



# Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Euskirchen

Ergebnisbericht  
Mai 2022



## Auftraggeber

### **Stadt Euskirchen**

Der Bürgermeister  
Fachbereich 8 Tiefbau, Verkehr  
Kölner Straße 75  
53879 Euskirchen  
Tel.: 02251/14290  
[www.euskirchen.de](http://www.euskirchen.de)

## Bearbeitungsteam

*Prozesssteuerung,  
verkehrsplanerische Fach-  
bearbeitung und Beteiligung*

### **Planungsbüro VIA eG**

Marsportengasse 6  
50667 Köln  
Tel.: 0221 789 527 – 20  
[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)

*Schwerpunktbearbeitung:  
Ziele und Leitbild:*

### **Rupprecht Consult GmbH**

Clever Straße 13-15,  
50668 Köln  
Tel.: 0221 606055-0  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)

*Schwerpunktbearbeitung:  
Kommunikation und Beteiligung*

### **tippingpoints GmbH**

Mozartstraße 4-10,  
53115 Bonn  
Tel.: 0228 763840-0  
[www.tippingpoints.de](http://www.tippingpoints.de)

# Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung und Aufbau des Mobilitätskonzeptes .....	1
2.	Beteiligung .....	4
3.	Grundlegende Informationen zur Mobilität in Euskirchen.....	12
4.	Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse .....	23
4.1.	ÖPNV und Vernetzte Mobilität .....	24
4.2.	Radverkehr .....	29
4.3.	Fußverkehr, Barrierefreiheit und Straßenraumgestaltung .....	36
4.4.	Fließender und ruhender motorisierter Verkehr.....	39
5.	Ziele des Mobilitätskonzeptes .....	50
5.1.	Darstellung der Leitziele .....	50
5.2.	Evaluation und Indikatoren.....	56
6.	Maßnahmenkonzept.....	59

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bausteine und Prozessablauf des Mobilitätskonzeptes .....	2
Abbildung 2:	Landingpage zum Mobilitätskonzept auf der städtischen Website .....	7
Abbildung 3:	Illustrationen für die Leitziele in Euskirchen sowie generell zur Kommunikation .....	8
Abbildung 4:	Brötchentütenaktion als Element der Öffentlichkeitsarbeit zur Bewerbung der .....	8
Abbildung 5:	Das Ampelquiz als interaktives Element der Öffentlichkeitsarbeit .....	9
Abbildung 6:	Auszug der verschiedenen eingesetzten PR-Tools zur Bekanntmachung des.....	10
Abbildung 7:	Zeitstrahl zu den Aktionen des Mobilitätskonzeptes .....	11
Abbildung 8:	Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland.....	13
Abbildung 9:	Bevölkerungsverteilung nach Stadtteilen 2021 .....	15
Abbildung 10:	Verkehrsmittelwahl in Euskirchen im Vergleich .....	17
Abbildung 11:	Verflechtungstypen .....	19

Abbildung 12: Anteil der Binnenwege an allen Wegen der Euskirchener Bevölkerung .....	19
Abbildung 13: Verkehrsverflechtungen der Stadt Euskirchen – die Stadtgrenze .....	
überschreitender Verkehr .....	21
Abbildung 14: Im Mobilitätskonzept berücksichtigte Quellen von Befragungen der Bevölkerung....	23
Abbildung 15: Hinweise und Parameter zur Erarbeitung des Stärken-Schwächen-Profiles.....	24
Abbildung 16: Beispielhafter Reisezeitenvergleich ab Bf Euskirchen in Minuten .....	25
Abbildung 17: Erhobene Radverkehrsinfrastruktur im Bestand (Stand Mai 2021) .....	31
Abbildung 18: Oberflächenschäden im Bestandsnetz (Stand 09/2021) .....	34
Abbildung 19: Umgestaltung Kommerner Straße (vorher - nachher) .....	37
Abbildung 20: Anbindung der Kreisstadt Euskirchen an das übergeordnete Verkehrsnetz.....	
(Stand Mai 2021).....	40
Abbildung 21: Analysevariante Bestandsnetz 2019 werktägliche Streckenbelastung [Kfz/24 h], Darstellung aller klassifizierten Straßen innerhalb des Stadtgebiets Euskirchen mit Vorrang- und Haupterschließungsstraßennetz .....	42
Abbildung 22: Verflechtungsarten mit Bezug auf das Stadtgebiet Euskirchen .....	44
Abbildung 23: Prognose-Nullvariante 2040, werktägliche Streckenbelastung [Kfz/24 h].....	45
Abbildung 24: Leitziele für das Mobilitätskonzept der Kreisstadt Euskirchen.....	50

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ein- und Auspendelndenströme Stand 2020 .....	16
Tabelle 2: Reisezeitvergleiche ÖPNV-MIV .....	26
Tabelle 3: Nachfragesegmente in der Analyse- und der Prognose-Nullvariante 2040; .....	
Abweichungen in der Summe sind rundungsbedingt.....	44
Tabelle 4: Angebot in den öffentlich zugänglichen Parkieranlagen der Kernstadt .....	
(keine Kundenparkplätze, Stand 2019).....	47
Tabelle 5: Aufschlüsselung der Indikatoren je Leitziel und die Veränderungsziele je Indikator....	57

# Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
ERA	Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FNP	Flächennutzungsplan
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
InHK	Integriertes Handlungskonzept
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
MID	Studie Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen
RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
SVE	Stadtverkehr Euskirchen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

## 1. Einführung und Aufbau des Mobilitätskonzeptes

Das vorliegende Mobilitätskonzept samt Maßnahmenkonzept für die Kreisstadt Euskirchen bildet die zukünftige Planungsgrundlage zur Entwicklung einer zukunftsfähigen nachhaltigen Mobilitätsstrategie, an der sich die folgenden Detailplanungen für die verschiedenen Mobilitätsbereiche ausrichten. Die hier beschriebenen Maßnahmen sollen eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie beschreiben, die es erlaubt, den Verkehr und die Mobilität in der Stadt Euskirchen nachhaltiger, das heißt klima- und umwelt- und sozialverträglicher auszugestalten.

Mit dem Mobilitätskonzept erhält die Stadt Euskirchen also einen **leitbildorientierten strategischen Handlungsrahmen**, der eine Art „Rezeptbuch“ mit exemplarischen Maßnahmenvorschlägen für die Mobilität der Zukunft ist.

Von besonderer Bedeutung ist die **Verankerung der Strategie in der Bürgerschaft, bei den lokalen Akteuren sowie in der Politik**. Dies wurde im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes durch verschiedene Onlinebeteiligungsformate mit Ideen- und Meinungssammeloptionen sichergestellt sowie durch mehrere Stakeholdergespräche mit Vertreter:innen der Zivilgesellschaft, Institutionen und Behörden sowie aus der Wirtschaft. Ebenso erfolgte eine intensive politische Diskussion im Ausschuss für Tiefbau und Verkehr. Das Beteiligungsverfahren wird in Kapitel 2 ausführlich dokumentiert.

