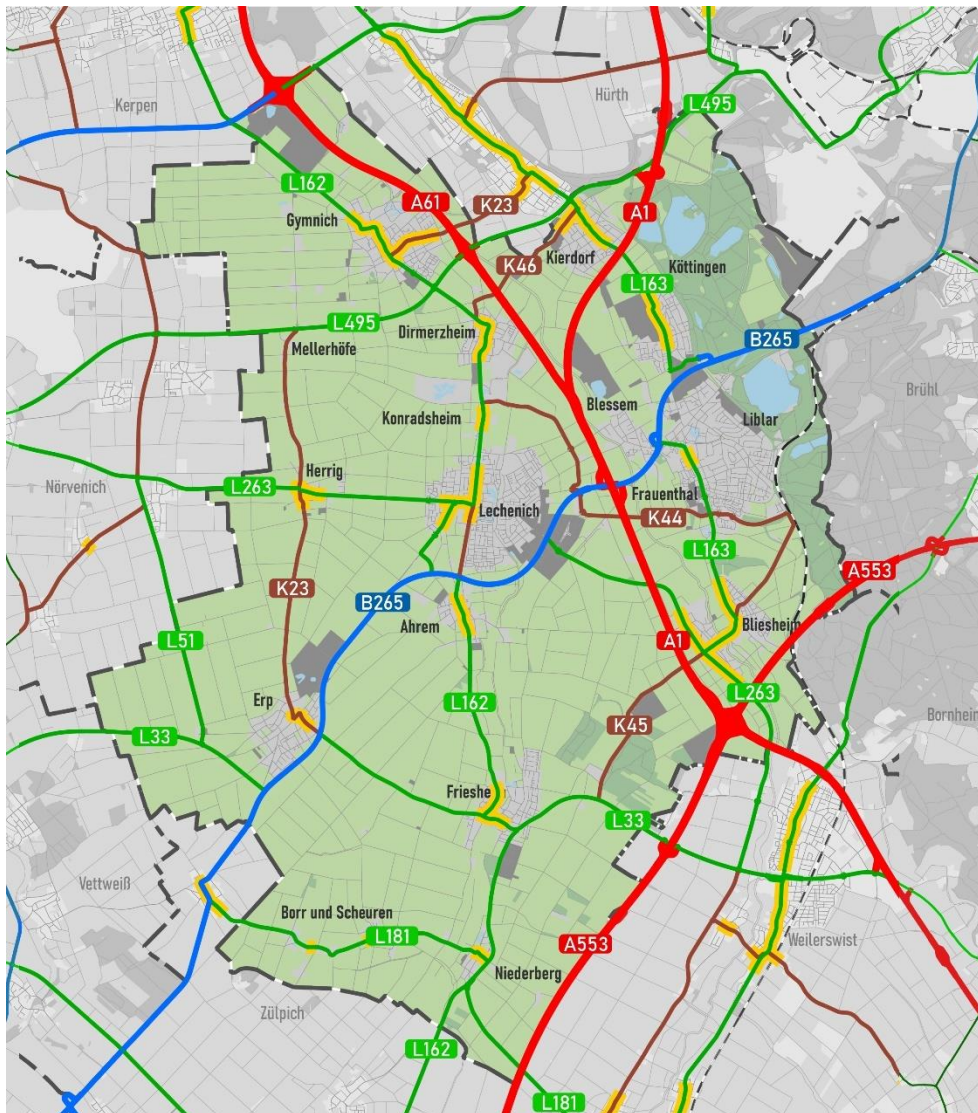
Die Stadt Erftstadt ist von mehreren klassifizierten Straßen an die regionalen Verkehrswege angebunden. Eine bedeutende Hauptverkehrsachse für die Erschließung der Stadt stellt neben den Autobahnen insbesondere die B265 dar, die das Stadtgebiet von Südwesten Richtung Nordosten mit Anbindung an die A1/A61 in Richtung Köln quert bzw. weiter in Richtung Brühl führt. Die Stadtteile Erp, Ahrem, Lechenich, Blessem, Liblar und Köttingen sind direkt über diese Verkehrsachse angebunden.

Weiterhin sind für die Anbindung weiterer Stadtteile auch die Landesstraßen als wichtige Verkehrswege zu nennen. Weitere Kreisstraßen ergänzen das Straßennetz im Stadtgebiet.

Bei einer näheren Betrachtung der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen wurden für einige Straßen sehr hohe Verkehrsbelastungen ermittelt.

Die Autobahn A1/A61 hat mit ca. 85.000 Kfz/Tag die höchsten Belastungen, ist jedoch als Autobahn für solche Belastungen auch ausgelegt. Hier ist vor allem auch ein hoher Anteil an Durchgangsverkehren zu sehen, die keine Quell- oder Zielbeziehung im Erftstädter Stadtgebiet aufweisen.

Hohe Belastungen im weiteren Straßennetz finden sich auf der B265 mit 12.000 bis deutlich über 20.000 Kfz/Tag. Diese Straße bündelt in ihrer Funktion die Verkehre aus den einzelnen Stadtteilen und ist somit essentiell für die Abwicklung des MIV. Nicht abgebildet sind die Spitzenstunden, die i. d. R. vormittags zwischen 07:00 und 09:00 Uhr sowie nachmittags zwischen 16:00 und 18:00 Uhr zu Arbeitsbeginn und -ende erreicht werden. Zu diesen Zeiten sind die Verkehrsbelastungen in der Stunde (Kfz/h) besonders hoch.



Klassifiziertes Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Ortsdurchfahrten

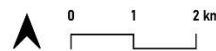
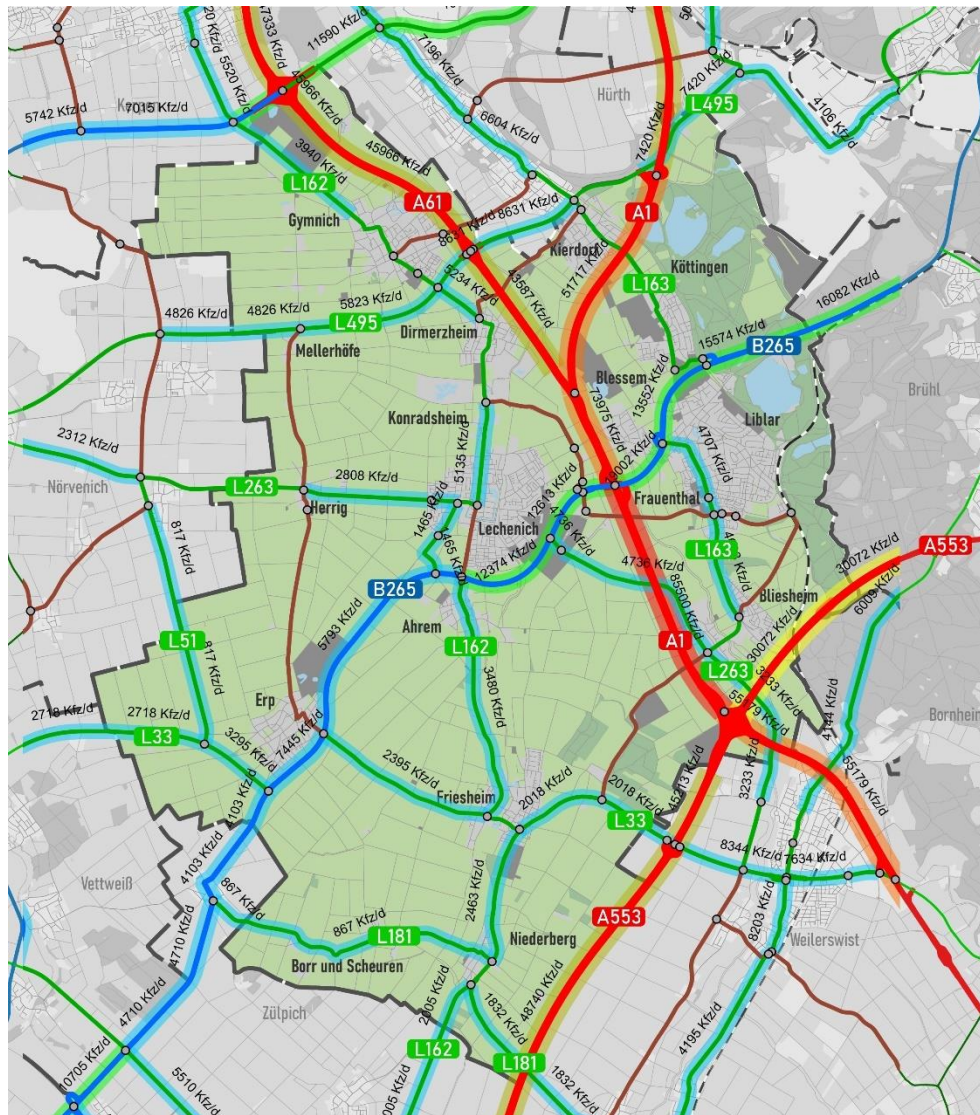


Abb. 2.5-1 Klassifiziertes Straßennetz in der Stadt Erfstadt

Neben der hoch belasteten Bundesstraße weisen viele Landesstraßen Verkehrsbelastungen von 3.000 bis 6.000 Kfz/Tag auf. Sofern diese Belastungen außerorts bzw. an anbaufreien Straßen auftreten, ist dies zunächst unproblematisch im Sinne der Verkehrsverträglichkeit. Jedoch treten solche Verkehrsbelastungen auch bei Ortsdurchfahrten in besiedelten Bereichen auf. Zu nennen sind die Ortsdurchfahrten in Lechenich, Konradshiem, Dirmerzheim, Gymnich, sowie in Bliesheim, Köttingen und Kierdorf.



Verkehrsstärken Hauptverkehrsstraßen

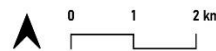


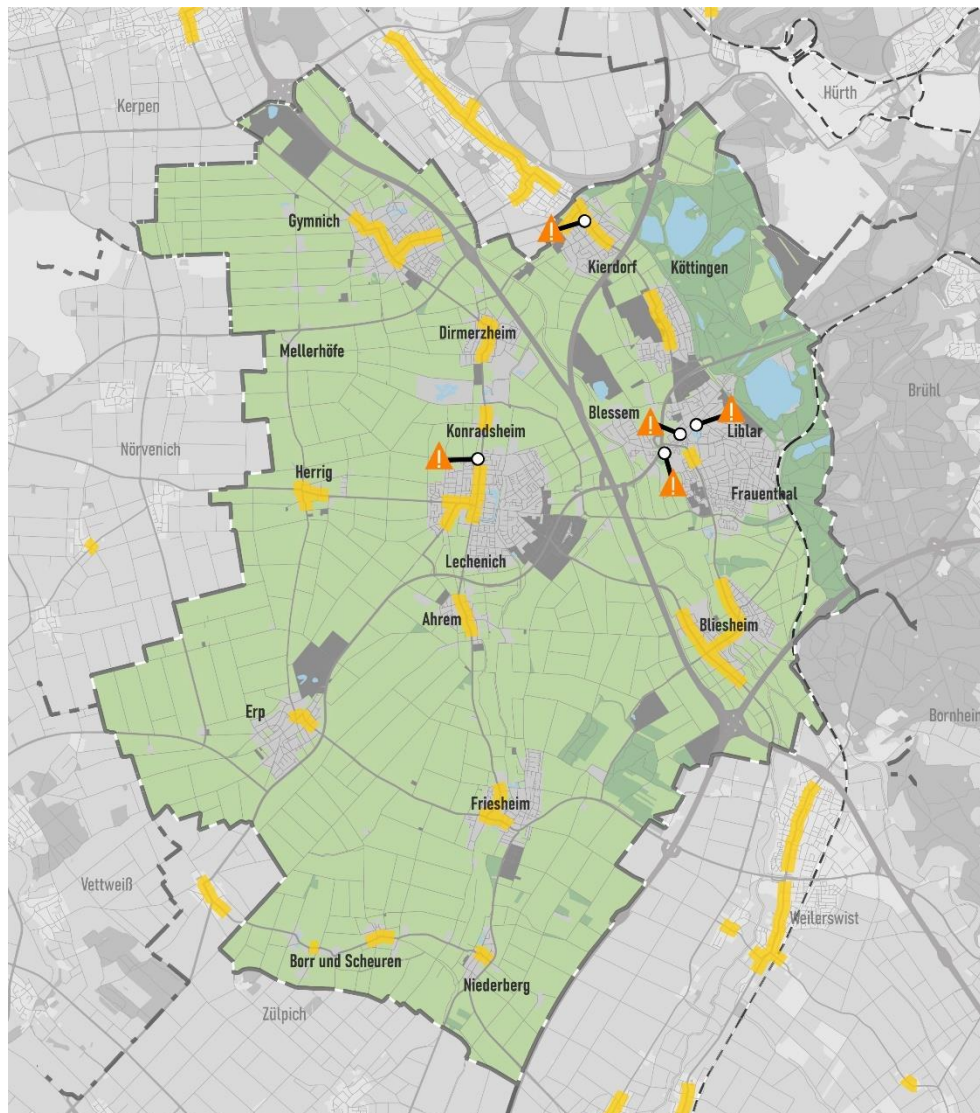
Abb. 2.5-2 Verkehrsstärken auf Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Erfurt⁸

Nach RASSt06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), sind für Hauptverkehrsstraßen an Ortseinfahrten in bebauten Gebieten Verkehrsstärken von 400 Kfz/h bis zu 1.800 Kfz/h noch angemessen. Für die Ortsdurchfahrten in Erfurt sind die Belastungen nach Richtlinie noch in Ordnung, führen aber bereits zu subjektiven Verträglichkeits- und Sicherheitseinschränkungen, auch aufgrund teils sehr enger Straßenquerschnitte, die nicht den entsprechenden Standards nach RASSt06 entsprechen.

So wurden in der INKA-Online-Befragung die Ortsdurchfahrten und damit einhergehende Geschwindigkeitsübertretungen und Verkehrsbelastungen häufig und an verschiedenen Standorten kritisiert.

⁸ Quelle: NWSIB

Eine Auswertung der Unfallhäufigkeiten in Erfstadt hat ergeben, dass es auch an Ortsdurchfahrten Unfallschwerpunkte gibt, bspw. Im Norden von Lechenich an der Frenzenstraße sowie in Kierdorf.



Unfallschwerpunkt

▲ Unfallschwerpunkt — Ortsdurchfahrten

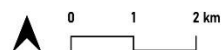


Abb. 2.5-3 Unfallschwerpunkte und klassifizierte Ortsdurchfahrten in der Stadt Erfstadt

2.5.2 Lkw- und Wirtschaftsverkehr

Die Stadt Erfstadt hat ein Lkw-Vorrangnetz in das landesweite SEVAS System gepflegt, welches Vorrangrouten zu allen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten vorsieht. Im Rahmen der INKA-Online-Beteiligung wurde das Thema Lkw-Verkehr nur vereinzelt angesprochen und es wurden keine schwerwiegenden Mängel im Netz festgestellt.

Derzeit ist über das Lkw-Vorrangnetz die Anbindung aller Gewerbestandorte gesichert. Sporadisch kommt es nach Aussagen aus den Beteiligungsformaten zu Konflikten mit dem Wirtschaftsverkehr, insbesondere in den Stadtteilen Kierdorf und Köttingen, da hier der Schwerlastverkehr über die Ortsdurchfahrtsstraße mangels Alternativen geführt werden muss. Außerdem sind bei Sperrung der Autobahn, wie dies im Nachgang der Hochwasserkatastrophe 2021 der Fall war, die an der L162 gelegenen Stadtteile Dirmerzheim, Konradsheim und in Teilen Lechenich stark von Lkw-Durchgangsverkehr auf der ausgewiesenen Umleitungsstrecke betroffen. Dadurch entstehen hohe Belastungen und Unverträglichkeiten in Bereichen, die dafür eigentlich nicht ausgelegt sind.

2.5.3 Ruhender Verkehr

Das Vorhandensein von Flächen für den ruhenden Verkehr hat einen hohen Stellenwert für den Einkaufs-, Erholungs- und Freizeitwerte von Erftstadt, insbesondere in zentralen Lagen und an den weiteren Versorgungsschwerpunkten im Stadtgebiet. Gleichzeitig stehen diese Flächen aber auch immer in Konkurrenz zu alternativen, höherwertigen Nutzungen. Einige Veränderungen im Parkraumangebot wurden mit den Masterplänen für Lechenich und Liblard diskutiert und beschlossen. Die autofreie Gestaltung des Lechenicher Marktplatzes ist dabei eine der prominenteren Maßnahmen, die auch in der INKA-Online-Beteiligung mehrfach genannt wurde. Auch andere Maßnahmen der Pläne und Konzepte werden die räumliche Verteilung von Stellplätzen und deren Bewirtschaftung weiter modifizieren und neu ausrichten.

Generell ist das Stellplatzangebot in den zentralen Bereichen unter Berücksichtigung bewirtschafteter Stellplätze als ausreichend, bisweilen als reichhaltig zu bewerten. Neben öffentlichen Parkplätzen und Parkbauten im Einzugsbereich der Versorgungsstandorte stehen auch im Straßenraum eine hohe Anzahl an zusätzlichen Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Dies kann neben dem Fuß- und Radverkehr, vor allem auch die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen.

2.5.4 E-Mobilität

Zum 1. Januar 2023 waren im Rhein-Erft-Kreis laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes 288.878 Kraftfahrzeuge gemeldet. Darunter befanden sich neben hauptsächlich Benzin- und Dieselfahrzeugen auch 5.292 Plug-In Hybride (PHEV) und 5.376 reine Elektroautos.⁹ Der Anteil von PHEV und E-Autos beträgt damit 3,69 % des aktuellen Kfz-Bestands im Kreisgebiet. Jedoch steigt der Anteil an Fahrzeugen mit E-Antrieb kontinuierlich an und ist in den letzten Jahren sogar exponentiell angestiegen.

Auf Erftstädter Stadtgebiet existieren bereits einige öffentlich zugängliche Ladestationen. Das Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur weist für das Stadtgebiet 36 Ladestation mit jeweils ein bis drei Ladepunkten aus. Darunter entfallen jedoch allein 28 Ladestationen (mit jeweils einem Ladepunkt) auf die Tesla Supercharger Station in Lechenich An der Patria. Zwei Stationen beim Nahversorger in Köttingen sind als DC-Schnellladestationen registriert. Alle weiteren Stationen sind als 11 kW bis 22 kW AC-Stationen registriert.

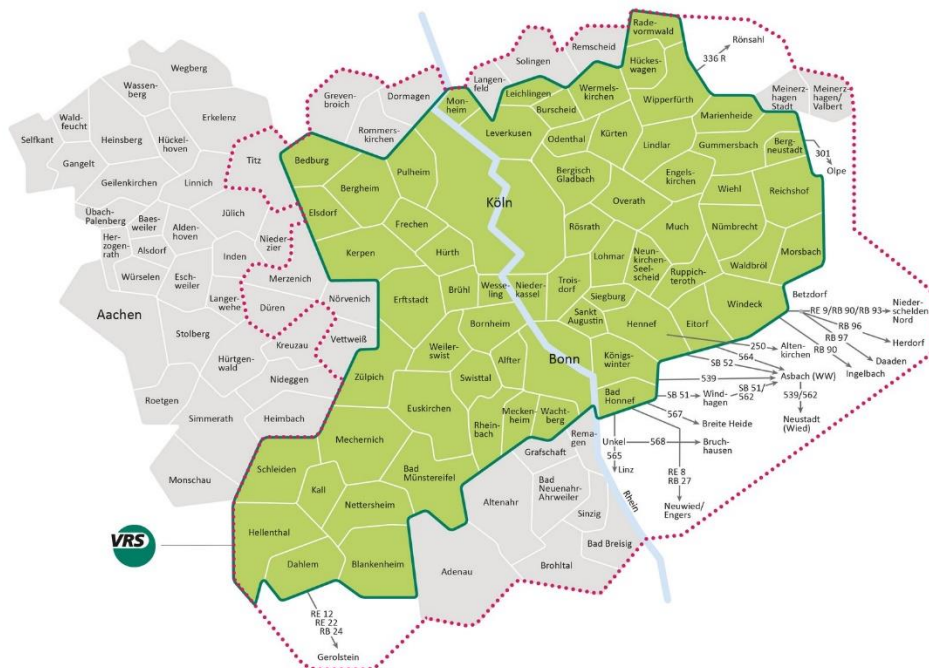
Mit einer erwartbaren weiteren Zunahme der Zulassungen von E-Autos wird künftig auch der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur weiter steigen. Hierzu müssen im Stadtgebiet weitere Standorte für das Aufstellen von Ladestationen ermittelt werden.

2.5.5 ÖPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Erftstadt zählt zum Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS). Hinsichtlich der Tarifarten und Ticketangebote kann festgehalten werden, dass in Erftstadt das gesamte Ticketangebot des VRS gilt, inklusive

⁹ Kraftfahrt-Bundesamt – Statistik: Fahrzeugzulassungen (FZ)

aller angebotenen Abotickets. Darüber hinaus kann auch das Deutschlandticket genutzt werden.



Stand: Januar 2023

Abb. 2.5-4 Tarifgebiet des VRS¹⁰

Der ÖPNV-Anteil liegt in Ertfstadt bei 8 % und weist damit den geringsten Anteil am Modal Split auf. Dies deutet darauf hin, dass das ÖPNV-Angebot im Bereich Erschließung, Taktung und Service-Qualität noch ausbaufähig ist.

Das Angebot des ÖPNV innerhalb von Ertfstadt wird vollständig durch den Busverkehr und den On-Demand-Verkehr abgedeckt. Es bestehen sowohl Verbindungen zwischen den Stadtteilen in Ertfstadt, als auch über die Stadtgrenzen hinaus. Hier bestehen Anbindung an die umliegenden Kommunen.

Von besonderer Relevanz für Pendler ist die Anbindung über den Bahnhof Liblar an die umliegenden Städte bzw. an den SPNV (RE12/22, RB 24). Die sog. "Eifelstrecke" soll zudem ab dem Jahr 2026 elektrifiziert werden, womit dann eine Taktverdichtung einhergeht, so dass künftig anstatt 2-3 Fahrten pro Stunde künftig 4 Fahrten pro Stunde auf der SPNV-Trasse verkehren sollen. Dies entspricht nahezu einer Verdopplung des Angebots, was wiederum Auswirkungen auf die Taktung und Anschlüsse des Busverkehrs haben wird. Hierfür sind rechtzeitige Anpassungen zu bedenken und entsprechend im Nahverkehrsplans des Aufgabenträgers zu planen.

Darüber hinaus existiert für den Pendlerverkehr eine Schnellbusanbindung SB92/93 Richtung Bergheim/Elsdorf bzw. Brühl/Wesseling. Dabei sei einschränkend erwähnt, dass der Schnellbus für die Stadt Ertfstadt nur einen sehr untergeordneten Nutzen hat, da die angefahrenen Haltestellen nicht an stark frequentierten Orten liegen, und die Linie nicht am Verknüpfungspunkt Bahnhof Liblar hält. Somit ist der Schnellbus für viele Ertfstädter:innen unattraktiv, wengleich die Stadt Ertfstadt für die Kilometerleistungen auf ihrem Stadtgebiet einen sechsstelligen Betrag pro Jahr entrichten muss. Dies ist aus Sicht einer Kosten-Nutzen-Betrachtung für Ertfstadt wenig vorteilhaft.

Mit den Regionalbuslinien 807, 920, 955, 977, 979, 990 und 212 verkehren aktuell sieben Linien im Stadtgebiet von Ertfstadt, 5 davon betrieben von der REVG, eine von der RVK und eine von Rurtalbus. Hinzu kommen drei Schulbuslinien (232, 974, 984).

¹⁰ Quelle: VRS

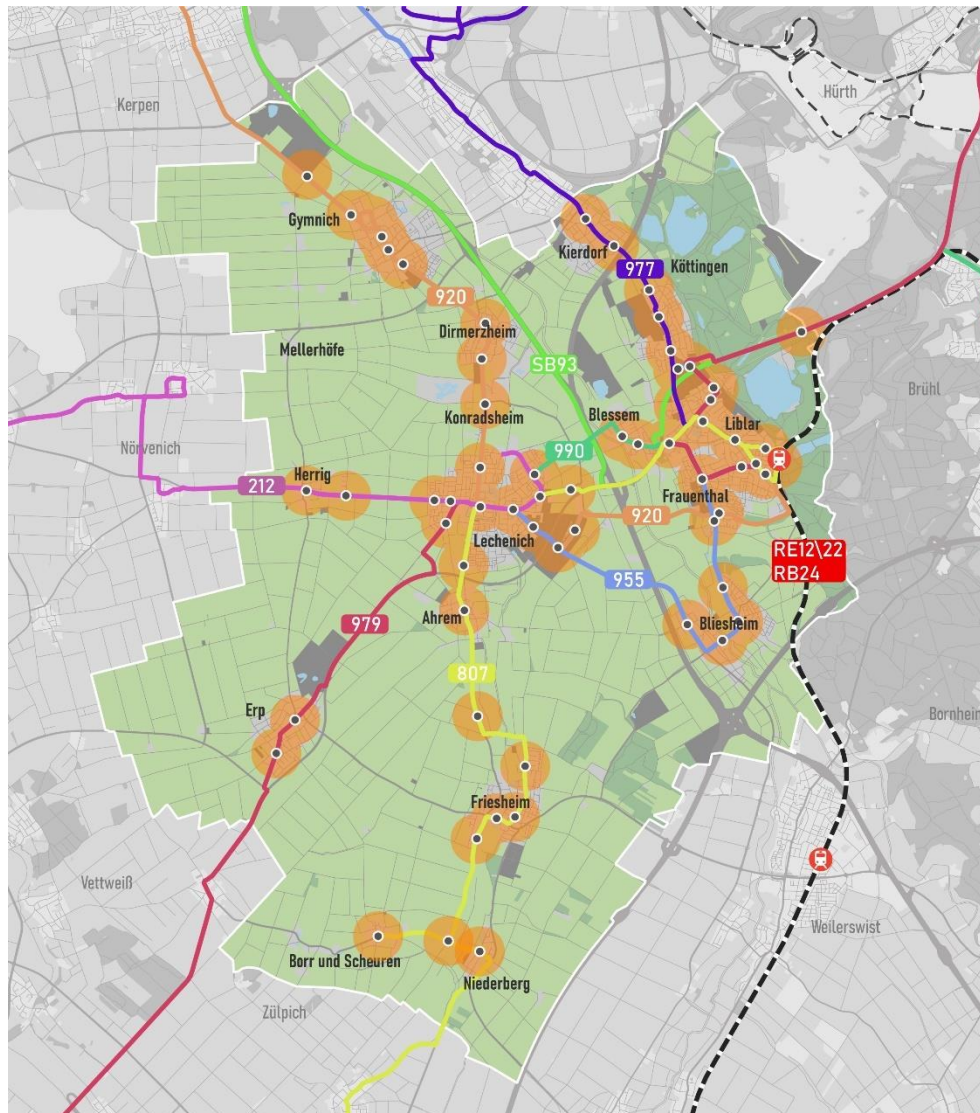
Regionalbuslinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt
212 ¹¹	Rurtalbus	Nörvenich - Wissensheim - Pingsheim – Herrig - Lechenich Markt	60' /5 Fahrten (Mo-Fr/Sa)
807	RVK	Euskirchen Bf. - Friesheim - Lechenich - Erfstadt Bf.	60'/120' (Mo-Fr/Sa)
920	REVG	Erfstadt Bf. - Lechenich - Gymnich - Kerpen - Sindorf Bf. - Horrem Bf.	60'/120' (Mo-Sa/So)
955	REVG	Horrem Bf. - Türnich - Brüggen - Kierdorf - Erfstadt Bf. - Bliesheim - Lechenich	60'/120' (Mo-Fr/Sa-So)
977	REVG	Erfstadt Bf. - Liblar - Kierdorf - Brüggen - Türnich - Frechen Rathaus	60' (Mo-Sa)
979	REVG	Hermülheim - Liblar - Erfstadt Bf. - Lechenich - Erp - Zülpich	60'/120' (Mo-Sa/So)
990	REVG	Herrig - Lechenich - Blessem - Liblar - Erfstadt Bf. - Brühl West - Brühl Mitte (Stadtbahn)	60'/120' (Mo-Sa/So)
Schnellbuslinie	Betreiber	Linienverlauf	Takt
SB92/93	REVG	Elsdorf Busbf. – Bergheim Bf. – Sindorf Bf. – Lechenich – Liblar ErfstadtCenter – Brühl Bf. – Wesseling (Stadtbahn)	60'/120' (Mo-Sa/So)
Schulbuslinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt
232	Rurtalbus	Sievernich - Pingsheim – Lechenich Schulzentrum	Schülerverkehr
974	REVG	Stadtverkehr Erfstadt	Schülerverkehr
984	REVG	Erfstadt / Zülpich - Weilerswist	Schülerverkehr
Bahnlinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt
RE12	DB Regio	Köln Messe/Deutz – Köln Hbf – Köln Süd – Erfstadt – Weilerswist – Euskirchen	1 Mal täglich
RE22	DB Regio	Köln Messe/Deutz – Köln Hbf – Köln Süd – Brühl-Kierberg – Erfstadt – Weilerswist - Euskirchen	60'-Takt (Mo-So)
RB24	DB Regio	Köln Messe/Deutz – Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren – Brühl-Kierberg – Erfstadt – Weilerswist - Euskirchen	60'-Takt (Mo-So)

Abb. 2.5-5 ÖPNV-Linienangebot Stadt Erfstadt

In den Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept wurde bemängelt, dass die Taktangebote insbesondere in den Schwachverkehrszeiten und an Wochenenden unzureichend sind und die Nutzung des ÖPNV erschweren. Ebenso gibt es Defizite in der Anbindung mancher Stadtteile untereinander bzw. bei der Anbindung der Stadtteile an den Bahnhof Liblar. Die Reisezeiten im ÖPNV sind dementsprechend zwischen manchen Siedlungsbereichen überdurchschnittlich lang und damit nicht konkurrenzfähig im Vergleich zum MIV.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Linienverläufe der Buslinien auf dem Stadtgebiet von Erfstadt.

¹¹ Die Linie 212 verkehrt weitestgehend ausgerichtet auf den Schülerverkehr, besitzt jedoch auch Fahrten abseits der Schulzeiten.



Erschließungsqualität

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

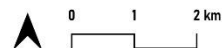


Abb. 2.5-6 ÖPNV-Liniennetz und Erschließungsqualität in der Stadt Erftstadt

Auffällig ist bei Betrachtung des Liniennetzes und der Siedlungsbereiche, dass der Stadtteil Lechenich als Hauptsiedlungsschwerpunkt in Erftstadt über keine Anbindung an den höherwertigen ÖPNV verfügt. Weder Straßen-, Stadtbahn-, oder SPNV-Anbindung sind vorhanden, was sich nachteilig auf die siedlungsentwicklerische Perspektive Lechenichs auswirken kann. Ähnliches gilt auch für den drittgrößten Stadtteil Gymnich, der nur durch eine Buslinie ange dient wird.

Laut Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises aus dem Jahr 2015 bestehen in Erftstadt ver einzelte Bereiche mit Erschließungslücken im ÖPNV-Netz. Diese sind:

- Kierdorf West
- Lechenich Nord-West

- Lechenich Süd
- Bliesheim Süd
- (Siedlungsbereiche Gymnich und Dirmerzheim)

In der INKA-Online-Beteiligung wurde an einigen Stellen auch auf den teils schlechten Zustand von Bushaltestellen hingewiesen. Dies betrifft sowohl Fahrgastinformationen, als auch Themen wie Sauberkeit, Beleuchtung und Sicherheit.

Barrierefreiheit im ÖPNV

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2022 einen barrierefreien ÖPNV vor. Nicht nur um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern grundsätzlich auch um die sich im Wandel befindenden Beförderungsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft und des ÖPNV-Kundenstamms zu bedienen, muss dem Thema eine höhere Bedeutung beigemessen werden als dies bisher der Fall war. Auch wenn nicht alle Haltestellen bis zum Zieljahr 2022 vollständig barrierefrei ausgebaut werden können, müssen bei Abweichungen von dieser Frist konkrete Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.

In Erftstadt wurden bereits 53 Haltestellen barrierefrei ausgebaut (i. d. R. verfügt eine Bushaltestelle über zwei Bussteige). Weiterhin sind aktuell 32 Haltestellen in einer bislang 6. Baustufe im Ausbau.

On-Demand Verkehr „mobie“

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch den On-Demand Verkehr „mobie“ der REVG. „mobie“ ist ein flexibles Mobilitätsangebot, das ohne feste Fahrplanzeiten und Linienwege im Stadtgebiet verkehrt. Die Fahrten können per App oder Telefon gebucht und per App oder Kartenzahlung bezahlt werden und sind nicht in den standardmäßigen ÖPNV-Tarif integriert. Jedoch gibt es Ermäßigungen für VRS-Zeitkarteninhaber bzw. Kundenkarten.

Das Prinzip von „mobie“ ist das sog. „ride-pooling“, bei dem – anders als bei Taxifahrten – mehrere Fahrgäste sich das Fahrzeug-Shuttle teilen.

Erftstadt wurde als Pilotkommune ausgewählt und hat mittlerweile das Angebot erfolgreich getestet. Pulheim hat als zweite Kommune des Rhein-Erft-Kreises ein mobie-Angebot geschaffen, perspektivisch soll das Angebot auch auf weitere Kommunen im Kreisgebiet ausgeweitet werden. Bislang ist jedoch noch unklar, wie das zu Beginn geförderte Angebot langfristig aufrechterhalten werden kann. Hierfür sind zwingend die finanziellen Rahmenbedingungen zu klären.

2.5.6 Radverkehr

Der Radverkehr hat in Erftstadt einen Anteil am Modal Split von ca. 15 % und ist damit nach dem MIV das zweitwichtigste Verkehrsmittel der Erftstädter Bevölkerung. Dieser gute Wert ist vor allem durch die topographischen Verhältnisse zu begründen, die den Radverkehr in der Fläche begünstigen. Durch das Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs bestehen sogar weiteres Potenzial, auch längere Distanzen mit dem Fahrrad zu bewältigen und damit den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern.

Erftstadt ist wie alle Städte in Nordrhein-Westfalen in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschildert. Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Das Netz dient zur Verbindung der ausgeschilderten Radrouten und stellt einen Anschluss an die Nachbarstädte her. Die Auswahl berücksichtigt verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege. Wegweiser sind jeweils an Knotenpunkten aufgestellt, die eine lückenlose Befahrung gewährleisten sollen.

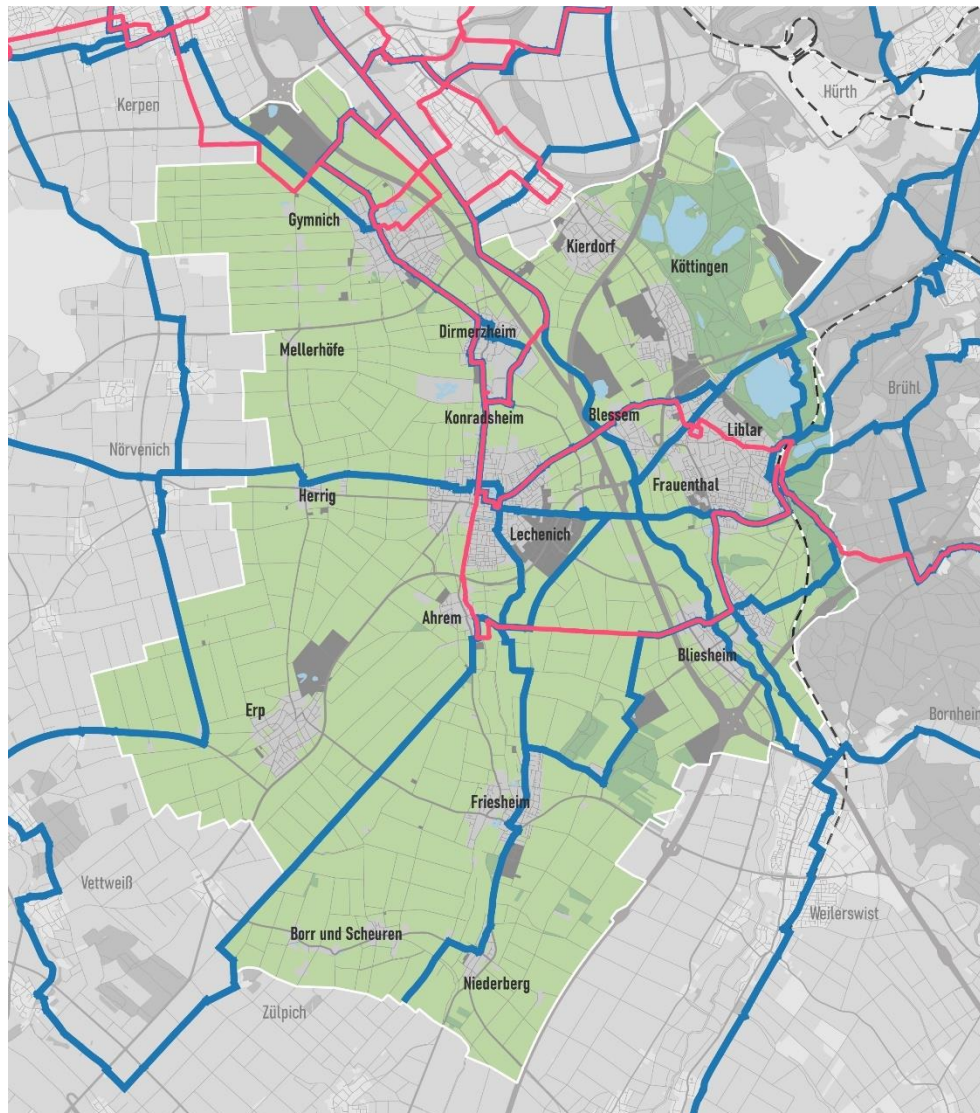
Daneben existiert ein auf den Freizeitverkehr ausgelegtes „Rad Regio Rheinland“-Netz, welches vor allem die nördlichen Stadtteile sowie die beiden Hauptstadtteile Lechenich und Liblar mit Routen versieht.

Problematisch ist in Erfstadt oftmals die Führung von Radverkehrsanlagen entlang der städtischen Hauptstraßen und Landesstraßen. Hier sind Radwege oder ähnliche Führungsformen noch häufig Fehlanzeige und es bestehen so Netzlücken im Radwegenetz, die eine durchgehende Befahrbarkeit deutlich erschweren.

In den Beteiligungsformaten wurden zahlreiche Mängel, Netzlücken und Gefahrenstellen im Radwegenetz genannt. Dabei konnte festgestellt werden, dass die aktuell definierten Radrouten in vielen Fällen nicht den tatsächlich gefahrenen Routen entsprechen. Heute schon werden Wege und Straßen genutzt, die in keinem Radverkehrsnetz verzeichnet sind.

Als großer Mangel wurde herausgearbeitet, dass es in manche Stadtteile keine direkte Radverkehrsverbindung gibt. Ebenfalls wird auf das Fehlen von Radschnellwegen hingewiesen, die gerade in einer Flächengemeinde mit flacher Topographie, wie Erfstadt, hohe Potenziale besitzen.

Gravierende Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur bestehen somit vor allem aufgrund nicht vorhandener Radverkehrsanlagen. Radrouten, die entlang von Landesstraßen nicht baulich getrennt geführt werden, stellen zudem subjektive Sicherheitseinschränkungen dar und machen das Radfahren nicht nur unattraktiv, sondern auch gefährlich.



Radwegnetz

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  NRW Radverkehrsnetz |  Wasserfläche |
|  Rad Regio Rheinland |  Wald- und Gehölzfläche |
|  Siedlungsfläche |  Landwirtschaftsfläche |
|  Industrie- und Gewerbefläche | |

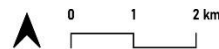


Abb. 2.5-7 Radwegenetz in der Stadt Ertfstadt

Radabstellanlagen, Inter-/ Multimodalität und Ladestationen

Für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel miteinander spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle. Es fungiert in vielerlei Hinsicht als Zu- und Abbringer zu ÖPNV-Haltestellen. Inter- und Multimodalität bedeutet die Verwendung mehrerer Verkehrsmittel in der Mobilität der einzelnen Personen. Multimodalität bezeichnet die grundsätzliche Verwendung unterschiedlicher Verkehrsmittel, etwa im Wochenverlauf (Mobilität Montag mit dem ÖPNV, Dienstag mit dem Fahrrad usw.). Intermodalität ist eine Sonderform, bei der mehrere Verkehrsmittel innerhalb eines Weges genutzt werden (z. B. mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle, von dort mit dem Bus weiter zur Arbeit). Multimodalität und die Förderung entsprechender Angebote erhöhen die Flexibilität der Nutzer hinsichtlich ihrer

Mobilitätsentscheidungen und führen zu einer Reduzierung der Abhängigkeit von einem bestimmten Verkehrsmittel, etwa dem privaten Pkw.

In Erfstadt gibt es verschiedene Radabstellanlagen in Form von Radbügeln an wichtigen Standorten. Höherwertige Abstellanlagen existieren im Bahnhof Liblar an der Mobilstation in Form eines Fahrradparkhauses. Ein flächendeckendes Angebot von sicheren, witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten gibt es allerdings noch nicht. Öffentliche Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs sind ebenfalls bislang lediglich im Fahrradparkhaus am Bahnhof (in den Schließfächern für abnehmbare Akkus) vorhanden.

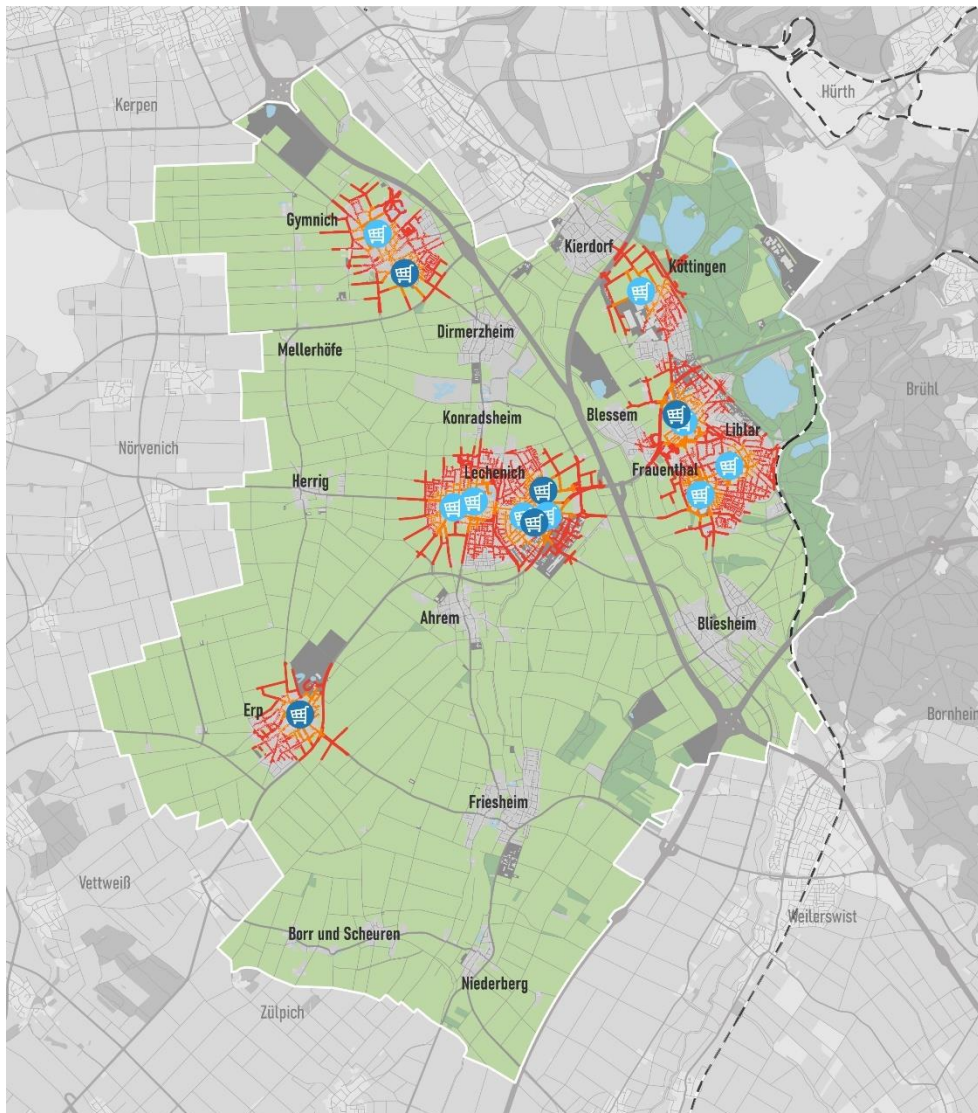
Im Bereich multimodaler Angebote verfügt Erfstadt bereits über ein Carsharing-Angebot. Ebenso gibt es aktuell das Fahrradverleihsystem mobic, betrieben von der REVG und bezogen von Nextbike, aber noch kein erweitertes Sharing-Angebot von z.B. E-Scootern, Tretrollern o.Ä. Am Bahnhof Liblar besteht eine Muster-Mobilstation mit großzügigen Ausstattungen, wie u.A. auch Carsharing und Fahrradverleih. Auch am Einkaufszentrum Liblar / Rathaus sowie am Lechenicher Markt bestehen Stellplätze und Sharing-Standorte. Perspektivisch sollten diese Angebote ausgeweitet werden.

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität liegt vom Rhein-Erft-Kreis ein Mobilstationskonzept vor, das bereits an drei Punkten im Stadtgebiet Mobilstationen vorgeschlagen hat: ErfstadtCenter, Lechenich P+R und Lechenich Markt. An diesen Stationen können je nach Ausbaustufe der ÖPNV mit dem eigenen Rad bzw. Bike- und Carsharing-Angeboten verknüpft werden. Je nach Standort und Größe der Station sind weitere Serviceangebote, wie z. B. Fahrradboxen oder Gepäckschließfächer, integrierbar.

2.5.7 Fußverkehr

Die ursprünglichste Form der Fortbewegung stellt das Zufußgehen dar. Die Mehrheit der Bevölkerung legt täglich Wege zu Fuß zurück, die häufig im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmitteln und damit intermodal (z. B. der Weg zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Parkplatz) kombiniert werden. Fußverkehrsanlagen sind an ausgebauten Straßen überall erforderlich sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Regelbreite liegt bei 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzonen). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege weisen ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m auf.