Auf der **verkehrsplanerischen Fachebene** wurden die Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Verkehrsentwicklungsplanung und die Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP) berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende **vorgegebene Leitfragestellungen** beantwortet:

- Welche Ausgangssituation wird vorgefunden?
- Wie ist diese Situation verkehrsplanerisch zu bewerten? Welche Stärken und Schwächen ergeben sich?
- Wie wird diese Situation von Bürgerschaft, lokalen Stakeholder:innen, Verwaltung und Politik eingeschätzt?
- Welche Ziele für die künftige Mobilitätsstrategie werden daraus abgeleitet?
- Welche Handlungsspielräume gibt es, und wo kann mit einem Transformationsprozess angesetzt werden?
- Welche konkreten Maßnahmen lassen sich herleiten?

Das nachstehende Schema in Abbildung 1 gibt einen Überblick über die einzelnen Bausteine des Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Euskirchen:

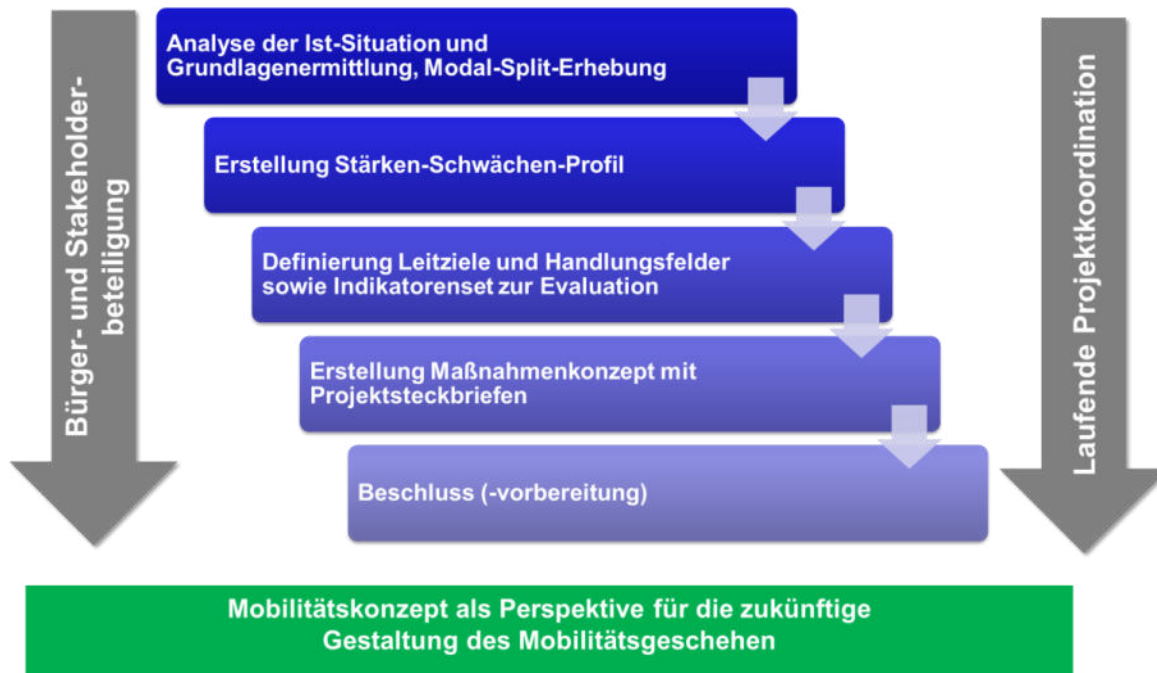


Abbildung 1: Bausteine und Prozessablauf des Mobilitätskonzeptes

Bei den planerischen Überlegungen stand die Maßgabe im Mittelpunkt, pragmatische und vor allem **realistisch umsetzungstaugliche Vorschläge** zu entwickeln, die in einem überschaubaren Zeitrahmen auch schon Wirkung zeigen können. Es gilt auch, im Hinblick auf die bisherige auf den motorisierten Individualverkehr fixierte Sichtweise den Blick auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten und deren Vernetzung zu richten, diese auszubauen und dort anzusetzen, wo bereits gute Voraussetzungen geschaffen wurden.

Weitreichende Maßnahmen, bei denen die Stadt Euskirchen nicht in erster Linie zuständig bzw. im Einfluss begrenzt ist, werden aber darüber hinaus auch in das Maßnahmenkonzept aufgenommen, da sie teilweise herausragende Bedeutungen und Folgen für die nachhaltigere Umgestaltung des Verkehrs haben, wie z. B. der Ausbau der Eifelstrecke und Voreifelbahn zur elektrifizierten S-Bahn.

### Stellenwert des Mobilitätskonzeptes in der kommunalen Verkehrsplanung der Kreisstadt Euskirchen

Bei der Einordnung des Mobilitätskonzeptes in die Instrumente der kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Euskirchen **ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass dies keine letztgültigen Planungen sind, die so wie beschrieben umzusetzen sind. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung aus fachlicher Sicht, wie die verkehrlichen und städtebaulichen Defizite im Mobilitätssystem verbessert werden können.**

Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten Akteuren, auf deren Grundlage eine Feinplanung vorgenommen werden kann. Das Mobilitätskonzept ist modular aufgebaut, so dass die Kommune flexibel agieren kann: Jederzeit ist es möglich, Bausteine umsetzungsreif zu machen und kontinuierlich aufeinander aufbauend die Situation zu verbessern. Im Laufe der Zeit werden sich weitere Aspekte und innovative

Lösungsansätze über das Beschriebene hinaus eröffnen. Das Mobilitätskonzept ist daher offen und kann jederzeit fortgeschrieben werden.

Im Mobilitätskonzept wird ein Gesamtpaket mit Maßnahmenvorschlägen vorgelegt, das sowohl modular als auch in Einzelbausteinen umsetzbar ist.

Zusammenfassend lässt sich das Mobilitätskonzept wie folgt charakterisieren:

### ***Das Mobilitätskonzept als strategischer Rahmenplan für Mobilitätsbelange***

Das Mobilitätskonzept der Stadt Euskirchen ist ein Rahmenplan für die künftige Ausgestaltung der Mobilität im Stadtgebiet.

Auf Grundlage einer umfassenden Analyse- und Bürgerbeteiligungsphase wurde ein Zielsystem hergeleitet, Handlungsfelder abgesteckt und darauf basierend Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese wurden in der Sondersitzung des Ausschusses für Tiefbau und Verkehr am 27.10.2021 vorgestellt und diskutiert und am 10.03.2022 beschlossen.

### ***Ziele der Maßnahmenvorschläge***

Die Maßnahmenvorschläge tragen dazu bei, das Mobilitätsgeschehen in Euskirchen zukünftig ortsverträglich und nachhaltig auszugestalten.

Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsarten mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückzunehmen und die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung deutlich zu stärken. Hiermit wird ein Beitrag zu einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität geleistet, sofern dies im kommunalen Einfluss erfolgen kann.