In Erfstadt werden 13 % der täglichen Wege zu Fuß zurückgelegt. Dies stellt nach dem Autoverkehr und dem Radverkehr den dritthöchsten Anteil im Modal Split dar. Vor allem kurze Wege mit einer Länge von 1,0 km bis maximal 2,5 km werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Entfernungen darüber hinaus sind für den Fußverkehr eher zu vernachlässigen. Insbesondere in Bezug auf die Versorgungsstandorte und Zentren im Stadtgebiet spielt die Nahbereicherschließung eine wichtige Rolle. Wege mit dem Zweck „Einkaufen“ und „Freizeit“ werden bereits zu 20 % zu Fuß durchgeführt und liegen damit recht deutlich über dem Durchschnitt. Um diesen Anteil künftig noch weiter auszubauen, bedarf es vor allem in der näheren Umgebung der Versorgungszentren eines gut ausgebauten, barrierefreien Fußwegenetzes.



Erreichbarkeit zu fuß der Versorgungszentren

- | | |
|-----------------|------------------------------|
| 500m Radius | Siedlungsfläche |
| 1000m Radius | Industrie- und Gewerbefläche |
| Vollsortimenter | Wasserfläche |
| Discounter | Wald- und Gehölzfläche |
| | Landwirtschaftsfläche |

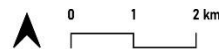


Abb. 2.5-8 Erreichbarkeit von Versorgungszentren in der Stadt Ertfstadt

Eine Analyse der Erreichbarkeit zeigt, dass bereits weite Teile der zentralen Versorgungsbe-
reiche in Ertfstadt in fußläufiger Entfernung (bis 1,0 km) zu erreichen sind. Auffällig ist, dass
einige Stadtteile keine fußläufige Möglichkeit zum Zwecke der eigenen Versorgung besit-
zen. Dies trifft auf die Stadtteile Bliesheim, Dirmerzheim, Friesheim, Blessem, Ahrem, Nie-
derberg, Herrig, Borr und Scheuren, und Mellerhöfe zu. Der Stadtteil Kierdorf erreicht teil-
weise noch auf Kerpener Stadtgebiet einen Versorgungsstandort.

Weitere Probleme und Herausforderungen bestehen insbesondere im Bereich Barrierefrei-
heit. Viele Fußwege sind nicht barrierefrei und teilweise aufgrund von Platzverhältnissen
auch nicht ausbaufähig (enge Ortsdurchfahrten). Hinzu kommen auf einigen Straßenab-
schnitten Situationen durch Objekte und Bäume auf Gehwegen, welche die Barrierefreiheit
einschränken.

Viele Straßen in Erfstadt erfüllen aufgrund historischer Bauweisen und Entwicklung nicht die angemessenen Standards und Querschnitte für sichere Gehwege. Hinzu kommt, dass Gehwege auch auf engen Straßen durch parkende Autos weiter beeinträchtigt werden. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, damit sichere und barrierefreie Gehwege perspektivisch hergestellt werden können.

In der INKA-Online-Beteiligung wurden an verschiedenen Stellen Mängel und Gefahren an Fußgängerüberwegen und Querungsanlagen vorgebracht. An vielen Straßen wurde zudem auf das Fehlen von Gehwegen und Querungsstellen hingewiesen. Das subjektive Sicherheitsempfinden für Fußgänger:innen ist daher eine wichtige Einschätzung, die Menschen dazu veranlasst ihre Mobilitätsentscheidungen zu überdenken und sich im Zweifel für den MIV zu entscheiden (bei Wahlfreiheit).

Dementsprechend lässt sich festhalten, dass neben baulichen Ergänzungen und Verbesserung der Barrierefreiheit (wo immer möglich) auch das Thema Verkehrssicherheit bzw. -sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle spielen wird.

2.6 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bürger:innen in der Stadt Erfstadt eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für deren zukünftige Mobilitätsplanung. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten.

Die Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr ist aufgrund des standardisierten Verfahrens eine beschränkte Form der Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie liefert jedoch neben konkreten Anregungen der Bürger:innen auch repräsentative Ergebnisse über die Bewegungsmuster der Bevölkerung im Alltagsverkehr und erlaubt Rückschlüsse sowie Vergleiche in der Zeitreihe und darüber hinaus Quervergleiche mit anderen Städten/ Gemeinden. Die Haushaltsbefragung stellt somit eine wichtige Datenbasis zum aktuellen Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner Erfstadts dar, anhand dessen sich Potenziale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund ableiten lassen.

Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert. Neben der schriftlichen Teilnahme hatten die Befragten auch die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder die Befragung telefonisch durchzuführen.

Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens eignen (Dienstag, der 29.03.2022 und Donnerstag, der 31.03.2022). Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Gesamtstadtebene. Somit konnten Aussagen zum Verkehrsverhalten auf Ebene der Gesamtstadt und den 14 Stadtteilen getroffen werden.

Bei einer Rücklaufquote von 18 % konnten 2.405 Personen in 1.132 Haushalten erreicht und befragt werden. Der für die Erzielung statistisch gesicherter Ergebnisse benötigte Stichprobenumfang von mind. 1.900 Personen ist somit in der Befragung erreicht worden. Von den befragten Haushalten wählten 779 die schriftliche, 338 die internetgestützte und 15 die telefonische Teilnahmemöglichkeit.

Die Befragungsunterlagen bestanden aus insgesamt vier Fragebogenteilen, deren Inhalte zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden.

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<u>Angaben zum Haushalt:</u> <ul style="list-style-type: none"> Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen Fahrzeugausstattung des Haushalts Fahrzeugnutzung des Haushalts 	<u>Angaben zu den Personen:</u> <ul style="list-style-type: none"> Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec-/ E-Bike-Besitz Verkehrsmittelverfügbarkeit Einschränkung durch das Coronavirus 	<u>Dokumentation der Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck 	<u>Wünsche und Meinungen zu Verkehrsmitteln:</u> <ul style="list-style-type: none"> Bewertung des Angebots im Bereich Fuß- und Radverkehr, MIV und ÖPNV Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelnangeboten, sonstiger Optimierungsbedarf Einschätzung der Autonutzung

Abb. 2.6-1 Befragungsunterlagen zur Haushaltsbefragung 2022 in Erfstadt

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Corona-Pandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen gegeben. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden, bitte im Wegeprotokoll in Klammern zu notieren, damit im späteren Verlauf ermittelt werden kann, wie viele Wege annäherungsweise unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der Pandemie-Situation ausgefallen sind.

2.6.1 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die sog. „Grundgesamtheit“ ist die in den Stadtteilen lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der Erfstädter Stadtteile auf. Dies gilt vor allem für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in zahlreichen anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden. Abweichungen bestehen vor allem in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Gewichtungsfaktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtteile.

Als Auswertungsebene wurden die Gesamtstadt sowie die 14 Stadtteile gewählt. Die Aggregation der Mobilität erfolgte auf Verkehrszellenebene. Die Auswertung umfasst Basisdaten der Stichproben (Zeitkartenbesitz, Führerscheinbesitz) sowie Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

2.6.2 Ergebnisse

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Basisdaten zur Stichprobe erläutert. Daran schließt die Vorstellung der Befragungsergebnisse an, die wichtige aktuelle Mobilitätsdaten für das Mobilitätskonzept liefern.

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Etwa 16 % der Befragten in Erfstadt besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Im Vergleich der Stadtteile liegen die Anteile der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer:innen in Ahrem am niedrigsten. Zeitkartenbesitzer:innen sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist wählen sie den ÖPNV als Verkehrsmittel, um zur Arbeit oder zur Ausbil-

dungsstätte zu gelangen. Bei den Befragten ab 18 Jahren besitzen etwa 85 % einen Führerschein, aber keine ÖPNV-Zeitkarte, während ca. 10 % der Befragten sowohl einen Führerschein als auch eine Zeitkarte für den ÖPNV besitzen (Wahlfreiheit).



Abb. 2.6-2 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtteil

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer:innen nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den Altersklassen der 15-17-Jährigen etwa 66 % über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der Zeitkartenbesitzer in den Altersklassen ab 40 Jahre deutlich geringer. In der Altersklasse von 40 bis 64 Jahre beträgt der Anteil der Personen mit Zeitkarte lediglich 10 %. Bei den Personen ab 65 Jahren ist der Anteil an ÖPNV-Zeitkarten-Inhabern mit 1% bis maximal 5 % am niedrigsten.

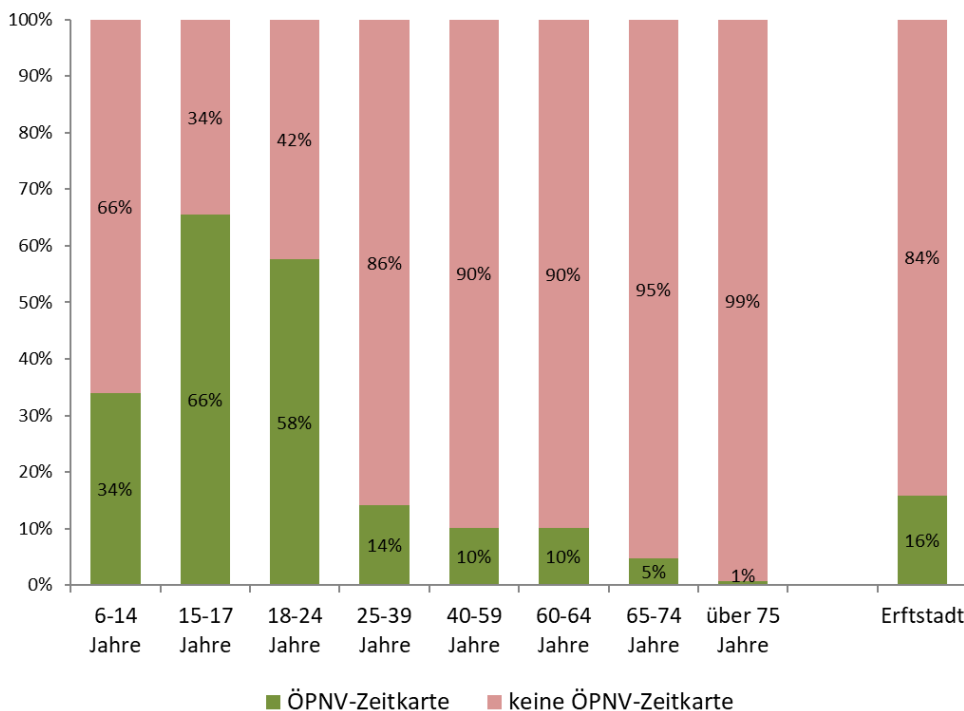


Abb. 2.6-3 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklassen

Die Analyse des Führerscheinbesitzes zeigt, dass 84 % der befragten Personen ab 18 Jahren einen Führerschein besitzen. Signifikante Unterschiede zwischen den Stadtteilen bestehen dabei nicht. In den Stadtteilen Lechenich/ Konradsheim und Dirmerzheim ist der vergleichsweise geringste Führerscheinbesitz. Die gesamtstädtisch hohe Besitzquote zeigt auf, dass aus Sicht der Bürger:innen die alltägliche Mobilität ohne Pkw kaum zu bestreiten ist.

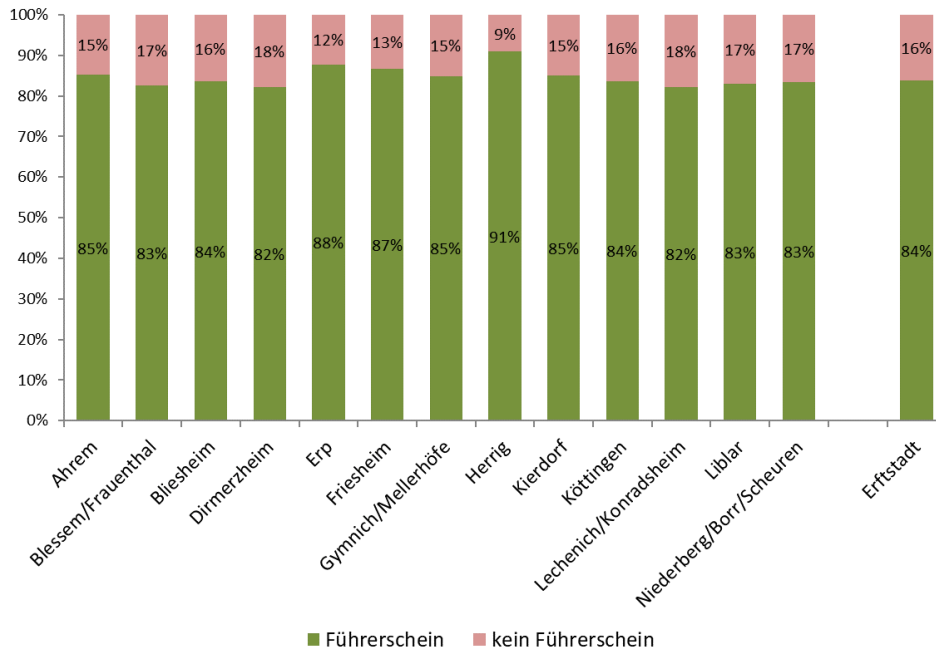


Abb. 2.6-4 Führerscheinbesitz nach Stadtteil

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist, bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Etwa 3 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt. 85 % der Befragten besitzen nur einen Führerschein. 10 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw).

Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die jüngeren Personen bis zur Altersklasse von 25-39 Jahren besitzen dagegen einen vergleichsweise hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. Bei der Altersklasse der 18-24-Jährigen verfügen 14 % sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch über einen Führerschein. Die Personen haben meist kürzlich den Führerschein erworben und sind daher häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler:innen, Auszubildende und Studierende).

Ausprägungsmerkmal	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Wohnort (Personen ab 18 Jahren)				
Ahrem	1%	0%	93%	6%
Blessem/Frauenthal	4%	1%	86%	10%
Bliesheim	6%	1%	84%	10%
Dirmerzheim	3%	1%	89%	7%
Erp	2%	0%	87%	11%
Friesheim	2%	1%	91%	6%
Gymnich/Mellerhöfe	4%	1%	87%	8%
Herrig	1%	0%	90%	9%
Kierdorf	2%	3%	90%	4%
Köttingen	3%	3%	85%	9%
Lechenich/Konradsheim	4%	2%	83%	11%
Liblar	2%	3%	80%	14%
Niederberg/Borr/Scheuren	6%	2%	82%	9%
Alter				
Alter 18-24 Jahre	4%	14%	39%	43%
Alter 25-39 Jahre	3%	2%	83%	12%
Alter 40-59 Jahre	2%	1%	88%	9%
Alter 60-64 Jahre	3%	1%	87%	9%
Alter 65-74 Jahre	4%	0%	92%	4%
Alter ab 75 Jahre	6%	0%	94%	0%
Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)				
Geschlecht weiblich	3%	2%	84%	11%
Geschlecht männlich	3%	2%	86%	9%
Erfstadt	3%	2%	85%	10%

Abb. 2.6-5 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)

2.6.3 Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen einen hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung Erfstadts auf. So besitzen lediglich 6 % der befragten Haushalte keinen privaten Pkw, und es verfügen ca. 50 % der Haushalte sogar über mehr als einen privaten Pkw. Dies führt zu einem durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,58 Pkw pro Haushalt.

Stadtteil	Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Ahrem	2%	43%	47%	9%	1,68	783
Blessem/ Frauenthal	0%	50%	46%	4%	1,56	666
Bliesheim	4%	47%	31%	17%	1,64	826
Dirmerzheim	2%	37%	47%	13%	1,76	760
Erp	1%	37%	51%	11%	1,73	855
Friesheim	2%	38%	43%	17%	1,77	838
Gymnich/ Mellerhöfe	11%	32%	45%	13%	1,62	711
Herrig	5%	34%	42%	19%	1,83	915
Kierdorf	2%	46%	34%	18%	1,87	941
Köttingen	3%	40%	47%	10%	1,63	723
Lechenich/ Konradsheim	10%	46%	34%	9%	1,43	659
Liblar	5%	50%	38%	7%	1,46	741
Niederberg/ Borr/ Scheuren	0%	48%	37%	15%	1,75	801
Erfstadt	6%	44%	39%	11%	1,58	744

Abb. 2.6-6 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad

Neben dem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz verfügen ca. 84 % aller befragten Haushalte über mindestens ein Fahrrad, etwa 60 % der Haushalte sogar zwei oder mehr. Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes spielt insbesondere in Haushalten eine Rolle, die über ein und zwei Fahrräder verfügen.

Stadtteil	Kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Ahrem	10%	19%	32%	39%	2,27	1.058
Blessem/ Frauenthal	6%	35%	24%	34%	2,22	947
Bliesheim	24%	19%	29%	28%	1,8	906
Dirmerzheim	6%	27%	29%	39%	2,4	1.036
Erp	14%	21%	34%	30%	2,19	1.083
Friesheim	15%	27%	25%	34%	2,21	1.046
Gymnich/ Mellerhöfe	16%	18%	31%	35%	2,1	922
Herrig	14%	21%	18%	47%	2,26	1.130
Kierdorf	14%	22%	33%	31%	2,13	1.072
Köttingen	11%	17%	32%	40%	2,54	1.126
Lechenich/ Konradsheim	17%	19%	23%	41%	2,37	1.092
Liblar	19%	19%	23%	40%	2,26	1.147
Niederberg/ Borr/ Scheuren	15%	20%	26%	39%	2,08	952
Erfstadt	16%	20%	27%	37%	2,24	1.054

Abb. 2.6-7 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad, Pedelec/E-Bike

2.6.4 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von diversen Faktoren beeinflusst, die im Folgenden anhand der Wegelängen, der Wegezwecke und der Wegedauer sowie der Verkehrsverflechtungen benannt werden.

Die Einwohner Ertfstadts nutzen im Durchschnitt zu 64 % den motorisierten Individualverkehr (MIV) (Auto als Fahrer/ Mitfahrer, Krad/ Motorrad) und zu 36 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, wovon 8 % auf den ÖPNV, 13 % auf den Fußverkehr und 15 % auf den Radverkehr entfallen. In Lechenich/Konradshiem und in Liblar ist der Anteil des Umweltverbunds im Stadtteilvergleich am höchsten, in den Stadtteilen Ahrem und Niederberg/ Borr/ Scheuren am niedrigsten. Die Anteile des ÖPNV sowie der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) variieren in Abhängigkeit des Wohnortes zwischen den Stadtteilen stark.

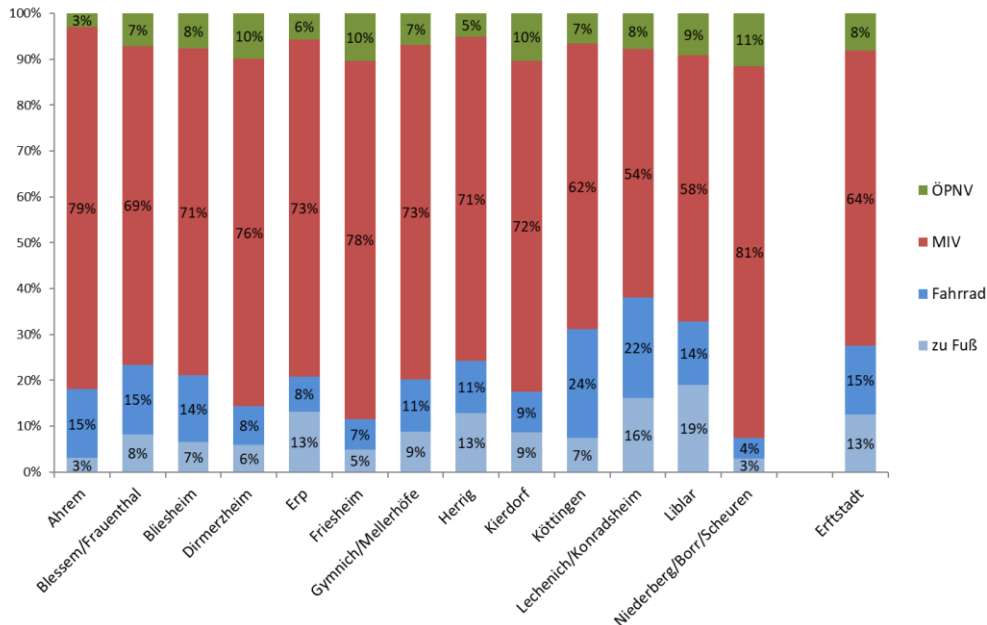


Abb. 2.6-8 Modal-Split der Stadt Ertfstadt

Im Vergleich mit dem Modal Split Ertfstadts aus dem Jahr 2013 sowie mit Werten anderen kreisangehörigen Kommunen und deutschlandweit vergleichbaren Untersuchungen, z. B. aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD), fällt auf, dass in Ertfstadt eine durchschnittliche Verkehrsmittelwahl vorherrscht, die nicht stark von den Ergebnissen in anderen Kommunen und im Rhein-Erft-Kreis abweicht. Zwischen 2013 und 2022 können ebenfalls keine signifikanten Veränderungen festgestellt werden. Der Anteil des MIV hat um 1 % abgenommen, ebenso wie der Fußverkehr. Die ÖPNV- und Radverkehrsanteile haben im Gegenzug um jeweils 1 % zugenommen.

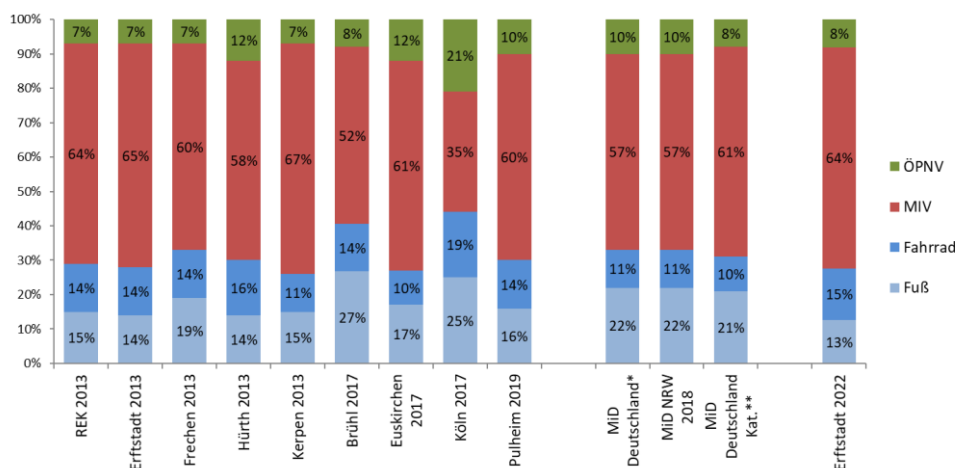


Abb. 2.6-9 Modal Split im Vergleich mit weiteren Kommunen und MiD Deutschland

Kürzere Distanzen im Nahbereich (Wege <1 km und 1-2,5 km) werden in Erfurt häufig mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Unterhalb von 1 km Wegelänge belaufen sich die Werte auf 56 % Fußverkehrs- und 25 % Radverkehrsanteil. Mit zunehmender Wegelänge steigt der Anteil an motorisierten Verkehrsmitteln, sodass ab einer Strecke von 5 km bereits kaum noch Fußwege unternommen werden. Die höchsten ÖPNV-Anteile sind in der Wegelängenklasse von 10-25 km und 25-50 km zu beobachten. Dies ist unter anderem auf die Distanz zu den benachbarten Oberzentren zurückzuführen (vorhandene SPNV-Verbindung nach Köln/Euskirchen). Bei fast allen Distanzen dominieren jedoch die Anteile des MIV.

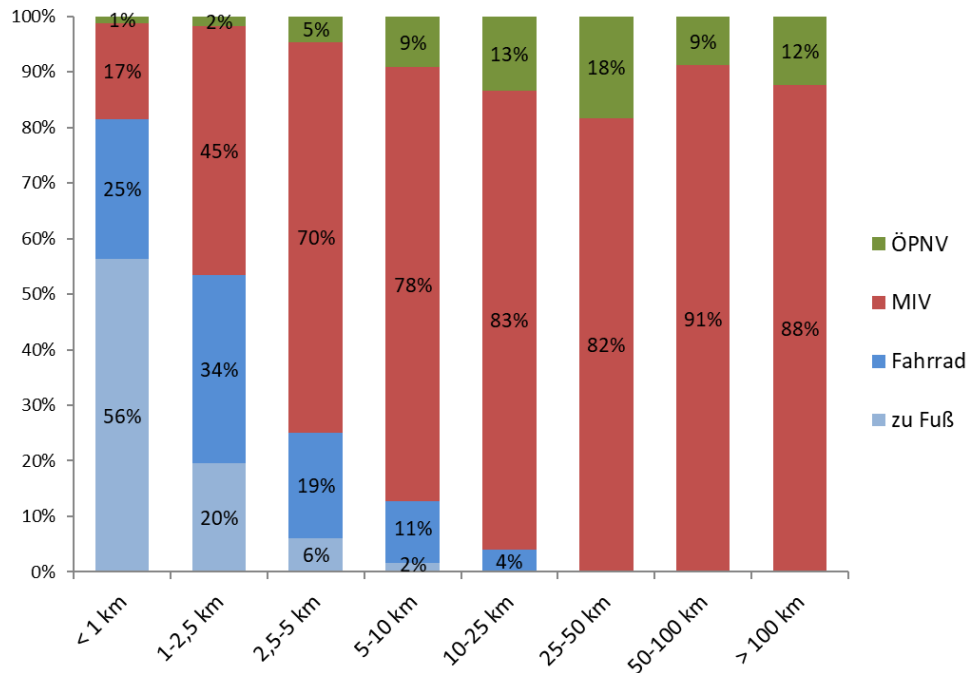


Abb. 2.6-10 Modal Split nach Wegelänge

Häufig lassen sich den Wegezwecken typische Verkehrsmittelnutzungen zuordnen. MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“, „Bringen/Holen“ sowie „Einkaufen“ und „Besuch“ auf. Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (17 % zu Fuß, 29 % Fahrrad und 36 % ÖPNV). Ausbildungs- und Freizeitwege weisen einen vergleichsweise hohen Fuß- und Radverkehrsanteil auf. Das Gleiche gilt auch noch für Einkaufswege.

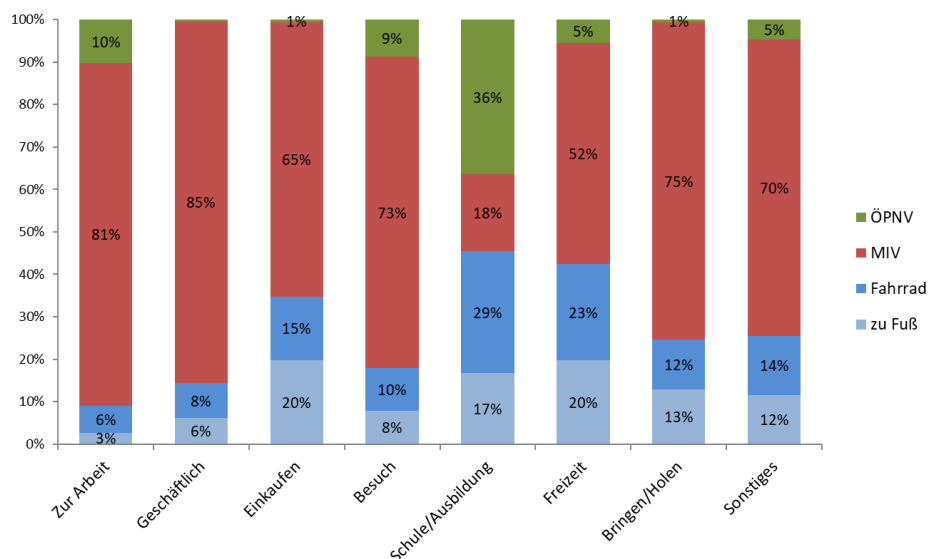


Abb. 2.6-11 Modal Split nach Fahrtzweck

2.6.5 Wegeaufkommen

Die Bürger:innen in Erfstadt legen durchschnittlich 3,1 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen pro Tag. Die Mobilitätsrate liegt somit im bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen pro Person/Tag.

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorie wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Personen in den Altersklassen zwischen 6 und 14 Jahre sowie zwischen 25 und 74 Jahren auf einem ähnlichen Niveau bleibt, bei der Altersklasse der über 65-Jährigen jedoch deutlich abnimmt. Die mobilsten Personen sind in der Altersklasse der 15-17-jährigen und der 40-59-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren zu Schulen erhöht. Am wenigsten mobil sind im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Sie legen im Durchschnitt etwa 2,5 bzw. 3,7 Wege pro Tag zurück. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
6 bis 14 Jahre	6%	0%	57%	31%	6%	0%	2,8	3,0
15 bis 17 Jahre	0%	0%	48%	41%	11%	0%	3,3	3,3
18 bis 24 Jahre	12%	1%	46%	26%	10%	4%	3,0	3,4
25 bis 39 Jahre	11%	1%	49%	27%	10%	3%	3,1	3,5
40 bis 59 Jahre	8%	1%	46%	31%	11%	3%	3,3	3,6
60 bis 64 Jahre	9%	0%	52%	25%	11%	3%	3,2	3,5
65 bis 74 Jahre	15%	1%	37%	29%	15%	3%	3,2	3,7
75 Jahre und älter	32%	1%	30%	26%	9%	3%	2,5	3,7
Gesamt	12%	1%	46%	29%	10%	3%	3,1	3,5

Abb. 2.6-12 Wegeaufkommen nach Altersklasse in Erfstadt

2.6.6 Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden. Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellenschwerpunkte gemäß getroffener Zelleneinteilung ermittelt worden. Bei den nachfolgenden Auswertungen zu Wegelänge und -dauer sind Wege über 100 Kilometer ausgeklammert worden und fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte ein.

Die durchschnittliche Wegelänge liegt in Erfstadt insgesamt bei 3,2 km im Binnenverkehr, bei 12,1 km bei der Gesamtheit der Wege, also auch nach außerhalb des Stadtgebiets. Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt verdeutlicht, dass es Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelängen gibt. So werden die kürzesten Wege zu Fuß (1,1 km) und mit dem Fahrrad (2,9 km) getätigt.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer:innen) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 16,1 km und die Wegedauer rund 18 Minuten. Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,9 km deutlich kürzer und die Wegedauer mit 16 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV fast gleich lang.

Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet wird und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz über alle betrachteten Verkehrsmittel bei nur 3,2 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab, weshalb die zurückgelegten Distanzen im Binnenverkehr unabhängig vom Verkehrsmittel ähnliche Werte aufweisen. Beim MIV und ÖPNV sind im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr ersichtlich. Die mittlere Wegedauer der Bürger:innen Erfstadts beträgt im Binnenverkehr 10 Minuten. Das ist 7 Minuten kürzer als im Gesamtverkehr.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,1	10	1,1	8
Fahrrad	2,9	16	2,2	14
Pedelec/E-Bike	5,3	25	3,1	18
Motorrad	13,7	17	3,0	7
Auto als Fahrer	16,1	18	4,4	8
Auto als Mitfahrer	10,7	14	4,4	8
Bus	8,6	13	4,7	9
Zug	30,6	34		
Mittelwert	12,1	17	3,2	10

Abb. 2.6-13 Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel

2.6.7 Wegeverflechtungen Binnenverkehr

Bei der Ermittlung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr wurde sich auf das Wegeaufkommen der Stadtteile untereinander bezogen. Enthalten sind alle Wege der Bewohner innerhalb Erfstadts, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die einzelnen Stadtteile hinein oder aus Erfstadt zu anderen Zielen außerhalb des Stadtgebiets. Die Grafiken zeigen zudem den Anteil des Binnenverkehrs innerhalb der Stadtteile sowie den Anteil und das Wegeaufkommen zwischen den Stadtteilen insgesamt und nach Verkehrsmittel differenziert nach MIV-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr.

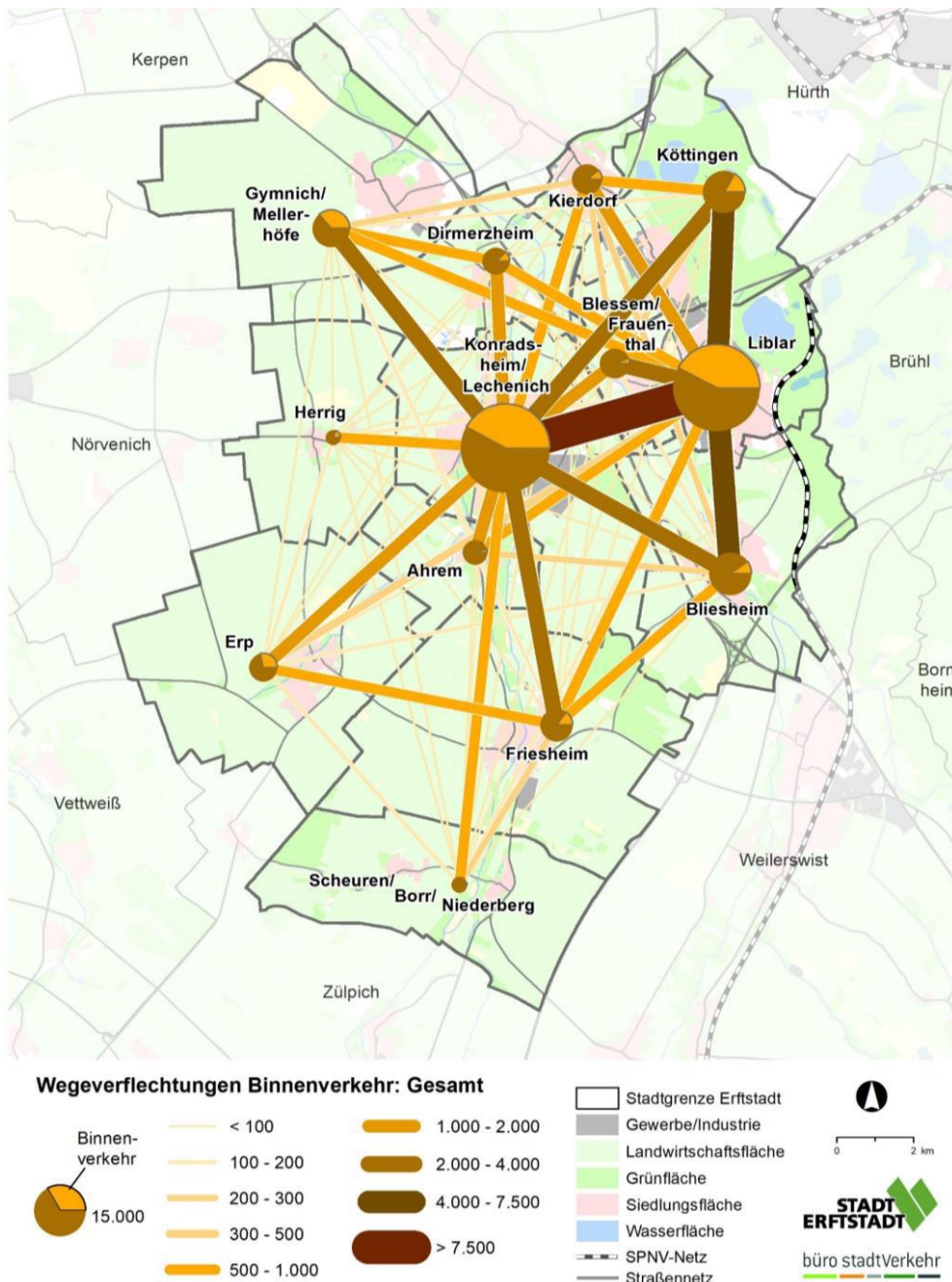


Abb. 2.6-14 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr

Bei der Auswertung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr über die Summe aller Verkehrsmittel hinweg wird deutlich, dass der Anteil der Wege innerhalb der Stadt Ertfstadt mit über 94.200 Wegen den Hauptteil einnehmen (ca. 59,4 %). Im jeweiligen Stadtteil werden rund 45.300 Wege/Tag zurückgelegt (28,6 %), auf die Relationen zwischen den Stadtteilen entfallen täglich rund 48.900 Wege pro Werktag (ca. 30,8 %). Die übrigen 64.300 Wege führen über die Stadtgrenzen hinaus vornehmlich nach Köln (ca. 21,900 Wege/Tag) sowie Hürth (ca. 5.700 Wege/Tag) und Kerpen (ca. 4.700 Wege/ Tag).

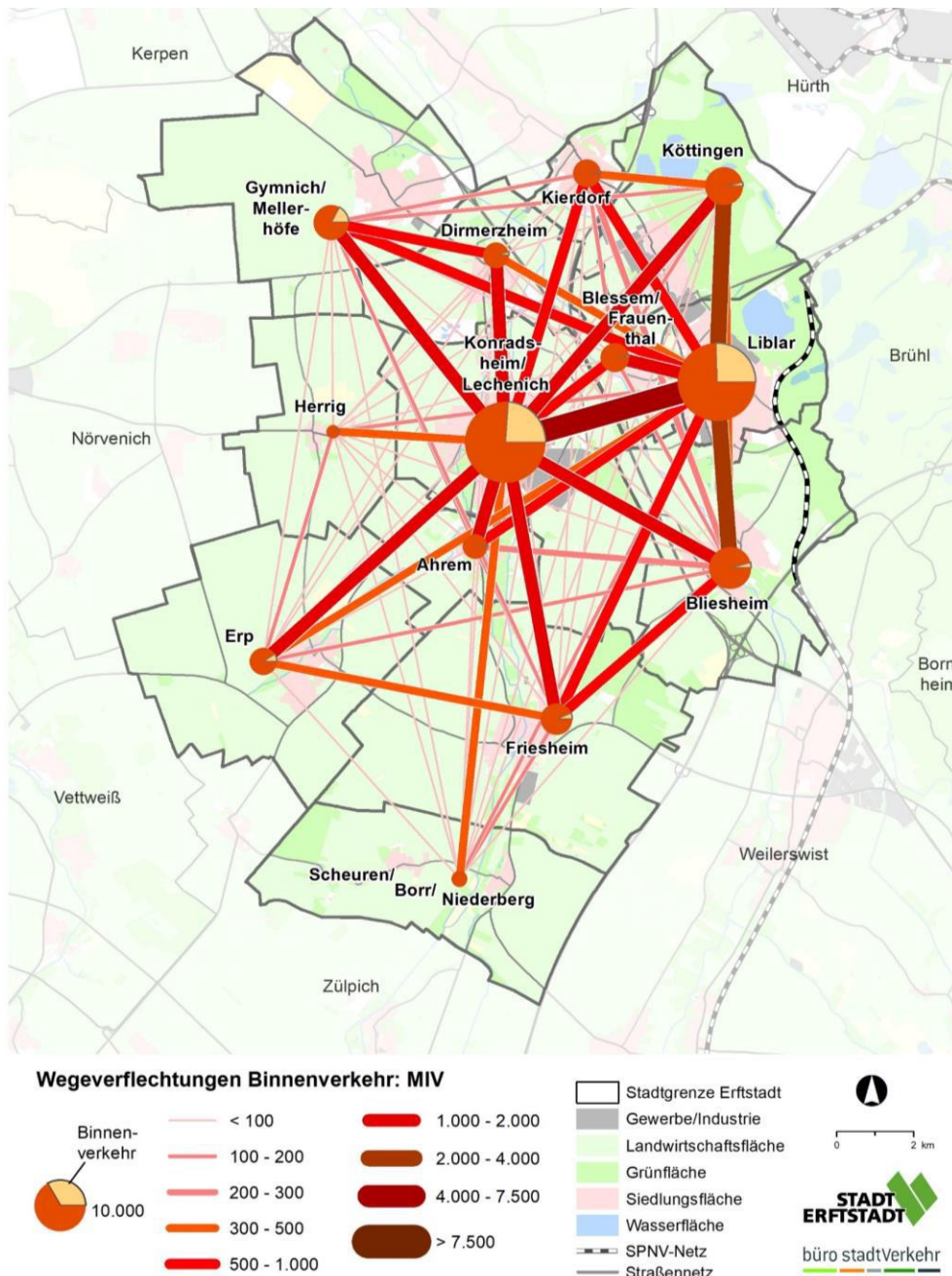


Abb. 2.6-15 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV

Im innerstädtischen Verkehr besteht beim MIV in den meisten Siedlungsschwerpunkten nur ein geringer Binnenverkehrsanteil, lediglich in den Stadtteilen Liblar und Lechenich beträgt dieser ca. 25 %. Im MIV lässt sich eine starke Ausrichtung der Wege aus den umliegenden bzw. äußeren Stadtteilen nach Liblar und Lechenich ausmachen, zahlreiche Wege beispielsweise aus Bliesheim oder Köttingen nach Liblar. Die meisten Wege werden zwischen Lechenich und Liblar mit knapp 6.500 Wegen/Tag zurückgelegt.

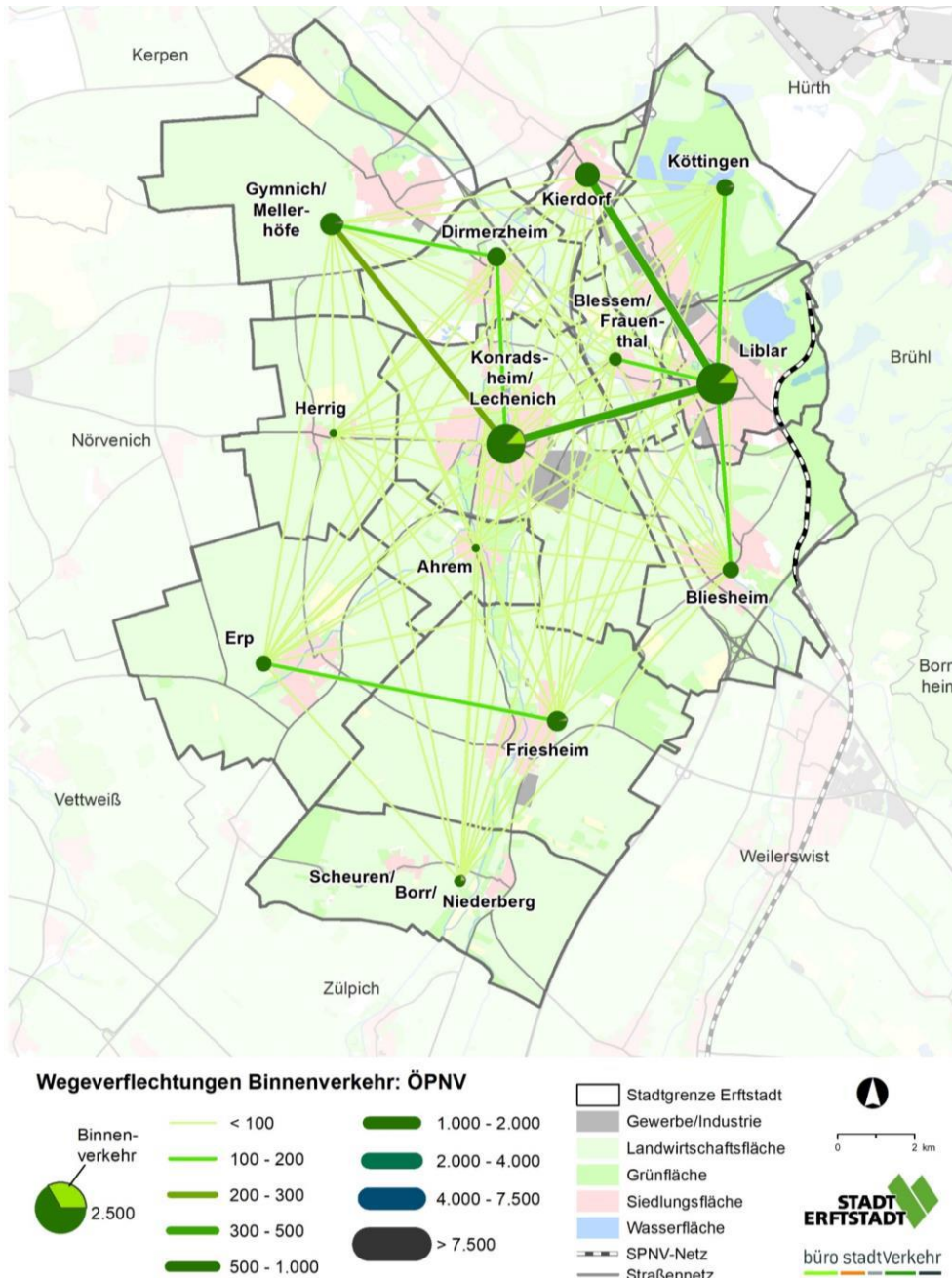


Abb. 2.6-16 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV

Im ÖPNV ist der Binnenverkehrsanteil sehr niedrig und die Verflechtungen zwischen den einzelnen Stadtteilen sind nicht sonderlich stark ausgeprägt. Bezüglich des Gesamtaufkommens spielen die ÖPNV-Werte für den innerstädtischen Verkehr eine untergeordnete Rolle. Die vergleichsweise dominanteste Verbindung mit jeweils knapp 400 täglichen Fahrten zeigt sich zwischen Kierdorf und Liblar (v.a. Ausbildungsverkehr) sowie zwischen Liblar und Lechenich (ca. 300 Fahrten).