### ***Verbindlichkeit als Rahmen, nicht im Detail***

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Ausführungen in den Maßnahmensteckbriefen keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen. Das Mobilitätskonzept ist kein rechtlich bindendes Instrument wie z. B. ein Flächennutzungsplan, sondern ein informeller Rahmenplan.

Es handelt sich um Empfehlungen und Diskussionsgrundlagen aus fachlicher Sicht, wie verkehrliche und städtebauliche Defizite im Hinblick auf das Mobilitätssystem und klimapolitische Notwendigkeiten behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es eines weiteren Beratungsprozesses zur genauen Ausgestaltung der Vorschläge in den einzelnen Steckbriefen, auf deren Grundlage im nächsten Schritt eine Feinplanung vorzunehmen ist.

### ***Beschlussfassung bedeutet eine konkretisierte Arbeitsgrundlage für die Kommune***

Die Beschlussfassung für das Mobilitätskonzept bedeutet, dass dieses eine verbindliche Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung darstellt.

Die Maßnahmensteckbriefe bilden die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten.



## 2. Beteiligung

Die Neuplanung der städtischen Mobilität bewegt die Gemüter: unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen einer heterogenen Bevölkerung stoßen aufeinander und es ist wichtig, die richtige Balance zu finden. Die kommunikative Aufgabe besteht darin, den damit verbundenen Gewinn zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen hervorzuheben. Um die Bürger:innen einer Stadt mitzunehmen, muss aber zunächst Verwaltung und Politik geschlossen hinter den Maßnahmen stehen. Nur wenn ein solider innerer Lenkungs- oder Steuerungskreis, der ein einheitliches Bild von den planerischen Maßnahmen und den Kommunikationszielen entwickelt hat, dies unterstützt, kann auch erfolgreich nach außen kommuniziert werden.

Dazu braucht es konkrete und umsetzbare Maßnahmen, sowohl kommunikativer als auch planerischer Art. Beide ordnen sich den fünf zentralen Leitzielen unter, die eine langfristige Zielsetzung innerhalb der Mobilitätsplanung gewährleisten. Die fünf Leitziele sind:

*Sichere Straßenräume für eine lebenswerte Stadt*

*Starker Umweltverbund in einer Stadt der kurzen Wege*

*Euskirchen – multimodal mit der Region verknüpft*

*Stadtverträglicher und emissionsarmer MIV und Wirtschaftsverkehr*

*Die Verwaltung als Wegbereiter für nachhaltige Mobilität.*

Ziel der kommunikativen Maßnahmen war es, neben Verwaltung und Politik alle Bewohner:innen der Stadt in den Prozess einzubinden. Um dies strategisch und strukturiert anzugehen, wurde ein Kommunikationskonzept mit allen Puzzleteilen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie aufgesetzt.

### Kommunikationskonzept als Rahmen der Beteiligung

Passend zur Zielsetzung wurde am Anfang des Prozesses ein Kommunikationskonzept für die Kreisstadt Euskirchen aufgesetzt. In diesem wurden:

- ein zentraler „Frame“, also eine Geschichte, die wir zum Thema Mobilität in Euskirchen erzählen wollen, entworfen,
- Strategien für die Bürgerschaft, die Stakeholder:innen sowie gruppenübergreifende Strategien erstellt,
- Kernbotschaften für diese Dialoggruppen verfasst,
- der zentrale Projekt-Claim entwickelt „*Machen Sie mit! Wir planen die Mobilität der Zukunft*“, der die verschiedenen Kommunikationsebenen verbindet,
- ein Maßnahmenkatalog mit geeigneten Kommunikationswerkzeugen erstellt.

Dabei dreht sich die Kommunikation zur Mobilitätswende in Euskirchen um ein gemeinsames „Wir-Gefühl“: Wir arbeiten gemeinsam an unserer nachhaltig gestalteten Zukunft und wir gemeinsam können in der Mobilität der Stadt etwas bewegen.

Aus diesem Grund wurden die Bürgerschaft der Stadt sowie verschiedene Stakeholdergruppen frühzeitig im Prozess beteiligt; zum einen um Anregungen, Wünsche und Bedürfnisse abzufragen und zum anderen, um die Analysen, Modelle und Vorschläge vorzustellen und um das gegebene Feedback einbauen zu können – denn, wir planen die Mobilität der Zukunft!

## Die digitale Bürgerbeteiligung

Zu einer Gemeinschaft gehören die verschiedensten Gruppen der Bevölkerung. Daher soll sich das Mobilitätsangebot an alle richten; an Jung und Alt, an Radbegeisterte, an Autofahrer:innen, an ÖPNV-Nutzer:innen sowie an alle Menschen, die den öffentlichen Raum nutzen. Die Möglichkeit zur Beteiligung und Mitgestaltung ist hier essenziell.

Im Rahmen des Prozesses zur Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts fanden zwei (digitale Bürgerbeteiligungen mit dem Beteiligungstool „Wegedetektiv“ des Dienstleisters „Freiluftkonzepte“, Lindlar statt. Die Pandemie-Situation hat diese zwar in den digitalen Raum verschoben, dennoch bestand stets die Möglichkeit der analogen Beteiligung im Rahmen der pandemiebedingten Einschränkungen. So konnten die Bürger:innen im SVE-Kundenzentrum auf einer großen Stadtkarte alle Vorschläge und Maßnahmen bewerten und kommentieren und in einer Box zur Auswertung hinterlegen. Bei Bedarf gaben die Mitarbeiter:innen der Kreisstadt Euskirchen auch persönliche Informationen und Hilfestellungen.

Im digitalen Raum sah die Vorgehensweise ähnlich aus. Auf dem digitalen Kartentool, dem Wegedetektiv, bestand die Möglichkeit, in der ersten Phase eigene Vorschläge zu den Themen Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, MIV sowie Verknüpfungspunkte und Carsharing Anregungen einzubringen. In der zweiten Phase wurden die Maßnahmenvorschläge vom beauftragten Planungsbüro aufgearbeitet und dargestellt. Die Bürger:innen konnten sich diese durchzulesen, bewerten und Kommentare und Vorschläge abgeben.

Nach den beiden Runden der Bürgerbeteiligung sind mehr als 1.000 Reaktionen mit über 640 Bewertungen und 360 Kommentaren eingegangen. Das ist für die Größe und Einwohnerzahl Euskirchens eine sehr respektable Zahl. Zudem konnte ein guter Zuwachs an Reaktionen und Bewertungen von Phase 1 zu Phase 2 beobachtet werden.

## Gezielte Stakeholder:innen-Beteiligung und Workshops

Die Einbindung der Stakeholder:innen war eine zentrale Aufgabe der kommunikativen Arbeit. Denn zum einen ist ihre Expertise und ihre Meinung bei der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes von großer Bedeutung, zum anderen konnten und können die Stakeholdergruppen als Multiplikator:innen zu den von ihnen vertretenen Personenkreisen und Organisationen wirken. Zudem sind sie oftmals selbst von veränderten Mobilitätsstrukturen betroffen. Der Austausch garantierte, dass im Prozess der Konzeptentwicklung die spezifischen Bedürfnisse aus Sicht der Stakeholder:innen berücksichtigt wurden. Es fanden folgende Gespräche statt:

- ADFC Euskirchen (08.07.2019)
- Arbeitskreis Eifelbahn (07.01.2020)
- Behindertenbeirat (10.02.2020)
- SVE-Fahrgastbeirat (02.03.2020)
- Fachbereiche der Stadt (09.06.2020)

- SVE (17.06.2020)
- Behindertenbeirat (2. Treffen; 07.09.2020)
- Senior:innenvertretung SIE (21.10.2020)
- Vertreterkreis aus Wirtschaft und Strukturentwicklung (04.11.2020).

Neben den Treffen mit den Stakeholder:innen wurden noch weitere Workshops mit Politik und Wirtschaft sowie ein Gastvortrag zur Veränderung der städtischen Mobilität am Beispiel Offenburgs durchgeführt:

- Gastimpuls zur städtischen Mobilität in Offenburg (24.02.2021)
- Workshop mit dem interfraktionellen Arbeitskreis Mobilität (24.03.2021)
- Wirtschaftsworkshop mit IHK, ZNM und lokalen Unternehmen (27.04.2021).

Alle drei Termine fanden im Zuge der Corona-Pandemie digital statt. In den Gesprächen und Workshops ging es vor allem darum, voneinander sowie von guten Beispielen zu lernen. So hat Herr Matthias Kassel im Februar zur städtischen Mobilität in Offenburg referiert, die in der Stadt sowie in den umliegenden Ortschaften unter der eingängigen Marke „Einfach mobil“ gebrandet wird und die so, auch durch eine sehr frühe Einbindung der Bürgerschaft, einen hohen Bekanntheitsgrad erreichen konnte.

Im Workshop mit dem interfraktionellen Arbeitskreis Mobilität informierte Herr Dennis Priester, Mobilitätsreferent des Zukunftsnetz Mobilität NRW, zum Thema Mobilität der Zukunft und kommunales Mobilitätsmanagement und skizzierte die Perspektive, die die Kommunalpolitik bereiten kann und sollte. In diesem Kontext konnten sich politische Vertreter:innen und Verwaltung intensiv austauschen.

Unterstützt vom Zukunftsnetz Mobilität NRW fand gemeinsam mit Herrn Benjamin Haag von der IHK Aachen Teil ein Wirtschaftsworkshops statt, in dem die lokal größten Unternehmen eingeladen waren, um neue Mobilitätslösungen für den Güter-, Wirtschafts- und Lieferverkehrs sowie die Arbeitswege der Angestellten in Euskirchen und der Region auszuloten. Erfahrungen, Potenziale, aber auch Probleme und Möglichkeiten für eine bedarfsgerechtere Mobilität konnten hier gemeinsam analysiert und diskutiert werden. Die Teilnehmenden erhielten Infos zu Beratungsangeboten und zu Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

## Landingpage

Eine gute Kommunikation braucht einen Anker mit allen wesentlichen und aktuellen Informationen, den jeder und jede schnell und leicht erreichen kann. Aus diesem Grund wurde schon zu Beginn des Projektes eine Landingpage auf der Website der Kreisstadt Euskirchen erstellt, die im Laufe des Prozesses angepasst und weiter ergänzt wurde. Damit haben potenziell alle angesprochenen Zielgruppen die Möglichkeiten, sich über die Aktionen der Kreisstadt zu informieren und zu interagieren. Die Landingpage bot sowohl der breiteren Öffentlichkeit als auch dem Fachpublikum Anknüpfungspunkte zum Thema nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Euskirchen.

So konnten sich die Bürger:innen Euskirchens gegen Ende des Prozesses auf der Website über die Zielsetzung und Herangehensweise des Mobilitätskonzepts informieren und die Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen 2020 und 2021 sowie die erarbeiteten Maßnahmen und Projektvorschläge

nachlesen. Weiterhin wurden die auf die Handlungsfelder bezogenen Leitbilder und Ziele auf der Website dargestellt, und interessierte Bürger konnten Details über vergangene Befragungen zum Thema Mobilität und Mobilitätsverhalten – die die Haushaltsbefragung (2017) und die Online-Beteiligung (2019) – erfahren.

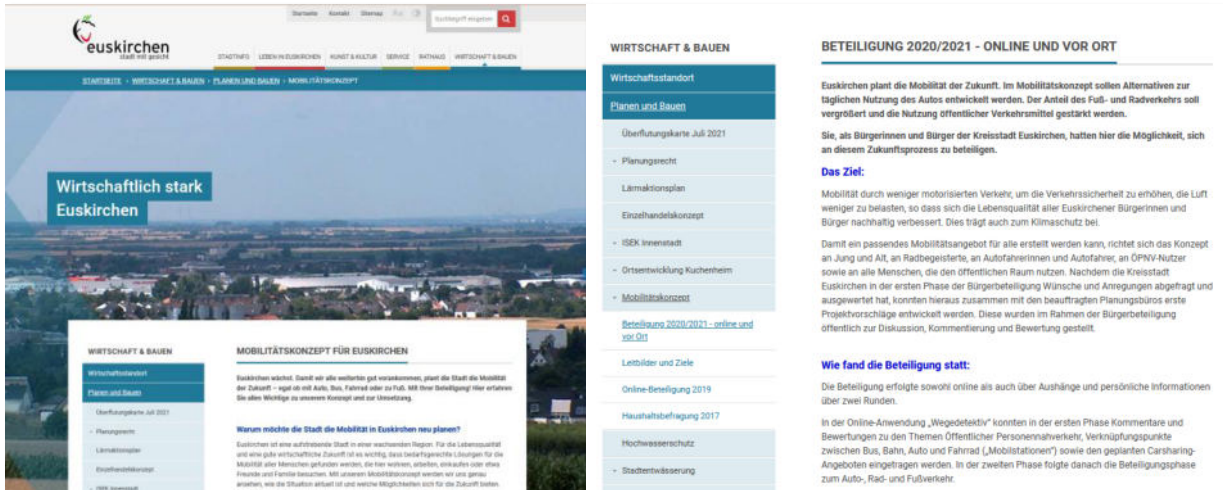


Abbildung 2: Landingpage zum Mobilitätskonzept auf der städtischen Website

## Illustrationen

Kommunikation muss ansprechend sein und braucht einen Wiedererkennungswert. Daher wurden für alle Leitziele Illustrationen entwickelt, mit denen die Vorteile eines neuen Mobilitätskonzeptes beworben wurden. Die Illustrationen richten sich thematisch nach den Leitziele und optisch folgen einer Linie. Als Key-Visual für das Projekt waren die Illustrationen auf allen Formen der Bewerbung und in den Präsentationen präsent.