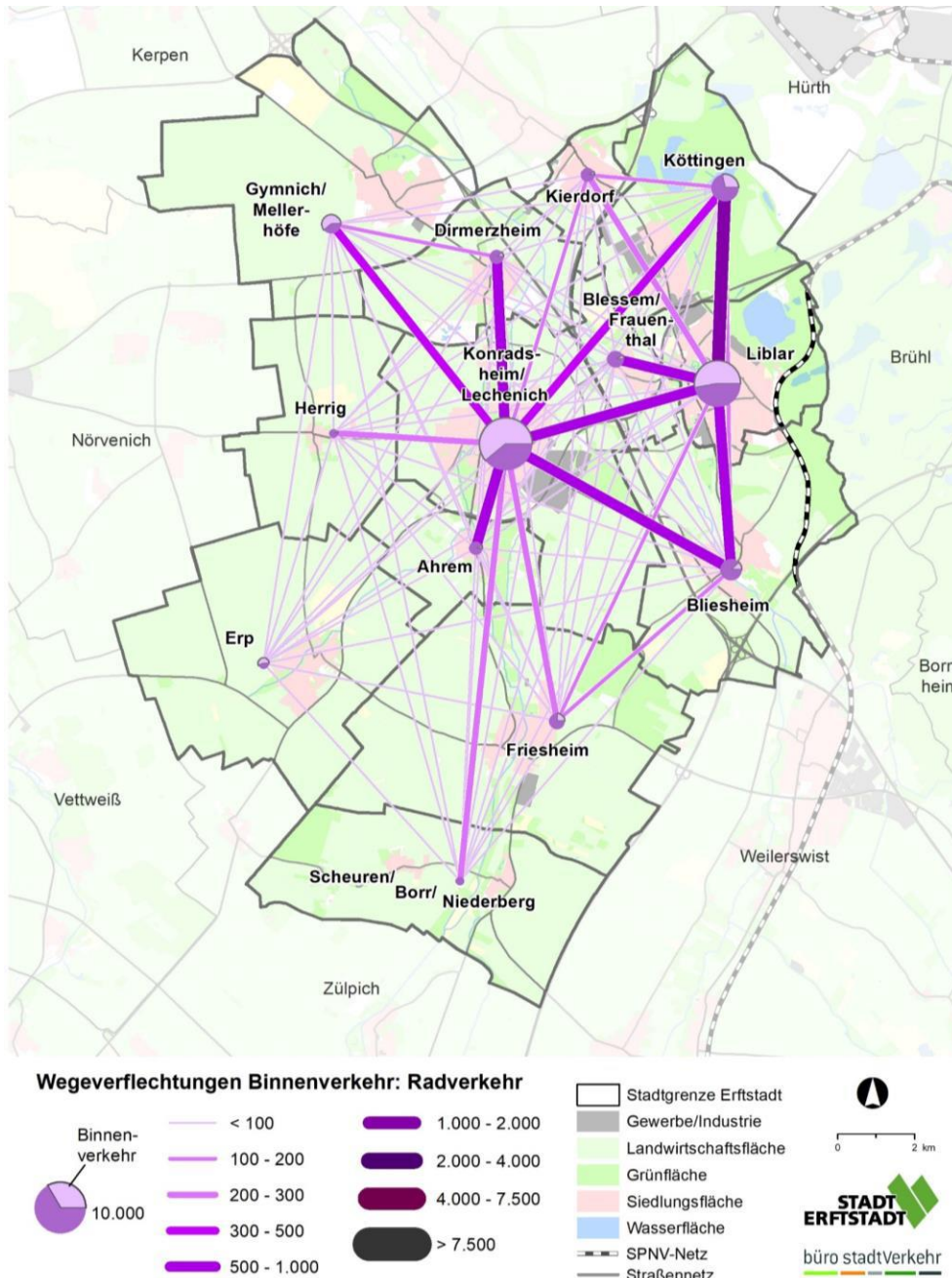


Abb. 2.6-17 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr

Im Radverkehr sind die Wegeverflechtungen etwas ausgeprägter als im Fußverkehr (Vgl. s.u.). Im Radverkehr besteht hingegen ein geringerer Binnenverkehrsanteil als im Fußverkehr und es werden dafür längere Distanzen zwischen den Stadtteilen zurückgelegt. Stärkste Wegeverflechtungen laufen auch hier auf Liblar und Lechenich zu (z.B. aus Blessem/Frauenthal und Bliesheim). Häufigste Wegebeziehung ist zwischen Köttingen und Liblar mit ca. 1.200 Wegen/Tag.

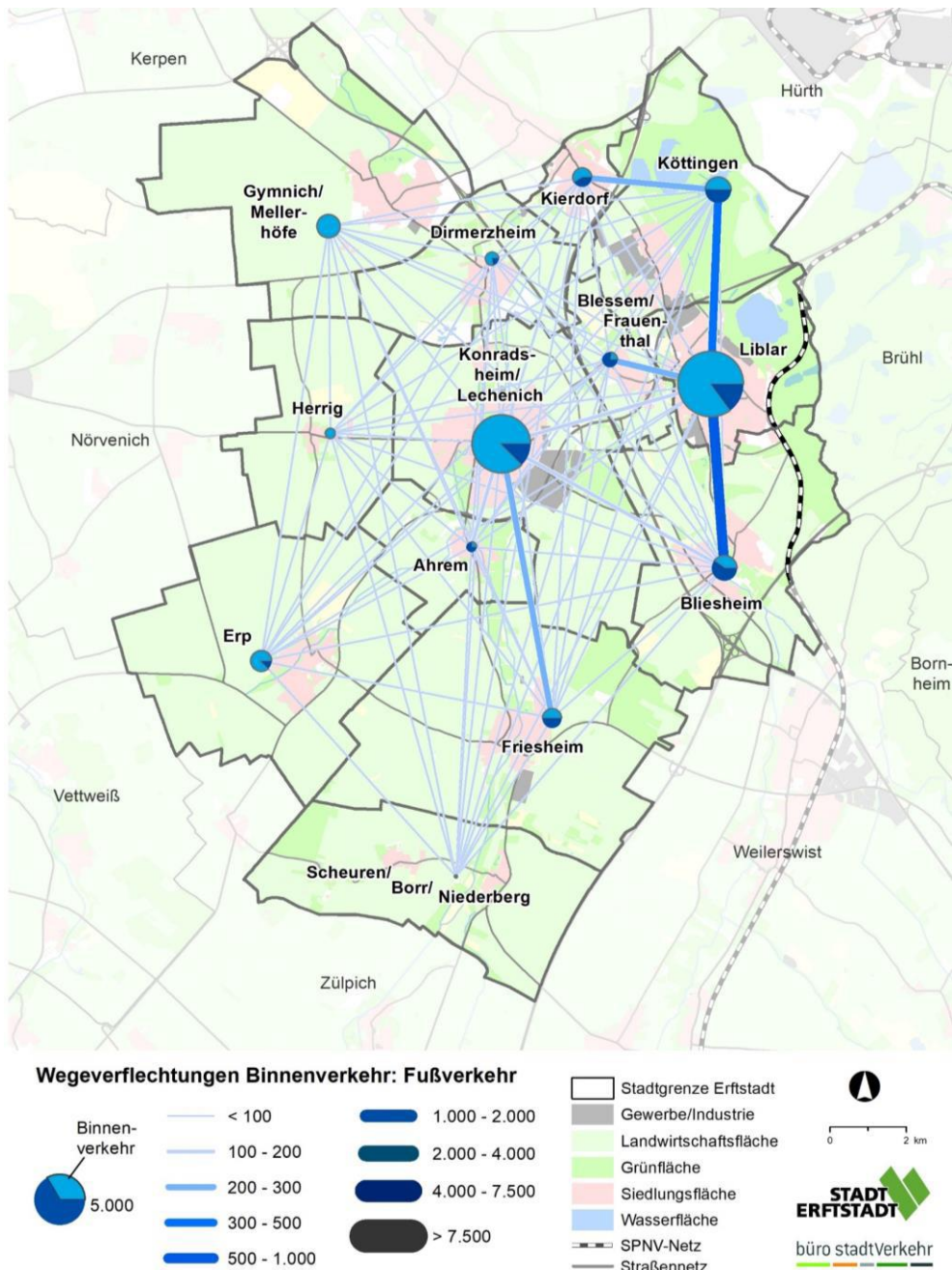


Abb. 2.6-18 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr - Fußverkehr

Im Fußverkehr wird nur eine geringe Anzahl von Wegen über die Grenzen der Siedlungsschwerpunkte hinaus durchgeführt. Grundsätzlich ist jedoch in allen Stadtteilen ein hoher Binnenverkehrsanteil festzustellen. Die vergleichsweise stärkste Fußverkehrsbeziehung mit ca. 500 täglichen Wegen besteht zwischen Bliesheim und Liblar (häufig Freizeitwege). Das Fußverkehrsaufkommen zwischen Friesheim und Konradsheim /Lechenich begrenzt sich v.a. auf Freizeitwege (z.B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund) bei denen Start und Zielort nahe der Stadtteilgrenzen liegen.

Auf die Gesamtzahl der Einwohner Erfstadts hochgerechnet werden täglich etwa 158.500 Wege unternommen. Dabei entfallen 101.800 Wege auf den MIV, gefolgt von 23.800 Wegen mit dem Fahrrad sowie 19.900 Wegen zu Fuß und 12.900 Wegen mit dem ÖPNV.

Stadtteil	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Ahrem	100	600	3.000	100	3.800	3,3
Blessem/ Frauenthal	500	800	3.800	400	5.600	3,5
Bliesheim	700	1.500	7.200	800	10.100	2,8
Dirmerzheim	400	500	4.800	600	6.400	3,1
Erp	900	500	5.100	400	6.900	2,5
Friesheim	400	600	7.000	900	8.900	3,1
Gymnich/ Mellerhöfe	1.200	1.500	9.800	900	13.500	2,9
Herrig	200	200	1.200	100	1.800	3,1
Kierdorf	800	800	6.500	900	9.000	2,8
Köttingen	900	2.800	7.400	800	11.900	3,3
Lechenich/ Konradshiem	6.000	8.200	20.300	2.900	37.400	3,4
Liblar	7.800	5.600	23.800	3.800	41.000	3,0
Niederberg/ Borr/ Scheuren	100	100	1.900	300	2.300	2,7
Erfstadt	19.900	23.800	101.800	12.900	158.500	3,1

Abb. 2.6-19 Gesamtwoegaufkommen Stadt Erfstadt

2.7 CO₂-Emissionen im Verkehrssektor

Eine THG-Bilanzrechnung im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Erfstadt im Jahr 2022 ergab, dass der Verkehrssektor in der Stadt mit 46 % den höchsten Anteil an den kommunalen THG-Emissionen hat. Dies bedeutet, dass von den insg. rund 485.000 tCO₂-Äq. in Erfstadt ca. 223.000 tCO₂-Äq. im Verkehrssektor auftreten. Für das berechnete Bilanzjahr 2019 entfielen im Verkehrssektor die meisten Emissionen auf die Energieträger Diesel (31,3 %), Strom (21,8 %) und Erdgas (15,8 %), gefolgt von Heizöl (14,6 %) und Benzin (13,5 %). Dies zeigt bereits, dass eine reine Elektrifizierung der Fahrzeuge („technischer Fortschritt“) nicht allein gültig sein kann. Neben technischen Verbesserungen sind demnach auch Verkehrsverlagerungen vom MIV auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel notwendig, um Emissionen zu verringern.

Laut der Bilanzrechnung macht den größten Teil des Endenergiebedarfs im Straßenverkehr jedoch der Autobahnverkehr aus (64 %). Dieser gilt allerdings aufgrund seiner Überörtlichkeit als wenig durch die Kommune beeinflussbar (Stichwort: Durchgangsverkehr). Rechnet man diesen Anteil aus den THG-Emissionen heraus, so verbleibt beim Verkehrssektor ein Anteil von 15,0 % an den Gesamtemissionen.

In der Potenzialanalyse des Klimaschutzkonzeptes wird in der THG-Bilanz davon ausgegangen, „dass bis zum Zieljahr 2040 ein Technologiewechsel auf alternative Antriebskonzepte (z. B. E-Motoren und Brennstoffzellen) aber auch eine Verkehrsverlagerung Richtung Umweltverbund stattfinden wird. In Verbindung mit einem hohen Anteil erneuerbarer Energien im Stromsektor [...] kann dadurch langfristig von einem hohen THG-Einsparpotenzial ausgegangen werden.“¹²

Hier gilt es für das Mobilitätskonzept ebenfalls anzusetzen und im Rahmen des Ziel- und Maßnahmenkonzeptes auf den Weg zwischen technischem Fortschritt und Verkehrsverlagerungen hinzuwirken.

2.8 Zusammenfassung und Fazit

Die Verkehrsinfrastruktur in Erfstadt ist in großem Maße auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Die Stadtteile sind über teils gut ausgebaute Bundes- und Landesstraßen miteinander verbunden. Straßenquerschnitte, zu einem überwiegenden Teil auch in Ortsdurchfahrten und Wohnbereichen, weisen Maße auf, die dem Fuß- und Radverkehr keinerlei Raum anzubieten haben. Hinzu kommt, dass das Stellplatzangebot in zentralen Bereichen

¹² Stadt Erfstadt 2022: Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Erfstadt. Zwischenbericht: Bilanz und Potenzialanalyse

großzügig dimensioniert ist. Dementsprechend weist die Stadt Erfstadt mit 64 % einen relativ hohen MIV-Anteil am Modal Split auf.

Der Umweltverbund erreicht zusammen einen Anteil von 36 %, wobei die Anteile des Radverkehrs und des Fußverkehrs die überwiegenden Teile dieses Wertes ausmachen (15 % und 14 %). Der ÖPNV liegt mit einem Anteil von 8 % auf durchschnittlichem Niveau für eine Stadt der Kategorie Erfstadts. Dies liegt daran, dass in der weitläufigen Flächenkommune der straßengebundene ÖPNV keine signifikanten Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV ausspielen kann. Hierfür eignet sich nur ein höherwertiges Angebot, welches entweder schienegebunden oder als Schnellbus verkehrt. Der aktuelle Schnellbus fährt jedoch an den eigentlichen Bedarfen in Erfstadt im wahrsten Sinne des Wortes vorbei und ist nur von geringem Nutzen für Erfstadt.

Ein großer Nachteil ist daher, dass außer dem sich in Randlage lokalisierten Bahnhof Liblar, kein weiteres höherwertiges ÖPNV-Angebot existiert. Dies stellt eine erhebliche Schwäche für die Zukunftsfähigkeit und nachhaltige Entwicklung der Stadt und des gesamten Mobilitätsangebotes dar. Hier ist vor allem der Stadtteil Lechenich zu nennen. Für eine signifikante Stärkung des Umweltverbunds ist daher zwingend über die Schaffung einer Straßen- oder Stadtbahnverlängerung aus den umliegenden Kommunen in Richtung Lechenich zu denken, auch wenn die Hürden dafür entsprechend groß sind und die Stadt Erfstadt nicht die alleinige Entscheidungshoheit besitzt.

Neben dem ÖPNV verfügt Erfstadt über eine gute Ausgangsposition bei den multimodalen Angeboten. Die Mobilstation am Bahnhof ist ein Vorzeigeprojekt. Daneben existieren bereits mehrere Stationen des öffentlichen Bike- oder Carsharings. Hier sollten die guten Ansätze künftig weiter gestärkt und ausgebaut werden.

Der Radverkehr hat mit 15 % Anteil am Modal Split bereits eine gute Position und ist nach dem MIV das zweitmeist genutzte Verkehrsmittel. Jedoch ist das Radverkehrsnetz in Erfstadt noch nicht lückenlos und immer adäquat zu befahren. Viele Schwachstellen, Netzlücken und (subjektiv) unsichere Abschnitte erschweren das weitere Wachstum beim Radverkehr. Mit dem Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs werden die gefahrenen Distanzen nochmals länger. Ebenso benötigen E-Bikes bei schnelleren Reisegeschwindigkeiten mehr Komfort als es bisher bei konventionellen Fahrrädern der Fall war. Hier sollte der Fokus neben Radwegen und innerstädtischen Führungsformen auch auf dem Thema Radschnellwege liegen. Künftig stellen gerade auf den Relationen bis 5 km und darüber hinaus, E-Bikes und Pedelecs ein schnelles und umweltfreundliches Verkehrsmittel dar, für das die entsprechende Infrastruktur geschaffen werden muss. Neben der Bereitstellung von öffentlichen Lademöglichkeiten, sind demnach für E-Bikes/ Pedelecs aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeiten Anpassungen in den Wegebreiten und der störungsfreien Streckenführung notwendig. Hier gilt es anzusetzen, um weitere Potenziale im Radverkehr zu heben.

Hinzu kommt der Bedarf an witterungs- und diebstahlgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet, um die zumeist kostspieligen E-Bikes sicher abstellen zu können.

Für den Fußverkehr bestehen an diversen Stellen im Stadtgebiet ebenfalls Herausforderungen. Fehlende oder nur schmale Gehwege erschweren das Zufußgehen und die Barrierefreiheit der Bürger:innen. Damit die eigenen Füße auch weiterhin auf Relationen bis 1 km und auch darüber hinaus genutzt werden, ist ein sicheres und möglichst barrierearmes Fußwegenetz mit hoher Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen herzustellen, bzw. zu erweitern.

Kleine Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrsverträglichkeit und Sicherheit innerhalb des Stadtgebiets (z.B. Radewegeausbau, Verkehrsführung, Parken, Nahbereichsmobilität verbessern) sind ebenfalls wichtige Bausteine der Mobilitätskonzeptes und können einen gewissen Teil der innerörtlichen Wege vom MIV auf den Umweltverbund verlagern.

Bei allen Potenzialen und Handlungsansätzen für den Verkehrssektor sollte der Blick auf wesentliche gesellschaftliche Aspekte nicht verloren gehen. Der demographische Wandel,

der Klimaschutz, und nicht zuletzt auch Themen wie die Wohnraumknappheit in Großstädten, die Ansiedlung von Hochschulen in Erftstadt und die zunehmenden Pendlerwege verlangen integrierte Vorgehensweisen, damit nicht die angedachten Veränderungen in der Mobilität durch städtebauliche Entwicklungen und Bevölkerungszuwachs an anderer Stelle konterkariert werden. Neben Veränderungen in der Infrastruktur, sind deshalb auch Veränderungen in administrativen Vorgaben, Richtlinien und Regelwerken zu treffen, bspw. einer Stellplatzsatzung.

Der Ansatz einer integrierten, ressortübergreifenden Vorgehensweise ist daher zwingend zu empfehlen und sollte sich in Leitbild und Maßnahmen widerspiegeln.

2.9 Potenziale für die Verkehrsträger

Die Stadt Erftstadt weist nach Jahrzehnten Auto-orientierter Planung eine Infrastruktur auf, die den Autoverkehr klar priorisiert und weitestgehend auf diesen ausgerichtet ist. Dies betrifft nicht nur das Straßennetz, sondern vor allem auch das Stellplatzangebot in publikumswirksamen Bereichen und damit zusammenhängend auch die fehlenden Flächen für andere Verkehrsmittel (vor allem Radwege und Gehwege).

Übergeordnete Zielsetzungen (s. Klimaschutz, Umweltschutz, usw.) verlangen von einer modernen Verkehrsplanung, dass sie nun die Bedürfnisse aller Nutzergruppen der Stadtgesellschaft ausgeglichener betrachtet und Angebote für alle Verkehrsträger adäquat bereitstellt. Dabei gilt es, die Konflikte um den limitiert zur Verfügung stehenden Straßenraum effizient zu lösen und dabei möglichst vielen unterschiedlichen Bedürfnissen in klima- und umweltschonender Weise gerecht zu werden.

Weiterhin haben auch die Haushaltsbefragung sowie die weiteren Beteiligungsformate gezeigt, dass es in der Erftstädter Bevölkerung ein starkes Bedürfnis nach alternativen Verkehrsangeboten im Fuß-, Radverkehr und ÖPNV gibt. Hier besteht ein günstiger Ansatzpunkt, geforderte, übergeordnete Ziele und Gesetze im Einklang mit den sich verändernden Bedürfnissen der Erftstädter Bevölkerung zu bringen.

Potenziale im ÖPNV

Neben dem Bahnhof Liblar besteht in Erftstadt kein weiterer Zugang zum höherwertigen, bzw. schienengebundenen ÖPNV. Die Randlage des Bahnhofs macht die Erschließung aus den umliegenden Stadtteilen (z.B. Lechenich) schwierig bzw. die Wege zum Bahnhof lang. So sind für den ÖPNV kaum bis keine Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV zu generieren.

Durch Gesetzesnovellen und Förderkulissen bestehen aktuell gute Möglichkeiten, bei entsprechend vorbereiteter Planung, schienengebundene ÖPNV oder SPNV-Projekte zu realisieren. Bereits in anderen Kommunen des Rhein-Erft-Kreises sind z.B. Stadtbahnverlängerungen aus Richtung Köln in der Prüfung. Für Erftstadt, insbesondere für die Stadtteile Gymnich und Lechenich bestehen Potenziale, in Verbindungen mit anderen kreisangehörigen Kommunen, solche Projekte zu prüfen und damit perspektivisch einen höherwertigen ÖPNV-Anschluss in Erftstadt – abseits des Bahnhof Liblar – zu schaffen.

Zu den Potenzialen im ÖPNV gehört auch, den ÖPNV bestmöglich mit den anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen, bspw. durch Mobilstationen. Am Bahnhof Liblar besteht bereits eine größere Mobilstation; an anderen Standorten im Stadtgebiet sollten dieses Angebot ausgebaut werden. Durch den Ausbau bzw. die Stärkung des ÖPNV und dem Aufbau von weiteren Mobilstationen im Stadtgebiet können neue multimodale Verknüpfungen und Alternativen zum MIV auch für komplexe Wegekette geschaffen werden, die es den Menschen in Erftstadt einfacher ermöglicht, die alltäglichen Wege auch ohne das Auto zurückzulegen.

Potenziale im Radverkehr

Die Stadt Erfstadt verfügt bereits über einen mit 15 % relativ guten Radverkehrsanteil im Modal Split. Die Haushaltsbefragung hat gezeigt, dass es in Erfstadt eine hohe Affinität zum Radfahren gibt, was nicht zuletzt durch die flache Topographie begünstigt wird. Dies eröffnet auch dem Radverkehr sehr gute Potenziale, die ohnehin gute Ausgangsposition bei der Verkehrsmittelwahl weiter zu verbessern. Ein gut ausgebautes und klar vermarktetes Radhaupt- und Radnebenetz können den Radverkehr weiter steigern. Hier zeigt vor allem auch die Bestandsaufnahme bzw. die INKA Online-Befragung, dass Radfahrende an noch zu vielen Stellen im Stadtgebiet keine attraktiven Radverkehrsangebote in Form von sicher und komfortabel befahrbaren Radwegen vorfinden.

Hinzu kommt auch, dass auch die Infrastruktur für das Abstellen von Fahrrädern geschaffen werden. Neben Radwegen können auch hochwertige Radabstellanlagen dazu beitragen, dass Menschen das Fahrrad häufiger nutzen.

Potenziale im Fußverkehr

Das Fußverkehrsnetz ist die Basis für eine inklusive und gleichberechtigte Mobilität einer jeden Stadt. Dementsprechend sollten nicht nur ausreichend dimensionierte Gehwege vorgehalten werden, sondern diese auch sicher und attraktiv begehbar sein. Die Aufenthaltsqualität der Gehwege ist daher ebenfalls von hoher Bedeutung.

Durch die Masterpläne in Liblar und Lechenich finden sich hierzu bereits gute und richtige Ansatzpunkte, die Aufenthaltsqualität an wichtigen Standorten im Stadtgebiet zu verbessern (z.B. Lechenich Markt). Hier bestehen sehr gute Potenziale zur Steigerung der Attraktivität der Stadtteile sowie auch dem Nahmobilitätsangebot.

Fußgänger:innen sind außerdem diejenigen Verkehrsteilnehmer:innen, die besonders sensibel auf Umwege und Wartezeiten reagieren, weshalb direkte und hindernisfreie Verbindungen von hoher Bedeutung sind. Dazu zählt auch, das Querungstellen sicher und barrierefrei ausgestaltet werden. Hier bestehen durchaus Potenziale, durch attraktive und barrierefrei Fußwegeverbindungen den Anteil des Zufußgehens weiter zu steigern bzw. in Zeiten des demographischen Wandels zu erhalten.

Potenziale im MIV

Durch die aufgezeigten Potenziale im Umweltverbund, bestehen analog dazu ebenfalls Potenziale, den MIV-Anteil im Modal Split zu reduzieren. Dies geschieht nicht als Selbstzweck, sondern bedingt in erster Linie den Ausbau und die Stärkung des Umweltverbunds. Allerdings ist auch der Umweltverbund darauf angewiesen, dass ihm der benötigte Platz eingeräumt wird, wodurch der MIV auf Flächen verzichten müssen. Damit es bei diesem Flächenkonflikt nicht zu einem „Gegeneinander“ der Verkehrsmittel für jeden Einzelfall kommt, ist es besonders wichtig, dass die Mobilitätsziele in die gesamte Städtische Planung integriert werden. Von der Stadtentwicklung über die Bauleitplanung und die künftige Industrie- und Gewerbeentwicklung müssen Regeln und Standards aufgestellt oder gestärkt werden, damit der Umweltverbund eine echte Chance erhält.



3 Leitbild 2040

- 3.1 Leitbildentwicklung
- 3.2 Modal-Split Ziel 2040
- 3.3 Handlungsfelder und Ziele

3 Leitbild 2040

3.1 Leitbildentwicklung

Im Rahmen der Leitbildentwicklung wurde zunächst die Frage gestellt, wie die Erfstädter Bürger:innen im Jahr 2040 ihre tägliche Mobilität gestalten wollen. Die INKA-Online-Befragung zu Beginn ergab diverse Kritikpunkte an der aktuellen Mobilitätsgestaltung, die den MIV bevorzugt und zu wenig für den Umweltverbund bereitstellt. Mehr Attraktivität für den öffentlichen Raum und eine verbesserte Lebensqualität waren nur einige Punkte, die für die Mobilität im Jahr 2040 gewünscht wurden.

Im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung spiegelt sich zwar der Eindruck aus der Bevölkerung wider (siehe Haushaltsbefragungen 2013 und 2022), jedoch scheint das Handeln für mehr Verkehrsverträglichkeit noch gehemmt. Obwohl sich mehr Menschen in Erfstadt weniger MIV wünschen und vermehrt den Umweltverbund nutzen wollen, stagnierte zwischen 2013 und 2022 der Modal Split und verharrte auf fast identischen Werten, gleichbleibend hoch für den MIV bei rund 64%. Es scheint also deutliche Hemmnisse zu geben, die einer häufigeren Nutzung des Umweltverbunds entgegenstehen.

Weiterhin wurde in den Beteiligungsformaten (Online und vor Ort) auch deutlich, dass als wichtiger Baustein die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung gesichert sein sollten. Einem gegeneinander ausspielen einzelner Verkehrsträger wurde eine klare Absage erteilt. Auch im Jahr 2040 sollen die Bürger:innen der Stadt ihre Ziele sicher, komfortable und ohne größere Beeinträchtigungen erreichen können. Nur so kann Erfstadt eine attraktive Stadt bleiben.

Gleichzeitig wächst das Bewusstsein für eine klimafreundlichere Gestaltung der Mobilität, der nicht zuletzt Gesetze und Ziele auf übergeordneter Ebene zu Grunde liegen.

Die Bundesregierung hat im Jahr 2021 das novellierte Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) auf den Weg gebracht, welches die vorherigen Klimaschutzziele nochmals verschärft. Teil der Gesetzesnovelle ist auch das festgeschriebene Ziel der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045. Bereits bis zum Jahr 2030 sollen die Emissionen um 65 % gegenüber dem Bezugsjahr 1990 sinken. Mit dem neuen KSG reagiert die Bundesregierung auf die Vorgaben und Verordnungen der Europäischen Union, wie vor allem die Europäische Klimaschutzverordnung (EU 2018/842 des Europäischen Parlaments) zur Festlegung verbindlicher Jahresziele für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen.

Für den Verkehrssektor bedeutet die neue Gesetzgebung, dass die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 auf 84 Mio. t CO₂-Äq. in Deutschland sinken müssen. Im Vergleich zum Jahr 2019 entspricht dies in etwa einer Halbierung der Emissionen (-49 %).

Auch das Land NRW hat sein Klimaschutzgesetz (Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nord-rhein-Westfalen) im Jahr 2021 novelliert und ebenfalls das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 festgeschrieben.

Auch die Stadt Erfstadt möchte zu diesen Zielen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes beitragen und hat dies als einen der wichtigen Grundpfeiler der Leitbildentwicklung formuliert.

Zur Beantwortung der eingangs gestellten Frage können also insgesamt drei Säulen mit mehreren Leitgedanken abgeleitet werden.

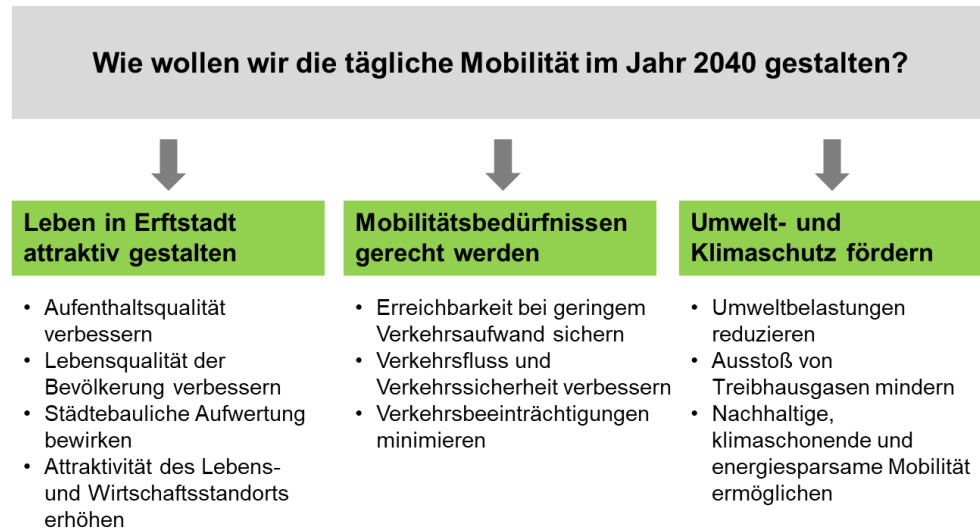


Abb. 3.1-1 Leitsätze für die Mobilität im Jahr 2040

Daraus ergibt sich die klare Schlussfolgerung, dass zur Erreichung der o.g. Leitsätze eine Stärkung des Umweltverbunds die Vorgabe sein sollte. Stärkung des Umweltverbunds heißt jedoch, damit die Erreichbarkeit und die Mobilitätsqualität der Stadtteile zu stärken, in dem die Situation für den Fuß- und Radverkehr verbessert wird, die ÖPNV-Anbindungen – auch und gerade in die Nachbarstädte – verbessert wird, Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum geschaffen werden und künftig daran gearbeitet wird, eine sichere, lebenswerte Stadt ohne hohe Verkehrsbelastungen zu schaffen.

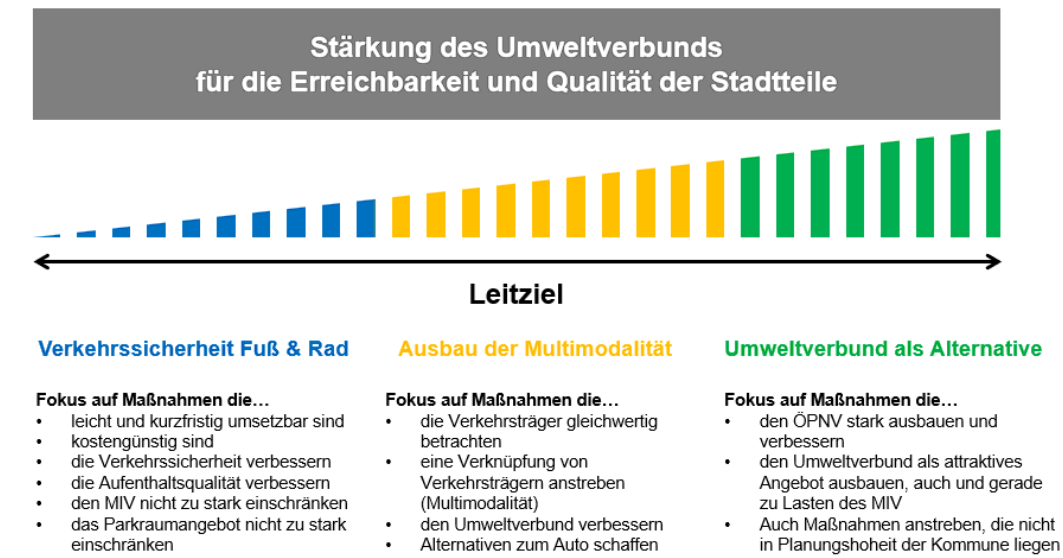


Abb. 3.1-2 Stärkung des Umweltverbunds -Leitziele für die Umsetzung

Aus der Diskussion mit den Teilnehmern in Arbeitskreis und Bürgerschaft wurden für den folgenden Prozess verschiedene Leitziele formuliert, die von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, bis hin zu einer klaren Positionierung für den Umweltverbund als Alternative zum MIV reichten. In interaktiven Workshops und einem Online-Beteiligungstool „Leitbildfinder“ wurden die endgültigen Festlegungen für das Leitbild 2040 ermittelt.

Verbunden mit konkreten Modal-Split Zielen sprach sich eine Mehrheit dafür aus, den Umweltverbund als klare Alternative zum Autoverkehr zu etablieren, damit beide – MIV und

Umweltverbund – als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer in verträglicher und sicherer Weise die Mobilitätsbedürfnisse im Jahr 2040 beschreiten können.

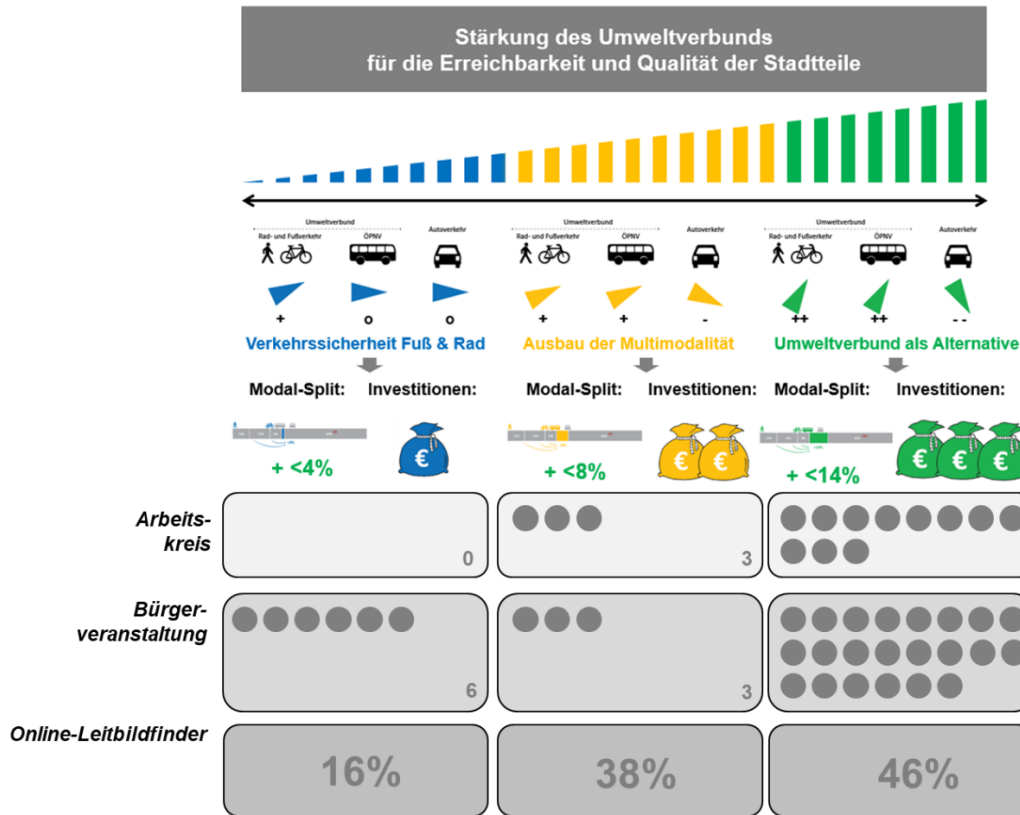


Abb. 3.1-3 Ergebnis der Beteiligungsformate zur Positionierung zum Leitbild

Damit besteht ein klarer Auftrag an das Mobilitätskonzept, Umweltverbund und Multimodalität zwingend auszubauen, den Autoverkehr behutsam zu reduzieren, mehr Verkehrssicherheit zu schaffen und für die Erreichung dieser Ziele auch ggf. finanzielle Belastungen und langfristige Planungshorizonte in Kauf zu nehmen.

3.2 Modal Split Ziel 2040

Aufbauend auf dem zuvor formulierten Leitbild 2040 wurde folglich ein Modal Split Ziel für das Zieljahr 2040 entwickelt. Aufbauend auf den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2022 und somit der Ausgangsposition, liegen dem Modal Split Ziel folgende Prämissen zu Grunde:

- Gleichberechtigung von MIV und Umweltverbund = 50/50
- Stärkung der Multimodalität = Förderung aller Verkehrsträger im Umweltverbund

Das Modal Split Ziel für die Stadt Erfurt sieht demnach folgendes vor:

Bis zum Jahr 2040 soll der Umweltverbund auf zusammen 50% gesteigert werden. 15% entfallen dabei jeweils auf den ÖPNV und den Fußverkehr. Der Radverkehr wird von heute 15% auf 20% gesteigert. Damit nimmt der MIV-Anteil um 14 Prozentpunkte im Vergleich zu heute ab. Der überwiegende Teil des MIV-Verkehrs soll außerdem durch alternative Antriebe abgewickelt werden, so dass der Anteil des klassischen Autoverkehrs mit Verbrennertechnologie auf ein notwendiges Minimum reduziert wird.

Das Ziel soll also durch eine Mischung aus Veränderungen im Mobilitätsverhalten und technologischem Fortschritt bis 2040 erreicht werden.

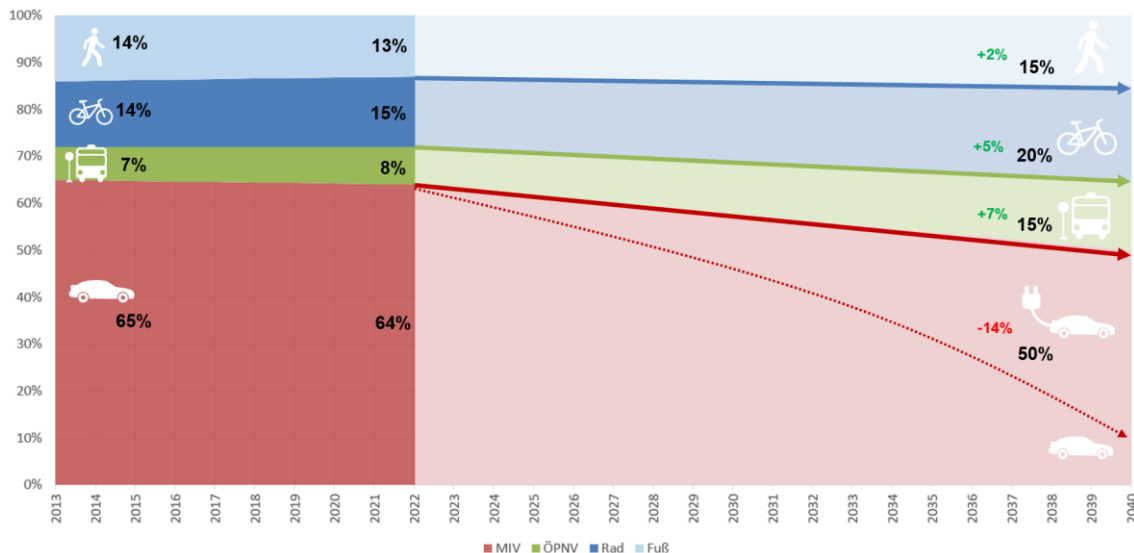


Abb. 3.2-1 Modal Split Entwicklung in Erfstadt (2013-2022) und Zielsetzung bis 2040

Umgerechnet auf die Anzahl der Wege pro Einwohner pro Tag bedeutet diese Zielsetzung eine Verlagerung von etwa 22.000 Wegen/Tag im MIV auf den Umweltverbund. Voraussetzung zur Zielerreichung ist, dass umfassende Maßnahmen mit starker Verlagerungswirkung umgesetzt werden und die Ziele und Maßnahmen von den Bürger:innen in Erfstadt angenommen und mitgetragen werden.

Verkehrsmittel	Verlagerung in %	Verlagerung Wege/Tag
MIV	-14% gegenüber heute	-22.000 Wege/Tag
ÖPNV	+7% gegenüber heute	+11.000 Wege/Tag
Radverkehr	+5% gegenüber heute	+8.000 Wege/Tag
Fußverkehr	+2% gegenüber heute	+3.000 Wege/Tag

Abb. 3.2-2 Modal Split Verlagerungen und Wegeverlagerungen in Erfstadt bis 2040

Wichtig zu erwähnen ist, dass sich die Modal-Split Werte allein auf die Erfstädter Bevölkerung beziehen (Binnen- und Auspendlerverkehr). Einpendler- und Durchgangsverkehre, die von Außerhalb nach Erfstadt kommen, sind im Modal Split Ziel nicht mit einbezogen. Dieser Umstand ergibt sich aus der Methodik zur Erfassung der Modal Split Werte, welche durch Haushaltsbefragungen der vor Ort lebenden Bevölkerung (sprich: den Personen und Haushalten, die in Erfstadt wohnen) ermittelt werden. Dies bedeutet ebenfalls, dass Wirtschafts- und Sonderverkehre nicht Teil der Modal Split Berechnung sind. Diese sind gesondert zu erfassen und zu behandeln, jedoch als Teil des Leitbildes zu verstehen.

Aufbauend auf den Leitsätzen und Zielen werden in einem nächsten Schritt Handlungsfelder definiert, die als Grundlage eines ergebnisorientierten Maßnahmenkatalogs für die jeweiligen Verkehrsmittel dienen.

3.3 Handlungsfelder und Ziele

Auf Basis der Bestandsanalyse sowie des festgelegten Leitbildes zur Mobilität ergeben sich diverse Handlungsfelder mit jeweiligen Teilzielen. Die Handlungsfelder umfassen zum einen die vier oben dargestellten Verkehrsträger MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. In diesen Handlungsfeldern sind die Grundlagen für Verkehrsnetze (Straßennetz, ÖPNV-Netz, Radverkehrsnetz, Fußwegenetz) und die Gestaltung der vier Verkehrsarten zu fassen.

Darüber hinaus sollten jedoch die Verkehrsträger nicht immer nur getrennt voneinander betrachtet werden. Insbesondere gilt dies für die Verkehrsträger des Umweltverbunds. Die

Verknüpfung von Mobilitätsangeboten, z.B. von ÖPNV und Radverkehr, gewinnt zunehmend an Bedeutung, kann jedoch nicht zwingend einem einzelnen Verkehrsträger zugeordnet werden. Deshalb wurde das Thema Vernetzte Mobilität bzw. Multimodalität als zusätzliches Handlungsfeld mit aufgenommen.

Weiterhin ist es sinnvoll, dem Thema ruhender Verkehr bzw. Parken ein eigenes Handlungsfeld einzuräumen und nicht unter dem Handlungsfeld MIV zu verorten. Damit bekommt die steuernde Wirkung des Parkraums als Instrument zur Ordnung des Verkehrs nochmals eine hervorgehobene Bedeutung.

Zusätzlich wurden weitere gesonderte Handlungsfelder zu wichtigen Teilaspekten entwickelt: Lkw- und Wirtschaftsverkehr, Schülerverkehr und dem Mobilitätsmanagement.

Für die Handlungsfelder wird im nächsten Kapitel ein Maßnahmenkonzept entwickelt, welches das Leitbild, die Leitsätze und die entsprechenden Ziele der einzelnen Handlungsfelder aufnimmt und in sinnvollen Maßnahmen wiedergibt.

Im Folgenden sind die Handlungsfelder und ihre jeweiligen Teilziele dargestellt.

ÖPNV	Handlungsfeld und Ziele ÖPNV
	<ul style="list-style-type: none">• Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV durch höherwertige Angebote• Verbesserung des Linien- und Taktangebots wo möglich• Ausbau des On-Demand-Verkehrs
MULT	Handlungsfeld und Ziele Multimodalität
	<ul style="list-style-type: none">• Einrichtung von weiteren Mobilstationen• Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Rad, auch digital• Einrichtung von Sharing-Angeboten im gesamten Stadtgebiet
RAD	Handlungsfeld und Ziele Radverkehr
	<ul style="list-style-type: none">• Schaffung eines attraktiven, durchgängigen und sicheren Radvorrangnetz• Realisierung direkter Alltagsradwege zwischen den Stadtteilen• Ausbau von sicheren Radabstellanlagen
FUSS	Handlungsfeld und Ziele Fußverkehr
	<ul style="list-style-type: none">• Schaffung eines attraktiven, durchgängigen und sicheren Fußwegenetzes• Möglichst barrierefreier Ausbau der Fußwegeverbindungen• Schaffung sicherer Querungsstellen
SCHÜ	Handlungsfeld und Ziele Schülerverkehr
	<ul style="list-style-type: none">• Schaffung sicherer Schulwege im Umfeld der Schulstandorte• Ordnung von Hol- und Bringverkehren an Schulstandorten
MIV	Handlungsfeld und Ziele MIV
	<ul style="list-style-type: none">• Verbesserung des Straßennetzes zur Schaffung von Straßenräumen für den Umweltverbund• Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Steigerung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs, insb. in Wohngebieten

LIEF	Handlungsfelder und Ziele Lieferverkehr
	<ul style="list-style-type: none">• Ordnung und ständige Überprüfung des Lkw-Verkehrs durch ein Lkw-Führungskonzept• Management von Lieferverkehren
PARK	Handlungsfeld und Ziele ruhender Verkehr/Parken
	<ul style="list-style-type: none">• Anpassung des Parkangebotes in zentralen Bereichen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität• Parkraumbewirtschaftungsmodelle zum effizienten Parkraummanagement• Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Förderung der E-Mobilität
MOB	Handlungsfeld und Ziele Mobilitätsmanagement
	<ul style="list-style-type: none">• Etablierung der Verwaltung als Vorbild für nachhaltige Mobilität• Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements• Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität und Verkehr

4 Maßnahmenkonzept

- 4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes
- 4.2 Maßnahmen ÖPNV
- 4.3 Maßnahmen Radverkehr
- 4.4 Maßnahmen Fußverkehr
- 4.5 Maßnahmen MIV
- 4.6 Maßnahmen ruhender Verkehr
- 4.7 Maßnahmen Lkw- und Wirtschaftsverkehr
- 4.8 Maßnahmen Schülerverkehr
- 4.9 Maßnahmen Multimodalität
- 4.10 Maßnahmen Mobilitätsmanagement

4 Maßnahmenkonzept

4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

Das Maßnahmenkonzept setzt sich aus Maßnahmen zusammen, die auf der Grundlage der Auswertung der vorhandenen Gutachten und Entwicklungsvorhaben der Stadt Erfstadt sowie den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate sowohl mit Verwaltung und Politik als auch mit der Bevölkerung entwickelt wurden.

Die Maßnahmen sind abgestimmt auf das Leitbild für die Stadt Erfstadt entwickelt worden und so ausgelegt, dass die Modal-Split Ziele im Jahr 2040 erreicht werden können.

Alle Maßnahmen bilden gemeinsam das Maßnahmenkonzept ab. Sollten einzelne Maßnahmen des Gesamtkonzeptes entfallen oder nicht umgesetzt werden, so könnten auch die Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund deutlich geringer ausfallen, als die Effekte, die der Einzelmaßnahme zugeordnet werden. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Maßnahmen Wegeketten der Bürger:innen mit verschiedenen Verkehrsmitteln (Intermodalität) voraussetzen.

Die Maßnahmen sind in der folgenden Übersicht tabellarisch aufgeführt. Auf den folgenden Seiten sind alle Maßnahmen aufgeteilt auf die jeweiligen Verkehrsträger und Handlungsfelder aufgeteilt und Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

Handlungsfeld	Maßnahme
ÖPNV 1	Stadtbahnverlängerung nach Erfstadt
ÖPNV 2	Stadtbussystem für Erfstadt
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
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
FUSS 1	Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards
FUSS 2	Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
FUSS 3	Wegweisungssystem für den Fußverkehr
SCHÜ 1	Mobilitätsmanagement an Schulen
SCHÜ 2	Kontinuierliche Evaluierung des Schülerbusangebots
MIV1	Ausbau von Ortsumgehungsstraßen
MIV 2	Optimierung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet
MIV 3	Verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten
LIEF 1	Aufstellung eines kommunalen Lieferverkehrskonzeptes

Handlungs-feld	Maßnahme
LIEF 2	Aktualisierung für das Lkw-Vorrangnetz
PARK 1	Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzepts
PARK 2	Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen
PARK 3	Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung
PARK 4	Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge
MULT 1	Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen
MULT 2	Ausbau des Carsharing-Angebots
MULT 3	Ausbau des Fahrradmietsystems
MOB 1	Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
MOB 2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
MOB 3	Öffentlichkeitswirksames Mobilitätsmarketing

Abb. 4.1-1 Maßnahmenübersicht

In den Maßnahmensteckbriefen sind Farbskalen und Symbole enthalten, deren Bedeutungen nachfolgend erklärt werden.

Umsetzungszeitraum

- beständige und fortlaufende Umsetzung
- kurzfristige Umsetzung
- mittelfristige Umsetzung
- langfristige Umsetzung

Kosteneinschätzung

- keine unmittelbaren Kosten zu erwarten
- sehr geringe bis geringe Kosten zu erwarten
- mittlere Kosten zu erwarten
- hohe bis sehr hohe Kosten zu erwarten

Wirkung Modal-Split-Ziel

- Keine (messbare) Wirkung
- sehr geringe bis geringe Wirkung
- mittlere Wirkung
- hohe bis sehr hohe Wirkung

Abb. 4.1-2 Bedeutung von Symbolen in Maßnahmensteckbriefen

4.2 Maßnahmen ÖPNV

Maßnahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) umfassen das bestehende Busnetz und dessen Linien- und Taktangebot. Daneben zählen zum ÖPNV auch On-Demand-Verkehre und im weitesten Sinne der Bürgerbus. Bei den Maßnahmen im ÖPNV ist stets zu beachten, dass die Stadt Erftstadt nicht alleiniger Aufgabenträger für den ÖPNV ist. Dies ist die Rolle des Rhein-Erft-Kreises, der als Aufgabenträger den kreisweiten Nahverkehrsplan aufzustellen hat. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan des Kreises stammt aus dem Jahr 2016. Aktuell wird ein neuer Nahverkehrsplan durch den Kreis erarbeitet.

Dem Nahverkehrsplan kommt eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des Linien- und Taktangebotes zu, bei welcher die Stadt Erftstadt nur in begrenztem Maße mitwirken kann. Insofern sind die hier beschriebenen Maßnahmen stets mit dem Rhein-Erft-Kreis als Aufgabenträger sowie ggf. mit den weiteren betroffenen Kommunen und Nachbarstädten abzuklären.

Unter allen dargestellten Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV weist die Maßnahme ÖPNV 1 – „Stadtbahnverlängerung nach Erftstadt“ die höchste Wirkung im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds sowie einer Verlagerung von MIV-Anteilen zum ÖPNV aus. Daher ist diese Maßnahme prioritär zu forcieren und voranzutreiben, auch wenn eine längerfristige Umsetzung zu erwarten ist und eine konkrete Trassenstudie samt Nutzen-Kosten-Bewertung noch aussteht.

Nach Möglichkeit sollte eine der Stadtbahnen entweder aus Richtung Frechen (Linie 7) oder aus Hürth (Linie 18) in Richtung Erftstadt verlängert werden. Im Zuge der Machbarkeitsüberprüfung ist ggf. auch an vorhandene Trassen- und Linienkonzepte in den Nachbarstädten anzuknüpfen. In die Planungen ist der Kreis als Aufgabenträger zu involvieren. Allerdings kann auch die Stadt Erftstadt selbst, in Kooperation mit den Anrainerkommunen, eine eigene Machbarkeitsstudie ohne die Zustimmung des Aufgabenträgers initiieren.

Zur kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen im ÖPNV eignen sich daneben Anpassungen im Busnetz sowie bei On-Demand-Angeboten und der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV. Hier sind die Planungszeiträume deutlich kürzer und die Investitionskosten deutlich niedriger. Hierzu zählen Maßnahmen zur Verbesserung des Taktangebotes der Buslinien, insb. in Abendstunden und an Wochenenden, sowie ggf. die Änderung von Linienverläufen, auch von Schnellbuslinien. Die barrierefreie Ausgestaltung und Zuwegung zum System ÖPNV ist ebenfalls ein wichtiger Bestandteil einer zukunftsorientierten Planung, die auf die Gewinnung von zusätzlichen Fahrgästen setzt. Zu einer barrierefreien Ausgestaltung des Systems ÖPNV gehört dabei nicht nur die Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen, sondern darüber hinaus auch die Aspekte der Information und Kundenbetreuung. Auch das Thema Verkehrssicherheit ist nicht zu vernachlässigen. So kann der ÖPNV-Betrieb auch dazu beitragen, die subjektive Sicherheit zu verbessern. Hierzu gibt es in verschiedenen Kommunen bereits Projekte, die z.B. insb. Frauen zu bestimmten Zeiten ermöglichen, auch zwischen Haltestellen aus dem Bus aussteigen zu können, damit Fußwege verkürzt oder empfundene Angsträume vermieden werden können. Für die genannten Punkte ist hier stets zu beachten, dass neben der Stadt Erftstadt der Kreis als Aufgabenträger sowie ggf. die Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträger in die Umsetzung involviert werden müssen.

Um das ÖPNV-Netz in einer Flächenkommune wie Erftstadt zu verbessern, können vor allem in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage On-Demand-Verkehre das ÖPNV-Angebot ergänzen. Derzeit werden unter dem Begriff „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren (AST, usw.), aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen und Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden. Hier ist derzeit im Rahmen einer Pilotphase das On-Demand-Angebot „mobie“ im Einsatz. Pulheim hat als zweite Kommune des Rhein-Erft-Kreises ein mobie-Angebot geschaffen, perspektivisch ist denkbar, das Angebot auf weitere Kommunen im Kreis auszuweiten. Ziel sollte es sein, gemeinsam vorzugehen und nicht in jeder Stadt eigene Regeln für den On-Demand-Verkehr aufzustellen.

Wichtig zu betonen ist, dass die Maßnahmen des ÖPNV nicht solitär betrachtet werden können. Maßnahmen im MIV-Netz (z.B. Einbahnstraßenregelungen) sowie der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur haben ggf. auch Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV-Liniennetzes.

Nach dem Leitbild und den erarbeiteten Modal Split-Zielen soll der ÖPNV-Anteil am Modal Split bis zum Jahr 2040 um 7 Prozentpunkte gesteigert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn umfangreiche Maßnahmen und Schritte zum Ausbau des ÖPNV unternommen werden. Diese Maßnahmen sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

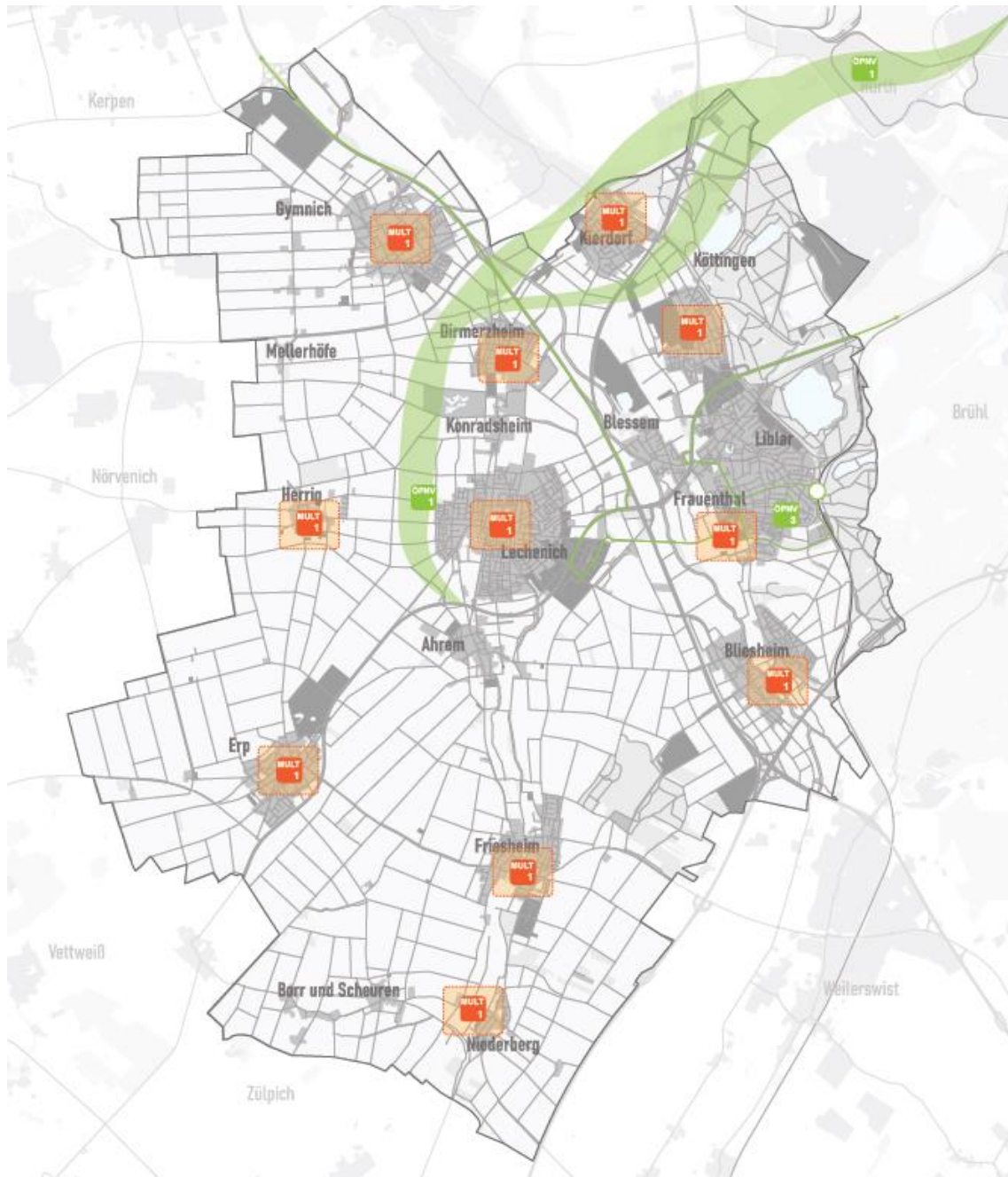


Abb. 4.2-1 Maßnahmenkarte ÖPNV & Multimodalität

ÖPNV
1

Stadtbahnverlängerung nach Erftstadt

Beschreibung

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, Dirmersheim, 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.

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 Linienkonzepthes 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV 2	MULT 1
ÖPNV 3	MULT 2

ÖPNV
2

Stadtbussystem für Erfstadt

Beschreibung

Im Zuge der Elektrifizierung der „Eifelstrecke“ im SPNV und den damit einhergehenden Taktverdichtungen sollte in Erfstadt 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
 - Herrig
- Erschließungslücken im Regionalbusnetz:
 - Lechenich-Nord
 - Lechenich-Süd
 - Neubaugebiet „Lange Heide“ in Bliesheim
 - Umweltzentrum Friesheimer Busch
- Neubaugebiete:
 - Lechenich-Nordwest
 - Campus Rhein-Erft

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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



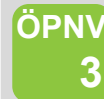
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



ÖPNV
3

Anpassungen des Schnellbusangebots

Beschreibung

Die Stadt Erfstadt 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 Erfstädter Bedarfen vorbei und ist daher ein kaum sinnvolles ÖPNV-Angebot für Erfstädter Bürger:innen.

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

Perspektivisch sollte mit Unterstützung der Stadt Erfstadt 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 Erfstadt darstellen.

Ziel

- Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Schnellbuslinie für Erfstädter Fahrgäste
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für die Stadt Erfstadt

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, Rhein-Erft-Kreis, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Prüfung der aktuellen Fahrgastzahlen der SB92/93 an Erfstädter 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
4

Anpassungen im Regionalbusnetz

Beschreibung

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.

Prüfpunkt 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.

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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



ÖPNV
5

On-Demand-Verkehre

Beschreibung

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 Erfstadt 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 Erfstadt 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.

Ziel

- Bessere Anbindung der Siedlungsbereiche in Schwachverkehrszeiten

Träger/Akteure/Beteiligte

Rhein-Erft-Kreis, Stadt Erfstadt, 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



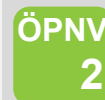
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



ÖPNV
6

Innovative Mobilitätsformen im ÖPNV

Beschreibung

Mit der Ansiedlung des Campus Rhein-Erft in Liblar wird Erfstadt 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 Erfstadt 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.

Ziel

- Förderung innovativer und attraktiver Alternativangebote im Umweltverbund

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, Straßenbulasträger, 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



ÖPNV
7

Barrierefreiheit im ÖPNV

Beschreibung

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen dient zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Erfstadt, 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 Erfstadt verfolgt bereits ein städtisches Programm zum Ausbau der städtischen Bushaltestellen. Dadurch wurden bereits viele 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 32 Haltestellen geplant, z.B. Weiße Burg (Friesheim)
- Alle Haltestellen werden mit taktilen Elementen barrierefrei umgebaut und wo möglich mit überdachten Fahrradabwehrbügeln versehen

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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

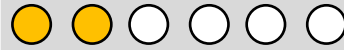
Wirkung

- Steigerung der ÖPNV-Nutzer
- Städtebauliche Aufwertung

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

4.3 Maßnahmen Multimodalität

Zu den Maßnahmen im Handlungsfeld Multimodalität zählen zum einen Verknüpfungspunkte, sogenannte Mobilstationen, an denen verschiedene Verkehrsmittel des Umweltverbundes in einer Wegekette kombiniert werden können und zum anderen auch die neuartigen Sharing-Systeme wie Fahrradverleih, Carsharing und weitere Angebot.

In Erfstadt existiert am Bahnhof Liblar bereits eine gut ausgestattete Mobilstation sowie an verschiedenen Standorten ebenfalls Carsharing und Fahrradverleihstationen von Nextbike. Auf diesem guten Grundgerüst an multimodalen Angeboten sollen perspektivisch weitere Angebote ausgeweitet werden.

Die priorisierten Standorte sollten in Verknüpfung mit den bedeutendsten Bushaltestellen entwickelt werden, die damit zu vollständigen Mobilitäts-Hubs ausgebaut werden. Daneben sollte auch in Lechenich am Markt eine weitere größere Mobilstation also solche errichtet werden. Dies bietet sich aufgrund der Lage sowie den schon vorhandenen Angeboten im Sharing-Bereich an. Perspektivisch sollen in Erfstadt auch bei der Planung neuer Wohngebiete Mobilstationen stets mitbedacht werden. In bestehenden Wohnquartieren können auch sog. Quartiersmobilstationen aufgestellt werden.

Dieser Ansatz wird auch durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt, das im Jahr 2022 die dritte Auflage des Handbuchs Mobilstationen veröffentlicht hat. Erstmals besteht demnach die Möglichkeit, auch Quartiersmobilstationen unabhängig vom ÖPNV in Wohn- und Gewerbequartieren zu errichten. Damit wird das Ziel verfolgt, nicht nur an zentralen Stellen ein multimodales Angebot herzustellen, sondern diese Angebote auch in unmittelbarer Nachbarschaft der potenziellen Nutzer zu etablieren.

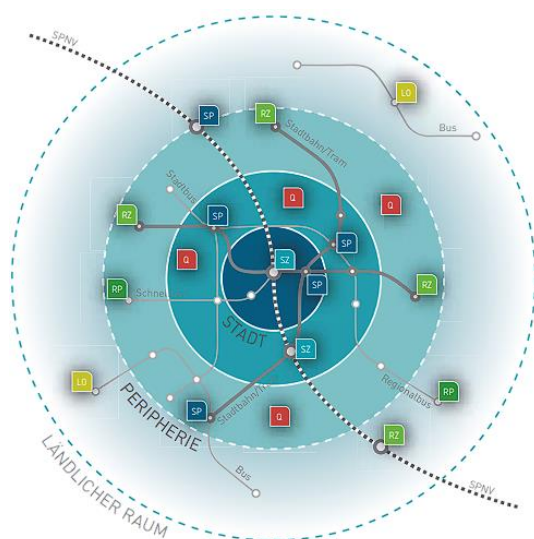


Abb. 10: Kategorien von Mobilstationen und

SZ Die **städtisch zentrale Mobilstation** weist eine Verknüpfung mit dem ÖV und einer Umgebung mit hohen Nachfragepotenzialen auf. Ein städtischer Verknüpfungspunkt integriert in die umliegende Bebauung mit einem hohen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen. Wesentlich ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit sonstigen Sharing-Angeboten.

SP **Städtisch periphere Mobilstationen** liegen in Industrie- und Gewerbegebieten, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten und weisen ebenfalls einen hohen Vernetzungsgrad auf. Neben der Verknüpfung zu Schnellverkehren richten sich die Mobilstationselemente besonders an die Bedürfnisse von Pendlern.

RZ **Regional zentrale Mobilstationen** gewährleisten zum einen eine regionalverknüpfende und zum anderen eine lokale Funktion. Sie sind in Wohn- oder Geschäftsvierteln angesiedelt und weisen einen Anschluss an SPNV, Stadt- und Straßenbahnen und Schnellbuslinien auf und sind nur teilweise oder gar nicht mit anderen Mobilstationen vernetzt. Neben den Bedürfnissen der Pendler stehen die Bedürfnisse des ländlichen Raumes im Vordergrund.

RP Eine **regional periphere Mobilstation** ist von der Raumkategorie ähnlich wie die RZ Mobilstation. Sie hat nur einen geringen bis keinen Vernetzungsgrad, ist aber an Schnellverkehre angebunden. Der Unterschied liegt in der räumlichen Lage, die bei der regional peripheren Kategorie nicht in die Bebauung integriert ist, sondern am Stadtrand, einer ländlichen Umgebung oder Gewerbegebieten gelegen ist.

LO Mobilstationen, die keinen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen aufweisen und keinen Anschluss an den SPNV, Stadt-/Straßenbahnverkehr und Schnellbusverkehr offenbaren, werden als **lokale Mobilstationen** bezeichnet. Ihre Aufgabe ist vor allem eine kleinräumige Verknüpfung, daher richtet sich diese Kategorie an die Bedürfnisse des ländlichen Raumes.

Q **Quartiersmobilstationen** liegen in Wohnquartieren und sind in die Wohnbebauung integriert. Sie verfügen jedoch über keinen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen und haben keinen direkten Anschluss an den ÖPNV. Ihre Ausstattungsmerkmale richten sich vor allem an die Bedürfnisse der Bevölkerung im Quartier.

Abb. 4.9-1 Kategorien von Mobilstationen und Beispiel der Verortung im Raum¹³

¹³ Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen, 3. Auflage, S. 25.

Nach Möglichkeit sollte es in jedem Stadtteil von Erfstadt mindestens eine Mobilstation geben. Die Standorte und genauen Ausstattungsmerkmale sind dabei im Einzelfall zu prüfen und festzulegen. Ziel sollte es sein, dass in Erfstadt dadurch ein systematisches Netz von Mobilstationen im Stadtgebiet entsteht.

Begleitend zu den Mobilstationen sollen perspektivisch auch die vorhandenen Sharing-Angebote in Erfstadt ausgebaut werden. Neue bzw. zusätzliche Carsharing- und Fahrradverleih-Stationen sollten vor ihrer Einführung einer von der Stadtverwaltung initiierten „informellen Markterkundung“ unterworfen werden. Dabei ist es wichtig, sogenannte Pioniernutzer im Umkreis einer neu einzurichtenden Station zu identifizieren. Dies können auch Betriebe oder kommunale Einrichtungen sein (als Ergänzung oder Ersatz zur Dienstwagenflotte), aber auch Vereine, Organisationen, Initiativen oder Privatpersonen. Dies führt dazu, dass ab dem ersten Tag der Angebotsbereitstellung direkt eine Nutzerschaft vorhanden ist. Ebenso kann vor der eigentlichen Planung abgeschätzt werden, wie groß der tatsächliche Bedarf ist und ggf. Wie viele Stationen und Fahrzeuge vorgehalten werden müssen, damit die Sharing-Angebote attraktiv sind.

Die Maßnahmen im Bereich Multimodalität sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

**MULT
1**

Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen

Beschreibung

Erftstadt verfügt mit der Mobilstation am Bahnhof bereits über eine Musterlösung einer Mobilstation. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat im aktuellen Handbuch Mobilstationen darüber hinaus eine Reihe von Mobilstationstypen in Abhängigkeit ihrer Lage entwickelt, die in einem Mobilstationsnetz stadtweit zur Anwendung kommen können.

In Erftstadt soll daher ein stadtweites Mobilstationskonzept zur vernetzten Mobilität bestehend aus einer Hierarchie an verschiedenen Mobilstationen mit verschiedenen Ausstattungsmerkmalen entstehen.

Dazu sind vordergründig die größeren ÖPNV-Haltestellen mit Mobilstationen auszustatten. Folgende Standorte sollten prioritär ausgestattet werden:

- Lechenich Markt
- Einkaufszentrum Liblar

Ziel

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



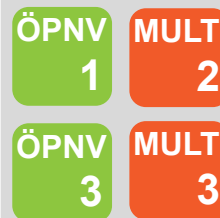
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



MULT
2

Ausbau des Carsharing-Angebots

Beschreibung

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 Erfstadt 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.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULT 1

MOB 1

MOB 2

MULT
3

Ausbau des Fahrradmietsystems

Beschreibung

Derzeit wird in Erfstadt an mehreren Stationen im Stadtgebiet das Fahrradmietsystem „mobic“ von next-bike 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.

Ziel

- Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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



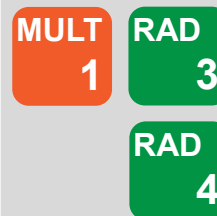
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



4.4 Maßnahmen 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 Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.¹⁴

Es 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 Erfstadt wird zunächst ein Pro-Kopf-Betrag von 2,00 EUR pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr vorgeschlagen. Die Höhe des Betrages sollte jährlich in Bezug auf Bedarf und Umsetzungsstand evaluiert und sukzessive angepasst werden.

Bei aktuellen Förderquoten für Radverkehrsinfrastruktur von 50% bis 75% können damit im Maximalfall Maßnahmen i.H.v. rund 400.000 € pro Jahr umgesetzt werden.

Das zu entwickelnde Radvorrangnetz verbindet die wichtigsten Ziele auf direktem und sicherem Weg entlang der Haupt- und klassifizierten Straßen. Dazu gehören Arbeits- und Bildungsstandorte, aber auch Freizeiteinrichtungen, die nahezu täglich angefahren werden. Die Ausbau- und Qualitätsstandards richten sich mindestens nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Dabei hat das definierte Vorrangnetz folgende Qualitätsstandards aufzuweisen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Direkte Verbindung des Stadtzentrums an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadtteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) oder darüber hinaus entsprechen

Darunter ist ein Basisnetz zu verorten, das wie das Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr von Bedeutung sein sollte und Verbindungen mit mittlerer Priorität darstellt. Im Fokus stehen dabei vor allem die Wegeverbindungen innerhalb der Siedlungsgebiete und zwischen einzelnen Stadtbereichen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen
- Zuwegung und Netzergänzungen zum Vorrangnetz
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA-Standards sind grundsätzlich einzuhalten

Die Führungsform von Radwegeverbindungen ist von verschiedenen Faktoren abhängig wie der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Das Radwege-Vorrangnetz umfasst die folgenden unterschiedlichen Führungsformen:

- Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg
- Einseitig getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
- Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr vornehmlich außerorts)

¹⁴ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Darüber hinaus sollten im Sinne eines Ergänzungsnetzes auch Radverkehrsanlagen an weiteren Straßen und Wegen vorgesehen werden. Hier sind auch weitere Führungsformen, wie Radfahr- und Schutzstreifen, Mischverkehr bei Tempo 30 oder Fahrradstraßen im innerörtlichen Straßennetz vorzusehen. Diese sind perspektivisch mit zu planen, z.B. bei Straßenumbaumaßnahmen. Die Ergänzungsrouten dienen vorwiegend der touristischen bzw. Freizeit-Nutzung und erhöhen den generellen Komfort für den Radverkehr, auch wenn der Radverkehr im Ergänzungsnetz nicht zwingend Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln erhalten muss. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen, z. B. auf Feld-/Wirtschaftswegen zur Anbindung der Stadtteile und Dörfer untereinander. Zum Ergänzungsnetz gehören, bzw. sind:

- Radwegeverbindung mit geringer Priorität
- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Häufig Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs oder mit Führung im Straßenraum (Tempo 30)

		
Radweg <small>Zeichen StVO 237</small>	Getrennter Geh- und Radweg <small>Zeichen StVO 241</small>	Gemeinsamer Geh- und Radweg <small>Zeichen StVO 240</small>
<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen • Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen • Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen • Breite: mind. 1,50 m, möglichst 2,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden • für den Radweg: mind. 1,50 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen • innerorts: mind. 2,50 m außerorts: mind. 2,00 m

Abb. 4.3-1 Unterschiede der Radwegführung

In Erfstadt sollte im Rahmen von Maßnahmen weiterhin der Ausbau von Fahrradstraßen/Fahrradzonen im Stadtgebiet geprüft werden. Gemäß StVO sind Fahrradstraßen überwiegend dem Fahrradverkehr vorbehalten, sofern kein Zusatzzeichen andere Fahrzeugführer als Radfahrer:innen zulässt. Für den Fahrverkehr gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, bei dem jedoch der Radverkehr nicht behindert oder gefährdet werden darf.

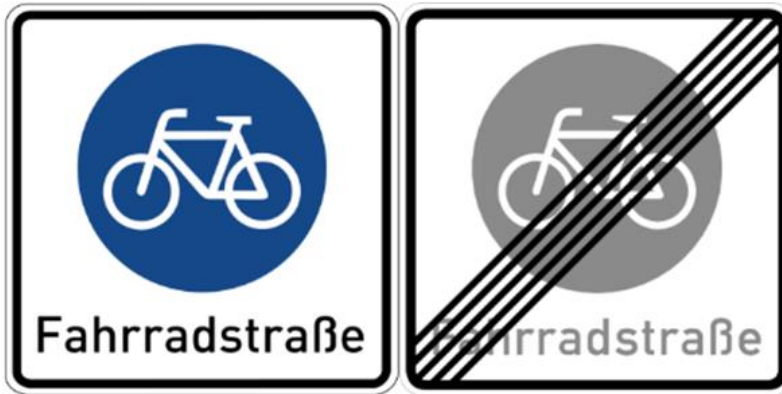


Abb. 4.3-2 Beginn (Zeichen 244.1) und Ende (Zeichen 244.2) einer Fahrradstraße¹⁵

Für Radfahrer:innen ist ein Nebeneinanderherfahren erlaubt. Nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) kommen Fahrradstraßen nur auf Straßen mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr in Betracht. Dabei wird nicht vorausgesetzt, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich auch dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. In Erfstadt sollten Fahrradstraßen in der Regel für den Kfz-Verkehr, zumindest für Anlieger, freigegeben sein.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis und der Bürgerschaft ein Vorschlag für ein neues Vorrangnetz für den Radverkehr erarbeitet. Das Vorrangnetz verbindet die wichtigsten Stadtteile auf möglichst direkten Führungen miteinander und beachtet dabei die relevanten Quell- und Zielbeziehungen aus der Haushaltsbefragung. Für die weitere Erschließung wird das Vorrangnetz durch ein Basisnetz an sicheren Radverbindungen ergänzt. Das Basisnetz dient dabei als Ergänzungs- und Zubringernetz für das Vorrangnetz. Aus dem Netzvorschlag können mehrere Netzlücken identifiziert werden, die heute noch nicht für ein sicheres und durchgehendes Radwegenetz hergerichtet sind. Die Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr zielen daher darauf ab, diese Netzlücken perspektivisch zu schließen.

Sollte eine Schließung von Netzlücken, oder auch die Anwendung von Standards, die Führung über Wirtschaftswege usw. nicht möglich sein, ist ggf. im Rahmen eines eigenständigen Radverkehrskonzeptes eine alternative Routenführung zu untersuchen.

Im Folgenden ist das vorgeschlagene Radwegenetz dargestellt:

15 Quelle: Verkehrszeichen online https://www.verkehrszeichen-online.org/verkehrsschilder_in_deutschland_stvo.pdf, S. 15

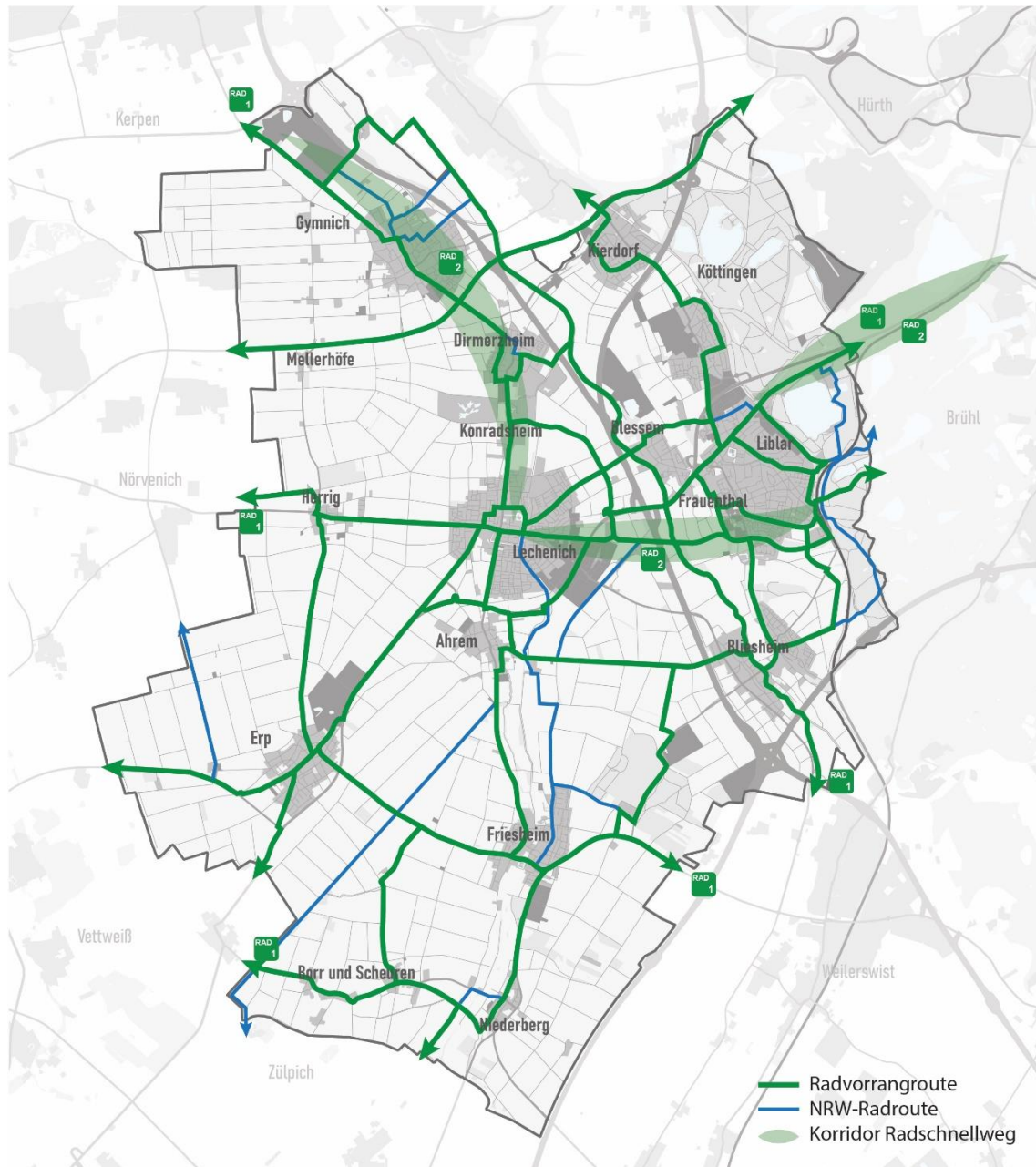


Abb. 4.3-3 Vorschlag für ein neues Radvorrangnetz in der Stadt Erfstadt

Die bestehenden Netzlücken auf dem aktualisierten Vorrang- und Basisnetz sollen perspektivisch beseitigt werden. Ebenso ist es ratsam, Qualität und Komfort auf den Vorrang- und Basisrouten stetig zu kontrollieren und Mängel oder Einschränkungen schnellstmöglich zu beseitigen. Auf Vorrangrouten genießt der Radverkehr Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln. Hier sind nach Möglichkeit LSA-Schaltungen und Knotenpunkte auf den Radverkehr prioritär anzupassen. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für den MIV sind so zu gestalten, dass Radfahrer:innen diese Routen sicher, zügig und direkt befahren können. Folgende Führungsformen sind für das Vorrangnetz im Radverkehr zu empfehlen:

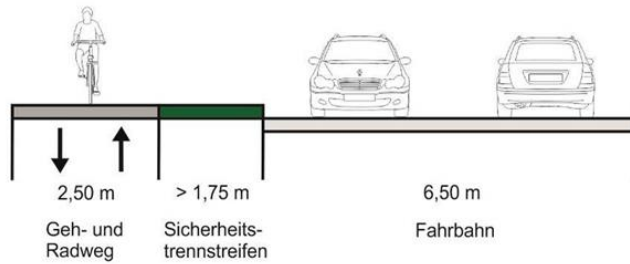
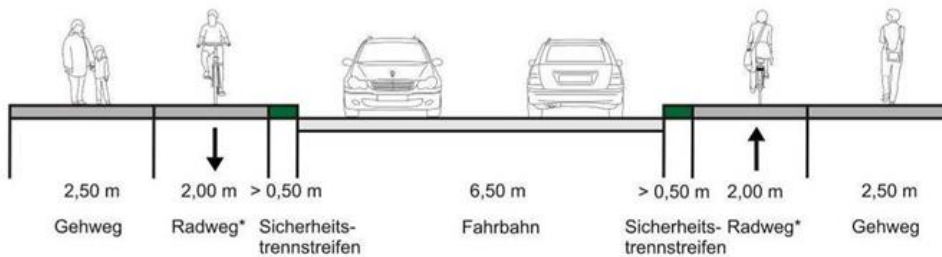


Abb. 4.3-4 Kombiniertes Geh- und Radweg (außerorts)¹⁶

Gemeinsame Geh- und Radwege werden besonders häufig außerorts ausgewiesen, da hier die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist und der Radverkehr den Fußgänger:innen nicht in die Randbereiche der Gehwege drängt.



*Radweg: bei beidseitigem Zweirichtungsrads mind. 2,50 m Radwegebreite

Abb. 4.3-5 Einrichtungsrads (innerorts)¹⁷

Innerorts sollte der Radverkehr möglichst getrennt von Fußgänger:innen geführt werden. Als Beispiel können unter anderem baulich angelegte Radwege im Einrichtungsverkehr genannt werden.

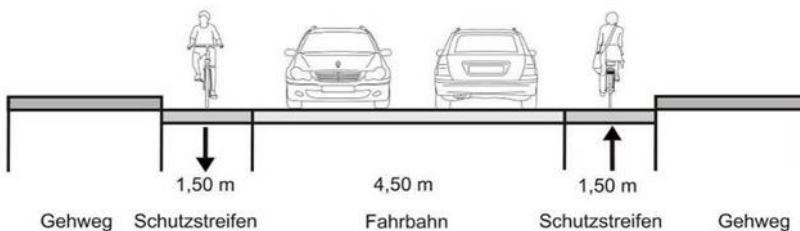


Abb. 4.3-6 Schutzstreifen (innerorts)¹⁸

Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in Ausnahmefällen (z. B. im Kfz-Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr aus Kfz und Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radfahrstreifen angelegt werden können. Parken und Halten ist für den Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Als Radfahrer:innen darf auch außerhalb der Schutzstreifen gefahren werden. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,5 m nicht unterschreiten. Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m vorzusehen.

¹⁶ Eigene Darstellung gemäß ERA 2010

¹⁷ Eigene Darstellung gemäß ERA 2010

¹⁸ Eigene Darstellung gemäß ERA 2010

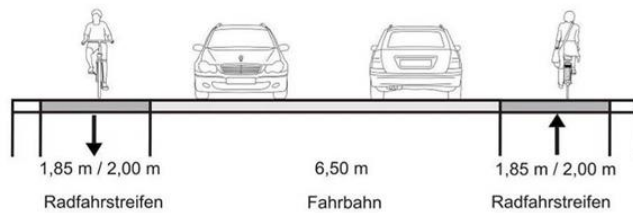


Abb. 4.3-7 Radfahrstreifen (innerorts)¹⁹

Radfahrstreifen sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie abgetrennt. Häufig sind die Radfahrstreifen mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen 237 StVO ausgeschildert. Radfahrstreifen haben ein hohes Sicherheitsniveau und hohen Fahrtkomfort.

Zum Komfort für den Radverkehr gehört neben gut ausgebauten Radverkehrsanlagen auch das Vorhalten von Radabstellmöglichkeiten entlang der Vorrang- und Basisrouten. Sichere Abstellmöglichkeiten an zentralen Standorten im Stadtgebiet sowie an Einzelhandelsstandorten, gerade für E-Bikes und Pedelecs, sind von hoher Bedeutung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils. In unmittelbarer Nähe zu Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Einkaufsschwerpunkten und Gastronomie kann das Fahrrad somit auch für Alltagswege optimal genutzt werden. Für die Bereitstellung von öffentlichen Radabstellanlagen in Wohnquartieren können Synergien im Zusammenhang mit Quartiersmobilstationen genutzt werden.

Nach dem Leitbild und den erarbeiteten Modal Split-Zielen soll der Radverkehrsanteil am Modal Split bis zum Jahr 2040 um 5% gesteigert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn der Radverkehr in allen Belangen erheblich verbessert wird und auf Vorrangrouten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern priorisiert wird. Die Maßnahmen im Radverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

¹⁹ Eigene Darstellung gemäß ERA 2010

RAD
1

Erstellung eines Radvorrangnetzes

Beschreibung

Um das Angebot im Radverkehr in Erfstadt 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.

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.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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

Umsetzungszeitraum



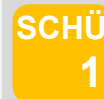
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



RAD
2

Prüfung von Radschnellwegen

Beschreibung

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.)

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

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



RAD
3

Errichtung von Fahrradstraßen

Beschreibung

Um dem Radverkehr in Erfurt 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 Erfurt 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)

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfurt, Straßenbaulastträger

Umsetzungsschritte

- Entwicklung eines Erfurter Standards für Fahrradstraßen (im Hinblick auf Markierung u.a.)
- Bewerbung, Öffentlichkeitsarbeit, das „Angebot bekannt machen und den Leuten die Angst nehmen“)
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Wirkung

- Stärkung des Radverkehrs
- Städtebauliche Aufwertung

Umsetzungszeitraum



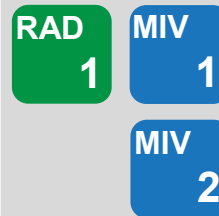
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



RAD
4

Radverkehr auf Wirtschaftswegen

Beschreibung

Wirtschaftswege dürfen i.d.R. von Radfahrer:innen benutzt werden. Die abseits der Straßen geführten Wege sind bei Radfahrer:innen 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. 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. Radverkehr wird verkehrsrechtlich auf Wirtschaftswegen nur geduldet. 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 Radfahrer:innen 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, usw.). In Erfstadt ist eine Führung des Radverkehrs aufgrund von Platzmangel und subjektiver Sicherheit entlang von Landesstraßen nicht immer möglich, weshalb die Führung 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.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



RAD
5

Einheitliches Wegweisungssystem für den Radverkehr

Beschreibung

Die Wegweisung der definierten Radwegestrecken für den Alltags- und Freizeitverkehr ist eine bedeutende Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs. Radfahrer:innen 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.

Radfahrer:innen müssen daher umfassend über die Routenführung und attraktive Ziele informiert werden.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfurtstadt, 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



**RAD
6**

Ausbau von Radabstellanlagen

Beschreibung

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 witterungs-geschützt) abstellen zu können.

Folgende Kriterien sind zu beachten:

- Abstellanlagen sollen an zentralen innerstädtischen Plätzen, unmittelbar an wichtigen Einkaufsstraßen und benachbarten Straßenzügen und an wichtigen publikumswirksamen Zielen eingerichtet werden
- Idealerweise wettergeschützt und diebstahlsicher (z.B. Fahrradboxen, Parkhaus)
- Abstellanlagen für Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und Cargo Bikes an Orten, an denen diese sinnvoll genutzt werden können
- Bei Flächenknappheit kann eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Radabstellanlagen erfolgen
- Ladestationen für E-Bikes können an zentralen Plätzen installiert werden (z.B. an Mobilstationen)
- Abstellanlagen in Quartieren sollten insbesondere bei dichten Bebauungen und hoher Bevölkerungsdichte errichtet werden.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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, Genehmigung, Ausführungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Städtebauliche Aufwertung

Umsetzungszeitraum



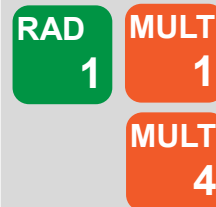
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



4.5 Maßnahmen MIV

Im Mobilitätskonzept für die Stadt Erfstadt ist aufgrund des zugrundeliegenden Leitbildes eine Reduzierung des MIV-Anteils am Gesamt-Modal-Split von derzeit 64 % auf rund 50 % vorgesehen. Dies lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gestärkt werden und im Gegenzug auch der MIV gewisse Privilegien in begrenztem Maße abgeben muss.

Unabhängig davon wird jedoch der Autoverkehr auch zukünftig eine wichtige Rolle für die Stadt Erfstadt als eher ländlich geprägte Stadt spielen. Eine zu starke restriktive Handhabung des Autoverkehrs kann sich daher ggf. auch negativ auf z.B. Einzelhandel und Gewerbe in der Stadt auswirken, eine dem Autoverkehr fördernd eingestellte Handhabung jedoch auch Attraktivitätseinbußen bei Sicherheit und Aufenthaltsqualität nach sich ziehen. Es gilt daher, das richtige Maß an Restriktionen sowie angebotsorientierten Ausbaumaßnahmen im Umweltverbund zu finden.

Die größte Herausforderung im MIV in Erfstadt sind diverse stark belastete Hauptstraßen, die es nicht erlauben, den benötigten Platz für den Umweltverbund einzuräumen. Hier müssen erst gewisse Anteile der Verkehrsmengen reduziert werden, damit dieser Platz geschaffen werden kann. Hinzu kommt, dass viele Hauptverkehrswege durch enge und dicht besiedelte Bereiche führen, was die Straßenraumverträglichkeiten in diesen Bereichen extrem einschränkt. Aufgrund der historischen Entwicklung des Straßenraums auf vielen Straßenquerschnitten sind Veränderungen und Angebote für den Fuß- und Radverkehr ohne Weiteres auch nicht oder nur sehr schwer zu realisieren ist. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, muss der zur Verfügung stehende Straßenraum daher neu gedacht werden – nicht mehr als reiner Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr, sondern als öffentlicher Lebensraum, der von allen Nutzergruppen und Verkehrsarten gleichermaßen und sicher genutzt werden kann. In diesem Zusammenhang kann es daher auch sinnvoll sein, Durchgangsverkehr und weitere starke Kfz-Belastungen auf neue Umgehungsstraßen zu verlagern, jedoch nur, wenn der Bau neuer Ortsumgehungsstraßen in Konsequenz auch zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den stark belasteten Ortsdurchfahrten führt.

Verschiedene Netzfälle wurden dazu bereits in den vergangenen Jahren entwickelt und bewertet:

- Westtangente:
neue Verbindungsstraße westlich der Stadtteile Lechenich, Konradsheim, Dirmerzheim und Gymnich mit Anschluss zur Entlastung der L162 durch die Ortslagen.
- Umgehungsstraße Köttingen:
zur Entlastung der Ortslagen und besseren Anbindung der ansässigen Gewerbebetriebe (Stichwort: Lkw-Verkehr)
- Umgehungsstraße südl. Friesheim:
zur Entlastung der Ortslage L33 (im Zuge der Gewerbegebietsentwicklung)

Darüber hinaus ist die Osttangente Liblar/Köttingen im Bürger:innenbeteiligungsformat mehrmals genannt worden. Die vormals im Regionalplan enthaltene und 2022 von der Stadt Erfstadt zur Streichung bzw. Ersetzung durch die Westtangente Lechenich, Konradsheim, Dirmerzheim und Gymnich vorgeschlagene Trasse kann ggf. bei Veränderung der verkehrlichen Rahmenbedingungen und zukünftigem Bedarf bzw. Erfordernis einer erneuten Umsetzungsprüfung unterzogen werden.