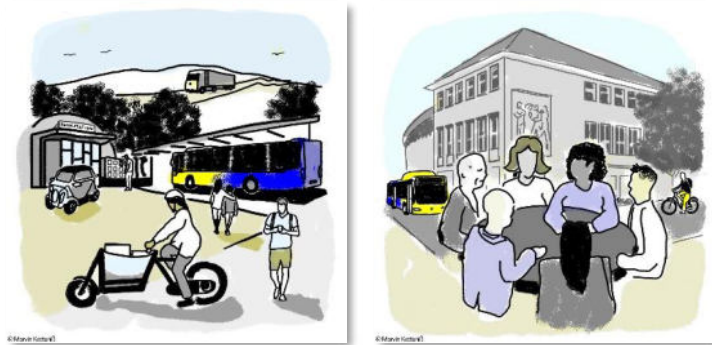


Abbildung 3: Illustrationen für die Leitziele in Euskirchen sowie generell zur Kommunikation in der Öffentlichkeitsarbeit (Copyright: Marvin Ketteniß)

## Brötchentütenaktion

Ein Mobilitätskonzept und dessen partizipativer Ansatz benötigt Bekanntheit („Awareness“). Daher ist es wichtig, allgemeine Informationen in der breiten Öffentlichkeit zu platzieren und die Menschen auf die Beteiligungsformate aufmerksam zu machen.

Bedruckte Brötchentüten, in denen frische Brötchen Euskirchener Bäckereien verpackt werden, bieten hierzu eine besondere Werbefläche. Man erreicht einen breiten Querschnitt der Bevölkerung, erschließt auch themenfernere Zielgruppen und kann auf die digitale Beteiligung hinweisen. Bedruckte Brötchentüten sind auffallend und fallen auf.

Zur Wirkungskontrolle wurde eine kleine qualitative Befragung der Kund:innen vorgenommen. Ergebnis war, dass ein Großteil der Befragten diese Art der Werbung noch nie gesehen hatte und durch sie erst auf die Möglichkeit der Beteiligung aufmerksam wurde.



Abbildung 4: Brötchentütenaktion als Element der Öffentlichkeitsarbeit zur Bewerbung der zweiten Beteiligungsphase

## Ampelquiz

Das Ampelquiz war ein weiteres Tool, um die Möglichkeit der Beteiligung in die Breite der Bevölkerung zu bringen. Hierfür wurden zehn Fragen zur Mobilität in Euskirchen entwickelt, die mit humorvollen und interessanten Fakten die Aufmerksamkeit der Bürger:innen binden. Die jeweiligen Antworten waren nicht direkt unter der entsprechenden Frage abgebildet, sondern stattdessen unter einer Partnerfrage an der gegenüberliegenden Ampel. Dadurch konnten die Menschen beim Warten an der Ampel die Frage lesen, hatten die Möglichkeit selbst etwas zu rätseln, um dann nach der Grünphase auf der anderen Seite die Antwort zu erfahren. Gleichzeitig rief das Quiz aktiv zur Gestaltung der Mobilität in Euskirchen auf und führte direkt zu der digitalen Bürgerbeteiligung. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, wurde das Quiz an acht strategisch wichtigen und viel besuchten Kreuzungen in der Kreisstadt aufgehängt.



Abbildung 5: Das Ampelquiz als interaktives Element der Öffentlichkeitsarbeit

## Plakate und Social-Media

Schließlich wurde das Projekt auch ganz klassisch mit Postern und Plakaten an strategischen Orten in der Innenstadt, dem SVE-Kundencenter und in den Bussen der SVE beworben. Dies fand sowohl zur ersten Phase der Bürgerbeteiligung als auch zur zweiten Phase statt. Auch in den sozialen Medien wurden Postings erstellt, um auf die Bürgerbeteiligung aufmerksam zu machen. Diese wurden sowohl von städtischen Partner:innen des Konzepts, wie beispielsweise „zukunft euskirchen stadtmaking e.V. (z.eu.s), aber auch von der Presse und dem Radio Euskirchen geteilt und verbreitet.

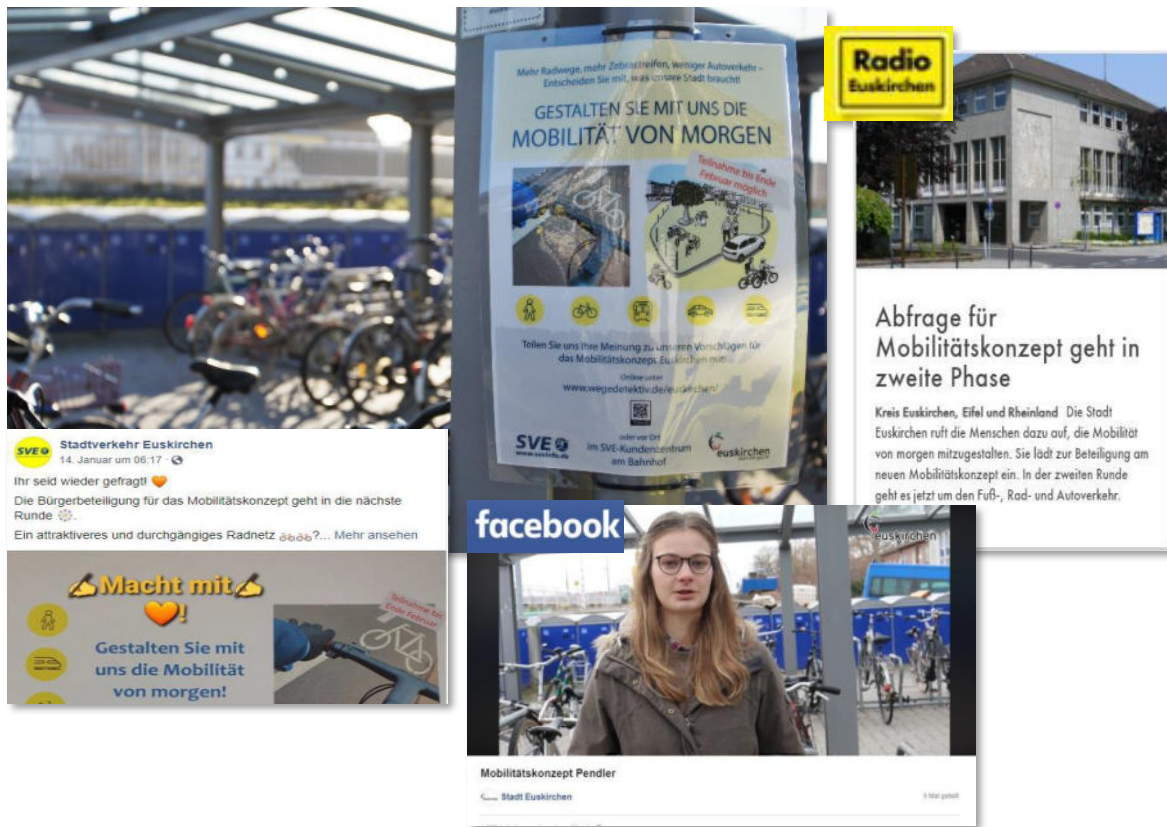


Abbildung 6: Auszug der verschiedenen eingesetzten PR-Tools zur Bekanntmachung des Mobilitätskonzeptes (Quelle: Radio Euskirchen, Social-Media-Accounts der Stadt Euskirchen sowie der SVE)

## Die Zeitleiste

Am 11.11.2019 fiel in der Kreisstadt Euskirchen der Startschuss zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes und damit auch der Beginn der begleitenden Kommunikation. Im Folgenden findet sich ein detaillierter Zeitplan, der sowohl die planerischen Projektabläufe als auch die kommunikativen Maßnahmen umfasst.