Des Weiteren sind Wohn- und Erschließungsstraßen so zu gestalten, dass dem Fuß- und Radverkehr künftig mehr Fläche für mehr Sicherheit zur Verfügung gestellt wird. Hierfür sind in Abhängigkeit der jeweiligen Situationen und Querschnitte individuelle Lösungen zu entwickeln, die eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten und zentralen Geschäftsstraßen ermöglichen, auch wenn dadurch u.U. restriktive Maßnahmen für den MIV in Kauf genommen werden müssen.

Wichtig ist, dass mit Umsetzung der Verbesserungen im Umweltverbund abnehmende Kfz-Verkehre nicht zu mehr Komfort im MIV Netz, und damit wiederum zu induziertem Verkehr

führen dürfen. Nehmen Verkehrsmengen auf städtischen Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Angebotsverbesserungen im Umweltverbund ab, sind die betroffenen Straßenräume bzw. -querschnitte den Veränderungen anzupassen, ggf. zurückzubauen. Leistungsfähigkeiten im MIV sind dementsprechend beizubehalten, nicht aber zu verbessern.

Festzuhalten bleibt, dass für eine Verlagerung von 14 Prozentpunkten MIV-Anteil auch restriktive, d.h. autoverkehrsberuhigende Maßnahmen zwingend notwendig sind. Die Maßnahmen im MIV sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

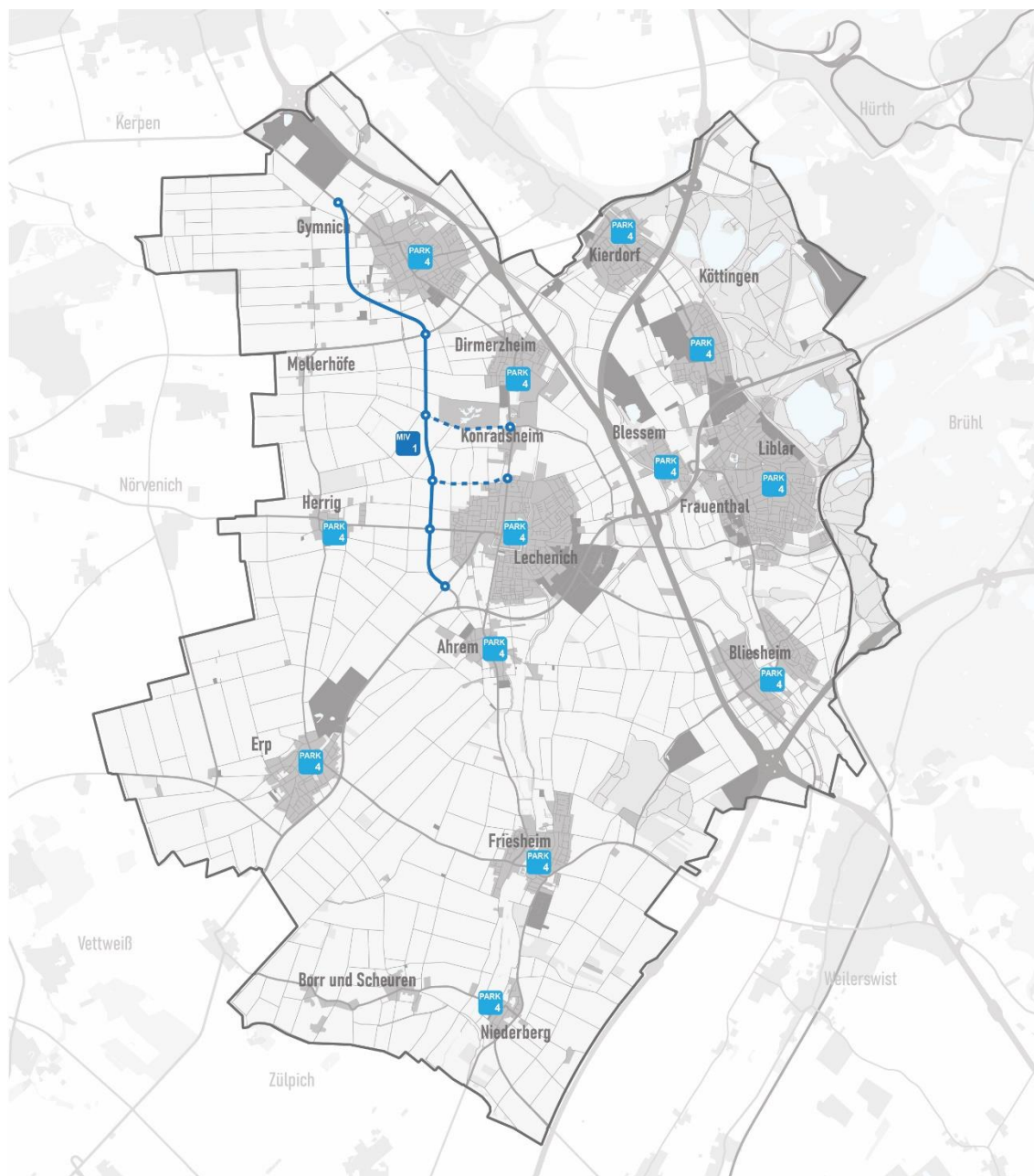


Abb. 4.5-1 Maßnahmenkarte MIV und ruhender Verkehr

**MIV
1**

Ausbau von Ortsumgehungsstraßen

Beschreibung

Viele Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen von Erfstadt sind stark vom Kfz-Verkehr sowie vom Schwerlastverkehr belastet. Dies fällt insbesondere auch bei temporären Autobahnsperrungen 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 und die Zielsetzungen zu mehr Umweltverbund beeinträchtigt.

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.

Vorrangig sollte vor allem die Westtangente zur Umfahrung der Stadtteile Lechenich, Konradsheim, Dirmerzheim, Gymnich geprüft werden. Weitere Ortsumgehungsstraßen, wie in Kap. 4.5 genannt, können bei zukünftigem Bedarf ebenfalls geprüft werden.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



MIV
2

Optimierung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet

Beschreibung

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 Fußgänger:innen und Radfahrer:innen 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 Erfstadt 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 Erfstadt eine besondere Gefahrenstelle dar, an denen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sinnvoll sind. Hier ist die Stadt jedoch häufig nicht Baulastträger und ist auf die Mitwirkung übergeordneter Behörden angewiesen.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1 PARK 1

MIV 3

MIV
3

Verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten

Beschreibung

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
- Carl-Schurz-Str.
- Bahnhofstraße
- Schlunkweg
- Grachtstraße
- Heddinghovener Str.
- Bergstraße

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, Rhein-Erft-Kreis, Straßenbauasträger

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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1 PARK 1

MIV 2

4.6 Maßnahmen Lkw-/ Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr und insb. der Schwerlastverkehr spielen in Erfstadt eine wichtige Rolle. Die Stadt ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort und zugleich bei Umleitungsverkehren bei Autobahnsperren auch vom Lkw-Durchgangsverkehr stark betroffen.

Maßnahmen im Lkw- und Wirtschaftsverkehr zielen vor allem auf die Zulieferer und Abnehmer der Betriebe und Unternehmen in den Gewerbegebieten ab. Auch die Belieferung des Einzelhandels sowie Paket-/ Lieferdienste können Teil des Handlungsfeldes sein. Der Online-Handel ist nicht erst seit der Corona-Pandemie im Aufwind sondern wird auch künftig eine bedeutsame Rolle spielen und stellt einen weiteren relevanten Faktor im Wirtschaftsverkehr dar, auch wenn er in Erfstadt noch nicht als übermäßig problematisch eingeschätzt wird.

Als wichtigster Punkt sollten für den Schwerlastverkehr die bestehenden Vorrangrouten überprüft und bei Veränderungen in der Gewerbestruktur angepasst werden. Das System SEVAS, welches die Vorrangrouten auf Lkw-Navigationssysteme einspeist, ist für diesen Zweck stets aktuell zu halten. So können Lkw-Verkehre in bebauten Gebieten und v.a. in Wohnstraßen vermieden werden. Neue Gewerbeansiedlungen sind mit Rücksicht auf etwaige Verkehrsbelastungen zu planen.

Darüber hinaus ist es perspektivisch sinnvoll, ein Logistikkonzept im Rahmen dieses Handlungsfeldes einzuführen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Einzelhändler und lokale Geschäfte optimal angedient und beliefert werden, auch wenn sich die Rahmenbedingungen für den MIV im Stadtgebiet verändern (z.B. Änderungen bei der Verkehrsführung, Anpassungen bei Park- und Ladeflächen) Auch die Zunahme des Online-Handels, Lieferservices von Supermärkten usw. können zusätzlichen Bedarf nach einer Ordnung dieser Verkehre generieren.

Die Maßnahmen im Lkw- und Wirtschaftsverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

LIEF
1

Aufstellung eines kommunalen Lieferverkehrskonzeptes

Beschreibung

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 Rahmen 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 ist umzusetzen:

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, oder an Quartiersstationen)

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfurt, 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

LIEF
2
FUSS
3
MULT
1

LIEF
2

Aktualisierungen für das Lkw-Vorrangnetz

Beschreibung

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

Ziel

- Lenkung des Schwerlastverkehrs
- Vermeidung von Lkw-Verkehren in Wohngebieten

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, ggf. Großunternehmen

Umsetzungsschritte

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

Wirkung

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

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



4.7 Maßnahmen Ruhender Verkehr

Auf städtischen Flächen besteht in der Regel eine große Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzungsarten. Dabei wurde in den vergangenen Jahren dem ruhenden Verkehr, also insbesondere parkenden Pkws viel öffentlicher Platz eingeräumt. Heutzutage wird der Umfang der Nutzung von Flächen durch parkende Fahrzeuge zunehmend in Frage gestellt und es gibt Bestrebungen diesen Raum einer höherwertigen Nutzung zuzuführen.

Als Teil dieser Bestrebungen wurden auch in Erfstadt in jüngerer Vergangenheit Maßnahmen geplant, welche die begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Räume einer optimierten Nutzung bzw. Nutzbarkeit zuführen. Als Beispiel ist hier die Umgestaltung des Lechenicher Marktplatzes zu nennen, welche durch Anpassungen des Stellplatzangebots dem Fuß- und Radverkehr bzw. der Aufenthaltsqualität eine höhere Bedeutung einräumen möchte.

Durch einen hohen MIV-Anteil und vor allem durch den ruhenden Verkehr in Straßenräumen entstehen zahlreiche negative Folgen. Zum einen kann das Straßenbild massiv beeinträchtigt werden. Des Weiteren reduziert sich die Wohn- und Aufenthaltsqualität vor allem in den zentralen Bereichen. Die Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit wird durch parkende Pkws ebenfalls beeinträchtigt. Stellplätze stehen daher oftmals in Nutzungskonkurrenz zu Freiflächen, Aufenthalts- und Spielflächen und z.B. auch der Außengastronomie.

Zur Verbesserung von Aufenthaltsqualitäten und dem Erreichen wichtiger zentraler Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen, insb. auch im Interesse von mobilitätseingeschränkten Personen, ist ein ausgewogenes und städtebaulich vertretbares Angebot an städtischen Flächen für den ruhenden Verkehr unter Berücksichtigung der Nachfrage zu bestimmen.

Dabei ist eine Abwägung der Anteile des ruhenden Verkehrs in Parkhäusern und Tiefgaragen, auf Parkplätzen und im öffentlichen Straßenraum vorzunehmen. Sinnvoll ist es, wo möglich, den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum auf Parkplätze, in Tiefgaragen und Sammelgaragen zu verlagern.

Wenn Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes es erfordern, dass Stellplätze entfallen, sollte dies grundsätzlich erfolgen, damit auch die Modal-Split-Ziele der einzelnen Verkehrsträger erreicht werden können. Bei einer Anzahl von unter fünf entfallenden Stellplätzen ist es aufgrund der zukünftigen zu erwartenden Modal-Split-Verschiebungen hin zum Umweltverbund in der Regel nicht notwendig, diese durch neue Stellplätze zu ersetzen. Wichtig dabei ist zu betonen, dass der Entfall von Stellplätzen zwingend auch mit Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds einhergehen sollte.

Des Weiteren sind für das Stellplatzangebot bestimmte Aspekte nochmals gesondert zu betrachten:

Bewohnerparken

In Erfstadt gibt es an diversen Standorten Bewohnerparken. Dies betrifft vor allem die Bereiche um den Bahnhof Liblar, Lechenich Nord und der südlichen Altstadt. Hier sind für eine derartige Regelung auch die rechtlichen Voraussetzungen²⁰ gegeben. Dazu gehören u.a.

- Ein Mangel an privaten Stellplätzen
- Erheblicher allgemeiner Parkdruck
- Keine Möglichkeit für Bewohner in fußläufig zumutbarer Entfernung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

Die Gebühren für einen Bewohnerparkausweis liegen in Erfstadt derzeit bei 20,00 € pro Jahr. Dies liegt noch deutlich unter der zuletzt gültigen Obergrenze von 30,70 € pro Jahr für NRW. Im Februar 2022 wurde durch Änderungen bei der „Verordnung über Zuständigkeiten

²⁰ Die vollständigen rechtlichen Voraussetzungen sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Absatz 1 bis 1e geregelt und nachzulesen.

im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ diese Obergrenze aufgehoben. Die Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise wurde damit an die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden übertragen. Dies ermächtigt auch die Stadt Erfstadt, die Gebühren entsprechend der Zielsetzungen des Mobilitätsplans anzupassen, bzw. auch neue Bewohnerparkzonen einzuführen, sofern die o.g. Gründe erfüllt sind. Aktuell sind nur wenige Bewohnerparkgebiete in Erfstadt vorhanden.

E-Mobilität und Ladesäulen

Zu einer CO₂-neutralen Mobilität können Elektroautos, die mit Ökostrom betrieben werden, beitragen. Die Stadt Erfstadt hat bereits im Stadtgebiet ein Angebot an Ladesäulen geschaffen. Perspektivisch ist das Angebot jedoch noch weiter auszubauen. Es sind Regularien zu erstellen, an welchen Orten Ladestationen stadtvertraglich realisiert werden können. Damit den wachsenden Zulassungszahlen an E-Fahrzeugen Rechnung getragen wird, ist die Ladeinfrastruktur inkl. Stellplätzen für E-Fahrzeuge sukzessive auszubauen. Die Schaffung von Ladeinfrastruktur durch private Betreiber (Supermärkte, usw.) auf halböffentlichen Flächen können das Angebot ergänzen. Hinzu kommt, dass gerade an überörtlichen Straßen auch Schnellladestationen (über 50kW) sinnvoll sein können.

Folgende Aspekte sind bei der Ladeinfrastruktur allgemein zu beachten:

- Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur soll zur Schonung des Gemeingebrauchs sowie der Parkkonkurrenz dem tatsächlichen Bedarf unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen entsprechen.
- Kostenfreies Parken kann während aktiver Ladevorgänge vorgesehen werden.
- Die Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten sollte vorangetrieben werden. Hier kann die Stadt eine beratende Funktion übernehmen.
- Bei der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur sollte immer die Möglichkeit einer Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes und Pedelecs geprüft werden.



Abb. 4.6-1 E-Ladesäule während des Ladevorgangs²¹



Abb. 4.6-2 Symbol E-Lade-Stellplatz²²

Die Maßnahmen im ruhenden Verkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

²¹ Foto: büro stadtVerkehr

²² Foto: büro stadtVerkehr

**PARK
1**

Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzepts

Beschreibung

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.

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 Umweltverbunds begünstigt

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfurt

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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**PARK
2**

**PARK
3**

PARK
2

Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen

Beschreibung

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.

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 Stellplätzen einen höheren Umschlag zu erreichen

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt

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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



**PARK
3**

Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

Beschreibung

Auf Grundlage der Empfehlungen des Zukunftsnetz 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.

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

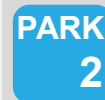
- Langfristig positive Auswirkungen zur Reduzierung des MIV
- Platzgewinnung für andere Nutzungen
- Förderung von Alternativen zum MIV

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



PARK
4

Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

Beschreibung

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 Erfstadt. 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. Dementsprechend sollte das öffentliche Angebot an E-Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Durch die Aufstellung eines kommunalen Ladeinfrastrukturkonzepts kann die Stadt außerdem Bedingungen dafür schaffen, Standorte durch Dritte, z.B. private Anbieter/Investoren, bauen und betreiben zu lassen. Der Bedarf an Schnellladesäulen wird im Rahmen des Parkraumkonzeptes überprüft und berücksichtigt.

Um Elektromobilität weiterhin zu fördern, kann überlegt werden ob man E-Autos im ruhenden Verkehr bestimmte Privilegien einräumt, z.B. in Zusammenhang mit Bewirtschaftungsmodellen.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt

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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULT 1 MULT 2

PARK 2

4.8 Maßnahmen Fußverkehr

Ähnlich zur Förderung des Radverkehrs ist auch ein jährlich feststehender Betrag für die Optimierung und den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur ratsam. Dieser kann unterhalb des Betrages zur Förderung des Radverkehrs liegen. Zu Beginn wird 1,00 Euro je Einwohner empfohlen, der jährlich je nach Bedarf sukzessive erhöht werden kann.

Generelle Qualitätsansprüche an Gehwege sind zum einen die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege idealerweise über längere Distanzen einsehbar und möglichst frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein, um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine gute Orientierung zu bieten. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Der Kfz-Verkehr sollte zudem nicht auf Gehwegen parken. Hierzu hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) in Bremen kürzlich eine Entscheidung gefällt, welche die Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich dazu verpflichtet, gegen auf Gehwegen abgestellte Fahrzeuge vorzugehen.²³

Für mobilitätseingeschränkte Personen sind Querungsstellen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite beim Zufußgehen erhöht wird.

Nach Möglichkeit sollte in Erftstadt ein durchgängiges, barrierefreies bzw. barrierearmes Fußwegenetz errichtet werden. Allerdings sind insbesondere bei bestehender Bebauung und geringen vorhandenen Straßenquerschnitten die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Dimensionen und Maße dienen daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Ableitung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA)²⁴ fußen.

Die Barrierefreiheit sollte prinzipiell den gängigen technischen Richtlinien und Normen, wie der DIN 18040 („Barrierefreies Bauen“), der DIN 32984:2023-04 („Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“) oder auch DIN EN 17210:2021-08 („Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt“), folgen. Im Besonderen sind bei der Gestaltung barrierefreier Gehwege die folgenden Aspekte zu beachten:

Flächen- und Raumbedarf für mobilitätseingeschränkte Menschen

Fußgängerbereiche müssen so gestaltet sein, dass sie von allen Verkehrsteilnehmern, insbesondere von Personen mit erhöhtem Platzbedarf wie Rollstuhlfahrer:innen, Menschen mit Gehhilfen, Langstocknutzer:innen und auch Eltern mit Kinderwagen, barrierefrei genutzt werden können. Dabei müssen Aspekte wie die Höhe und Tiefe von Bedienelementen, sowie die Möglichkeit zur Unterfahrung von Bedienelementen berücksichtigt werden. Des Weiteren muss eine lichte Höhe von 2,25 m gewährleistet sein.

Für Menschen im Rollstuhl gelten folgende Mindestanforderungen:

- Begegnungsraumbreite: $\geq 1,80$ m
- Raum für Richtungswechsel: $\geq 1,50 \times 1,50$ m
- Durchgangsbreite: $\geq 0,90$ m
- Es müssen 50 (30) cm Abstand zur Fahrbahn und 20 cm zur Hauswand eingehalten werden.
- Zwischen niveaugleichen, separaten Fuß- und Radwegen muss ein Trennstreifen von mindestens 30 cm Breite vorhanden sein, der Teil des Gehwegs ist, jedoch nicht zur nutzbaren Gehwegbreite gezählt wird.

²³ Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen; 1LC 64/22

²⁴ RASt = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen; FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Neigungen und Gefälle

Fußgängerwege müssen eine ebene, stufenlose, griffige, nahezu fugenlose, rutschhemmende, taktil erkennbare Oberfläche haben, die farbliche Kontraste aufweist und frei von Erschütterungen und Blendeffekten ist.

Die Längsneigung darf maximal 3 % betragen, wobei eine Ausnahme bis zu 6 % möglich ist, sofern alle 10 Meter Zwischenpodeste mit einer Längsneigung von höchstens 3 % vorhanden sind. Bei steileren Längsneigungen kann alternativ auf den Bus ausgewichen werden. Die Querneigung darf höchstens 2 % betragen, wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt, andernfalls sind bis zu 2,5 % zulässig.

Oberflächengestaltung

Bodenbeläge, die leicht zu begehen und zu befahren sind, wenig Erschütterungen verursachen und auch bei schlechtem Wetter sicher sind, sind generell zu empfehlen.

Nicht geeignete Bodenbeläge sind solche, die z.B. locker aufgeschüttet sind oder eine runde, krumme oder geschliffene Oberfläche haben. Ebenso nicht empfehlenswert sind Beläge mit Fugenspalten, die größer als 2 cm sind, oder solche, die über einer Länge von 4 m Beulen und Dellen von mehr als 2 cm aufweisen (gemäß den Maßtoleranzen nach DIN 18318). Beispiele für ungeeignete Bodenbeläge sind lockere Sand- und Schotterwege, Großpflaster, unbehandelte Natursteinoberflächen, fein geschliffene Natur- und Betonsteinplatten sowie Rasengittersteine und Rasenplatten.

Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs müssen barrierefrei gestaltet werden. Das bedeutet, dass die Höhe der Haltestellenplattform an die Höhe des Fahrzeugbodens angepasst werden muss. Die Zufahrtsflächen zur Haltestellenplattform müssen frei bleiben und die Wartefläche muss für die Fahrgäste sicher zugänglich sein.

Orientierungs- und Leitelemente

In der Bauleitplanung, sowohl im Flächennutzungsplan als auch im Bebauungsplan, ist es erforderlich, den öffentlich zugänglichen Verkehrsraum und Freiraum so zu gestalten, dass ein durchgehendes und gut vernetztes Leitsystem für alle Menschen vorhanden ist. Dabei sollen bereits bestehende Orientierungsmarken berücksichtigt und integriert werden.

Für sehbehinderte Menschen ist es wichtig, dass visuelle Kontraste ($K \geq 0,4$) gemäß DIN 32975 („Gestaltung visueller Informationen“) sichergestellt sind. Für blinde Menschen sind Bodenindikatoren nach DIN 32984 („Bodenindikatoren“) sowie Unterschiede im Oberflächenbelag notwendig.

Bodenindikatoren und akustische Signale erleichtern das Finden von Fußgängerüberwegen. Bei Lichtsignalanlagen muss die Grünphase auch für gemütlich gehende Menschen (mit einer Gehgeschwindigkeit von 1,2 m/s) ein sicheres Überqueren ermöglichen. Besonders innerhalb bebauter Gebiete sollten Lichtsignalanlagen mit akustischen und taktilen Orientierungshilfen ausgestattet sein.

Verkehrsberuhigte Bereiche

Verkehrsberuhigte Bereiche, wie Fußgängerzonen oder Spielstraßen, sollten so gestaltet werden, dass sie gleichermaßen für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Kraftfahrzeuge sowie für blinde und sehbehinderte Menschen, Rollstuhl- und Rollatornutzer zugänglich und nutzbar sind.

In Fußgängerzonen muss eine Kopffreiheit von 2,25 m für blinde und sehbehinderte Menschen stets gewährleistet sein. Einbauten oder andere Hindernisse dürfen den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigen und es muss eine taktile und visuelle Führung durch Leitelemente vorhanden sein. Zudem müssen die Fußgängerzonen stufenlos gestaltet sein, damit Rollstuhl- und Rollatornutzer sich dort problemlos bewegen können. Der Boden sollte

für die Rollen von Rollstühlen und Rollatoren befahrbar sein und keine Rutschgefahr aufweisen.

Die Mindestbreite von Fußgängerzonen sollte 1,80 m betragen, um das problemlose Vorbeifahren von zwei Rollstuhlnutzern zu ermöglichen. Außerdem müssen die Anforderungen an Längs- und Querneigungen erfüllt werden.

Diese Richtlinien können auch in städtebaulich sensiblen oder denkmalgeschützten Gebieten angewendet werden.

Querungsstellen

Querungsstellen müssen für Rollstuhl- und Rollatornutzer sowie für blinde und sehbehinderte Menschen klar erkennbar und sicher benutzbar sein, ohne zusätzliche Schwierigkeiten. Sie sollten grundsätzlich an allen Einmündungen vorhanden sein, es sei denn, eine Überquerung ist für Fußgänger:innen nicht vorgesehen.

Es ist zu beachten, dass Bordsteine ein entscheidendes Merkmal von Querungsstellen sind. Während sie für blinde und sehbehinderte Menschen eine wichtige Orientierungshilfe darstellen, können sie für Rollstuhl- und Rollatornutzer:innen hinderlich sein. Lösungen für Bordsteine an Überquerungsstellen müssen für alle Nutzer gut funktionieren.

Folgende Aspekte sind dabei je nach Situation zu bedenken:

- **Nullabsenkung:**
Es sollte eine Nullabsenkung auf Fahrbahnniveau für Rollstuhl- und Rollatornutzer vorhanden sein. Diese Fläche sollte eine Breite von 1,80 m haben, um Begegnungen zu erleichtern. Sie muss mit einem Sperrfeld gemäß DIN 32984, einschließlich der angrenzenden Verziehungen bis zu einer Bordhöhe von 3 cm, abgesichert sein.
- **Ausrundung von Bordkanten:**
Ein Bord von 3 cm Höhe, das über die gesamte Breite der Querungsstelle abgesenkt ist, sollte eine Ausrundung der Bordkante mit einem Radius von 20 mm haben. Dies berücksichtigt die Bedürfnisse von Rollstuhl- und Rollatornutzern sowie von blinden Menschen. Es ist zu beachten, dass eine Bordhöhe von 3 cm sowohl für Rollstuhl- und Rollatornutzer als auch für blinde Menschen zusätzlichen Aufwand und erhöhte Fähigkeiten erfordert. Die Ausrundung der Bordkante mit einem Radius von 20 mm bei einer Absenkung von 3 cm stellt die beste Lösung dar, um die Anforderungen an eine leichte Überrollbarkeit und sichere taktil wahrnehmbare Eigenschaften in Einklang zu bringen.
- **Mittelinseln:**
Bei breiten Querungsstellen kann es empfehlenswert sein, Mittelinseln einzurichten um die Querung der Fahrbahn(en) sicher und komfortabel für alle Nutzer:innen zu gestalten. Mittelinseln sollten eine Aufstelltiefe von mindestens 2,50 m aufweisen. Im Regelfall sind 3 m zu empfehlen. Borde und Bordkanten sind wie o.g. auszuführen.
- **Lichtsignalanlagen (LSA):**
Die Masten von Lichtsignalanlagen müssen in visuellem Kontrast gestaltet sein und durch Bodenindikatoren (s. DIN 32984) taktil auffindbar sein. Falls erforderlich, kann die akustische Auffindbarkeit durch ein Orientierungssignal gemäß DIN 32981 gewährleistet werden. Der Mast mit dem Taster sollte sich idealerweise nicht mehr als 25 cm vom Auffindestreifen entfernt befinden. In Fällen von Querungsstellen mit unterschiedlichen Bordhöhen sollte der Mast zwischen den beiden Querungsbereichen platziert werden, um den Taster gut erreichbar zu machen. Sollte ausnahmsweise der Abstand zwischen dem Mast mit dem Taster und dem Auffindestreifen >25 cm betragen, muss ein Orientierungssignal gemäß DIN 32981 verwendet werden. Die Kombination von Bodenindikatoren und akustischem

Orientierungssignal erleichtert dabei grundsätzlich das eindeutige Auffinden des Signalmastes.

- **Kreisverkehrsplätze:**

In bebauten Gebieten mit Kreisverkehrsanlagen sollten alle Querungsstellen als sichere und barrierefreie Querungsstellen gestaltet werden. Falls machbar, ist es außerdem empfehlenswert, zusätzlich Mittelinseln einzurichten

Rampen & Treppenanlagen

Rampen müssen stets leicht zugänglich und sicher zu nutzen sein. Dies wird durch die folgenden Anforderungen an Rampenläufe, Podeste, Radabweiser und Handläufe gewährleistet:

- Das Längsgefälle darf maximal 6 % betragen.
- Das Quergefälle sollte 0 betragen.
- Die lichte Breite muss mindestens 1,20 m betragen.
- Die maximale Länge des Rampenlaufs beträgt 6,00 m.
- Die Länge des Zwischenpodests sollte mindestens 1,50 m betragen.
- Die Höhe des Radabweisers muss mindestens 0,10 m betragen.
- Die Höhe der beidseitigen Handläufe sollte zwischen 0,85 und 0,95 m liegen.
- Der Durchmesser der Handläufe sollte zwischen 0,035 und 0,04 m betragen.

Am Anfang und Ende der Rampe müssen horizontale Bewegungsflächen von 1,50 m x 1,50 m vorhanden sein. Bei einer Rampenlänge von mehr als 6,00 m muss ein Zwischenpodest von mindestens 1,50 m Länge eingefügt werden. Es darf keine abwärts führende Treppe in der Verlängerung der Rampe angeordnet werden.

Treppen sollten so gestaltet sein, dass sie von Menschen mit begrenzten motorischen Fähigkeiten sowie von blinden und sehbehinderten Personen barrierefrei genutzt werden können. Hierzu sind bestimmte Merkmale in Bezug auf die Stufenform, die Gestaltung der Stufenkanten, die Anbringung von beidseitigen Handläufen und Orientierungshilfen erforderlich:

- Kontrastreiche ($k > 0,4$) Stufenvorderkantenmarkierungen
- Aufmerksamkeitsfelder am Antritt und Austritt der Treppenanlage von mind. 0,60 m
- Rutschhemmung (gemessen nach dem SRT-Verfahren) mit einem SRT-Wert von > 55 oder

Infrastrukturelemente

Ruheplätze und Verweilzonen entlang von Spazierwegen und alltäglichen Wegen, wie Einkaufsstraßen, sind für die meisten Menschen eine willkommene Möglichkeit zum Ausruhen und Pausieren. Sie sind besonders wichtig für ältere Menschen oder solche mit eingeschränkter Mobilität, da sie die Reichweite von Fußgänger:innen erheblich erweitern können. Daher sind sie unverzichtbar für Fußverkehrsanlagen.

Diese Ruhe- und Verweilzonen können in Form von Nischen an Gehwegen oder Podesten an großen Freitreppen, Rampen oder breiten Fahrbahnteilern gestaltet werden. Sie sollten ausreichend Sitzgelegenheiten und Platz für Rollstühle oder Kinderwagen bieten. Die Anzahl und Platzierung der Sitzgelegenheiten ist hierbei von entscheidender Bedeutung. In Stadtzentren sollten Ruheplätze alle 300 m entlang der Hauptfußwege zur Verfügung stehen.

Die Ausstattungselemente für Ruheplätze und andere Infrastrukturelemente müssen gemäß DIN 18040-3 so gestaltet sein, dass blinde und sehbehinderte Menschen sie rechtzeitig und sicher wahrnehmen können. Das bedeutet konkret:

- Blinde Menschen sollten Straßenmöbel wie Bänke, Fahrradständer und Briefkästen durch taktil erfassbare Elemente wahrnehmen können. Das bedeutet, dass diese Elemente mit den Fingern, Händen, Füßen oder einem Langstock ertastbar sein sollten.
- Ein Wechsel des Oberflächenbelags vor Bänken und anderen Elementen wird von Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen durch Füße oder einen Stock sehr gut wahrgenommen. Zusätzliche Orientierung bieten bauliche Elemente wie Bordkanten, kontrastreiche Bodenstrukturen und Bodenindikatoren wie Rillenplatten und Noppenstrukturen gemäß DIN 32984 ("Bodenindikatoren").
- Für die Wahrnehmung mit den Fingern und Händen sollten Beschriftungen, Sonderzeichen und Piktogramme in erhabener Profilschrift oder Brailleschrift verwendet werden. Diese sollten sich durch Form, Material, Härte und Oberflächenrauigkeit von der Umgebung abheben. Handläufe von Geländern können zum Beispiel Hinweisplaketten mit erhabener Beschriftung tragen. Weitere Details zur Gestaltung sind in der "Richtlinie für taktile Schriften" des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbands festgelegt.
- Sehbehinderte Menschen profitieren von einer Gestaltung mit Licht und Farben sowie einer Auswahl von Materialien mit passendem Reflexionsgrad. Die DIN 18040-3 fordert kontrastreiche Hinweiselemente und verweist hierbei auf die DIN 32975 („Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“). Diese Regelungen betreffen Leuchtdichtekontrast, Farbkontrast und Lesbarkeit in Abhängigkeit von der Entfernung.
- Glaswände und großflächig verglaste Türen im öffentlichen Raum müssen durch kontrastreiche Sicherheitsmarkierungen in Sichthöhen sowohl für Fußgänger:innen (1,20 m bis 1,60 m) als auch für Rollstuhlfahrer:innen (40-70 cm) auffällig gemacht werden. Beide Markierungstreifen müssen mindestens 8 cm breit sein und über die gesamte Glasbreite reichen.

Nahmobilitätsachsen & Hauptfußwege

In zentralen Bereichen sowie im Umfeld besonderer Einrichtungen und Bildungsstandorte sollten nach Möglichkeit durchgängige Nahmobilitätsachsen bzw. durchgängige, barrierefreie und sichere Fußwege geschaffen werden, sofern dies noch nicht der Fall ist. Durch fest definierte Nahmobilitätsachsen soll ein hoher Standard und Komfort für den Fußverkehr geschaffen werden:

- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Möglichst durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität und gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Optimale Orientierung
- Empfohlene Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung

An Kreuzungs- und Querungsbereichen sind komfortabel dimensionierte und sichere Querungshilfen für Fußgänger:innen vorzusehen. Hier besteht an einigen Stellen im Stadtgebiet nach Angaben der Interaktiven Mängel- und Ideenkarte Handlungsbedarf.

Die Maßnahmen im Fußverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

FUSS
1

Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen

Beschreibung

Die barrierefreie und sichere Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht fußgänger-freundliche Mobilität für alle und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege und Straßenräume. Fußgänger:innen 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. Schaufenstervorzo- nen). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Rad- wege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.

In Erfstadt wurden mit den Masterplänen für Lechenich und Liblar bereits verschiedene Maßnahmen zur Stär- kung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität auf den Weg gebracht (z.B. Umgestaltung Marktplatz Leche- nich). Die Maßnahmen der Masterpläne sind daher wei- terhin 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.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, Straßenbaulastträger, Behindertenver- bände

Umsetzungsschritte

- Bei anstehenden Instandhaltungsarbeiten sind barri- erefreie Umgestaltung/Elemente zu berücksichti- gen.
- Weitestgehend Freihaltung bestehender Gehwege vom Kfz-Verkehr
- Grundsätzlich ist bei Neubau/Umbau von Verkehrs- anlagen 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

SCHÜ 1 FUSS 2

FUSS
2

Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

Beschreibung

Querungsanlagen erleichtern Fußgänger:innen 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 RAS 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.

Bereits bewilligte Förderung für 9 Standorte „Projekt "FG“-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.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfurt, Straßenbauastträger

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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

FUSS 1 **SCHÜ 1**

FUSS
3

Wegweisungssystem für den Fußverkehr

Beschreibung

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 rutenorientiertes) 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.

Ziel

- Sichere Nahbereichsmobilität für alle Personengruppen
- Barrierefreie Orientierung im Fußwegenetz

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfurt, 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



4.9 Maßnahmen Schülerverkehr

Der Schülerverkehr ist von besonderer Relevanz, da ein hoher Anteil der Nutzung des Umweltverbundes in jungen Jahren dazu führen kann, dass auch in späteren Jahren ein hoher Anteil der Personen den Umweltverbund weaternutzt, auch wenn eine vermehrte Nutzung des MIV prinzipiell möglich wäre.

Die Verkehrserziehung in der Schule beinhaltet dabei zum einen das Ziel Mobilitätsalternativen aufzuzeigen und zum anderen der Schülerschaft das Thema Verkehrssicherheit nahe-zubringen. Dabei betrifft Mobilitätserziehung in den Schulen sowohl die Ausbildung der Schüler, als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrkräfte als Multiplikatoren.

Gerade beim Schülerverkehr gibt es von Schülern und Eltern verschiedene Anforderungen, die sich aufgrund der erstmal nicht veränderbaren Gegebenheiten, wie Wohnort und Entfernung zur Schule, Verkehrsmittelverfügbarkeiten, Reisezeiten, als auch Wetterfähigkeit und subjektive Sicherheitsaspekte ergeben. Gleichzeitig spielt auch das Alter der Schulkinder bei der Verkehrsmittelwahl oftmals eine entscheidende Rolle. Daher sind hier für verschiedene Altersgruppen (Grundschulen, weiterführende Schulen und Oberstufen) unterschiedliche Herangehensweisen und Konzepte erforderlich. Gerade bei Grundschulen sind Aktionen wie der Walking-Bus und die Ansprache der Eltern besonders wichtig, während bei weiterführenden Schulen und älteren Schülern die vorhandenen Angebote (z.B. Fahrradabstellplätze) oder gute Anbindungen an den ÖPNV eine deutlich höhere Relevanz haben.



Abb. 4.8-1 Werbung für den Walking Bus in Köln²⁵

Da gerade die Schülerinnen und Schüler mit dem Erwachsenwerden bei der Verkehrsmittelwahl zu „Wahlfreien“²⁶ werden, ist es wichtig, dass sie schon in jungen Jahren die Verkehrsalternativen aufgezeigt bekommen um auch in späteren Jahren vermehrt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu wählen.

Die Maßnahmen im Schülerverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

²⁵ Ernst-Moritz-Arndt Schule, EGS: <https://www.ema-schule-koeln.de/elternaktiv/walking-bus.html>

²⁶ „Wahlfreie“ haben die Möglichkeit sich bewusst für den ÖPNV, MIV, Fuß oder Radverkehr zu entscheiden

SCHÜ
1

Mobilitätsmanagement an Schulen

Beschreibung

An den Schulen in Erfstadt 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 Elterntaxihaltstellen (Hol- und Bringzonen) an Schulstandorten
- Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf mehrere Zonen
- Sichere Gestaltung von Querungsstellen und Gehwegen mit hohem Schülerverkehrsanteil
- Grundlegende Überprüfung von Gefahrenstellen
- Ermittlung bedeutender Fußwege und Verbindungen 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 vielfach einseitig vermittelten, kraftfahrzeugorientierten Mobilität.
- Ausbildung der Schüler, als auch entsprechende Weiterbildungen der Lehrer als Multiplikatoren

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, Schulen, Polizei, ggf. Verbände

Umsetzungsschritte

- Weiterentwicklung der bisherigen Aktivitäten
- Entwicklung eines Schulwegekonzeptes

Wirkung

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

Umsetzungszeitraum



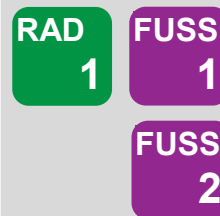
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



SCHÜ
2

Kontinuierliche Evaluierung des Schülerbusangebots

Beschreibung

Das Schülerbusangebot unterliegt jährlichen (aufs Schuljahr bezogenen) Veränderungen der Nachfrage. Die Stadt Erfstadt 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. Dabei sollten auch Stadtgrenzen überschreitende Verkehre bedacht werden.

Ziel

- Vorausschauende, nachfragegerechte Anpassung des Schülerbusangebots (innerstädtisch und im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr)

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt, Schulen, Verkehrsunternehmen, ggf. Zielkommune des Erfstädter Schülerverkehrs

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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

4.10 Maßnahmen 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 ein Mobilitätsbeauftragte:r bzw. Mobilitätsmanager:in zuständig, welche:r 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.

Dazu hat die Stadt Erfstadt bereits eine Mobilitätsmanagerin eingestellt, welche die koordinierenden Aufgaben übernimmt. Gerade an diesem Punkt kann auch die Verwaltung als Vorbild für eine nachhaltige Mobilität dienen, sofern die Aspekte des Mobilitätsmanagements dort auch implementiert und gelebt werden. Dies wiederum kann auch private Unternehmen und andere Akteure der Stadtgesellschaft dazu animieren, über Maßnahmen des z.B. betrieblichen Mobilitätsmanagements nachzudenken.

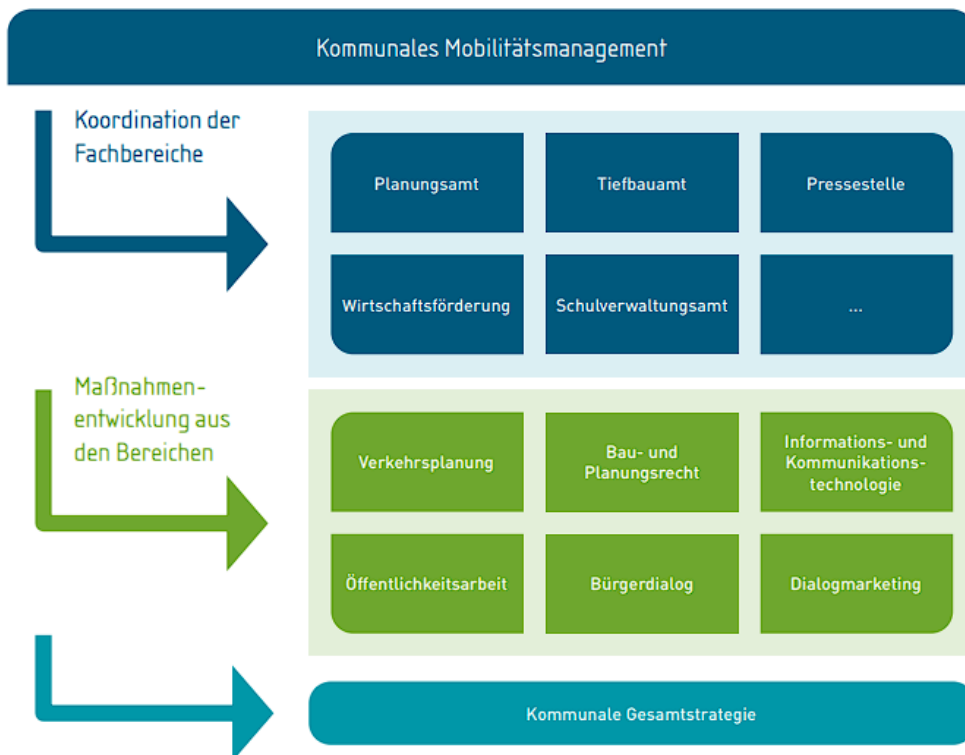


Abb 4.10-1 Aufgaben im kommunalen Mobilitätsmanagement²⁷

Die Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

²⁷ Zukunftsnetz Mobilität NRW: Handbuch kommunales Mobilitätsmanagement

**MOB
1**

Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

Beschreibung

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 Mobilitätsbeauftragte bzw. Mobilitätsmanagerin 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.

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
- Umsetzung von Maßnahmen durch eine Mobilitätsmanagerin

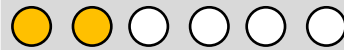
Wirkung

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

Umsetzungszeitraum



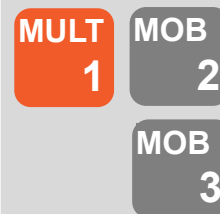
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



**MOB
2**

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beschreibung

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.

Ziel

- Nachhaltige, umweltverträgliche betriebliche Mobilität

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erftstadt, Unternehmen vor Ort, Zukunftsnetz Mobilität NRW

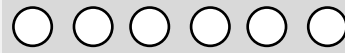
Umsetzungsschritte

- 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



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**MOB
1**

**MOB
3**

**MOB
3**

Öffentlichkeitswirksames Mobilitätsmarketing

Beschreibung

Zentraler Baustein der Arbeit der Mobilitätsmanagerin 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.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Erfstadt

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



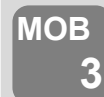
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



5 Umsetzungsstrategien & Evaluierung

- 5.1 Umsetzungsstrategien
- 5.2 Stufenkonzept
- 5.3 Kommunikationsstrategie
- 5.4 Evaluierungs- und Controllingkonzept

5 Umsetzungsstrategien & Evaluierung

5.1 Umsetzungsstrategien

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren in den Umsetzungsprozess einzubinden. Dies gilt vor allem bei Modifikationen im Straßenverkehr, bei dem der Rhein-Erft-Kreis sowie das Land NRW und ggf. auch der Bund mit einbezogen werden müssen. Gleiches trifft auch auf Maßnahmen im ÖPNV zu, bei dem die Stadt Erftstadt auf den Kreis und die weiteren kreisangehörigen Kommunen angewiesen ist. Größere, regionale Projekte, wie bspw. Eine Stadtbahnverlängerung nach Erftstadt, sind als interkommunale Projekte zu verstehen, in dem die Interessen zahlreicher Kommunen und Aufgabenträger berücksichtigt und gebündelt werden müssen. Daher ist es ratsam, den gemeinsamen Austausch und Dialog mit allen Stakeholdern beizubehalten und im regelmäßigen Turnus zur Umsetzung der Maßnahmen zu verstetigen.

Für die sukzessive Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkonzeptes ist es unabdingbar, finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. Ein jährlich feststehender Etat zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bietet darüber hinaus eine verlässliche Planungssicherheit, wodurch verschiedene Fördermöglichkeiten bei Bund und Land zum Ausbau der jeweiligen Infrastrukturen genutzt werden können. Mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Stadt Erftstadt lassen sich somit zukünftig große und vor allem kostspielige Infrastrukturprojekte anschieben („Hebelwirkung“). Es wird empfohlen zunächst etwa 1,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Fußverkehrs (ca. 50.000 Euro/a) und rund 2,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Radverkehrs (ca. 100.000 Euro/a) im Jahreshaushalt der Stadt bereitzustellen. Dieser Betrag kann bei Bedarf sukzessive gesteigert werden.

Zur Realisierung der gesellschaftlichen Querschnittsaufgabe Mobilitätskonzept müssen aber sowohl in der Verwaltung, also auch in den Unternehmen und in der Bürgerschaft alle an Mobilitätsmaßnahmen Beteiligten ressortübergreifend denken, um das Thema bei allen Fragestellungen der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen. Dabei sollte sich bei allen Entscheidungen von Institutionen und Bürger:innen die Frage gestellt werden, wie sich einzelne Entscheidungen auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes in Erftstadt auswirken. Dafür müssen vernetzte Strukturen untereinander und vor allem zum Mobilitätsmanagement etabliert werden. Zudem muss ein öffentliches Bewusstsein für eine nachhaltige und fortschrittliche Mobilität geschaffen werden. Dazu werden ggf. auch zusätzliche personelle Kapazitäten in der Verwaltung beim Mobilitätsmanagement benötigt.