Die aktive Phase des Projekts mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes, der Durchführung der kommunikativen Maßnahmen und der Erstellung der Maßnahmensteckbriefe verlief bis ins Frühjahr 2022.

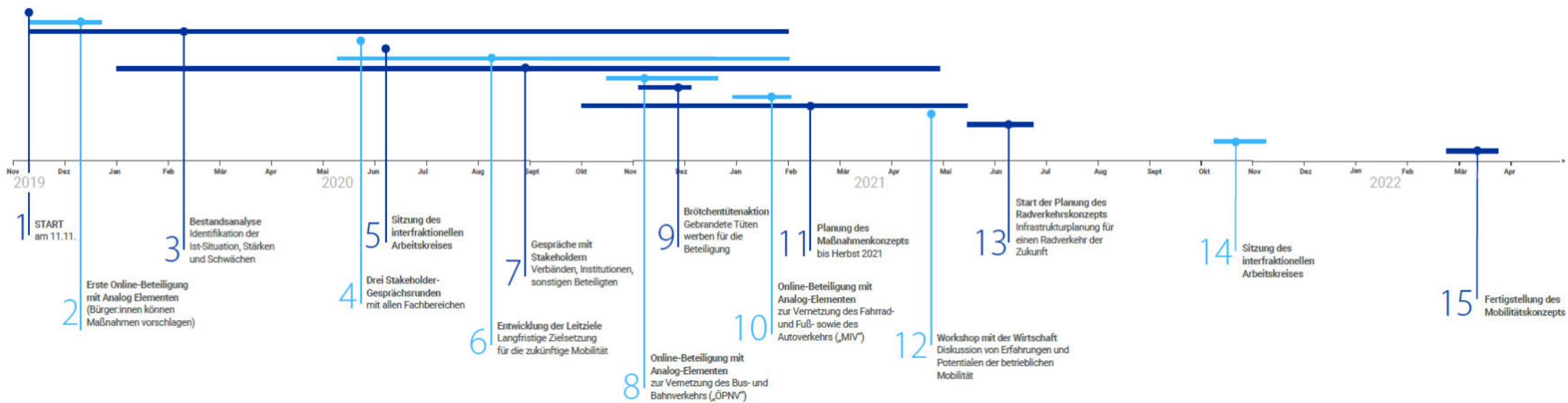


Abbildung 7: Zeitstrahl zu den Aktionen des Mobilitätskonzepts



### 3. Grundlegende Informationen zur Mobilität in Euskirchen

Im Folgenden werden nun allgemeine Daten zum Verkehr und zum Mobilitätsgeschehen in Euskirchen aufgezeigt. Hierzu sind vorhandene Daten und Materialien zur Grundstruktur des Verkehrs im Stadtgebiet sowie zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen zusammengetragen und in einer Synopse zusammengeführt worden.

Zunächst werden die großräumliche Anbindung sowie relevante Daten zur Mobilität in Form der Modal-Split-Verteilung am Verkehrsaufkommen sowie die Aufteilung der Verkehrsverflechtungen dargelegt.

#### Raumstruktur

Die Kreisstadt Euskirchen ist eine große kreisangehörige Stadt im gleichnamigen Kreis Euskirchen und liegt im Südwesten des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Das Stadtgebiet liegt am nördlichen Rand der Eifel im Übergang zur flacheren Zülpicher Börde. Im Norden grenzt die Kreisstadt an die Gemeinde Weilerswist, im Westen an die Stadt Zülpich und Mechernich, im Weiteren folgen die südlich angrenzende Stadt Bad Münstereifel sowie die östlich gelegenen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises Rheinbach und Swisttal. Gemäß Landesentwicklungsplan von Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) besitzt Euskirchen die **Funktion eines Mittelzentrums** und bildet mit zahlreichen zentralen Einrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten das Versorgungszentrum des Kreises Euskirchen. Mit zurzeit 58.466 Einwohnern (Stand 31.12.2020) zählt Euskirchen nach den Raumtypen des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu den „Zentralen Städten in Ländlichen Regionen“ (vgl. Abbildung 8).

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)

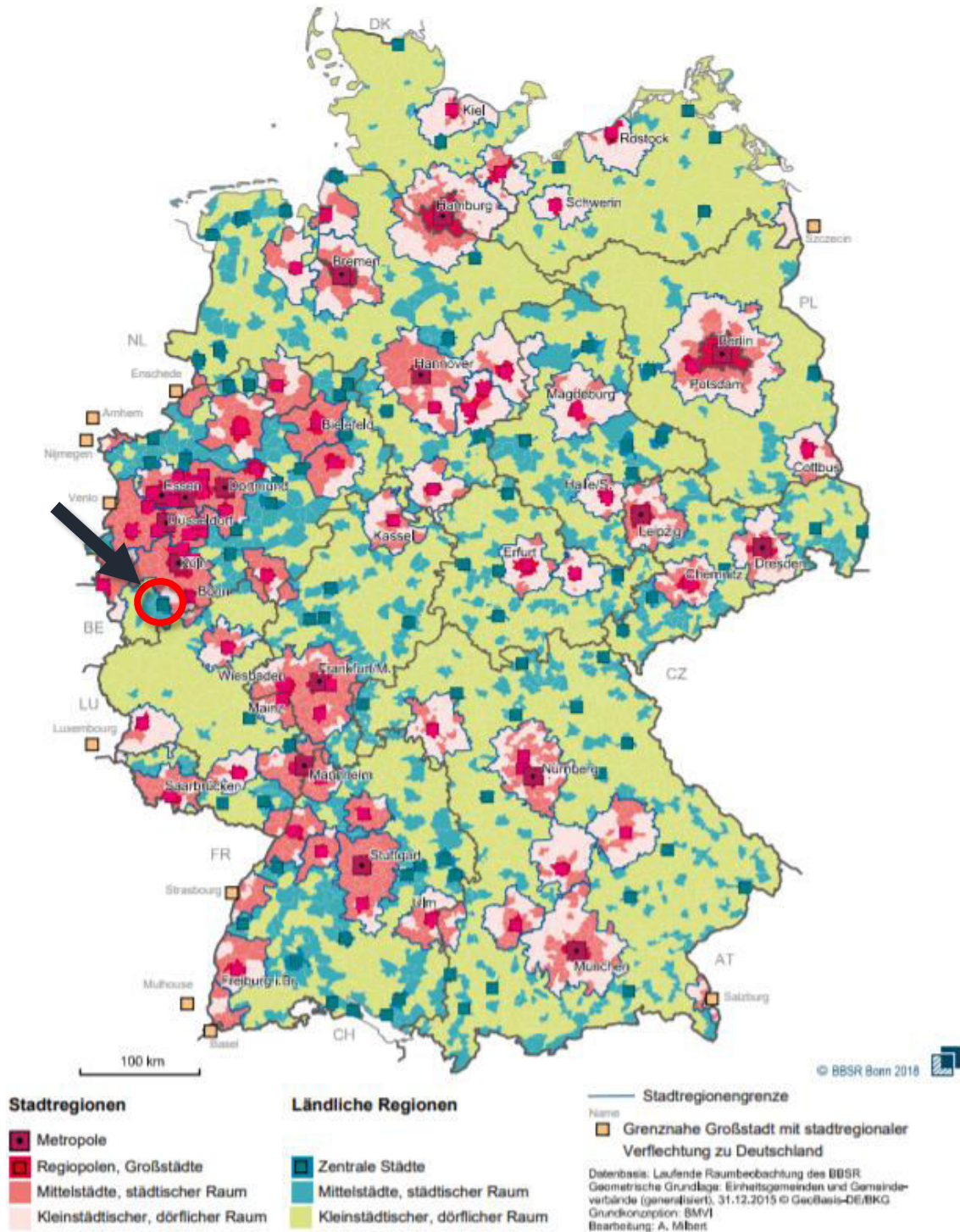


Abbildung 8: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland (BBSR Bonn 2018, entnommen aus der MID 2017)

Das Stadtgebiet von Euskirchen erstreckt sich über eine Fläche von 139,6 km<sup>2</sup>, womit die Stadt zu den größeren Flächenkommunen in Nordrhein-Westfalen zählt. Der suburban bis städtisch strukturierte Siedlungsraum ist geprägt durch größere Waldflächen, insbesondere im Süden des Stadtgebietes sowie aufgrund der Lage im Jülich-Zülpicher Bördegebiet durch große Ackerbauflächen. Bezogen auf die gesamte Stadtfläche ergibt sich so eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von ca. 420 Einwohner:innen pro Quadratkilometer. Im Vergleich zu den Bevölkerungsdichten im Land Nordrhein-Westfalen mit rund 525 Einwohner:innen pro Quadratkilometer und dem Kreis Euskirchen mit 156 Einwohner:innen pro Quadratkilometer ist Euskirchen entsprechend mittelmäßig bis dicht besiedelt für ländlich-suburbane Räume. Allerdings sind die Siedlungsflächen heterogen im Gemeindegebiet verteilt<sup>1</sup>.

Der **Siedlungsschwerpunkt** bildet die Kernstadt, in der auch mehr als die Hälfte der Bürgerschaft wohnt und lebt. Aufgrund der Funktion als Versorgungszentrum des Kreises Euskirchen und angrenzenden Gebieten befinden sich vielfältige zentrale Einrichtungen in der Kernstadt (Amtsgericht, Marienhospital, Berufskolleg etc.). Daneben gibt es ein großes Einzelhandelsangebot zur Deckung des täglichen bis zum mittel- bis langfristigen Bedarf. Im Einzelhandelskonzept sind neben der Innenstadt als zentralem Versorgungsgebiet folgende Standorte gelistet:

- Kessenicher Straße/Jülicher Ring
- Winkelpfad
- Gerberstraße/Bendenstraße
- Georgstraße
- Billiger Straße
- Roitzheimer Straße/Narzissenweg.

Komplettiert wird das Angebot durch eine vielfältige Bildungsinfrastruktur mit unterschiedlichen Formen der weitergehenden Schulen, Grundschulen und Kitas.

In den **Außenstadtteilen** verfügen weitestgehend nur Stotzheim, Flammersheim und Kuchenheim über Versorgungsbereiche zur Abdeckung des täglichen Bedarfs, welche somit auch die Versorgungsfunktion für die umliegenden Stadtteile übernehmen.

---

<sup>1</sup> Landesbetrieb IT.NRW (2021): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen

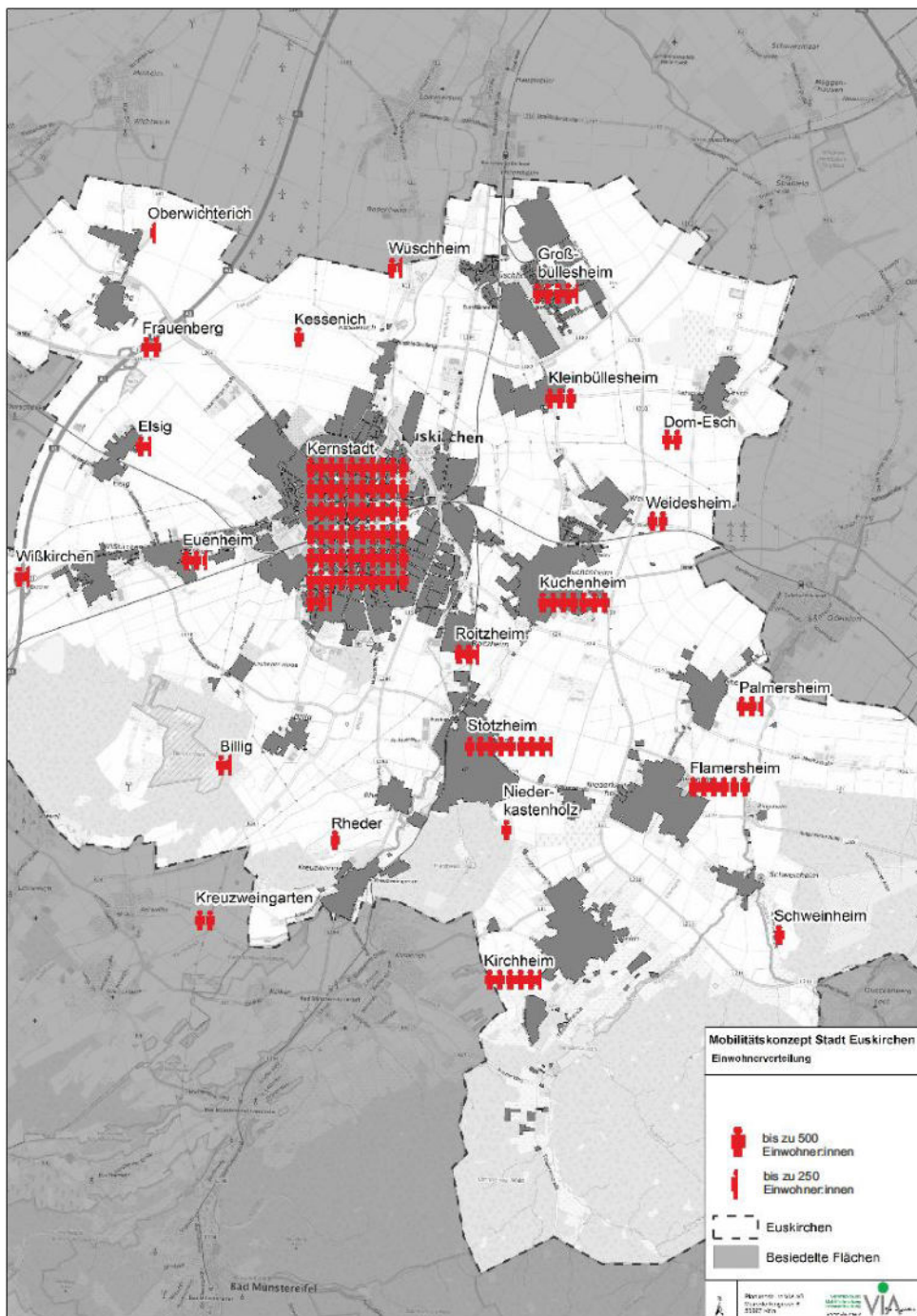


Abbildung 9: Bevölkerungsverteilung nach Stadtteilen 2021 (Quelle: Daten der Stadt Euskirchen)