Mit dem Einsatz einer Mobilitätsmanagerin in der Verwaltung, hat die Stadt Erftstadt auf die essentiellen Notwendigkeiten für den Umsetzungsprozess erste wesentliche Schritte unternommen. Der Mobilitätsmanagerin kommt künftig die Aufgabe zu, die einzelnen Maßnahmenbausteine sukzessive umzusetzen und gleichzeitig darauf zu achten, dass die verkehrliche Entwicklung im Einklang mit den formulierten Zielen steht. Die Mobilitätsmanagerin koordiniert und organisiert die Bearbeitung sowie die Umsetzung der zahlreichen Vorschläge und bildet die Schnittstelle zwischen der Politik und der Verwaltung. Der kontinuierliche Austausch mit den verschiedenen Akteursebenen und das rechtzeitige Einbinden relevanter Stakeholder in den Umsetzungsprozess ist essentiell für eine erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen, die auf den verschiedenen Ebenen auch die nötige Akzeptanz erfährt.



Abb. 5.1-1 Umsetzungs- und Akteursebenen für die Stadt Erfstadt

Diese Aufgabe wird nicht immer leicht, gilt es doch in vielen Punkten dieses Konzeptes, gewohnte Verhaltensmuster und Denkweisen für weitreichende Mobilitätsveränderungen zu öffnen. Interessens- und Nutzungskonflikte sind dabei genauso zu moderieren, wie unterschiedlichste Herangehensweisen und die Lösung von Problemen. Die Mobilitätsmanagerin wird ebenso nicht in der Lage sein, sämtliche Aufgaben allein und in Eigenregie abzuwickeln. Sie ist beim Umsetzungsprozess stets auf die Unterstützung von Verwaltung und Politik angewiesen. Als Querschnittsaufgabe ist es beim Mobilitätskonzept deshalb unerlässlich, dass Stadt- und Landschaftsplanung, Verkehrsplanung und Tiefbau, die Stadtwerke und weitere Ämter und Gesellschaften vertrauensvoll und zuverlässig zusammenarbeiten. Zudem fallen bei der Realisierung einzelner Maßnahmen und in der Planung von Verkehrsanlagen zusätzliche Arbeitsaufwände an, die nicht immer alleine durch die vorhandenen städtischen Angestellten erbracht werden können. Auch dafür wird die Mobilitätsmanagerin zuständig sein.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts erfordert eine ganzheitliche Herangehensweise und die Berücksichtigung verschiedener Faktoren. Wichtige Umsetzungsstrategien und Werkzeuge bei der Realisierung der Maßnahmen, die der Mobilitätsmanagerin zur Verfügung stehen, sind:

Partizipative Planung und Beteiligung der Bürger:innen:

- Einbindung der lokalen Bevölkerung und relevanter Stakeholder von Anfang an, um Bedürfnisse und Perspektiven zu verstehen.
- Bürger:innenbefragungen, Workshops und öffentliche Konsultationen, damit wertvolle Einblicke und Erkenntnisse aus Sicht der direkt Betroffenen ermittelt werden können

Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung:

- Information der Bürger:innen über neue Maßnahmen, Vorteile und Änderungen im Verkehrsverhalten (siehe auch Kap. 5.3)
- Erstellung von z.B. Broschüren, Artikeln und Flyern (auch digital) zu Maßnahmen und anstehenden Veränderungen

Regulatorische Anpassungen:

- Überprüfung und Anpassung bestehender Vorschriften und Gesetze, um neue Mobilitätsformen zu integrieren.
- Entwicklung stadt eigener Richtlinien, Standards oder technischer Regelwerke, um maßgeschneiderte Lösungen für die Stadt Erfurt zu finden.

Kooperationen und Partnerschaften:

- Zusammenarbeit mit wichtigen Akteuren, Unternehmen, NGOs, Bildungseinrichtungen und anderen Organisationen, um Ressourcen zu bündeln und unterschiedliche Expertisen in den Umsetzungsprozess einzubringen.

Finanzierung und Ressourcenmanagement:

- Sicherstellen der finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen, möglicherweise durch Fördermittel, öffentlich-private Partnerschaften oder Budgetumschichtungen.
- Die Akquise von Fördermitteln ist für alle Maßnahmen stets zu prüfen

Monitoring und Evaluierung:

- Regelmäßige Überprüfung der Umsetzung und Anpassung der Ziele und Strategien entsprechend der sich entwickelnden Bedürfnisse (siehe dazu vertiefend Kap. 5.4)

Krisen- und Notfallmanagement:

- Planung für Notfälle und Krisensituationen, die die Umsetzung oder den Erfolg von Maßnahmen beeinträchtigen könnten, sowohl kurz-, als auch mittel- und langfristig

Es ist wichtig zu betonen, dass die Umsetzungsstrategien eine enge Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung, der Bevölkerung und den relevanten Interessengruppen bedingen. Dies ist, bei allen Strategien und Herangehensweisen entscheidend für den Erfolg des Mobilitätskonzepts und das Erreichen der formulierten Ziele.

5.2 Stufenkonzept

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitlich sinnvolle Umsetzung bestimmter Maßnahmenvorschläge, die aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. Die im Kapitel 4 aufgeführten Maßnahmensteckbriefe zeigen bereits unter dem Punkt „Verknüpfungen mit anderen Maßnahmen“ Abhängigkeiten und Synergieeffekte zu anderen Maßnahmen des Konzeptes auf, die mitunter auch verkehrsmittelübergreifend bestehen.

Zur strukturierten und vor allem effektiven Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist nachfolgend ein Stufenplan aufgeführt. Die Maßnahmen sind verkehrsmittelspezifisch geordnet. Dabei sind Maßnahmen aufgelistet, deren Umsetzung eine Grundvoraussetzung für die Realisierung weiterer Maßnahmen darstellt oder nur im Zusammenspiel mit diesen ihre vollständige Wirkung entfalten kann. Das hier dargestellte Stufenkonzept ist daher als eine strategische Empfehlung einzuordnen, um eine wirkungsvolle und effektive Umsetzung des Mobilitätskonzeptes voranzutreiben.

Der begleitende Zeitstrahl gibt eine realistische Einordnung des zu erwartenden Zeitfensters bis zur endgültigen Umsetzung bzw. Inkrafttreten einer Maßnahme ab. Die Umsetzungsstufen gliedern sich grob in:

- kurzfristig (≤ 5 Jahre)
- mittelfristig (5-10 Jahre)
- langfristig (≥ 10 Jahre)

Einige Maßnahmen sind zudem gesondert zu betrachten und lassen sich nicht explizit einem Umsetzungszeitraum zuordnen. Diese sind kontinuierliche Aufgaben und Maßnahmen, die dauerhaft bzw. stetig (auch wiederholend) durchgeführt werden müssen.

Im Folgenden ist ein Stufenplan dargestellt, der die Einzelmaßnahmen aus Kap. 4 nach Prioritäten und Zeiträumen gliedert.

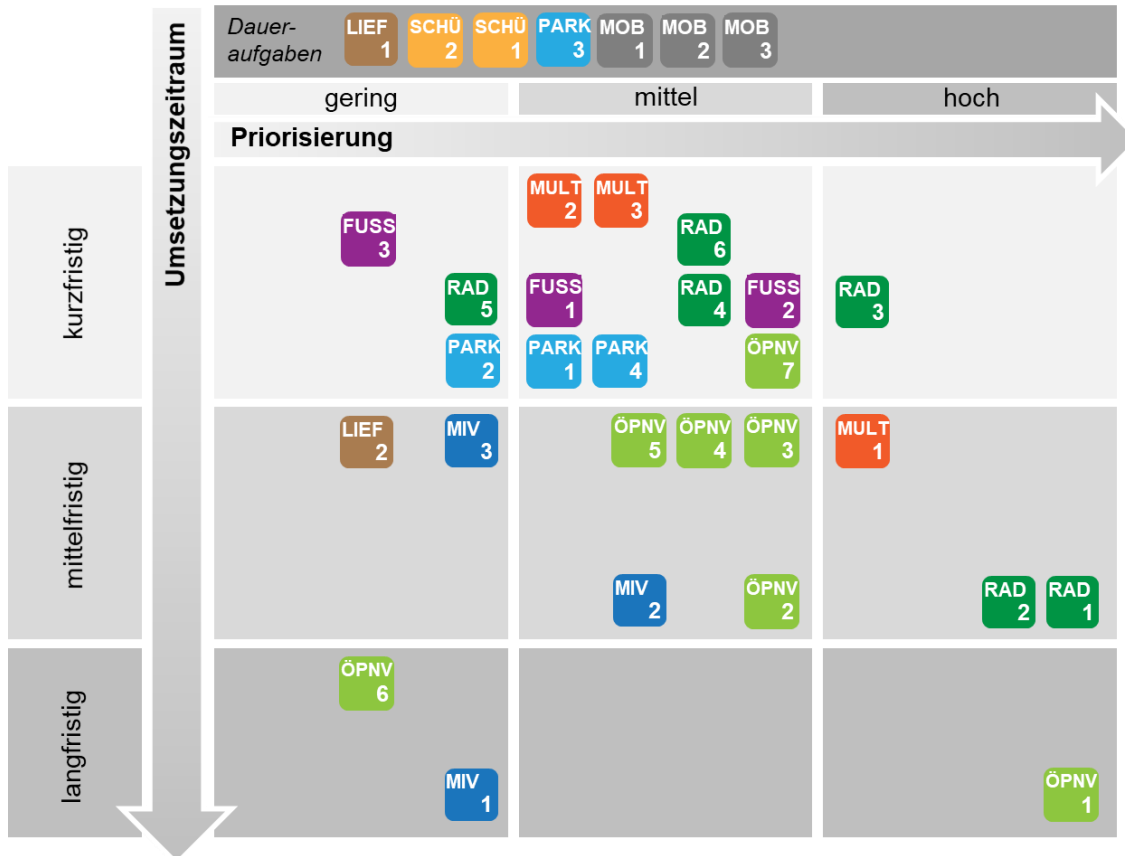


Abb. 5.2-1 Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen

Die Abbildung zeigt auf, welche Maßnahmen eine hohe Priorität besitzen (aufgrund von Umsetzbarkeiten und Kostenaufwänden). Zudem ist der Umsetzungszeitraum angegeben. Maßnahmen mit hoher Priorisierung und kurzfristigen Umsetzungszeiträumen sind demnach vordergründig umzusetzen. Hinzu kommen weitere Bausteine, die als Daueraufgaben zu sehen sind und dementsprechend keinem kurz- oder langfristigen Umsetzungszeitraum unterliegen.

Vor Umsetzung der Maßnahmen muss bedacht werden, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. So sind beispielsweise Maßnahmen und Entwicklungen im ÖPNV stets auch mit den multimodalen Angeboten, z.B. Mobilstationen abzustimmen. In speziellen Fällen kann es ebenfalls vorkommen, dass Maßnahmen unterschiedlicher Maßnahmensteckbriefe nur in Kombination ihre volle Wirkung erzielen können. So sind z.B. der Ausbau der Ortsumgehungsstraßen (MIV 1) zwingend in Kombination mit einem Ausbau des Umweltverbunds (ÖPNV 2 & 3, RAD 1, FUSS 1) zu verknüpfen.

5.3 Kommunikationsstrategie

Ein Kommunikationskonzept stellt das zentrale Instrument der strategischen Mobilitätsplanung dar und ist im Rahmen des kontinuierlichen Kommunikationsprozesses mit neuen Bedingungen dynamisch anzupassen. Kommunikationsarbeit gilt als wichtiger Bestandteil,

um die Menschen über Veränderungen in der Mobilitätsinfrastruktur, wie z. B. über die Angebote einer Mobilstation, zu informieren und die Akzeptanz gegenüber neuen Angeboten zu erhöhen.

Im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Kommunikation sollte aber auch intern ansetzen und bspw. die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern oder die Anschaffung von E-Fahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte vorantreiben, damit die Erfstädter Stadtverwaltung als „Vorbildfigur“ fungieren kann.

Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen in der Stadt ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein. Zielgruppenspezifische Ansätze sind hierbei hilfreich, bspw. für Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren usw. Je nach Lebenssituation, Alter, Geschlecht, ethnischer Zugehörigkeit, sozialen Verhältnissen und weiteren Faktoren sind unterschiedliche Kommunikationskanäle und Ansprachen zu wählen. Naturgemäß gibt es Zielgruppen, die offen für Veränderungen sind und leicht zu überzeugen sind. Ebenso gibt es Zielgruppen, die nur schwer erreichbar und vor allem schwer von möglichen Veränderungen zu überzeugen sind. Im Sinne des hier skizzierten Kommunikationskonzeptes heißt dies jedoch nicht, einzelne Gruppen der Stadtbevölkerung bei der Umsetzung von Maßnahmen zu bevorzugen bzw. zu meiden. Vielmehr bedeutet dies, dass bestimmte Zielgruppen stärker als andere in den Kommunikationsprozess eingebunden werden müssen, damit ein Konsens für den Umsetzungsprozess erzielt werden kann.

Teil der Kommunikationsarbeit ist darüber hinaus auch, die Themen Mobilität und Verkehr im Bewusstsein der Menschen zu halten. Dafür eignen sich in besonderem Maße Kampagnen und Events. Beispiele für Kampagnen oder auch Wettbewerbe sind Initiativen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die Kampagne „Stadtradeln“, die sich vordergründig auf die Förderung des Radverkehrs stützen.

Darüber hinaus existiert bereits in vielen Städten der internationale „Parking Day“, an dem Parkplätze in ausgewählten Straßen für einen Tag einer anderen Nutzung, z. B. einer Spiel- und Erholungsfläche, zugeführt werden. Diese Aktion zeigt auf, wie der Parkraum durch eine Umnutzung zu einer Belebung und Aufwertung des Straßenraumes führen kann. Ferner kann die Stadt Erfstadt eigene Aktionstage mit dem Thema Fuß- und Radverkehr organisieren. Verschiedene Aktivitäten, wie z. B. das Testfahren mit einem E-Bike/ Pedelec, kann Teilnehmenden die Scheu vor dem Verkehrsmittel nehmen und zum Nachdenken ihres Verkehrsverhaltens anregen und dazu motivieren, häufiger auf das Auto zu verzichten. Diese und weitere Aktivitäten können im Rahmen eines Mobilitätstages (bspw. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche) in zentralen Bereichen des Stadtgebiets, z.B. Lechenich Markt oder vor dem Rathaus in Liblar, weiterhin angeboten werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt im Hinblick auf Kommunikationsarbeit stellt die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Miteinander verschiedenster Verkehrsmittelnutzer im Straßenverkehr steht dabei im Fokus. Im Bereich der Verkehrserziehung können Kampagnen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ (Bsp. aus Bergisch-Gladbach) helfen, dass mehr Schüler mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen und auf das Bringen und Holen mit dem Pkw durch die Eltern verzichtet wird. Mit Projekten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates wie „Sicher mobil im Alter“ können zudem Senioren an Veranstaltungen teilnehmen, die Themen wie das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmender beinhalten. Es können auch Schulungen mit E-Bikes/ Pedelecs angeboten werden.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer sowie Veranstaltungen (z. B. ein viertel- bis halbjährlicher Bürgerdialog) und über die sozialen Kanäle im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen zu erreichen und den Bedenken, Anregungen und Wünschen der Bürger:innen Gehör zu verschaffen.

Die Kommunikationsstrategie zum Mobilitätskonzept sollte generell folgende Ziele verfolgen:

- Information der Öffentlichkeit über die im Mobilitätskonzept erarbeiteten Maßnahmen

- Veröffentlichung des jeweiligen Standes der Umsetzung der Maßnahmen in regelmäßigen zeitlichen Intervallen (z.B. einmal jährlich)
- Motivation der Bevölkerung an der Umsetzung des Konzeptes und an der Teilnahme an zum Konzept zugehörigen Veranstaltungen und Aktionen mitzuwirken
- Einbinden lokaler Multiplikatoren, Akteure und Vereine in das Kommunikationskonzept
-
- Folgende Maßnahmen sollten für eine erfolgreiche Umsetzung der Kommunikationsstrategie erfolgen:
- Erstellung einer städtischen Website für das kommunale Mobilitätsmanagement. Die Webseite sollte sich optisch vom sonstigen Webauftritt der Stadt absetzen, um einen Wiedererkennungswert zu erlangen um die besondere Relevanz für das Thema Mobilität zu verdeutlichen. Die Inhalte sollten mindestens einmal im Monat aktualisiert werden, damit das Interesse der Besucher erhalten werden kann. Dort sollte auch ein unkompliziertes Meldeformular für Ideen, Wünsche und Vorschläge im Bereich Mobilität und Mobilitätsmanagement eingerichtet werden (z.B. „Mängelmelder“).
- Die Nutzung sozialer Medien wirkt insbesondere beim Ansprechen jüngerer Teile der Bevölkerung, welche vorrangig die sozialen Medien nutzen und klassische Medien, wie Zeitungen, meiden. Denkbar wäre es, die Inhalte des Mobilitätskonzeptes über die sozialen Medienzugänge der Stadt Erfstadt einzubringen. Neben klassischen schriftlichen Beiträgen können hier vor allem auch Fotos oder bewegte Bilder (Videos, Collagen, Animationen) eingespielt werden. Diese können gerade beim Thema Mobilität nicht nur sachliche Inhalte übermitteln, sondern auch beispielsweise Begeisterung für neue Mobilitätsformen oder Angebote wecken. Zudem kann über die sozialen Medien auch nicht nur eine Informationsvermittlung vorgenommen, sondern eine direkte Interaktion mit den Adressaten ermöglicht werden. Hierbei ist jedoch der hohe personelle Aufwand für eine dauerhafte Bespielung und Betreuung der Angebote zu berücksichtigen.
- Es sollten regelmäßige Vor-Ort-Veranstaltungen in Erfstadt bzw. in den zentralen Bereichen im Stadtgebiet durchgeführt werden, um Interessierten aus Bevölkerung, Wirtschaft und Verbänden die Möglichkeit der Vernetzung, des Austausches und der Ansprache des städtischen Mobilitätsmanagements auf unkompliziertem Wege zu ermöglichen. Dabei sind mindestens zwei Veranstaltungen pro Jahr anzusetzen. Eine gute Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und die Barrierefreiheit ist dabei zu berücksichtigen.
- Zusätzlich sollten Teilnahmen an bestehenden Formaten, wie der Europäische Mobilitätswoche und Stadtradeln angestrebt bzw. beibehalten und nach Bedarf ausgebaut werden.
-

Um auch die Mitarbeiter in der Verwaltung aus den verschiedenen Ämtern und Abteilungen über die Fortschritte der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zu informieren und über das weitere Vorgehen und zukünftige Planungen zu beraten sollte in regelmäßigen zeitlichen Abständen ein interner Verwaltungsworkshop durchgeführt werden. Hierzu könnte der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes initiierte Arbeitskreis (AK) fortgeführt werden.

5.4 Evaluierungs- und Controlling-Konzept

Um die Wirkung des Mobilitätskonzeptes im Umsetzungsprozess hinsichtlich der Zielerreichung überprüfen zu können, ist ein Evaluierungs- und Controlling-Konzept zu implementieren. Dafür bedarf es der Festlegung von messbaren Indikatoren. Grundsätzlich dient ein Indikatorensystem als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung und ermöglicht die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf definierte Ziele. Es ist zu empfehlen, dass die Mobilitätsmanagerin diese Aufgabe übernimmt. Diese fungiert als Schnittstelle zwischen den politischen Vertretern und allen weiteren beteiligten Akteuren, so dass ein stetiger Informationsaustausch über den Umsetzungsstand der Maßnahmen erfolgen kann. Hier sollte auch eine Schnittstelle zu Nachbarkommunen eingerichtet

werden, die bei interkommunalen Fragestellungen oder interkommunalen Projekten diese Vorhaben betreuen und innerhalb der Stadtverwaltung der Stadt Erfstadt an die entsprechenden Ansprechpartner vermitteln kann.

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind jedoch durchaus eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren einzubinden. Dabei soll eine Steuerung der Maßnahmen, eine Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen und eine Steuerung der Evaluierung erfolgen.

Zur Überprüfung der Ziele (s. Kap. 3) eignen sich als Vorschlag vor allem folgende Indikatoren:

Zielsetzung	Mess-Indikator	Messinstrument / Datengrundlage	Erhebungsintervall
Klimaschutz fördern, klimaschonende Mobilität ermöglichen	• THG-Emissionen des Verkehrssektors in Erfstadt	• THG-Bilanzierung für Verkehrssektor	jährlich
	• Anteil von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben am Gesamtbestand der in Erfstadt zugelassenen Fahrzeuge	• Kfz-Zulassungsstatistik	jährlich
	• Anzahl von E-Ladestationen im Stadtgebiet	• Statistik zu E-Ladestationen	jährlich
Umweltbelastungen reduzieren, Lebensqualität verbessern	• Anteil der Einwohner, die von einem Lärmpegel im Tagesmittel von 55 dB(A) oder mehr betroffen sind.	• Lärmaktionsplanung	alle 5 Jahre
	• Durchschnittlich an den in der Stadt vorhandenen Messstellen gemessenen Immissionswerte von Stickoxiden (NOx) und Feinstaub (PM10)	• Luftqualitätsüberwachung	jährlich
Verkehrssicherheit verbessern	• Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	• Amtliche Unfallstatistik	jährlich
	• Anzahl der Verkehrsunfälle differenziert nach Verkehrsart	• Amtliche Unfallstatistik	jährlich
Modal Split Ziel	• Modal Split Kennwerte	• Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	alle 5 Jahre

Abb. 5.4-1 Mess-Indikatoren und Messinstrumente für das Controlling

Ggf. sind in Abhängigkeit von vorhandenen Datengrundlagen und Erhebungsintervallen andere, oder modifizierte Indikatoren oder Messinstrumente festzulegen.

Weiterhin sind verschiedene Werkzeuge zu berücksichtigen, die relevante Daten und Wirkungsanalysen für die Mobilitätsplanung liefern und für die Zielüberprüfung essentiell sind:

Mobilitätserhebungen

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle. Haushaltsbefragungen zum Thema Mobilität und Verkehr schaffen eine wichtige Grundlage, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung, sowie Verkehrsverhalten ermittelt werden und die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign und die Methodik an den in Deutschland standardmäßig durchgeführten Haushaltsbefragungen nach Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS, MiD (Mobilität in Deutschland) des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“ orientieren. Dadurch werden Vergleichbarkeiten – sowohl in Zeitreihen als auch mit anderen Räumen – ermöglicht. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand zwischen den Haushaltsbefragungen von ca. fünf Jahren. Zur Untersuchung spezieller Fragestellungen kann die Stichprobe gezielt um Nutzer intermodaler Angebote (P+R, B+R, Carsharing etc.) aufgestockt oder um entsprechende gesonderte Befragungen ergänzt werden. Zusätzlich ist die Nutzung von Mobilfunkdaten als ergänzende Datenquelle für die Evaluierung zu prüfen.

Im Jahr 2022 fand in Erfstadt die letzte städtische Haushaltsbefragung statt. Dadurch besteht für die Stadt Erfstadt eine solide, relativ aktuelle Datenbasis zur Mobilität. Es ist zu empfehlen, für die Zielsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzepts in den Jahren 2027, 2032, 2037 und 2042 weitere Haushaltsbefragungen durchzuführen. Diese Evaluierungen können zu diesen Zeiten Hinweise auf die Wirksamkeit kurzfristiger (bis 2025), mittelfristiger (2030) und langfristiger (2035) Maßnahmen aufzeigen sowie den Gesamterfolg des Mobilitätskonzeptes für den Zielhorizont 2040 ermitteln.

- Durchführung einer Haushaltsbefragung im Rahmen des Controlling-Konzeptes alle fünf Jahre (2027, 2032, 2037, 2042)
- Kosten: ca. 30 Tsd. EUR pro Haushaltsbefragung

Verkehrszählungen

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zählraten aller Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsnachfrage zu messen. Hierzu sollte die Stadt Erfstadt Zählstellen im Straßenraum einrichten. Zur Messung der Radfahrer:innen kann eine separate Dauerzählstelle an einem zentralen Punkt im Stadtgebiet installiert werden, die Aufschluss über das tägliche und jährliche Radverkehrsaufkommen an dieser Stelle liefert. Die Messstationen im Stadtgebiet sollten an möglichst frequentierten Standorten eingerichtet werden. Wenn Maßnahmen im Radverkehr sowie im MIV umgesetzt werden, ist die Einrichtung weiterer Messstationen ggf. zu prüfen.

Befragungen der Verkehrsteilnehmer (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen im ÖPNV) und Fahrgastzahlen des ÖPNV können darüber hinaus wichtige Aussagen beispielsweise zu Wegekettensituationen oder subjektiver Wahrnehmungen der Angebote sowie zu den Nutzerzahlen erbringen.

- Verkehrserhebungen jeweils vor und nach erfolgten Maßnahmenimplementierungen
- Fahrgastzählungen im ÖPNV vor relevanten Maßnahmen (Taktverdichtungen, Linienergänderungen) und sobald ein eingeschwungener Zustand zu erwarten ist, nach Umsetzung der relevanten Maßnahmen

Statistiken und Messungen

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, weitere Daten aus Statistiken und Messungen hinzuzuziehen. Dazu gehören beispielsweise Nachfragezahlen alternativer Mobilitätsangebote (wie Jobticket und Sharing-Angebote) oder die Marktdurchdringung CO₂-neutraler Antriebe in der Fahrzeugflotte. Hier kann u. a. die Mobilitätsmanagerin die Beratung für betriebliches Mobilitätsmanagement

übernehmen und wichtige Informationen zu den Mobilitätsangeboten, der Angebotsqualität und der Nachfrage in den jeweiligen Betrieben liefern. Darüber hinaus ist auch die Nachfrage an Verknüpfungsanlagen, d. h. die Auslastung von B+R- und Mobilstations-Anlagen, zu erfassen und auszuwerten.

Im ÖPNV sind Pünktlichkeits- bzw. Fahrzeitanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Eine Auswertung der Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung im Hinblick auf die Regelakzeptanz sollte ebenso ausgewertet werden. Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. neuralgische Punkte zu entschärfen. Nicht zuletzt sind Strukturdaten wie u. a. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze auszuwerten. Diese dienen einerseits als Indikator für die Lebensqualität der Region und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sind andererseits aussagekräftig für die Verkehrserzeugung in der Nutzung eines Verkehrsmodells als Analysetool.

- jährliche Auswertung der wichtigsten Statistiken und Messungen
- alle fünf Jahre (2025, 2030 und 2035) umfassende Auswertung und Analyse der relevanten Statistiken und Messungen zur Evaluation der Wirkung der umgesetzten Maßnahmen

Regelmäßige Planungsspaziergänge

Im Erfstädter Stadtgebiet sollten zur Evaluation der Mobilitätsmaßnahmen regelmäßige Planungsspaziergänge und Vor-Ort-Termine durchgeführt werden. So sollen die Effekte und Wirkungen der einzelnen Maßnahmen mit den Bürger:innen unmittelbar vor Ort diskutiert und besprochen werden. Dabei können auch weitere Verbesserungspotentiale insbesondere im Fußverkehr aufgezeigt werden und weniger verständliche Lösungen erläutert werden.

Verkehrsmodell

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Zählraten eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung ermöglichen, aber kaum Informationen über Gründe der Veränderungen liefern. Haushaltsbefragungen hingegen erfassen detaillierte Informationen zum Mobilitätsverhalten, decken aber nur Teilbereiche des Verkehrsgeschehens ab. Aus diesem Grund wird für das Monitoring eine Kombination der beschriebenen Säulen der kontinuierlichen Datenerfassung und Verknüpfung in einem Verkehrsmodell angeregt.

Der Aufbau eines stadtweiten Verkehrsmodells ist ein wichtiges Werkzeug zur Verkehrssimulation und zur Berechnung von Netzfällen im MIV und für den ÖPNV, ggf. auch für den Radverkehr. In einem Verkehrsmodell sind die Strukturdaten der Stadt (Einwohner, Beschäftigte, Schulen, usw.) ebenso enthalten, wie die Mobilitätsdaten aus den zuvor beschriebenen Bausteinen des Controllings. Anhand von sog. Verflechtungsmatrizen können die Daten im Modell dargestellt werden und so detaillierte Aussagen über Verkehrsbelastungen und Verkehrsverteilung im Straßenraum liefern. Darauf aufbauend erlaubt das Verkehrsmodell auch, Szenarien und Planfälle zu berechnen, Prognosen zu simulieren und Auswirkungen (z.B. Lärmreduzierungen, CO₂-Einsparungen, oder Belastungen im Straßennetz) zu berechnen.

Im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde ein solches Verkehrsmodell bereits erstellt und liegt im aktuellen Bearbeitungsstand (Stand: 2022) vor. Damit können auf makroskopischer Ebene (Gesamtstadt) künftig Netzfälle und Varianten, aber auch generelle Verkehrsbelastungen und Leistungsfähigkeiten berechnet und untersucht werden.

Als kontinuierliche Daueraufgabe beim Mobilitätsmanagement der Stadt sollte ein solches Modell stetig gepflegt und in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden. Nur durch eine konsequente Fortführung, periodischen Aktualisierungen der Datensätze und Zählraten

kann die Nutzung des Modells verstetigt werden und dauerhaft erfolgreich in der kommunalen Verkehrsplanung eingesetzt werden.

Auf der nachfolgenden Seite sind die Controlling-Werkzeuge für das Mobilitätsmanagement grafisch dargestellt.



Abb. 5.4-2 Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement

6 Ausblick



6 Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Erfstadt bietet eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage zur Stärkung und Förderung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden Jahre bis zum Zieljahr 2040. Im Zuge der anstehenden Herausforderungen, den übergeordneten Zielen (s. Klimaschutz) und dem eigens formulierten Leitbild gilt es, die „Weichen“ rechtzeitig in Richtung umwelt- und klimaverträglichen Verkehr zu stellen. Dazu gehört, die CO₂-Emissionen sukzessive zu senken und dabei gleichzeitig die individuelle Mobilität und damit einhergehend die gesellschaftliche Teilhabe der Bevölkerung zu wahren.

Das vorliegende Konzept bildet als Ausgangsbasis der derzeitigen Verkehrs – und Mobilitätssituation in Erfstadt einen integrierten Ansatz, um Modifizierungen und Optimierungen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie Innovationen für die Mobilität von Morgen anzustoßen. Die kommenden Schritte zielen auf eine Prüfung, politische Abwägung und schrittweise Umsetzung der Maßnahmen ab, die singulär und im Verbund mit weiteren Maßnahmenvorschlägen ihr Potenzial hinsichtlich einer Verlagerung der individual-motorisierten Wege bzw. Fahrten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel entfalten. Dabei gilt es stets alle kommunalen und interkommunalen Akteure an einen Tisch zu holen, im besten Fall in einem turnusmäßigen Rhythmus, damit Arbeitsprozesse angestoßen und umgesetzt werden können. Einige Ideen reichen dabei weit in die Zukunft und dienen als Denkanstöße zur Weiterentwicklung und Schaffung von Synergieeffekten mit weiteren Vorschlägen. Hierzu gehört beispielsweise die Schaffung einer Stadtbahnbindung als eine der Maßnahmen mit sehr hohem Aufwand und langen Planungszeiträumen, aber auch mit sehr großen Auswirkungen im Sinne der Zielsetzungen. Andere Maßnahmen wiederum sind kurz- bis mittelfristig realisierbar, bei vergleichsweise geringerem Aufwand.

Entscheidend ist, dass neben der finanziellen Absicherung und Akquise von Fördermitteln auch die personellen Strukturen zur Begleitung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes innerhalb der Stadtverwaltung geschaffen und beibehalten werden. Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellt eine wichtige und arbeitsintensive Aufgabe dar, die eng mit der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Erfstadt zu verzahnen ist.

Die Stadt Erfstadt unterstützt durch verschiedene Maßnahmen und Projekte in den Bereichen Umwelt, Klima, Mobilität, Bauen und Wohnen, aber auch Schule, Bildung, Wirtschaft, Kultur, Freizeit und Sport direkt oder indirekt die Ziele, die eine moderne in die Zukunft gerichtete umweltfreundliche Ausrichtung fördern. Dennoch können diese Aktivitäten der Stadt nur einen ersten Aufschlag darstellen. Genau an dieser Stelle setzt das Mobilitätskonzept an und zeigt auf, welche Maßnahmen nicht nur zusätzlich möglich, sondern auch unbedingt notwendig sind, um künftig eine moderne und umweltfreundliche Mobilität in der Stadtbevölkerung zu verankern.

Das gesetzte Leitbild, den Umweltverbund umfassend zu fördern, verknüpft mit dem konkreten Modal Split Ziel eines MIV-Anteils von 50% im Jahr 2040, quantifiziert die angestrebte Mobilitätsentwicklung in Erfstadt und macht sie letztendlich auch konkret überprüfbar. Damit setzt das Mobilitätskonzept einen konkreten Zeitraum und ein konkretes, messbares Ziel fest, dass es nun zu erreichen gilt.

Dazu bedarf es einer konsequenten Maßnahmenorientierung und einer möglichst zügigen und zeitlich strukturierten Umsetzung der vorgesehenen Projekte und die beständige Weiterführung der Koordinations-, Planungs- und Entwicklungsprozesse des Mobilitätskonzeptes. Das Maßnahmenkonzept ist so ausgerichtet, dass sich mit der Kombination der verschiedenen Steckbriefe und den darin enthaltenen Handlungsanweisungen die gesteckten Ziele grundsätzlich erreichen lassen.

Es ist einschränkend jedoch festzuhalten, dass eine singuläre Betrachtung einzelner Maßnahmen bzw. Themenfelder, zu keiner signifikanten Veränderung der städtischen Mobilität führt. Zielführend ist nur die integrierte Betrachtung und Umsetzung von Maßnahmenbündeln.

Insbesondere umfangreiche Maßnahmen, wie beispielsweise der Bau neuer Ortsumgehungsstraßen oder die vollständige Umsetzung des Radvorrangnetzes, ermöglichen es überhaupt, die städtischen Verkehre in signifikanter Weise zu beeinflussen und somit die benötigte Potenziale für den Umweltverbund zu gewinnen.

Dazu gehören neben den langfristigen Maßnahmen auch die generelle Stärkung des Rad- und Fußverkehrs durch die Errichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen. Ebenso können vermehrt Flächen für den Fußverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt werden. Um den benötigten Platz im Straßenraum für den Umweltverbund zu schaffen, bedarf es jedoch auch einschränkenden und restriktiven Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr. Jede Kompromisslösung, welche die Privilegien des Kfz-Verkehrs manifestiert und den Umweltverbund einschränkt, wirkt sich möglicherweise negativ auf die Erreichung der formulierten Ziele aus.

Das Mobilitätskonzept konnte aufgrund der durchgeführten Beteiligungsverfahren die Wünsche und Ansprüche der Bevölkerung, der verschiedenen Akteure und Interessengruppen, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik berücksichtigen und integrieren. Die ausgearbeiteten Maßnahmen wurden vielschichtig abgestimmt und auf die Anforderungen und Bedürfnisse aller Beteiligten und Betroffenen zugeschnitten. Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des Konzeptes daher auch von allen Betroffenen und Beteiligten mitgetragen wird. Es dient daher als übergeordnetes Konzept, an dessen Leitbild sich die Einzelmaßnahmen immer wieder orientieren sollten.

Damit dient das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Erfstadt sowohl der Verwaltung als auch der Politik als Leitfaden ihres zukünftigen Handelns und unterstützt die Stadt Erfstadt bei der Schaffung einer umwelt- und klimaverträglichen sowie sicheren Mobilität.

Quellenverzeichnis

Literatur:

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (o.J.): Landesdatenbank IT.NRW 2021. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online> (Zuletzt abgerufen am 04.10.2023)

Landesbetrieb Straßenbau NRW (2016): Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB-online). <https://www.nwsib-online.nrw.de/> (Zuletzt abgerufen am 04.10.2023)

Stadt Erftstadt (2022): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Erftstadt. Zwischenbericht: Bilanz und Potenzialanalyse.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020): Handbuch kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management Prozess.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. Auflage

Richtlinien und Regelwerke:

DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

DIN EN 17210: Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt - Funktionale Anforderungen; Deutsche Fassung EN 17210:2021

FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

FGSV (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)

FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Masterplans Mobilität für die Stadt Erfstadt	5
Abb. 1.3-1	Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtebene INKA Online-Beteiligung Erfstadt.....	8
Abb. 1.3-2	1. Bürgerkonferenz zur Leitbildentwicklung	9
Abb. 1.3-2	2. Bürgerkonferenz zur Maßnahmenentwicklung.....	10
Abb. 1.3-3	Anzahl der zustimmenden, neutralen und ablehnenden Rückmeldungen zu den Steckbriefen	11
Abb. 2.1-1	Siedlungsstruktur der Stadt Erfstadt.....	14
Abb. 2.1-2	Bevölkerungstrend der Stadt Erfstadt	15
Abb. 2.1-2	Industrie- und Gewerbeflächen der Stadt Erfstadt.....	16
Abb. 2.1-2	Ein- und Auspendler Stadt Erfstadt.....	17
Abb. 2.2-1	Versorgungsstandorte der Stadt Erfstadt	18
Abb. 2.3-1	Schulstandorte und Anzahl der Schüler	19
Abb. 2.3-2	Schulstandorte in der Stadt Erfstadt.....	20
Abb. 2.3-3	Anzahl der Kitas im Stadtgebiet (Stand 2021)	21
Abb. 2.4-1	Publikumswirksame Einrichtungen der Stadt Erfstadt	22
Abb. 2.5-1	Klassifiziertes Straßennetz in der Stadt Erfstadt	24
Abb. 2.5-2	Verkehrsstärken auf Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Erfstadt	25
Abb. 2.5-3	Unfallsschwerpunkte und klassifizierte Ortsdurchfahren in der Stadt Erfstadt.....	26
Abb. 2.5-4	Tarifgebiet des VRS	28
Abb. 2.5-5	ÖPNV-Linienangebot Stadt Erfstadt.....	29
Abb. 2.5-6	ÖPNV-Liniennetz und Erschließungsqualität in der Stadt Erfstadt	30
Abb. 2.5-7	Radwegenetz in der Stadt Erfstadt	33
Abb. 2.5-8	Erreichbarkeit von Versorgungszentren in der Stadt Erfstadt	35
Abb. 2.6-1	Befragungsunterlagen zur Haushaltsbefragung 2022 in Erfstadt	37
Abb. 2.6-2	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtteil.....	38
Abb. 2.6-3	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklassen	38
Abb. 2.6-4	Führerscheinbesitz nach Stadtteil	39
Abb. 2.6-5	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Personen ab 18 Jahre).....	40
Abb. 2.6-6	Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad	41
Abb. 2.6-7	Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad, Pedelec/E-Bike	41
Abb. 2.6-8	Modal-Split der Stadt Erfstadt	42
Abb. 2.6-9	Modal Split im Vergleich mit weiteren Kommunen und MiD Deutschland	42
Abb. 2.6-10	Modal Split nach Wegelänge.....	43
Abb. 2.6-11	Modal Split nach Fahrtzweck	43
Abb. 2.6-12	Wegeaufkommen nach Altersklasse in Erfstadt	44
Abb. 2.6-13	Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel	45
Abb. 2.6-14	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr.....	46
Abb. 2.6-15	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV.....	47
Abb. 2.6-16	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV	48
Abb. 2.6-17	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr	49
Abb. 2.6-18	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr - Fußverkehr	50
Abb. 2.6-19	Gesamtwegeaufkommen Stadt Erfstadt.....	51
Abb. 3.1-1	Leitsätze für die Mobilität im Jahr 2040.....	57
Abb. 3.1-2	Stärkung des Umweltverbunds -Leitziele für die Umsetzung	57
Abb. 3.1-3	Ergebnis der Beteiligungsformate zur Positionierung zum Leitbild	58

Abb. 3.2-1	Modal Split Entwicklung in Erfstadt (2013-2022) und Zielsetzung bis 2040	59
Abb. 3.2-2	Modal Split Verlagerungen und Wegeverlagerungen in Erfstadt bis 2040	59
Abb. 4.1-1	Maßnahmenübersicht	64
Abb. 4.1-2	Bedeutung von Symbolen in Maßnahmensteckbriefen	64
Abb. 4.2-1	Maßnahmenkarte ÖPNV & Multimodalität	66
Abb. 4.9-1	Kategorien von Mobilstationen und Beispiel der Verortung im Raum	74
Abb. 4.3-1	Unterschiede der Radwegführung	80
Abb. 4.3-2	Beginn (Zeichen 244.1) und Ende (Zeichen 244.2) einer Fahrradstraße	81
Abb. 4.3-3	Vorschlag für ein neues Radvorrangnetz in der Stadt Erfstadt	82
Abb. 4.3-4	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts)	83
Abb. 4.3-5	Einrichtungsrادweg (innerorts)	83
Abb. 4.3-6	Schutzstreifen (innerorts)	83
Abb. 4.3-7	Radfahrstreifen (innerorts)	84
Abb. 4.5-1	Maßnahmenkarte MIV und ruhender Verkehr	92
Abb. 4.6-1	E-Ladesäule während des Ladevorgangs	100
Abb. 4.6-2	Symbol E-Lade-Stellplatz	100
Abb. 4.8-1	Werbung für den Walking Bus in Köln	113
Abb 4.10-1	Aufgaben im kommunalen Mobilitätsmanagement	116
Abb. 5.1-1	Umsetzungs- und Akteursebenen für die Stadt Erfstadt	122
Abb. 5.2-1	Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen	124
Abb. 5.4-1	Mess-Indikatoren und Messinstrumente für das Controlling	127
Abb. 5.4-2	Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement	131

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
Bf.	Bahnhof
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlendioxid
d	Tag
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E-Fahrzeug	Elektro-Fahrzeug
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
Hp.	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
INKA	Interaktive Kartenanwendung
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Land(es)straße
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn

RE	Regionalexpress
REK	Rhein-Erft-Kreis
REVG	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
STP	Stellplatz
SVZ	Straßenverkehrszählung
SWOT	Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats
t	Tonnen
v. a.	vor allem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
z. B.	zum Beispiel

Anhang



Anhang 1

Maßnahmen und Ideen-Vorschläge aus der INKA-Online Beteiligung

An dieser Stelle besteht eine Übersicht über die Gesamtanzahl der eingegangenen Vorschläge, Kritikpunkte und Hinweise. Wo möglich, wurden Hinweise in den Maßnahmensteckbriefen mit beachtet bzw. können einzelnen Hinweise den erweiterten Prüfaufträgen des Mobilitätskonzeptes zugeordnet werden.

Thema	Anzahl Vorschläge	In Maßnahmen übernommen	in %	nicht übernommen	in %
Autoverkehr	265	79	30%	186	70%
Bus- und Bahnverkehr	70	44	63%	26	37%
Fußverkehr	148	92	62%	56	38%
Radverkehr	173	122	71%	51	29%
Lkw-Verkehr	15	6	40%	9	60%
Sonstiges	75	13	17%	62	83%
GESAMT	746	356	48%	390	52%

Die Ausführlichen Kommentarbeschreibungen und die jeweiligen Geokoordinaten der einzelnen Anmerkungen und Hinweise liegen der Stadtverwaltung vor.

Anhang 2

Maßnahmen- und Ideen-Vorschläge aus dem Arbeitskreis

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Maßnahme Mobilitätskonzept	
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 Radpendleroute (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. Daher ist zu überlegen, ob an den Stellen, die in diesem Zusammenhang Probleme bereiten, parallele Achsen auf Straßen für den Fuß- und	MIV 2	FUSS 1

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Maßnahme Mobilitätskonzept	
		Radverkehr ermittelt und ausgebaut werden könnten, bei denen die Stadt einen größeren Handlungsspielraum hat.		
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	

Anhang 3

Maßnahmen- und Ideen-Vorschläge aus der Bürgerkonferenz am 09.11.2022

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Maßnahme Mobilitätskonzept	
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 Verspätungen.	ÖPNV 2	ÖPNV 4
4	ÖPNV	Es sollte über flächendeckende autonome Shuttle-Busse als Zielkonzept für den ÖPNV nachgedacht werden.	ÖPNV 6	
5	ÖPNV	Ein SPNV in Richtung: Brühl oder Hürth weiter bis Köln wäre nur gut, wenn man dann schnell nach Köln kommt. Ansonsten dauert es zu lange.	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 „Mobie“ (On-Demand)-Angebot sollte ausgeweitet werden und auch in Nachbarstädten, bspw. Brühl, angeboten werden.	ÖPNV 5	
8	ÖPNV	Bei Festen oder generell auch an Wochenenden sollten Busse länger verkehren. Stichwort: Disco-Linie.	keine Maßnahme, Sonderverkehr Prüfung im Bedarfsfall	
9	ÖPNV	CarSharing sollte am Bahnhof eingerichtet bzw. ausgebaut werden, damit es stadtweit sinnvoll ist. Auch in anderen Stadtteilen sollte es CarSharing-Stationen geben.	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 Autobahntrasse)	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 verkehrsberuhigt werden.	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 wirkt sich negativ auf die Luftqualität aus.	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	

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Maßnahme Mobilitätskonzept	
16	Ruhender Verkehr	Thema Parken: es bedarf eines umfassenden Parkraummanagements in Erfstadt, inkl. Bewirtschaftung mit Parkgebühren oder zeitlichen Begrenzungen. In Wohngebieten sollte es Anwohnerparkausweise geben. Dazu sollte ergänzend dann ein Parkleitsystem eingerichtet werden.	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 Alternativen zum eigenen Auto bestehen.	ÖPNV 2	
18	Ruhender Verkehr	Es sollte im Stadtgebiet vermehrt auch Mitfahrer, bzw. Car-Pooling Stellplätze geben.	keine Maßnahme, ggf. im Mobilitätsmanagement	
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 ersparen.	Stadtentwicklerische Maßnahme, Prüfauftrag Verwaltung / Städtebaul. Entwicklung	
22	Radverkehr	Es bestehen diverse Netzlücken im Radnetz bzw. oftmals einfach nicht ausreichend ausgebauten Radwege.	RAD 1	
23	Radverkehr	Rad- und Fußverkehr sollte Vorrang auf Feldwegen/Wirtschaftswegen haben	kein Vorrang, aber RAD 4	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 sollte 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 Trennung 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 untersucht werden. Lastenräder brauchen i.d.R. mehr Platz. Das sollte bedacht werden.	keine Maßnahme, ggf. Prüfung bei Festlegung von Standards	

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Maßnahme Mobilitätskonzept	
31	Radverkehr	Das regionale Radverkehrsnetz ist nicht wirklich sinnvoll für Erfstadt. 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 Radverkehr 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

Anhang 4

Rückmeldungen und Bewertungen aus der Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
FUSS 1	DAUMEN UNTEN	Ich habe den Eindruck, die "Stadtteile" Niederberg, Bliesheim und Friesheim kommen in Ihren Planungen nicht vor. Das ganze Konzept scheint sich nur um die "Kernstadtteile" zu drehen. Den Ort Niederberg habe ich bisher noch nicht gelesen in einem von den Konzepten. Auch hier leben MENSCHEN! Und auch hier ist ERFSTADT.
FUSS 1	NEUTRAL	Wird einfach nicht überall umsetzbar sein.
FUSS 1	DAUMEN HOCH	Alleine schon abgesenkte Bordsteine an allen Kreuzungen würde das Leben schon deutlich vereinfachen.
FUSS 1	DAUMEN HOCH	Die Maßnahmen am Marktplatz in Lechenich sind ein Witz und wirkungslos. Alles ist voller Autos und für Familien, Kinder und Seniorinnen und Seniorinnen zu Fuß oder auf dem Rad ein Graus!
FUSS 1	DAUMEN HOCH	Das einzigen was Zufußgehen attraktiver macht ist Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen UND BESCHATTUNG durch (heimliche) Bäume!!! Grünstreifen um Straßen und Bürgersteige zu trennen, zb. Bonnerstraße Lechenich. Metallpöller reichen nicht aus und sorgen auch nicht für ein angenehmes Klima in der Zone
FUSS 1	DAUMEN HOCH	Neben der Fußwegbreite und Barrierefreundlichkeit sollte auch die Atraktivität berücksichtigt werden. Es gibt viele Straßen mit Gehwegen unter 1m Breite oder wo keine Bäume, Wiesen oder Beete sind.
FUSS-2	DAUMEN HOCH	Ampeln halte ich nicht für sinnvoll. Besser Kreisverkehre mit Zebrastreifen. Beispielsweise rund ums Ekz und einen neuen Kreisverkehr Kreuzung Theodor-Heuss-str./ Bliesheimerstr
FUSS-3	DAUMEN UNTEN	Überflüssig. So eine Beschilderung lohnt sich ggf., wenn viele Ortsunkundigen wie Touristen entsprechende Orte besuchen. Dies ist in den meisten Ortsteilen von Erfstadt eher nicht der Fall.
FUSS-3	DAUMEN UNTEN	Die Leute die in ihrem Umfeld zu Fuß unterwegs sind kennen sich meistens dort ohnehin sehr gut aus.
FUSS-3	NEUTRAL	ich wäre hier für digitale Unterstützung: bevor noch mehr Schilder im Schilderdschungel aufgestellt werden (auch wenn sie noch so hübsch werden), wäre eine gut handhabbare, interaktive Karte per Erfstadt-App viel moderner und sollte mindestens begleitend angeboten werden
LIEF-1	DAUMEN HOCH	Für den Lieferverkehrswahnsinn sollte Zeitnah eine deutschlandweite Lösung gefunden werden.
LIEF-1	DAUMEN UNTEN	Das ist doch für Erfstadt nicht geeignet.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
LIEF-1	NEUTRAL	Sofern die Einschränkungen dann nicht zum Nachteil der Kunden führen, gerne. Abgesehen von Amazon fahren m.E. nur Großfahrzeuge. Aus Kundensicht sollte unbedingt sichergestellt sein, dass die Pakete zuhause zugestellt werden können und dies nicht dazu führt, dass man die Pakete irgendwo abholen muss.
LIEF-1	DAUMEN UNTEN	Das kann man auch ohne externen Gutachten direkt umsetzen. Dieser kostet zusätzlich nutzlos Geld. Interessant, dass der kostenansatz bei einem Punkt liegt...
LIEF-1	DAUMEN HOCH	Ja, bitte mehr Packstationen etc. Aber da sind auch die Kep Dienste in der Pflicht.
LIEF-1	DAUMEN UNTEN	Besser wäre es, den Vor-Ort-Handel zu stärken, um der Entwicklung zu immer mehr - umweltschädlichem - Online-Handel entgegen zu wirken - zumal Amazon und Co. kaum bzw. keine Steuern zahlen, aus denen man solche Maßnahmen finanzieren könnte.
LIEF-1	NEUTRAL	In Erfstadt ist das noch nicht so wichtig wie in dicht besiedelten Städten.
LIEF-1	DAUMEN UNTEN	wir sind immernoch ein ländlicher Raum und keine Millionenstadt
LIEF-1	DAUMEN UNTEN	das könnte eine weitere enorme Belastung für die nähere Wohnumgebung des Bahnhofs in Liblar bedeuten, was wiederum für die Bewohner von Oberliblar nicht tragbar wäre
LIEF-1	DAUMEN UNTEN	mal wieder eine Steigerung des Verkehrs zum Bahnhof Liblar...
LIEF-1	DAUMEN UNTEN	Ich kann auch Arbeitsgebiete für die überlastete Verwaltung schaffen
LIEF-1	NEUTRAL	Warum hat die Idee keine Auswirkungen auf den Modal-Split? Bitte diese Maßnahme auch mit der Verlängerung der Linie 18 verknüpfen.
LIEF-1	NEUTRAL	Mir fehlt die Einbeziehung der Gewerbetreibenden. Die se können wichtige Hinweise geben wie sie aktuell beliefert werden.
LIEF-2	DAUMEN HOCH	Kann nicht schaden
LIEF-2	DAUMEN HOCH	Das macht Sinn
LIEF-2	DAUMEN UNTEN	Es ist traurig, daß hier vor dem LKW Verkehr kapituliert wird. Ich vermisse Schnittstellen Richtung Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. Es besteht bereits eine Anbindung an das überregionale Schienennetz. Ehrlich gesagt habe ich mir hier deutlich mehr Innovation versprochen.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
LIEF-2	DAUMEN HOCH	die vormals geplante Osttangente Liblar wäre dazu eine gute Möglichkeit, den Schwerlasverkehr (auch Baustellenverkehr) von der Achse Carl-Schurz-Straße - Bahnhofstr. - Schlunkweg (Schulen, Kindergärten, reine Wohnviertel) weg zu lenken
LIEF-2	DAUMEN HOCH	Bei Bau der östlichen Umgehung Liblar könnte darüber eine Entlastung des Ortes erfolgen
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Zerstört aber die Landschaft erheblich!
MIV-1	DAUMEN HOCH	Eine weitere Abfahrt der A1 (Höhe Klärwerk Köttingen) mit angeschlossener Ortsumgehung und insbesondere Anschluss der May-Werke würde die Verkehrsbelastung in Kierdorf und Köttingen senken. Eine Fortführung der Strecke bis an die B265 wäre sinnvoll. Außerdem ist eine umfangreiche Sanierung der Peter-May-Straße von Kierdorf über Köttingen und nach Liblar notwendig.
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Weitere Ortsumgehungen zerstören die Landschaft ungemein. Das sollte nur für ganz wenige Orte umgesetzt werden.
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Weitere Straßen tragen nicht zur Verkehrswende bei. Der Weg muss eine Verkehrsberuhigung auch auf den Ortsdurchfahrten sein.
MIV-1	DAUMEN HOCH	Bitte an die sichere und attraktive Nutzbarkeit der dann betroffenen Räume denken, damit auch in Zukunft z.B. die landschaftlichen Flächen für die Ortsumgehungen verträglich gestaltet sind, freizeitlich nutzbar (Radfahren und Wandern) und sicher bleiben (Querungen) und keine versteckten Autobahnen werden.
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Ortsumgehungen führen nur zu immer mehr Verkehr. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung etc. in den Orten sorgen für eine Verdrängung der Durchgangsverkehre hin zu anderen Verkehrsträgern.
MIV-1	DAUMEN HOCH	Unbedingt ortsumgehung Köttingen/ Kierdorf. Der Verkehr ist eine Zumutung. Alles rauscht nur so durch. Es bleibt eh niemand zum Verweilen, bzw. einkaufen hier.
MIV-1	NEUTRAL	Keine Meinung zu. Betrifft mich nicht direkt.
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Kein Ausbau von Straßen im Sinne der Verhinderung weiteren Flächenverbrauchs
MIV-1	DAUMEN HOCH	Lange überfällig, ganz schlimm das Nadelöhr Kierdorf / Köttingen
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Hier sollten dann eher die Radschnellwege als alternative Verkehrsstrecken geplant und gebaut werden. Straßen haben wir genug. Durchgangsstraßen in Kierdorf, Köttingen, Lechenich, Abschaffung der Parkflächen auf der Fahrbahn und der Verkehr rollt besser.
MIV-1	DAUMEN HOCH	Bitte Stadtteil Liblar nicht vergessen :-)

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
MIV-1	DAUMEN HOCH	Leider wird diese Umfrage wieder nur so interpretiert, dass die Abstimmung nicht für die Umgehung Köttingen/ Kierdorf gelten würde
MIV-1	DAUMEN HOCH	Osttangente Liblar wäre wünschenswert
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Warum bequemer Umgehungsstraßen bauen, dann nutzen mehr und mehr IKW die Mautfreien Pfade. Besser schauen, dass die Autobahnen in gutem Zustand sind.
MIV-1	DAUMEN HOCH	Osttangente Liblar wünschenswert, Entlastung Carl-Schurz-Straße, Bahnhofstraße, Schlunkweg
MIV-1	DAUMEN HOCH	Osttangente Liblar
MIV-1	DAUMEN HOCH	Entlastung Liblar durch Umgehungsstraße ost
MIV-1	DAUMEN HOCH	Östliche Ortsumgehung Liblar wichtig
MIV-1	DAUMEN HOCH	Entlastung von Liblar durch die Ortsumgehung Ost
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Umführung lechenich ist mehr als ausreichend. Eher kierdorf köttingen durch die ville/Deponie verbinden
MIV-1	DAUMEN HOCH	die Stadtteile Alt-Liblar und Oberliblar müssten durch eine Ostumgehung entlastet werden
MIV-1	DAUMEN HOCH	Entlastung Liblar durch Umgehungsstraße im Osten
MIV-1	DAUMEN HOCH	Pro Westtangente!
MIV-1	DAUMEN UNTEN	Motorisierter Verkehr sollte nicht noch bequemer werden, als er ohnehin schon ist; prioritär ist Etablierung + Ausbau des Radwegenetzes
MIV-1	DAUMEN HOCH	die schon vor Jahren angedachte Osttangente Liblar würde den Ort im Bereich Alt- und Oberliblar massiv entlasten und sicherer machen
MIV-1	DAUMEN HOCH	Osttangente Liblar wurde "vergessen" - extrem wichtig für die Entlastung und Sicherheit des Wohnortes
MIV-1	DAUMEN HOCH	Bitte auch die neue Hochschule berücksichtigen

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
MIV-2	DAUMEN HOCH	Optimierung der Verkehrssicherheit für Fußgänger u Radfahrer in Lechenich- Zentrum- Tempo 30 überall auch auf. Den Kreisstraßen- und die Entfernung ALLER Parkplätze vom Markt außer Schwerbeh. Plätze- ist dringend geboten. Die Bonner Straße mindestens tut Einbahnstraße mit vereinzelt Park-Buchten mit mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger ist ebenso nötig und wird eine deutliche Steigerung der Aufenthalts-Qualität sein! Auch gegen den Willen der ansässigen Einzelhändler. Die bisherigen Maßnahmen haben nichts bewirkt.
MIV-2	NEUTRAL	Flächendeckend 30 halte ich für absolut nicht zielführend. Auf sehr vielen Straßen ist das gar nicht notwendig. Die Autofahrer sind dann nur genervt und halten sich dadurch auch an den Stellen nicht daran, wo es wirklich nötig wäre.
MIV-2	DAUMEN UNTEN	Finde ich nicht okay. Ihr solltet erstmal anfangen auch mal Abends und am Wochenende in der Bahnhofstr. Zu blitzen. Da ballern einige mit 100 Lang obwohl 30 ist. Auf höhe der Bibliothek. Dann können wir uns weiter unterhalten.
MIV-2	DAUMEN HOCH	Insbesondere in Bereichen mit Schwerlastverkehr, wie am Ortseingang Köttingen Süd mit Schulbushaltestellen ist Tempo 30 mehr als überfällig
MIV-2	DAUMEN UNTEN	Leute lernt wieder das Rücksichtnehmen aufeinander. Nicht immer gut und Böse trennen und Egoismus belohnen durch frei Straßen.Man muss dann aber mal Verstöße bestrafen.
MIV-2	DAUMEN HOCH	Bei der neuen Carl-Schurz-Straße ist das ja schonmal nicht gelungen. Katastrophe, was da teilweise vor sich geht.
MIV-2	NEUTRAL	Geh- und Radwege sollten nicht nur frei von Fahrzeugen bleiben. Es sollte auch darauf geachtet werden, dass deren Benutzung durch Bewuchs nicht beeinträchtigt wird.
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Ich habe den Eindruck, die "Stadteile" Niederberg, Bliesheim und Friesheim kommen in Ihren Planungen nicht vor. Dabei sind diese besonders "weit vom Schuss". Ohne Auto ist man in diesen Stadteilen "verloren". Selbst mit Verlängerung der Bahn haben diese Stadtteile kaum etwas davon. Die Wegezeiten ändern sich für die Bewohner kaum. Hier sollte man über den Schatten springen und Anbindungen an z.B. Euskirchen (Niederberg) oder Weilerswist (Bliesheim/Friesheim) nachdenken.
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Fast alles nur Quellverkehr!
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Die aufgeführten Straßen sind entweder gerade erst saniert, haben Verkehrsberuhigung oder sind für größere Verkehrsbelastung ausgelegt.
MIV-3	DAUMEN HOCH	Wieso ist hier die Carl-Schurz-Straße genannt?

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Es fehlt die Flußstraße in Erfstadt-Erp! Die Verkehrsbelastung und vor allem die Sicherheit auf dem oberen Abschnitt Kreuzung Luxemburger Strasse sind eine Zumutung. Es handelt sich dabei um einen Schulweg für Grundschüler*innen. Es sollte gehandelt werden, bevor was passiert.
MIV-3	DAUMEN HOCH	Magdalenenweg wird auch als Hol und Bringdienst Ort missbraucht
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Das bringt nur noch mehr Behinderungen und Smok. Nein Danke.
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Straßen sind für das Befahren mit Fahrzeugen da. Werden von der Allgemeinheit finanziert, daher sollten alle Straßen auch von allen befahren werden dürfen. Verkehr muss fließen, dann gibt es auch weniger Stau, weniger Schadstoffe.
MIV-3	DAUMEN HOCH	Schlunkweg sehr wichtig, zumal wesentlich höheres Verkehrsaufkommen (engere Taktung ÖPNV, TH) zu erwarten ist und die Straße von unzähligen Fußgängern und Radfahrern (Kindergärten, Schulen, Kirchengemeinden) genutzt wird - Sicherheitsaspekt!
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Elterntaxis verbieten. Kinder sollen laufen und am Verkehr aktiv teilnehmen. Andere Verkehrsteilnehmer, die sich nicht im Griff haben rausholen und belehren und wenn das nicht klappt bestrafen bis hin zu Fahrverbot.
MIV-3	DAUMEN HOCH	Schlunkweg
MIV-3	DAUMEN HOCH	Bitte Altstadt Süd in Lechenich mit einbeziehen. Die Zehntstraße wird z.B. oft als Abkürzung/Schleichverkehr benutzt. Außerdem wird oft nicht in den vorgesehenen Parkzonen geparkt und überhaupt viel zu schnell gefahren.
MIV-3	DAUMEN HOCH	Schlunkweg
MIV-3	DAUMEN HOCH	Oberliblar Schlunkweg sehr wichtig
MIV-3	DAUMEN HOCH	Oberliblar Schlunkweg
MIV-3	DAUMEN HOCH	Bitte die Poststraße (Zufahrt zum Ville-Gymnasium) mit aufnehmen.
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Carl-Schurz-Str. Bahnhofstraße Schlunkweg ... sind die Hauptverkehrsstraßen in Liblarm um bspw. von der Seestraße zum Bahnhof oder ins EKZ zu gelangen. Wenn man hier künftig ausgebremst wird, wird man sich überlegen, ins EKZ oder zum Bahnhof Liblar zu gucken, denn im Hürthpark oder am Bahnhof Brühl kommt man dann mit dem Pkw deutlich effektiver.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Umgehung ist nicht immer möglich Und die Zufahrt zum Bahnhof ist neunmal die Zufahrt zum Bahnhof das muss jedem klar sein der dort hinzieht
MIV-3	DAUMEN HOCH	der Schlunkweg wird zunehmend als Rennstrecke genutzt, besonders in den Abendstunden (PKW, Motorräder), was die Tempoanzeige beweist (Geschwindigkeiten bis 66 km/h!), auch Busse fahren zu oft wesentlich schneller als 30 km/h, eine effektive (auch kontrollierte) Verkehrsberuhigung ist dringend notwendig
MIV-3	DAUMEN HOCH	OBERLIBLAR SCHLUNKWEG
MIV-3	DAUMEN HOCH	Oberliblarer Schlunkweg
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Es müssen nicht die Hauptverkehrsstraßen untersucht werden sondern Nebenstraßen wie z.B. die Lerchenstraße. Hier wir abgekürzt und aufgrund der mangelhaften 30er Beschilderung viel zu schnell gefahren.
MIV-3	DAUMEN UNTEN	Warum werden hier Hauptverkehrsstraßen untersucht und nicht die echten kleinen Straßen die in die Wohngebiete führen wie die Straßen die in den Vogelsang führen.
MIV-3	DAUMEN HOCH	Dies kann auch durch eine Förderung des Radverkehrs unterstützt werden.
MIV-3	DAUMEN HOCH	Schlunkweg: bei zu erwartendem wesentlich höheren Verkehrsaufkommen (Schienenersatzverkehr bei Elektrifizierung der Eifelstrecke, zunächst bei Bau, dann bei Nutzung und Bewohnen des Campus-Geländes FH Bund und TH, engerer Taktung und Ausweitung des ÖPNV) ist eine Verkehrsberuhigung auf dem Schlunkweg unverzichtbar
MIV-3	DAUMEN HOCH	Der Schlunkweg ist vom Kreis als Gefahrenstraße eingestuft und Bedarf der Verkehrsberuhigung (Schul- und Kindergartenwege)
MIV-3	DAUMEN HOCH	Schlunkweg
MOB-1	DAUMEN UNTEN	Ein weiteres Aufblähen der Verwaltung ist nicht sinnvoll.
MOB-1	DAUMEN UNTEN	Warum sollen die Angestellten der Stadt Unterstützung erhalten während alle anderen Erfstädter immer mehr zur Kasse gebeten werden?!
MOB-1	DAUMEN UNTEN	Wie häufig werden derzeit bereits gestellte Dienstfahräder genutzt (Akzeptanzdefizit)?
MOB-1	DAUMEN UNTEN	und das beim Personalmangel in der Verwaltung
MOB-2	NEUTRAL	Jeder sollte frei in seiner Entscheidung sein!
MOB-2	DAUMEN HOCH	Warum nicht
MOB-2	NEUTRAL	Das klingt ein wenig nach Schaffung einer Zweiklassengesellschaft. Für Angehörige der Verwaltung ist gesorgt und der Pöbel kann sehen wo er bleibt.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
MOB-3	DAUMEN UNTEN	Eher nein. Geldverschwendung. Mit sinnvollen, zeitnahen Umsetzungen von Maßnahmen wird es zunehmend eh angenehmer auf umweltfreundlichere Alternativen zurückzugreifen. Ich sehe keinen Grund für vorzeitige Belehrungen. Das führt dazu, dass man sich bevormundet fühlt und dann nur genervt ist
MOB-3	DAUMEN UNTEN	Hier wird doch teilweise "Augenwischerei" betrieben; z. B. CO2-Ersparnis durch "Stadtradeln"
MULT-1	NEUTRAL	Keine Meinung
MULT-1	NEUTRAL	Besser wäre on demand system einzuführen auch in Hinblick auf Autonomes fahren. Wer wir denn die ganzen Kosten für die Mobilitätsstationen zahlen? Wer passt auf die Stationen auf pflegt und repariert sie? Wer findet vergammeltes Equipment, welches einfach stehen gelassen wird attraktiv und zuverlässig?
MULT-1	DAUMEN UNTEN	rausgeschmissenes Geld in einer Flächengemeinde wie Erftstadt
MULT-1	DAUMEN HOCH	Diese Stationen sollten auch in aktuell autozentrierten Stadtteilen wie Einfamilienhausgebieten gewagt werden, um hier z. B. die Zweitwagenquote zu senken.
MULT-2	DAUMEN UNTEN	Hätte die Taxilobby in Deutschland nicht das Uber-System verbieten lassen, würden wir kein Mobilitätsproblem haben. Dann würden sich überall Menschen mit PKWs finden, die andere Menschen gegen Entgelt von A nach B bringen. Die USA macht es vor. Aber da kann nur die Politik dran arbeiten.
MULT-2	NEUTRAL	Nur wenn private Anbieter dies umsetzen wollen.
MULT-2	DAUMEN HOCH	Aber nur über private Betreiber!
MULT-2	DAUMEN HOCH	Die Nutzung/Besitz von mehreren PKWs in einer Familie könnte durch diese Maßnahme deutlich reduziert werden. Das Gefühl von Verzicht auf das zweite Fahrzeug in der Familie/Partnerschaft könnte durch diese Maßnahme deutlich gemildert werden. Personengruppen - insbesondere auch Rentner und Pensionäre - könnten sich eher zur Abschaffung eines PKWs anregen lassen. Innovative Fahrzeugentwicklungen (E-Autos/Wasserstoff u.a.) können schneller umgesetzt werden. Gemäß des wirklichen Bedarfs können oft kleinere Fahrzeuge geordert werden - im Vergleich zu den oft überdimensionierten privaten Fahrzeugen. Insgesamt ist die Nutzung von kurzzeitig gemieteten Fahrzeugen in der Summe deutlich preisgünstiger als eigene Fahrzeuge anzuschaffen/zu besitzen.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
MULT-2	DAUMEN HOCH	Super Initiative - am besten Städteübergreifend nach Köln/Bonn/Hürth/Brühl
MULT-2	DAUMEN HOCH	Carsharing in jedes Dorf in Erfstadt! Die Station am Bahnhof massiv ausbauen/vergrößern.
MULT-2	DAUMEN UNTEN	Das wird doch kaum genutzt. Die Carsharing Anbieter findet man aus gutem Grund fast ausschließlich in Großstädten. Weil es sich eben nur dort rechnet.
MULT-2	DAUMEN UNTEN	Erfstadt ist zu sehr ländlich gelegen, als dass Familien auf eigene Pkw verzichten würden. Das funktioniert in Köln, aber nicht hier.
MULT-2	DAUMEN HOCH	Das bisherige car Sharing Angebot in Form von Cambio ist vermutlich das benutzerunfreundlichste, unflexibelste und unattraktivste Modell auf dem Markt. Auf diese Weise wird niemand einen privaten PKW abschaffen. Es braucht einen Anbieter, der flexibel und verfügbar ist, digital up to Date. Bestenfalls sind Rückgaben in anderen Städten erlaubt ohne das ich danach pleite bin.
MULT-2	DAUMEN UNTEN	Wir wollen weniger Autos, also andere Mobilität und nicht noch mehr
MULT-2	DAUMEN UNTEN	Lieber Anreize für den ÖPNV schaffen
MULT-2	DAUMEN HOCH	Für meine Altersstufe prima. Da würden wir direkt daran teilnehmen und ein Auto verkaufen. Für ältere Personen muss man aber wieder mehr Richtung autonomes Fahren schießen.
MULT-2	DAUMEN HOCH	Flexible Systeme wären wünschenswert. Eine feste Abhol/Rückgabestation schränkt die Nutzung massiv ein.
MULT-2	DAUMEN HOCH	Gerade im ländlichen Raum sollte nicht nur über PKW-Sharing sondern auch über Transporter-Sharing nachgedacht werden.
MULT-2	DAUMEN HOCH	Yeah das brauchen wir
MULT-2	DAUMEN HOCH	Man könnte die örtlichen Autohändler einbinden.
MULT-2	DAUMEN UNTEN	Problem der Struktur von Erfstadt. Carsharing ist nur eingeschränkt sinnvoll.
MULT-2	DAUMEN HOCH	Bitte auch in Einfamilienhausgebieten, um Nutzung/Besitz von Zweitwagen zu senken
MULT-3	DAUMEN HOCH	Mobic sollte es in jedem Dorf in Erfstadt geben.
MULT-3	DAUMEN HOCH	Überprüfung des Erfolgs tatsächlich sehr wichtig. Ich bin dafür, sehe die Räder aber sehr oft stehend.
MULT-3	DAUMEN UNTEN	Stehen dann noch mehr von diesen hässlichen Rädern in der Gegend rum? Oder liegen rum.. ich kann mir keinen Fall ausdenken, in dem ich so ein Rad nutzen würde. Fahrräder schafft man sich selber an. An ein Rad sind hohe Anforderungen geknüpft. Ich möchte damit auch auf Waldwegen und schotter fahren und nicht nur zum Stadtbüro, um sagen zu können, dass ich der Umwelt was gutes tue..

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
MULT-3	DAUMEN UNTEN	Als Erftstädter würde ich das System höchstwahrscheinlich nicht nutzen da eigene Fahrräder vorhanden sind.
MULT-3	DAUMEN UNTEN	Fast jeder hat selber ein Fahrrad, das Fahrradangebot wird jetzt schon kaum genutzt. Verschandeln nur die schöne Innenstadt
MULT-3	DAUMEN HOCH	Gute Idee, wenn die Technikprobleme die jetzt teilweise sind , in den Griff zu kriegen sind
MULT-3	DAUMEN HOCH	Sehr gute und umweltfreundliche Variante. Wichtig ist, dass es auch genügen Rückgabestellen auch an verlassen Plätzen geben wird, die dann ab und zu vom Betreiber geleert werden.
MULT-3	DAUMEN HOCH	Unbedingt! Besonders für längere Stecken sind auch E-Bikes interessant. Die derzeitigen Stationen schließen noch die Randbezirke aus. Leider stehen derzeit in vielen Stadtteilen (Erp, Herrig, Ahrem, Bliesheim) nie Räder zur Verfügung.
MULT-3	DAUMEN UNTEN	Hier gibt es mE deutliche Unterschiede zwischen dem ländlichen Raum (Erftstadt) und den Städten (Köln). In der Stadt wird das Fahrrad zum gelegentlichen Verkehr genutzt. Wer bei uns Fahrrad fahren möchte, hat in der Regel ein eigenes und nutzt es auch entsprechend regelmäßig. Spontanfahrten halte ich bei uns für gering und wenig wirtschaftlich für die Anbieter.
MULT-3	DAUMEN HOCH	Super idee
MULT-3	DAUMEN HOCH	Bitte mehr Abstellmöglichkeiten
MULT-3	DAUMEN HOCH	Erweiterung des Gebiets ist nötig und mehr Stationen (in der Südstadt ist z.B. keine, dabei wäre die Ecke Bonner Ring/Frenzenstr. optimal). E-Roller wären auch eine Option.
MULT-3	DAUMEN UNTEN	Abschaffen, bzw. nur in den beiden großen Ortsteilen bedingt sinnvoll
MULT-4	DAUMEN UNTEN	Das führt zu Konfliktsituationen.
MULT-4	DAUMEN HOCH	Super Initiative - vor allem für jüngere Leute. Das erlaubt einem auch Mobilität, wenn die Züge etc. Verspätung haben
MULT-4	DAUMEN HOCH	Steuerung ist gut, eine Untersagung von Mier-E-Scootern wäre besser.
MULT-4	DAUMEN UNTEN	Eine Gefährdung für die Öffentlichkeit. Es haben bereits viele Städte schlechte Erfahrungen gemacht woraus die Stadt Erftstadt lernen sollte
MULT-4	NEUTRAL	Es geht hier nur darum, das Angebot zu regeln und nicht darum, Scooter o.ä. zu verhindern? Ob das allen klar ist...? Tatsächlich wäre es mir lieber, überhaupt erstmal Scooter zu bekommen, statt vorher schon viel Energie & Kosten reinzustecken ohne dass überhaupt ein Problem aufgetreten ist.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
MULT-4	DAUMEN UNTEN	Die landen doch eh nur im Gebüsch oder in Flüssen. Nein Danke.
MULT-4	DAUMEN UNTEN	E-Scooter werden zum allergrößten Teil von Jugendlichen für Spaßfahrten genutzt. Die Einführung von diesen Fahrzeugen wird die Sicherheit im Straßenverkehr in Erfstadt verschlechtern. Die Kommunen die ein Leih-E-Scooter-System eingeführt haben, denken doch bereits wieder über eine Rückabwicklung nach.
MULT-4	DAUMEN UNTEN	Hilft nicht, sorgt nur für Ärger. Das Ordnungsamt ist so überlastet, das sie die Kontrolle der Aufstellung und den Missbrauch nicht kontrollieren können.
MULT-4	DAUMEN UNTEN	Nein, die Dinger sind eine Plage ...
MULT-4	DAUMEN UNTEN	Wir haben mehrere Jahre an einem Ort gelebt, der dies ermöglicht hat. Meist haben die Übergewichtigen den Service genutzt. Lasst die auch Fahrrad fahren und den Speck abtrainieren. Lieber ein gutes Fahrradsystem mit vielen Optionen als 3 verschiedene Systeme, die gepflegt werden müssen.
MULT-4	DAUMEN UNTEN	Die Teile stehen überall nur im Weg rum und werden eher für Spaßfahren, genutzt, ersetzen also keine Autofahrten. Fahrräder reichen vollkommen aus!
MULT-4	DAUMEN UNTEN	Finde dieses "Verkehrsmittel" in Großstädten super. Gegen die Dummheit der Fahrer:innen kann man ja leider nicht viel machen. Für Erfstadt aber vollkommen überflüssig.
MULT-4	DAUMEN HOCH	Super gut, Brühl macht es schon. Eine tolle Option von A nach B (z.B. Bahnhof und zurück) zu kommen, vor allem bei der schlechten ÖPNV-Verbindung. Unbedingt nötig.
MULT-4	DAUMEN HOCH	Könnte besser sein als kein Konzept; wichtiger ist sicherlich ein Ausbau des Fahrradleihsystems
MULT-4	DAUMEN UNTEN	keine E-Scoter
ÖPNV-1	DAUMEN UNTEN	Ich habe den Eindruck, die "Stadtteile" Niederberg, Bliesheim und Friesheim kommen in Ihren Planungen nicht vor. Dabei sind diese besonders "weit vom Schuss". Ohne Auto ist man in diesen Stadtteilen "verloren". Selbst mit Verlängerung der Bahn haben diese Stadtteile kaum etwas davon. Die Wegezeiten ändern sich für die Bewohner kaum. Hier sollte man über den Schatten springen und Anbindungen an z.B. Euskirchen (Niederberg) oder Weilerswist (Bliesheim/Friesheim) nachdenken. Das gilt nicht nur für das Thema Anbindung an die Stadtbahn.
ÖPNV-1	DAUMEN UNTEN	Das wäre keine schnelle Verbindung. Bis Köln dauert es viel zu lange.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Ein Anschluss Köttingens über die geplante S15 (neue Strecke entlang der Lux) und dementsprechend die Streckenführung der Line 18 über Kierdorf nach Lechenich würde ich bevorzugen.
ÖPNV-1	DAUMEN UNTEN	Der Weg bis Köln würde viel zu lange dauern.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Sehr zu begrüßen:-)
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Diese Maßnahme sollte zur Entwicklung von Erftstadt/Lechenich mit allerhöchster Priorität vorangetrieben werden und ist entscheidend für die Akzeptanz eines modernen ÖPNV. Die jetzige Situation und das Angebot sind für Region im Großraum Köln/Bonn nicht annähernd ausreichend. Hier sollte man sich ein Beispiel an anderen Ballungszentren wie Hamburg/München/Berlin/Frankfurt nehmen.
ÖPNV-1	DAUMEN UNTEN	Eine bessere Erreichbarkeit des Bhf Liblar über ÖPNV darstellen, mit Umsteigeoption in Huerth-Karlscheuren ist ggf. schneller und kostengünstiger
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Eine Verlängerung der 18 sollte bestenfalls als Ergänzung zum besser getakteten Schnellbus und on-demand Diensten dienen. Idealerweise stoppt die Linie auch am Bahnhof Liblar, um die Verkehrsträger zu verbinden und nicht wie in Brühl eine nicht zufriedenstellende Lösung zu schaffen, die „nichts halbes und nichts ganzes“ ist.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Warum nur bis Lechenich und nicht die Luxemburger Strasse durch bis Zülpich? Anbindung der kleineren Stadtteile dringend nötig!!!
ÖPNV-1	NEUTRAL	Würde von Vochem aus ein (in beide richtung) weiteres Gleis neben der DB Linie und dann von Liblar Bf über die umgehungsstr. bzw.parallel zur dieser nach Lechchenich nicht viel mehr Sinn machen ? MfG Rene B.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Absolutes Muss , auch in Bezug auf den Hochschulstandort
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Das wäre mega! Wir bräuchten dann kein Auto mehr und können sicher sein, dass Bahnen kommen und uns nicht nur auf einen Zug verlassen müsSEN
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Es wäre so wichtig, in kürzeren Taktungen und mehreren Alternativen die Nachbarstädte zu erreichen
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Wäre für Lechenich ein sehr wichtiger Schritt und absolut empfehlenswert
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Durch eine Reaktivierung der Mödrath - Liblarer Eisenbahn könnte durch eine Linienführung über Lechenich Erftstadt mit der Kreisstadt Bergheim direkt verbunden werden.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Sehr wichtig für die Anbindung über Hürth nach Köln!

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-1	NEUTRAL	Können dafür genügend Parkand Ride Parkplätze zur Verfügung gestellt werden? Als Liblarer fühle ich mich benachteiligt, da über die Bahn nach Köln der Hürthpark nur mit weitem Fußweg erreichbar ist.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Das wäre ja großartig.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Es wäre eine große Erleichterung, wenn die 18 in Kierdorf oder Köttingen halten würde! Man kommt ja ohne Auto kaum hier weg, geschweige denn wieder nach Hause. Das ist der Grund, warum mein Sohn unbedingt hier wegziehen möchte.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Sollte eine hohe Priorität besitzen und sollte wirklich möglichst schnell geschehen. Könnte eine massive Reduktion des Pendlerverkehrs von Ertfstadt nach Köln bedeuten
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Ein zweites Schienenbein, sehr gute Idee
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Es sollte auch eine Bahnlinie Lechenich nach Kerpen geprüft werden, die dort auf die Strecke Köln Aachen mündet. Weiterfahrt nach Köln
ÖPNV-1	DAUMEN UNTEN	Wir wohnen weit weg von einer möglichen Trasse, aber aus Erfahrungen der letzten Jahre ist solch eine mögliche Trasse für einige wenige mit negativem Einfluss auf ihr höchstes Gut verbunden. Sie werden klagen, die Realisierung verzögern und damit die Kosten soweit eskalieren lassen, dass das Projekt von niemandem mehr finanziert werden kann oder will. Das bedeutet für uns nur Verschwendung von Geldern. Jeder der hier den Daumen hoch wählt, sollte sich verpflichten, dass der Zug an seinem Garten vorbeifahren darf.
ÖPNV-1	DAUMEN UNTEN	Durch die zahlreichen Halte der Stadtbahn verlängert sich die Fahrzeit nach Köln gegenüber der Autovariante deutlich. Die Stadtbahn wäre mM damit nicht attraktiv genug.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Vielleicht wäre es auch möglich die Linie 18 zusätzlich durch Liblar zu führen um eine höhere Frequenz an Zügen zu gewährleisten und eine Entlastung der bestehenden Bahn Linie zu Stoßzeiten? Im Hinblick auf den Zukünftigen Uni Campus wäre das bestimmt auch interessant.
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Unbedingt nötig. Es ist unnötig umständlich, von Lechenich nach Köln & weiter zu kommen.
ÖPNV-1	DAUMEN UNTEN	Es hat bereits eine direkte Busverbindung von Kerpen über Gymnich, Lechenich und Liblar nach Köln gegeben. Diese war wesentlich flexibler als eine schienenbasierte Lösung.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-1	DAUMEN HOCH	Bitte unbedingt weiter verfolgen! Der Umsetzungszeitraum kann durch ein aktuell auch schon fehlendes Buskonzept aufgefangen werden. Eine Durchbindung bis Lechenich bietet die Chance das Gewerbegebiet Lechenich auch im Güterverkehr (DPD) anzubinden. Dies erhöht die Umsetzungschancen innerhalb der sogenannten standardisierten Bewertung. Zum Thema Kosten möchte ich hier auf das Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz hinweisen, welches eine sehr hohe Förderung ermöglicht. Um Mischverkehr zu ermöglichen müssten Niederflurfahrzeuge verkehren, analog der Regiotram in Kassel. Mögliche Trassen zwischen Hürth und Kierdorf ergeben sich aus alten Strecken der Grubenanschlussbahnen.
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Ich habe den Eindruck, die "Stadtteile" Niederberg, Bliesheim und Friesheim kommen in Ihren Planungen nicht vor. Dabei sind diese besonders "weit vom Schuss". Ohne Auto ist man in diesen Stadtteilen "verloren". Selbst mit Verlängerung der Bahn haben diese Stadtteile kaum etwas davon. Die Wegezeiten ändern sich für die Bewohner kaum. Hier sollte man über den Schatten springen und Anbindungen an z.B. Euskirchen (Niederberg) oder Weilerswist (Bliesheim/Friesheim) nachdenken.
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Das kann sich die Stadt Erfstadt nicht leisten. Das würde enorme Kosten verursachen.
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Bei der Haushaltslage kann sich die Stadt eine eigene Stadtbahnlinie nicht leisten.
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Buslinie Friesheim - Weilerswist muss wieder an den Start mit Anschluß 807 Stadtbus Erfstadt für Niederberg, Borr wäre eine zu lange Reise bis Liblar Bf
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	Absolut sinnvoll
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Offenbar hält man Friesheim weitgehend für ausreichend angebunden. Fas ist eine Fehleinschätzung. Dingender als die Anbindung des Umweltzentrums ist eine Direktverbindung zum Bahnhof Liblar. Derzeit führt der Weg zum Markt. Dort Umstieg nach meist längerem Aufenthalt. Das muss dringen angegangen werden.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Wollen wir wirklich weiter in den meisten Zeiten leere Stadtbusse auf festen Linien und zu festen Zeiten durch die Gegend fahren lassen? Das ist ein überholtes Prinzip, welches in den meisten Städten schon gescheitert ist. Besser und deutlich günstiger wäre es, den on demand Verkehr deutlich auszubauen. Mobie ist da ein sehr gutes Beispiel. Denkbar wäre es, zu den Ankunftszeiten der Bahnen immer mindestens einen Mobie am Bahnhof stehen zu haben, der die Leute dann reihum nach Hause fährt. Wenn es zu viele Fahrgäste gibt, fordert der Fahrer ein weiteres Mobie an.
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	Direktanbindung Erp wäre sehr gut! Vor allen Dingen am Wochenende.
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	Grundsätzlich ist ein Ausbau des ÖPNV sehr begrüßenswert. Um insbesondere außerhalb der Stoßzeiten nicht nur Kosten, sondern auch Nutzen zu generieren rege ich an, in diesen Stunden so etwas wie „Rufbusse“ oder die Ausweitung des on demand Services an.
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Ich wohne in der Nähe des Bahnhofs, nahezu alle Busse die hier ankommen, befördern weniger als fünf Personen. Meiner Meinung nach gibt es derzeit ein Überangebot von ÖPNV im Bereich Busverkehr. Es sollten mehr kleine Busse eingesetzt werden.
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	Friesheim braucht nicht nur zum Friesheimer Busch mehr Anbindung, sondern zumindest noch zur Weißen Burg
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Großer Kostenfaktor. Die Menachen, die abgeschiedener Leben sind sowieso auf das Auto angewiesen und werden dies auch bevorzugt nutzen.
ÖPNV-2	NEUTRAL	Leider ändert sich nichts für Friesheim. Verbindung nach Weilerswist Bahnhof wäre wünschenswert.
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	Eine Stadtbussystem halte ich für sehr sinnvoll
ÖPNV-2	NEUTRAL	Eher die Taktung der vorhandenen Linien anpassen und erhöhen
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Wie hoch ist die Nutzung dieser heute eingesetzten großen Busse? Wenn ich gefahren bin war ich meist nur mit Fahrer-in. Eine längere Fahrzeit der großen Busse macht den ÖPNV wieder unattraktiver.
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	Kritik: Der Umsetzungszeitraum der Direktverbindungen ist mit 2028 zu lang. "Benachteiligte" Stadtteile sollten schneller angebunden werden.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-2	NEUTRAL	<p>Wieso werden nur einzelne Stadtteile genannt in denen eine Verbesserung geplant ist? Der Busverkehr muss flächendeckend in allen Ortsteilen verbessert werden, sprich die Taktung der Busse muss deutlich erhöht werde.</p> <p>Ich würde mir zum Beispiel auch gerne das 49,00 € Ticket der Deutschen Bahn kaufen um mit der Regionalbahn öfter nach Köln zu fahren, aber von Bliesheim (Karolingerstraße) zum Bahnhof Liblar zu kommen, ist schwierig bis unmöglich. Wir fühlen uns komplett abgehängt!!! Besonders in den Abendstunden ist man hier verraten und verkauft.</p> <p>Das war wirklich kein gelungener Coup der Bundesregierung mit dem 49,00 € Ticket, wenn man als Landbevölkerung durch fehlende Busverbindungen außen vor bleibt. Sehr schlecht und es führt wieder einmal zu einer 2-Klassen-Gesellschaft. Die Städter, die durch eine hohe Taktung von Bussen und Bahnen schnell und gut jeden Bahnhof erreichen und dadurch wunderbar das 49,00 € Ticket nutzen können und die Landbevölkerung, die ganz offensichtlich vergessen wurde und die nur dumm zugucken kann.</p> <p>Bitte ganz dringend nachbessern. Vielen Dank!</p>
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	sehr guter Ansatz
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Öpvn innerhalb Erfstadt führt zu keiner gesteigerten Produktivität oder Verbindung nach Köln. Die neuen ast Taxen sind vollkommen ausreichend
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	Unbedingt nötig. Es gibt in Lechenich zu wenige Bushaltestellen, besonders in den "Randgebieten" der Nord- und Südstadt.
ÖPNV-2	DAUMEN UNTER	Friesheim fehlt die Anbindung ebenfalls zum bahnhof . Vorallem wo viel wohnbebauungen kommen soll
ÖPNV-2	NEUTRAL	Wichtig ist machen und nicht nur prüfen z.B. in fünf Jahren. Die Anbindungen fehlen jetzt.
ÖPNV-2	NEUTRAL	Busfahrten finden nicht nur zum Bahnhof statt, sondern sollten auch zwischen den Ortsteilen möglich sein. Durch die Integration des abseitig gelegenen Bahnhofs in die Mitte des Linienweges sind diese Verbindungen leider aktuell sehr unattraktiv, z. B. 33 Minuten für die Verbindung Köttingen - Lechenich (Auto: 9 Minuten).
ÖPNV-2	DAUMEN HOCH	Es gibt aber auch erhebliche Lücken der Erschließung von Gymnich, nämlich alles was in den Randbereichen der Ortslage liegt. Insbesondere das südöstlichen und östliche Ortsgebiet hat Anmarschwege von über 1km bis zu einer Bushaltestelle mit adäquater Bedienfrequenz.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Ich habe den Eindruck, die "Stadtteile" Niederberg, Bliesheim und Friesheim kommen in Ihren Planungen nicht vor. Dabei sind diese besonders "weit vom Schuss". Ohne Auto ist man in diesen Stadtteilen "verloren". Selbst mit Verlängerung der Bahn haben diese Stadtteile kaum etwas davon. Die Wegezeiten ändern sich für die Bewohner kaum. Hier sollte man über den Schatten springen und Anbindungen an z.B. Euskirchen (Niederberg) oder Weilerswist (Bliesheim/Friesheim) nachdenken.
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Mit so vielen zusätzlichen Haltepunkten wäre es kein Schnellbus mehr.
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Wenn zu viele Haltestellen bedient werden müssen, ist es kein Schnellbus mehr!
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Neue Schnellbusse nach Hürth, Brühl und Bonn einrichten. Brühl fährt nur 1x die Stunde und das ist zu wenig. Einen Schnellbus nach Hürth gibt es bspw. gar nicht
ÖPNV-3	DAUMEN HOCH	Der SB 92/93 erfüllt aus meiner Sicht in Erfstadt die Bedürfnisse. Man ist schnell in Brühl und Wesseling, die Taktik ist noch ausbaufähig. Wichtiger ist nach meiner Einschätzung ein neuer SB, der zügig nach Hürth Hermülheim oder Efferen fährt. Die aktuelle Alternative "klappert" erst ganz Liblar ab, was mehr als unattraktiv ist.
ÖPNV-3	NEUTRAL	Es gälte auch konkret zu überprüfen, inwiefern die Schnellbusse auch die (zumindest größeren) Ortsteile frequentieren, die eh auf bzw. am Rande der Strecke liegen, wenn auch nur an jeweils einzelnen Haltestellen im jeweiligen Ortsteil, etwa Gymnich an der Strecke Kerpen-Wesseling.
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Ein öpvn der die kleinen Stadtteile verbindet und eine Linie nach Weilerswist wären wichtig Auch Busse vor 5.00 Uhr und nach 22.00 Uhr, auch am Wochenende für die Menschen die im Einzelhandel und Pflege arbeiten
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Schnellbusse nicht erforderlich
ÖPNV-3	DAUMEN HOCH	Schnellbus von Lechenich nach Köln, Taktzeit alle 10 Minuten. Auch am Wochenende, auch abends.
ÖPNV-3	NEUTRAL	Mit Schnellbussen aus dem Hinterland zum Bahnhof ist ein sinnvolles Konzept unter der Voraussetzung, dass genügend Nutzer vorher eine Zusage der Nutzung machen. Vergleichbar der Einführung des Glasfasernetzes in den Stadtteilen.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-3	NEUTRAL	Mit dieser hier formulierten Aufgabenstellung kann und wird sich nichts ändern. Wenn lediglich die Nutzer des Schnellbus befragt werden und potentielle Nutzer aus anderen Ortsteilen gar nicht erreicht werden. Es ist mir unbegreiflich, weshalb ein ÖPNV Angebot zwischen AS Erftstadt und AS Kerpen Süd die BAB 61 nutzt. Die Antwort auf diese Frage an die REVG es hätte mit Fördermitteln zu tun und Durchschnittsgeschwindigkeiten halte ich für vorgeschoben wenn ich mir z.B. das Schnellbusangebot im Rhein Sieg Kreis, ebenfalls VRS anschau. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung habe ich den Vorschlag eines SB93 Haltes in Gymnich gemacht und von Ihrer Umsetzung bin ich mehr als enttäuscht. Bitte Nachsteuern.
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Das Angebot des ÖPNV bedarf einer Anpassung, dazu aber die Fahrgastzahlen zu nutzen ist ungünstig, denn aufgrund des mangelnden und schlechten Angebotes wird der ÖPNV kaum genutzt. Hier sollte bei der Streckenplanung berücksichtigen wo sie Arbeitsplätze befinden, wo Freizeitangebote sind und wo gewohnt wird und ein erreichen dieser ermöglicht werden unabhängig davon, wie es aktuell genutzt wird.
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Auch die Schnellbusse stehen im Stau. Durch die entsprechenden Halte und Linienführungen ist die Attraktivität langer Busfahrten gegenüber Autofahren nicht gegeben.
ÖPNV-3	DAUMEN HOCH	Die Haltestelle müsste zentraler sein. Zum P&R oder in das Industriegebiet läuft man (besonders in der Dämmerung) nicht gerne alleine.
ÖPNV-3	DAUMEN UNTEN	Hier gibt es wieder nur langfristige Prüfungen. Wichtig für die Bürger ist eine konkrete Umsetzung. Es besteht überhaupt die Frage der Sinnhaftigkeit einer Schnellbuslinie
ÖPNV-3	NEUTRAL	Der Schnellbus sollte nicht durch Anbindung des "abseitigen" Bahnhofs in Liblar kaputtgemacht werden. Sinnvoller wäre sicherlich, ihn nicht über Autobahnen und Schnellstraßen, sondern durch die Ortsteile fahren und z. B. einmal pro Ortsteil halten zu lassen.
ÖPNV-4	DAUMEN HOCH	Das ist sehr sinnvoll.
ÖPNV-4	DAUMEN HOCH	Taktzeiten erhöhen, es fehlen Busse am Wochenende. Sie Beispiel Hamburg wie es super gehen kann. Wenn wenigstens alle 1-2 Stunden ein Bus fahren würde ... Mobic ist überlastet, kaum zu bekommen
ÖPNV-4	DAUMEN HOCH	Warum kann solch eine Überprüfung nicht kontinuierlich gemacht werden. Es sollte keine Personenbezogene Erfassung sein, aber es sollte jederzeit erfasst werden wieviele Personen wann und wo ein- und später aussteigen.
ÖPNV-4	DAUMEN HOCH	In diesem Zuge wäre auch eine verständliche und möglichst intuitive Linienführung wünschenswert.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-4	DAUMEN HOCH	Wir brauchen Busse für die späten Züge aus Köln kommend. Mobie deckt den Bedarf nicht annähernd; die Taxen sind ständig ausgebucht.
ÖPNV-4	DAUMEN HOCH	Insbesondere der Takt in die Nachbarstädte Hürth und Brühl und damit zu den Straßenbahnanschlüssen und Geschäftszentren sollte dringend auf durchgängige 30 Minuten verdichtet werden.
ÖPNV-5	DAUMEN UNTEN	Selbst die Versorgung mit Taxis klappt bisher nicht. Ich habe einmal samstags um 19:30 Uhr am Bahnhof gestanden und es war kein Taxi zu bekommen. Nach einer Stunde musste ich jemanden vor Ort "anbetteln", mich zu meinem Wohnort mitzunehmen. Ein Taxifahrer sagte mir, nach der Erhöhung des Mindestlohns lohne es sich für die Taxiunternehmen kaum noch, den Abend- bzw. Nachtverkehr zu bedienen.
ÖPNV-5	NEUTRAL	Ist von den Kosten abhängig. Das ist sinnvoll, wenn es zu keiner Kostensteigerung kommt.
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Bitte auf jedenfall ausweiten und weiter Fahrzeuge gewinnen. Stattdessen große und leere Buse reduzieren. Am WE ist mobie bisher nur sehr schwer bis gar nicht verfügbar, da das Angebot zu klein ist. Bitte ausweiten, es ist ein super Dienst :-)
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	mobie sollte auch außerhalb Ertstadts angebunden sein. Leider kann man mit mobie nicht mehr nach Hürth zur 18 fahren - das haben viele gerne genutzt
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	On demand Verkehr wie Mobie ist die einzige vernünftige und finanzierbare Möglichkeit, einen ländlichen Raum mit 16 Dörfern vernünftig anzubinden. Mobie sollte daher massiv ausgebaut werden: Am Bahnhof sollte nach Ankunft der Bahnen aus Köln immer mindestens ein Mobie warten!
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Mobie ist eine tolle Initiative! Eine Ausweitung auf andere Städte, insbesondere Richtung Köln, ist immens wichtig. Hürth, Brühl Bahnhof... Hunde (in Boxen/ Taschen) erlauben, preislich attraktiv sein... Mobie ist eine echte Alternative zum eigenen Auto! Hier muss allerdings auch die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit verbessert werden.
ÖPNV-5	DAUMEN UNTEN	Das Geld dafür lieber in den Busverkehr stecken und auch zu späterer Stunde noch fahrten anbieten.
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Wenn es denn verfügbar ist und nicht immer überlastet ist
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Auf jeden Fall sollte man auch autonome Fahrsystem zur Nutzung ausprobieren.
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Kritik: Das Mobie ist am Wochenende zu den Stoßzeiten früh ausgebucht. Ein On-Demand-Service ist damit i.d.R. nicht möglich.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Mobie ist toll und wird viel genutzt
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Perfekt nutzen wenn bedarf besteht. Keine leeren Busse durch Erftstadt fahren lassen
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Die Zeiten von Mobie sollten verlängert werden und zu den Stoßzeiten am WE (für den Zug aus Köln kommend) mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, weil ständig ausgebucht. Die App ist nicht optimal und schlägt keine Alternativzeiten vor, wenn die gewünschte Zeit nicht verfügbar ist. Für den letzten Zug aus Köln kommend gibt es keine Mobie Verbindung und es gibt zu der Zeit oft auch keine Taxen mehr was dazu führt dass man nachts um 3 Uhr alleine am Bahnhof steht und nicht nach Hause kommt.
ÖPNV-5	DAUMEN UNTEN	On Demand-Verkehre funktionieren nur, wenn sie wirklich on Demand sind. Eine langfristige Vorbuchung hat nichts mehr mit on Demand zu tun. SAuch die Regeln müssten klarer dargestellt werden. Das Mobie wird in der praktizierten Form ein Flop
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Die Ausweitung auf Nachbargemeinden wie Kerpen, Hürth und Brühl würde viele Verbindungen in aktuell schlecht an Erftstadt angebundene oder veraktete Ortsteile attraktiver machen.
ÖPNV-5	DAUMEN HOCH	Ein On Demand Angebot ist besser als nichts. Aber dies allein auf Erftstadt zu beschränken, wie seit der Umstellung auf Mobie ist zu kurz gedacht. Bitte unbedingt in Tagesrandlagen und dem Nachtverkehr Anbindung nach Hermühlheim (Linie18) und Horrem (S12,13,19 RE1) schaffen.
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Ich kann mich nur wiederholen: Ich habe den Eindruck, die "Stadtteile" Niederberg, Bliesheim und Friesheim kommen in Ihren Planungen nicht vor. Dabei sind diese besonders "weit vom Schuss". Ohne Auto ist man in diesen Stadtteilen "verloren". Selbst mit Verlängerung der Bahn haben diese Stadtteile kaum etwas davon. Die Wegezeiten ändern sich für die Bewohner kaum. Hier sollte man über den Schatten springen und Anbindungen an z.B. Euskirchen (Niederberg) oder Weilerswist (Bliesheim/Friesheim) nachdenken.
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Die sollten mal zu Fuß gehen. Das ist gesund!
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Innovationen im Erftstädter Verkehr scheinen nicht so erfolgreich zu sein (Solarradweg). Lieber auf alt bewährtes (Bus, Bahn, Skytrain) setzen.
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Viel zu teuer für so wenig Menschen. Diese Strecke lässt sich problemlos zu Fuß bewältigen. Bewegung tut den jungen Menschen gut.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	800 Meter kann man auch laufen
ÖPNV-6	DAUMEN HOCH	Autonomer Bus oder auch eine Gondel wären attraktive Möglichkeiten, allerdings muss der Radverkehr zusätzlich unbedingt ausgebaut werden! Am Bahnhof Richtung Ausfahrt Kreisverkehr Schlunkweg fehlen die Radwege komplett! Die Radwege sollten unbedingt vernünftig ausgebaut und beleuchtet sein.
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	800m kann man durchaus laufen. Die Kosten einer Teststrecke wären zu hoch. Das Geld würde dann anderweitig fehlen. Dies wäre wieder nur ein Prestigeprojekt.
ÖPNV-6	DAUMEN HOCH	Nur mit Innovationen und derartigen Tests kann mit der Zeit schritt gehalten werden. Das Festhalten an immer denselben Konzepten würde dazu führen, dass die Stadt abgehängt wird.
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Erstmal schauen wie sich das alles entwickelt und wenn der Campus steht, dann kann man immer noch Spielerei eruieren.
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Zu teuer
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Kann diese Strecke heute nichtmetrischer zu Fuß bewältigt werden? Wer soll das bezahlen
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Der Campus befindet sich in direkter Nähe zum Bahnhof, eine einfache Shuttlebus-Linie ist vollkommen ausreichend für die Anbindung. Ressourcen sollten sinnvoll genutzt werden und nicht verschwendet (siehe Solarradweg).
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Ein gut ausgebauter Fahrradweg wäre ggf. sinnvoller
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Die 800 Meter können die Damen und Herren Studierenden auch zu Fuß zurücklegen, da braucht es keine teuren Linien-dinge.
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Erfstadt hat mit der Installation von Teststrecken schlechte Erfahrungen. Geld sollte lieber für realistische Dinge und nicht für permanente Fehlplanungen ausgegeben werden
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Beim Thema Mobilität sollte Erfstadt nach den Erfahrungen des Solarradweges bei etablierten und erprobten Standards bleiben.
ÖPNV-6	DAUMEN UNTEN	Studenten sind in der Lage sich selbst zu bewegen. Das Geld ist in einem ÖPNV für alle Erfstädter besser investiert.
ÖPNV-7	NEUTRAL	Begrüße zwar die Idee, aber wird es wirklich genutzt? In der Regel werden Gehbehinderte durch Fahrtendienste unterstützt.
ÖPNV-7	DAUMEN HOCH	Sehr gutes Vorhaben
ÖPNV-7	NEUTRAL	Bitte vereinfachten Text schreiben. Welche Person kennt die hier verwendeten Spezialwörter ohne zu googeln? Die Maßnahmen sind sinnvoll, wenn sie bei normalen Sanierungsmaßnahmen mitgemacht werden.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV-7	DAUMEN HOCH	Eine weitere, schöne Hilfe für „Blinde“ könnte Navilens.com beisteuern. Auf Entfernung für Mobilgeräte lesbare farbige Patterns, deren Entfernung und Richtung angesagt werden.
ÖPNV-7	DAUMEN HOCH	Insbesondere Überdachung, Fahrradbügel und Buskaps sind wichtige Maßnahmen für eine Attraktivitätssteigerung.
ÖPNV-7	DAUMEN HOCH	Barrierefreiheit ist gut, den MIV dabei zu behindern ist kontraproduktiv und führt zu gefährlichen Situationen. In Gymnich Maarweg kann es sogar planmäßig zu einer völligen Blockade der Straße kommen, was passiert wenn Rettungskräfte zur Taktzeit die Haltestelle passieren müssen. Die Haltebuchten haben aus meiner Sicht eine klare Berechtigung und sollten Barrierefrei umgebaut werden.
PARK-1	NEUTRAL	Parkplätze sind dringend notwendig!
PARK-1	NEUTRAL	Der Parkraum darf nicht noch mehr eingeschränkt werden. Es können nicht alle mit dem Rad unterwegs sein!
PARK-1	DAUMEN UNTEN	Wir benötigen nicht mehr Parkplätze, sondern einen attraktiven ÖPNV. Ziel sollte sein, dass so viele Leute wie möglich das Auto stehen lassen.
PARK-1	DAUMEN UNTEN	Solche Maßnahmen haben sich vielerorts nicht bewährt und führten zu verwaisten Innenstädten. Mal eben auf dem Heimweg noch an einem Geschäft halt machen, würde dann entfallen.
PARK-1	DAUMEN HOCH	Eine Reduzierung der Stellplätze wäre wünschenswert. Insbesondere muss aber Falschparken und behinderndes Parken stärker kontrolliert und ggf. abgeschleppt werden, insbesondere bei Veranstaltungen (z.B. Schützenfeste).
PARK-1	DAUMEN HOCH	ich bitte hier ganz, ganz dringend darum zu berücksichtigen, dass es insbesondere in der Altstadt Lechenich nicht ausreichend Parkmöglichkeiten für Anwohner gibt. Grundsätzlich bin ich stark für eine Einschränkung des Autoverkehrs in Lechenich. Ich will als Anwohner und Bürger aber nicht gleichgestellt werden mit Besuchern oder Personen, die aus Bequemlichkeit mit dem Auto in die City fahren. Ich brauche eine Abstellmöglichkeit, die nicht zeitbegrenzt ist. Gerne zur monatlichen Miete, aber ein Stellplatz, über den ich jederzeit verfügen kann.
PARK-1	DAUMEN UNTEN	Ich denke nicht, dass es "Parkplatzsuchverkehr" gibt. Wenn man bereit ist, auch mal 300 meter zu laufen, gibt es Überall genau Parkplätze. Faulheit sollte nicht gefördert werden. Anders sieht es natürlich bei behindertengerechten Parkplätzen aus. Diese gibt es meines Erachtens zu wenig
PARK-1	DAUMEN HOCH	Bahnhofstr. Parkplätze viel zu schmal und oft stoßzeiten. Wenn ich einkaufen fahre, bekomme ich oft keinen Parkplatz mehr.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
PARK-1	DAUMEN UNTEN	Wenn eine Garage beim Gebäude gefordert wurde muss die auch durch das Auto genutzt werden. Wer seine zweit und drittwägen auf der Straße abstellen will muss kräftig zahlen. Schaut euch die Städte in der Schweiz an. Leere Straßen und viel Platz zum fahren.
PARK-1	DAUMEN HOCH	Eine Reduzierung der Parkplätze wäre gut, damit auch Anreize gegeben werden auf das Fahrrad umzusteigen.
PARK-1	DAUMEN UNTEN	aber in der richtigen Reihenfolge: ERST ein einwandfrei funktionierender und sauberer, verlässlicher ÖPNV, DANN Reduktion der Stellflächen. Die Stadt Köln zeigt gerade, wie man es nicht macht.
PARK-1	NEUTRAL	Auf der Carl-Schurz Str . an der Kirche St. Alban sind definitiv zu wenig Parkplätze !!!! 1 Behindertenparkplatz ist viel zu wenig ! und auch Parkplätze für ältere Menschen oder mit Gehbehinderung fehlen ! Dort sind 2 Hausärzte, 1 Physiotherapiepraxis, 2 HNO Ärzte, 1 Zahnärztin, 1 Hörakustiker Geschäft, 1 Apotheke in EINEM HAUS !!! 1 Sanitätshaus zwei Häuser weiter ! Und wie gesagt nur 1 Behindertenparkplatz! und ansonsten nichts ! Der Hauseigene (Private) Parkplatz ist sehr klein ! dort einen Parkplatz zu bekommen ist wie ein sechser im Lotto !! Der Carl-Schurz-Platz wurde umgebaut jaaaaa aber wo die gehbehinderten , alten Menschen Parken sollen wenn diese z.B zum Arzt oder Akustiker müssen, wurde (wie immer) nicht berücksichtigt! Es ist mir und vielen anderen unbegreiflich !! An sowas wird nicht gedacht ! Wir alle werden mal alt und sind dann evtl. auch nicht mehr gut Fuß ... dort müssen mehr Parkplätze hin !!
PARK-1	DAUMEN UNTEN	Weniger Parkplätze für Verbrenner E Autos hervorheben Ggfs. Shuttle nach zb Lechenich von p+r
PARK-1	DAUMEN HOCH	Es mag luxuriös anmuten, aber es wäre toll, den Marktplatz in Lechenich komplett autofrei zu bekommen. Dazu könnte man teilweise untertunneln und dort auch Tiefgaragenplätze schaffen. Vorbild - auch wenn ich es nur als Tourist vor 12 Jahren mal erlebt habe - wäre Brügge. Das hat mich nachhaltig beeindruckt.
PARK-1	DAUMEN HOCH	Wenn man aus anderen Städten in der Umgebung kommt, fällt auf, dass Erfstadt extrem viele Stellplätze gratis bietet. Dieser öffentliche Raum könnte anders genutzt werden.
PARK-1	DAUMEN UNTEN	Auf keinen Fall den zweiten Schritt vor dem ersten machen. Erst wenn durch Radverkehr und ÖPNV ein adäquater Ersatz besteht kann über Substitution von Parkflächen nach gedacht werden.
PARK-2	NEUTRAL	Das ist doch schon überall so.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
PARK-2	DAUMEN UNTEN	Eine Parkscheibe erfüllt ebenso den Zweck, Dauerparken zu verhindern, wenn es kontrolliert wird.
PARK-2	DAUMEN UNTEN	Auf gar keinen Fall am Bahnhof. Dort gibt es Parkplätze en masse, die nie vollständig belegt sind. Die Parkplätze dort müssen unbedingt kostenfrei bleiben, um den ÖPNV zu stärken. Das zeitweise eingeschränkte Halteverbot im Wohngebiet rund um den Bahnhof gehört im Gegenteil abgeschafft, da es kaum noch Pendler gibt, die am Bahnhof keinen Parkplatz finden. Parkgebühren in den "Innenstädten" von Lechenich und Liblar raubt den dort vorhandenen Kaufleuten auch noch die letzte Kundschaft.
PARK-2	NEUTRAL	"Vermeidung von Dauerparkern" ist immer so leicht gesagt... als Anwohner ohne Garage/Stellplatz bin ich auf ein "Dauerparken" angewiesen. Bitte dringend beachten, dass wir Bürger ohne eigenen Stellplatz den Bürgern mit Stellplatz gegenüber benachteiligt werden.
PARK-2	DAUMEN UNTEN	Will man die Erfstädter mit diesem Vorschlag noch mehr verärgern? Lasst die Leute parken so lange sie wollen. Es gibt genügend Parkplätze im gesamten Stadtgebiet. Eine Verknappung führt nur zu Stress und damit zu weniger Kaufkraft. Zusätzlich müssen die Maßnahmen vom Ordnungsamt überwacht werden. Was die Bürger nur unnötig belasten könnte. Wir wollen doch alle nur stressfrei das Auto abstellen können! Und an Orten verweilen solange wir wollen. Ohne notwendige Überwachung. Auch im Ekz sollte man eigentlich froh sein um jeden potentiellen Kunden, der länger als 2h in dieser Tristesse bleiben möchte. Die Zeitbegrenzung ist mir ein Rätsel. Das Parkplatzangebot ist groß genug und NIE aus-, bzw überlastet
PARK-2	DAUMEN UNTEN	Das Parkangebot ist eh schon sehr klein hier und dann wollt ihr noch mehr Kohle damit machen und mehr freie Parkflächen wegnehmen? Schämt euch!
PARK-2	DAUMEN UNTEN	Keine Ausnahmen für E-Autos!!! Keine Ausnahmen für Car Sharing!!
PARK-2	DAUMEN HOCH	Aber bitte keine Ausnahme machen für E-Fahrzeuge. Alles was Platz verbraucht zahlt nach m2 nutzfläche
PARK-2	DAUMEN UNTEN	Erfstadt hat nicht die Attraktivität auch noch Parkgebühren zu erheben Außerdem ist die Gebührenlast schon unverschämt hoch, im Vergleich zur Leistung dieser Stadt

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
PARK-2	DAUMEN UNTEN	Eine Überwachung der Parkzeit durch die Ordnungsbehörde ist ausreichend. Tragen die geringe Anzahl der Parkplätze überhaupt die Kosten für eine Parkraumbewirtschaftung?
PARK-2	DAUMEN UNTEN	Achtung "Abzocke"; vermeiden
PARK-3	NEUTRAL	auch hier: bitte berücksichtigen, dass wir Anwohner ohne eigene Parkmöglichkeit auf Stellplätze im öffentlichen Bereich angewiesen sind.
PARK-3	DAUMEN UNTEN	Einfach Nein
PARK-3	DAUMEN UNTEN	Wie soll eine reduzierte Stellplatzzahl aus dem Baugenehmigungsverfahren dauerhaft, gerade bei Mietimmobilien, umgesetzt/durchgesetzt werden?
PARK-3	DAUMEN UNTEN	Zur Kontrolle ist zu viel Bürokratie erforderlich
PARK-4	DAUMEN UNTEN	Der Ausbau des Stromnetzes wäre eine wichtige Voraussetzung.
PARK-4	DAUMEN HOCH	wichtig, wichtig, wichtig :-)) Bitte auch hier bedenken: die Förderung privater Ladesäulen ist natürlich super - aber nicht jeder hat die Möglichkeit dazu (Mieter, enge Straßen...). Daher bitte auch praktikable Lösungen für uns nicht-Wallbox-Besitzer finden :-)
PARK-4	NEUTRAL	Keine Förderung der privaten Ladesäulen! Wer sich ein e Auto leisten kann, kann sich meist auch eine Ladesäule leisten. Wenn es in der Stadt genug gibt, kann dort getankt werden. Nach der Erhöhung der Grundsteuer, da die Stadt pleite ist, muss sowas nicht gefördert werden
PARK-4	DAUMEN UNTEN	Nö. E-Mobilität ist eine Sackgasse.
PARK-4	DAUMEN UNTEN	Das ist für mich nicht primär eine kommunale, sondern eine privatwirtschaftliche Aufgabe,
PARK-4	DAUMEN HOCH	Wird mal Zeit, das Erfstadt aufwacht und Schnellladesäulen an den Autobahnabfahrten Gymnich und Lechenich Liblar installiert. Es müssen auch noch dringend normale Lademöglichkeiten in den Wohngebieten installiert werden. Gymnich als 3. größter Ortsteil hat keine einzige öffentliche Lademöglichkeit
PARK-4	DAUMEN UNTEN	Dadurch würde der elektrische Individualverkehr gefördert - was im Widerspruch steht zur Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs: alles auf einmal geht nicht. Außerdem sind E-Autos nicht wirklich umweltfreundlich (Akku-Problematik, zu wenig Ökostrom).
PARK-4	DAUMEN HOCH	Die Ladeinfrastruktur in Erfstadt (außerhalb von Liblar) muss dringend aufgebaut werden. Andre Gemeinden und Städte liegen hier deutlich vorne.
PARK-4	DAUMEN UNTEN	Privatsache

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
PARK-4	DAUMEN HOCH	<p>Ja und bitte auch schlaue machen, negative Beispiele die Ladestation am Kaufland. Nicht mit zwei Autos zu nutzen die Ladestation zu kurz und die Bordsteine sind so hoch dass man sie die Türe zerkratzt wenn man nicht aufpasst. Kostenlose 11kw Säulen z.B. am EKZ ziehen Besucher an die sich dementsprechend lange bleiben</p>
PARK-4	DAUMEN HOCH	<p>Geehrtes ProjektTeam,</p> <p>es ist sehr zu begrüßen, dass man sich diesem Thema annimmt.</p> <p>Im Ziel wird erwähnt, dass v.a. DC Lader mit >50kw Leistung installiert werden sollen.</p> <p>DC Lader sind um ein Vielfaches teurer als AC Lader. Ladeleistungen von DC50kw sind mittlerweile nicht mehr auf der Höhe der Zeit. DC Lader werden am Fernwegenetz (Autobahn und Bundesstraßen) gebraucht. Günstigstenfalls in Laufweite zu Restaurants. Durchreisende können so eine halbstündige Pause zum Laden und zur Verpflegung nutzen. Bei 150kw Ladeleistung der Säule sind viele Fahrzeuge bereits wieder fast voll. Hier sollte man zumindest für ausgewählte Ladepunkte über Platzverhältnisse nachdenken, die ein Laden mit Anhänger (z.B. Wohnwagen) ermöglichen.</p> <p>Abseits des Fernwegenetz, zum Beispiel auf Parkplätzen nahe Einkaufsmöglichkeiten, brauchen die Erfurter Bürger AC Lader. Diese sind um ein Vielfaches günstiger und könnten bereits zukunftsicher auf AC22kw ausgerichtet werden. Zudem sind sie batterieschonender. Ebenso werden diese Säulen meist ohne Ladekabel installiert welche gerne ein Ziel für Vandalismus sind.</p> <p>Ein Einkauf dauert gerne eine Stunde und man kommt ja nie leer an. Über 50% Ladezustand lassen die meisten Fahrzeuge ohnehin nur geringere Ladeleistungen zu. Sprich, eine Stunde an einer AC11kw Ladesäule kann bereits 80km Reichweite bringen.</p> <p>Die Förderung privater Ladesäulen ist ein weitaus wichtigerer Punkt. Im Gegensatz zu Ein-/Zweifamilienhäuser sind Wohnanlagen bzw. Mehrparteien Häuser das größte Problem. Viele Hausverwaltungen sind keine Experten auf dem Gebiet und brauchen dringend einen Wegweiser!!</p> <p>Weiterhin viel Erfolg!</p>

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
RAD-1	DAUMEN UNTEN	Von z.B. Friesheim nach Bahnhof Liblar sind es über 12 km. Und wenn man was transportieren muss (20 KG Urlaubsgepäck) geht das ja auch super mit dem Rad!! Zählen Sie doch mal, wie viel Leute mit dem Rad wochentags unterwegs sind (von Freizeitnutzung ausgenommen). Das Problem von/in Erfstadt ist die räumliche Zergliederung der Stadtteile. Erfstadt ist keine "Stadt" sondern ein Haufen zusammengewürfelter Orte!
RAD-1	DAUMEN HOCH	Die fortlaufend schlechten Ergebnisse der ADFC Umfragen sollten zeigen, dass eine umfangreiche Verbesserung (Neubau und Sanierung) erforderlich sind.
RAD-1	DAUMEN HOCH	Höchste Prio!
RAD-1	DAUMEN UNTEN	Der Erft-Radweg von Weilerswist bis hinter Blessem sollte endlich Instand gesetzt werden. Jedoch nicht wie an vielen Stellen mit ganz groben Schotter.
RAD-1	DAUMEN HOCH	Bitte auch innerhalb der Orte (Liblar) das Radfahren sicherer machen
RAD-1	DAUMEN UNTEN	Man kann nicht alles den Radfahrern recht machen. Nein Danke!
RAD-1	NEUTRAL	Eher das vorhandene Netz pflegen / Lücken ausbauen, ein Vorrangnetz braucht es nicht
RAD-1	NEUTRAL	Sichere Wege sind notwendig, aber warum Geld ausgeben, um Autofahrer weiter rasen zu lassen und Fahrradfahrer deshalb abzugrenzen. Beide sollen kooperativ zusammen auf einer Straße fahren. Autoverkehr in der Geschwindigkeit beschränken und häufig Kontrollen machen. Dieses System wird von den Rasern bezahlt, versiegelt nicht noch mehr Landschaft und lehrt, dass wir nur, wenn wir aufeinander achten ein besseres Zusammenleben mit Natur und Mensch erreichen.
RAD-1	DAUMEN HOCH	Ertüchtigung und sichere Nutzung von Radwegen wäre toll.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
RAD-1	DAUMEN HOCH	<p>Ein gutes Vorhaben, die Einschränkung "wo immer möglich" sollte gestrichen werden.</p> <p>Da es ein solches Netz mit einem brauchbaren Standard heute nicht gibt, sollte nicht von "Netzlücken" gesprochen werden, vielmehr ist der Aufbau eines neues Netzes nötig.</p> <p>Dringend nötig ist aber auch, den Verkehr innerhalb der Ortsteile zu betrachten. Ein Beispiel: in der Köttinger Neubausiedlung aus den 90er Jahren findet langsam ein Generationswechsel statt. Wenn die neuen Eltern ihre Kinder nicht wie die Generation zuvor per Auto in die Kita (Entfernung ca 1 km) bringen sollen, muss die Stadt den Radverkehr vom Westen in den Osten Köttingens attraktivieren. Stattdessen wird der Verkehr mit Lastenrädern und Fahrradanhängern leider zusätzlich durch Drängelgitter behindert. Hier ist ein Umdenken und Kulturwandel in der städtischen Verwaltung angezeigt.</p>
RAD-1	DAUMEN HOCH	Bliesheim - Liblar (Bhf)
RAD-2	DAUMEN UNTEN	<p>Und auch hier wieder: Ich habe den Eindruck, die "Stadtteile" Niederberg, Bliesheim und Friesheim kommen in Ihren Planungen nicht vor. Dabei sind diese besonders "weit vom Schuss". Ohne Auto ist man in diesen Stadtteilen "verloren". Selbst mit Verlängerung der Bahn haben diese Stadtteile kaum etwas davon. Die Wegezeiten ändern sich für die Bewohner kaum. Hier sollte man über den Schatten springen und Anbindungen an z.B. Euskirchen (Niederberg) oder Weilerswist (Bliesheim/Friesheim) nachdenken.</p>
RAD-2	DAUMEN UNTEN	Zu teuer!
RAD-2	DAUMEN HOCH	Auch die Anbindung ins Umland, besonders Köln sind wichtig für eine Attraktivitätssteigerung des Fahrradverkehrs.
RAD-2	DAUMEN UNTEN	Radschnellwege sind nicht notwendig. Der Radverkehr ist nur für eine bestimmte Bevölkerungsgruppe die richtige Lösung.
RAD-2	DAUMEN HOCH	Sehr drängend!
RAD-2	DAUMEN HOCH	Umwege - oft mit gefährlichen Überquerungen von Land- und Bundesstraßen - können weitestgehend vermieden werden. Das Erreichen des Liblarer Bahnhofs bzw. der größeren Stadtteile wie Liblar und Lechenich wird deutlich einfacher und vor allem erheblich sicherer und weniger unfallträchtig.
RAD-2	DAUMEN HOCH	Vieles im Radverkehr ist für Einspurräder ausgelegt. Ich persönlich fahre ein Liegedreirad und ich sehe davon immer mehr, sodaß auch bitte auf diese Mehrspurräder rücksicht genommen werden sollte.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
RAD-2	DAUMEN HOCH	Insbesondere eine Verbindung nach Köln durch einen Radschnellweg wäre für Pendler wünschenswert
RAD-2	NEUTRAL	Bitte in Kombination mit Ortsumgehungen planen und keine Nachteile für die Sicherheit der langsameren Verkehrsteilnehmer in möglichen Querungsbereichen.
RAD-2	DAUMEN UNTEN	Das nutzen dann nur HardcoreGrüne und Freizeitradler am Wochenende und dafür so viel Geld ausgeben? Nein Danke
RAD-2	DAUMEN HOCH	Eine gute Möglichkeit Radverkehr zu stärken
RAD-2	DAUMEN HOCH	Es wäre schon viel gewonnen, wenn die vorhandenen Fahrrad-/Fußgängerwege in einem besseren Zustand gehalten und regelmäßig gepflegt würden.
RAD-2	DAUMEN HOCH	Gute Idee
RAD-2	DAUMEN UNTEN	Geschwindigkeit der Autos begrenzen. Verkehrskontrolle mit Strafen bei Fehlverhalten einführen. Finanziert sich Anfangs durch die Verkehrsteilnehmer
RAD-2	DAUMEN HOCH	Die Strecke entlang der B265 ist teilweise weder schön noch sicher, der Weg ist schmal und nicht immer in gutem Zustand. Eine Ertüchtigung wäre toll, eine Umlegung mit etwas Distanz zur B265 und damit einer ruhigeren Lage wäre noch besser.
RAD-2	DAUMEN HOCH	Sehr richtig und wichtig
RAD-2	DAUMEN HOCH	Ein Radschnellweg von Lechenich zum Bahnhof Liblar wäre eine tolle Sache. Hier ist aber - gerade im Dunklen - die Sicherheit zu gewährleisten -> Gute Beleuchtung
RAD-2	DAUMEN UNTEN	Warum Schnellwege, erstmal vernünftige normale Radwege sind sinnvoll.
RAD-2	DAUMEN HOCH	Vorschlag für weiteren Radschnellweg: Kierdorf - Köttingen (Feldwege) - Blessem - Lechenich
RAD-2	DAUMEN HOCH	Entlang der B265 sollte zwischen Seestrasse und Theodor Heuss Str in Brühl über Maßnahme zum Schutz vor Schwarzwild getroffen werden. Ich hatte in der Dämmerung schon zwei Beinaheunfälle mit Schwarz wild auf dem Rad.
RAD-2	DAUMEN HOCH	auf jeden Fall sehr wichtig
RAD-3	DAUMEN UNTEN	Besser neue separate Radwege bauen und Auto- und Fahrradverkehr bestmöglich trennen. Außerdem gibt es in Liblar Roncallistraße bereits eine Fahrradstraße.
RAD-3	DAUMEN UNTEN	Ich sehe hier keine Notwendigkeit in Erfstadt.
RAD-3	DAUMEN HOCH	Bitte auch innerhalb der Städte das Radfahren sicherer machen. Wenn hier zwei Universitäten hinkommen, benötigen wir ein sicheres Fahrradnetz für die Studierenden.
RAD-3	DAUMEN HOCH	Eine sehr gute Idee, wenn diese breit genug sind und nicht irgendwo enden so nach dem Motto "das Geld ist uns ausgegangen oder wir wussten nicht weiter"

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
RAD-3	DAUMEN UNTEN	Die Straßen sind doch gar nicht breit genug. Man kann den Individualverkehr doch nicht immer weiter sanktionieren. Durch Individualverkehr ist diese Stadt doch erst gewachsen worden. Und jetzt wollt ihr sie einschränken. Ich bitte euch.. hört auf diesen Grünen Mist mitzumachen.
RAD-3	DAUMEN HOCH	Aktuell ist tatsächlich die von der Bergstraße abgehende Roncallistraße eine ausgewiesene Fahrradstraße. Die entsprechende Beschilderung steht jedenfalls. Ich rege an, auch die wieder aufgebaute Radmacherstraße in Blessem als Fahrradstraße zu widmen. Damit wäre auch ein kleinerer Stadtteil Teil des Projekts.
RAD-3	DAUMEN UNTEN	Quatsch, vorhandene Wege in Schuss halten ...
RAD-3	DAUMEN HOCH	Sehr sinnvoll ,sollte aber immer nur umgebaut werden, wenn auch andere Maßnahmen in diesem Bereich stattfinden.
RAD-3	DAUMEN UNTEN	Ganz ehrlich? Die Fahrradfahrer fahren doch eh wie sie wollen. Wer da als Autofahrer nicht jetzt schon seine Geschwindigkeit reduziert hat bald einen auf der Motorhaube sitzen. Da braucht es keine Fahrradstraßen für
RAD-3	DAUMEN HOCH	Besser gestern als morgen das ist wirklich wichtig für unsre Zukunft
RAD-3	DAUMEN UNTEN	Definitiv nicht im Villenweg, denn dadurch würde der Wald beeinträchtigt und die Anwohner massiv gestört
RAD-4	DAUMEN HOCH	Neben dem Neubau von Radwegen sollte die Sanierung und Instandhaltung von Radwegen ein wichtiger Aspekt sein
RAD-4	DAUMEN HOCH	Eine gute Idee! ich mache das schon seid geraumer Zeit und auch Fahrradnavis leiten einen über Wirtschaftwege. Kann mir aber auch die Landwirte vorstellen die nicht so sehr begeistert sind wenn die Radfahrer Massen darüber rollen. Eine Beleuchtung bräuchte es meiner Meinung nach nicht, schliesslich hat man ja Beleuchtung am Rad und im Winter fährt kaum einer.
RAD-4	DAUMEN HOCH	Die beste Idee bisher. Die vorhandenen Flächen besser nutzen.
RAD-4	DAUMEN HOCH	Dafür, aber: Vernünftige Asphaltdecken, aber keine Beleuchtungsanlagen oder Winterdienst. Landwirtschaft muss Vorfahrt haben
RAD-4	DAUMEN HOCH	Ein tolles Projekt, da es Nachbarkommunen einschließt. In Erp wohnend ist es oft wie ein Gallisches Dorf und schon die umliegenden Nachbardörfer nicht mit dem Rad zu erreichen ohne über Schotterpisten oder die gefährliche Landstraße zu fahren. Hier ist mehr Ausbau wichtig.
RAD-4	DAUMEN HOCH	Wichtig ist auch die Anbindung zu Nachbarkommunen über die Wirtschaftwege! z.B. der Römmerweg nach Zulpich. Hier wäre eine durchgehende Asphaltierung wünschenswert auch für den Radfernverkehr und evtl. Touristische Aspekte.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
RAD-4	DAUMEN HOCH	Beleuchtung ist noch nicht so wichtig wenn der Asphalt gut ist! Nicht zerplanen und dann dauert es 53 Jahre
RAD-4	DAUMEN HOCH	<p>Wünschenswert wäre, dass sich die Stadt Erfstadt traut, Wirtschaftswegen nicht standardmäßig für "Anlieger" freizugeben. Dieser Begriff ist sehr schwammig und führt in der Regel dazu, dass die Straße als generell freigegeben genutzt wird. Stattdessen könnte dieser Zusatz entfallen oder auf bestimmte Hausnummern konkretisiert werden.</p> <p>Beispiel: Notweg nicht "für Anlieger" freigeben, sondern ausschließlich für Klärwerk + An der Schwarzau 48, damit er nicht für Autofahrer mit anderen Zielen als Abkürzung genutzt wird. Die aktuelle Praxis ist unverständlich und benachteiligt Fahrradfahrer und Fußgänger, die de facto Pkw Vorrang gewähren müssen.</p>
RAD-4	DAUMEN HOCH	Viel Potential bei geringen Kosten, bitte weiter verfolgen.
RAD-4	DAUMEN HOCH	Bei Sanierungsmaßnahmen aber die Firmen darauf hinweisen, dass auch entsprechende Beschilderung erfolgen muss; z. B. "Achtung Fräskante", damit man sich nicht auch noch sein Hinterrad beschädigt.
RAD-5	NEUTRAL	Mit dem Radwegknotennetz NRW ist bereits eine gute Beschilderung vorhanden, ein weiterer Ausbau dieser würde sich anbieten.
RAD-5	DAUMEN HOCH	Super Idee. Viel Wirkung bei wenig Aufwand/Kosten. Gerne.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
<p>RAD-5</p>	<p>DAUMEN UNTEN</p>	<p>es FEHLT die Planung für SICHERE Radfahrspuren innerhalb der Orte !!!!</p> <p>es sind zwar Radschnellwege und Verbindungen zwischen den Orten offensichtlich geplant - aber :</p> <p>die Strassen in den Ortschaften wurden in den 70er Jahren geplant. Damals gab es kaum Autos. Jeder Haushalt hatte entweder kein oder maximal ein Auto. Dafür gab es Garagen etc. Die Strassen waren Strassen - zweispurig.</p> <p>Mittlerweile haben die Haushalte meistens ZWEI Autos und dann mit Kindern & 18 Jahre auch noch DREI und mehr.</p> <p>Die damals geplanten Stellplätze/Garagen reichen heute nicht mehr, und die Autos werden auf der Strasse geparkt !</p> <p>==&gt; in Folge : jeweils EINE SPUR ist voll mit geparkten Autos ! Nur eine Spur ist noch frei für Alle - Radfahrer, Autos, Busse und Lastwagen - in zwei Richtungen.</p> <p>Da die Autofahrer zu 95% die Abstandregel zu Fahrradfahren nicht kennen oder ignorieren, fährt der Autofahrer - der eigentlich auf die Spur mit den geparkten Autos gehört - auf die Gegenseite - auch wenn da gerade ein Radfahrer fährt.</p> <p>Autofahrer werden sogar regelrecht wütend, drohen laut und hupen! wenn der Radfahrer/in sich nicht an den Rand oder den Bürgersteig drückt !</p> <p>Oder sie überholen von hinten - auch dadurch fährt Auto, Bus etc. maximal noch 15 bis 20 cm am Radfahrer vorbei !</p> <p>Das betrifft auch und insbesondere die öffentlichen Busse ! Zum Beispiel SCHLUNKWEG !!</p> <p>Da Radfahrer naturgemäß beim Fahren leicht pendeln müssen, ist dies LEBENSGEFÄHRLICH !!!!</p> <p>KINDER !!! SENIOREN !!!</p> <p>Es geht nicht nur um die "schnelle" Verbindung, sondern auch um die SICHERHEIT !</p> <p>!DEUTLICHE FAHRRADSPUREN in Roter Farbe auf den Fahrspuren ! Deutliche SCHILDER für Autofahrer-/Busse ! Autos weg von den Strassen !</p>

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
		<p>ERFTSTADT ist innerorts für Radfahrer LEBENSGEFÄHRLICH !</p> <p>Da sind andere Städte viel, viel weiter. Und wenn (mir, unseren Kindern) etwas passieren sollte, so wird Erfstadt HAFTBAR gemacht !</p> <p>Denn der Autofahrer mag seinen Abstand nicht eingehalten haben - aber die Stadt vernachlässigt die Verkehrssicherungspflicht, in dem die Strassen als Ersatz-Parkplatz missbraucht werden dürfen ! (grösstenteils Dauerparker-/Tag und Nacht).</p>
RAD-5	DAUMEN HOCH	Es gibt zu wenig Wegweiser
RAD-5	DAUMEN HOCH	Macht Sinn, wenn man aber Komoot oder andere Verkehrsleitsystem nutzt, braucht man die Kennzeichnung weniger als früh. Wenn dann nur grobe Orientierung.
RAD-5	DAUMEN UNTEN	Manchmal ist eigenständiges denken sinnvoller als sich nach fehlerhaften leitsystemen zu richten
RAD-5	NEUTRAL	Die Maßnahme ist nicht schlecht, hat aber angesichts der Probleme, mit denen Radfahrer aktuell in Erfstadt kämpfen müssen, niedrige Priorität.
RAD-5	DAUMEN HOCH	Bitte dabei auch Wartung und Erneuerung von Schildern bedenken. Gerade das rot der Radwegweiser ist nicht besonders UV stabil
RAD-6	DAUMEN HOCH	die Radstation am Bhf. sollte so umgebaut werden, dass die unteren Mietplätze auch mit Fahrradkorb oder Kindersitz nutzbar sind. So ist es sinnlos.

Maßnahmensteckbrief	Wertung	Kommentar
RAD-6	DAUMEN HOCH	Super, aber bitte auch daran denken dass es immer mehr Mehrspurräder gibt. Die meisten Parkvorrichtungen für Fahrräder sind nur für Einspurräder ausgelegt.
RAD-6	DAUMEN UNTEN	Umwandlung von PKW-Stellplätzen?? Ich bekomme vor meiner Wohnung schon oft genug keinen Parkplatz und wie bekomme ich dann Wasserkisten und Einkäufe nach Hause? Nicht in Ordnung!
RAD-6	DAUMEN HOCH	Normale Fahrradständer reichen lange nicht mehr aus, Bügelanlagen und Videoüberwachung an besonderen Plätzen wären wichtig
RAD-6	NEUTRAL	Wenn jemand bereit dafür ist diese Miete zu zahlen, sollte er es bitte im Voraus zahlen. Es kann ja bei der Nutzung später wieder rückvergütete werden.
RAD-6	DAUMEN HOCH	Weniger pkw Parkplätze dafür Boxen
RAD-6	NEUTRAL	Die möglichkeit zum sicheren Abstellen reicht. Abstellanlagen wie an dere Musikschule sind unsinnig. Passen eigentlich für kein Fahrrad. Es muss nicht alles überdacht sein.
RAD-6	DAUMEN HOCH	Vor allem wichtig an künftigen Haltestellen und heutigen Haltestellen des Schnellbusses.
SCHÜ-1	DAUMEN HOCH	Elterntaxis erschweren, Verkehrskontrollen zu Hol und Bringzeiten
SCHÜ-1	DAUMEN HOCH	Die Verkehrssituation durch die Eltern Taxis an der Südschule und Süd Kindergarten in Lechenich sind katastrophal. Dabei könnte man dort so einfach zumidents eine Einbahnstraße einrichten die die Übersicht für die Kinder Vermessert und hexjwindigkeitskontrolöen sowie die Bushaltestelle für Eltern sichtbar eingrenzen / durch Pöllee begrenzen. Durch die dort ständig parkenden Autos entstehen jeden Morgen gefährliche Situationen. Der Zebrastreifen auf der Bonner Ring leistet sich nur bedingt Sicherheit da die dortige Höchstgeschwindigkeit ständig überschritten wird.
SCHÜ-1	DAUMEN UNTEN	Die Ziele lassen sich nicht mit dem Bau einzelner Elterntaxihaltestellen (Hol- und Bringzonen) an Schulstandorten erreichen. Halteverbotsschilder sind günstiger und effektiver als baulicher Umbau
SCHÜ-1	DAUMEN UNTEN	keine Förderung - auch nicht indirekt - für Elterntaxis - sind schließlich auch MIV
SCHÜ-1	DAUMEN HOCH	Bessere Kontrolle vor Schulen (z. B. Halten auf Radfahrstreifen bzw. im Halteverbot - um die Kinder zur Schule zu bringen oder abzuholen)