## Grundstruktur des Verkehrs

In der Großregion um Euskirchen existiert ein dichtes und gut ausgebautes **Verkehrsnetz**. **Im Straßenverkehr** ist das Stadtgebiet über die Bundesautobahn 1 mit den Anschlussstellen Euskirchen und Wißkirchen an die Großräume entlang der Rheinschiene sowie südlich mit der trinationalen Großregion SaarLorLux verbunden. Über die Landesstraßen 182 ist Euskirchen weiterhin mit der östlich gelegenen Bundesautobahn 61 verknüpft, die eine wichtige Verkehrsader zwischen den Niederlanden und den süddeutschen Wirtschaftsräumen bildet. Weitere wichtige

Verkehrsverbindungen im Stadtgebiet bilden die in West-Ost-Richtung führende Bundesstraße 56, die Euskirchen an die Großstädte Aachen und Bonn anbindet, sowie die teilweise überlagert führende Bundesstraße 266, die Euskirchen mit Rheinbach sowie dem westlichen Eifelraum verknüpft. Die Landesstraße 194 als ehemalige Bundesstraße 51 stellt im Stadtgebiet eine wichtige Nord-Süd-Achse dar. Die Landesstraßen 178 und 210 besitzen weiterhin wichtige Sammelfunktionen für den binnen- als auch außerörtlichen Verkehr und vermeiden die Durchfahrung der engen Ortskerne.

Zudem bildet Euskirchen einen **regionalen Bahnknoten** mit Schienenstrecken nach Köln, Trier, Bonn, Euskirchen und Düren. Neben dem zentralen Verknüpfungspunkt in der Euskirchener Kernstadt befinden sich weitere Bahnhaltepunkte in den Stadtteilen Großbüllesheim, Kuchenheim, Stotzheim und Kreuzweingarten sowie an der Zuckerfabrik. Daneben bildet der zentrale Omnibusbahnhof direkt am Euskirchener Bahnhof einen wichtigen Knotenpunkt im regionalen Busverkehr mit wichtigen Regionalbuslinien nach Erftstadt, Weilerswist und Brühl, Euskirchen, Mechernich, Zülpich-Schwerfen sowie Zülpich und Düren.

Weiterhin stellt der ZOB auch den zentralen Rendezvouspunkt des im Jahre 1995 eingeführten **Stadtbussystems** dar. Mit der Durchführung der ÖPNV-Leistungen hat die Stadt die stadteigene Managementgesellschaft „Stadtverkehr Euskirchen GmbH“ betraut, die neben den Stadtbuslinien noch für die Schülerverkehrsbeförderung, das Anruf-Sammel-Taxi sowie die innerstädtische Parkraumbewirtschaftung zuständig ist.

Euskirchen verfügt, bedingt durch seine Nähe zu den Städten an der Rheinschiene sowie durch seine Stellung als wichtiges Versorgungszentrum des Kreises Euskirchen, über ein hohes Maß an Einpendelnden- und Auspendelndenströmen sowie auch Durchgangsverkehren. Die damit verbundenen **Verkehrsbelastungen** führen einerseits zu stockenden Verkehren in der Hauptverkehrszeit auf den Ringstraßen sowie einzelnen wichtigen Achsen wie z. B. der Kommerner Straße sowie generell zu hohen Verkehrsbelastungen in einzelnen Ortslagen wie beispielsweise Kuchenheim oder Flamersheim. Auch auf den Schienenverbindungen, insbesondere auf der Eifelstrecke nach Köln, sind die enormen Verkehrsbelastungen in Form von überfüllten und deutlich verspäteten Zügen zu spüren. Die Stadt Euskirchen verfügt über ein Pendelaufkommen von insgesamt 46.144 pendelnden Personen, wobei hiervon 17.087 Menschen nach Euskirchen einpendeln, 15.968 aus Euskirchen auspendeln sowie 13.089 innerhalb der Stadtgrenzen zu ihrem Arbeitsplatz pendeln. In der nachfolgenden Graphik sind die wichtigsten Ein- und Auspendelndenströme dargestellt:

Tabelle 1: Ein- und Auspendelndenströme Stand 2020 (Quelle: Statistisches Landesamt NRW)

<b>Herkunft</b>	<b>Einpendler</b>	<b>Auspendler</b>
<i>Mechernich</i>	2.311	1.023
<i>Zülpich</i>	1.758	870
<i>Bad Münstereifel</i>	1.752	703
<i>Weilerswist</i>	1.097	1.114
<i>Köln</i>	844	2.893
<i>Bonn</i>	n.a.	1.982

Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt Euskirchen hat die **Verkehrsmittelwahl** der Einwohner:innen. Aus der im Jahre 2017 durchgeführten Haushaltsbefragung zur Mobilität in Euskirchen geht hervor, dass der MIV einen Anteil von über 61 % am Verkehrsaufkommen aufweist. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommen dementsprechend auf einen Anteil von knapp 39 %. Im Einzelnen aufgedgliedert besitzt der Fußverkehr den höchsten Anteil mit knapp 17 %, gefolgt vom Öffentliche Verkehr mit ca. 12 % (Bahnanteil: 6,7 %, Busanteil 5,5 %) und der Radverkehr mit einem Anteil von 9,7 % (E-Bike-Anteil: 0,8 %). Im Vergleich zu den Werten des gesamten Kreises Euskirchen ist der Anteil des Umweltverbundes deutlich höher, dabei sticht insbesondere der Fußverkehrsanteil heraus. Dies lässt sich im Vergleich zu anderen Kreiskommunen aber auch mit der kompakteren Siedlungsstruktur und der besseren fußläufigen Erreichbarkeit einer Vielzahl von Nahversorgungsmöglichkeiten erklären. Allerdings verglichen mit den Werten des Typus „zentrale Stadt in ländlichen Regionen“ aus der Studie Mobilität in Deutschland sind vor allem die Anteile der nichtmotorisierten Verkehrsmittel teilweise deutlich geringer (Radverkehr: 9,7 % zu 13 % und Fußverkehr 16,8 % zu 24 %). Der Öffentliche Verkehr dagegen besitzt mit einem Anteil von 12,4 % einen nahezu doppelt so hohen Anteil wie andere vergleichbare Städte dieses Typus.

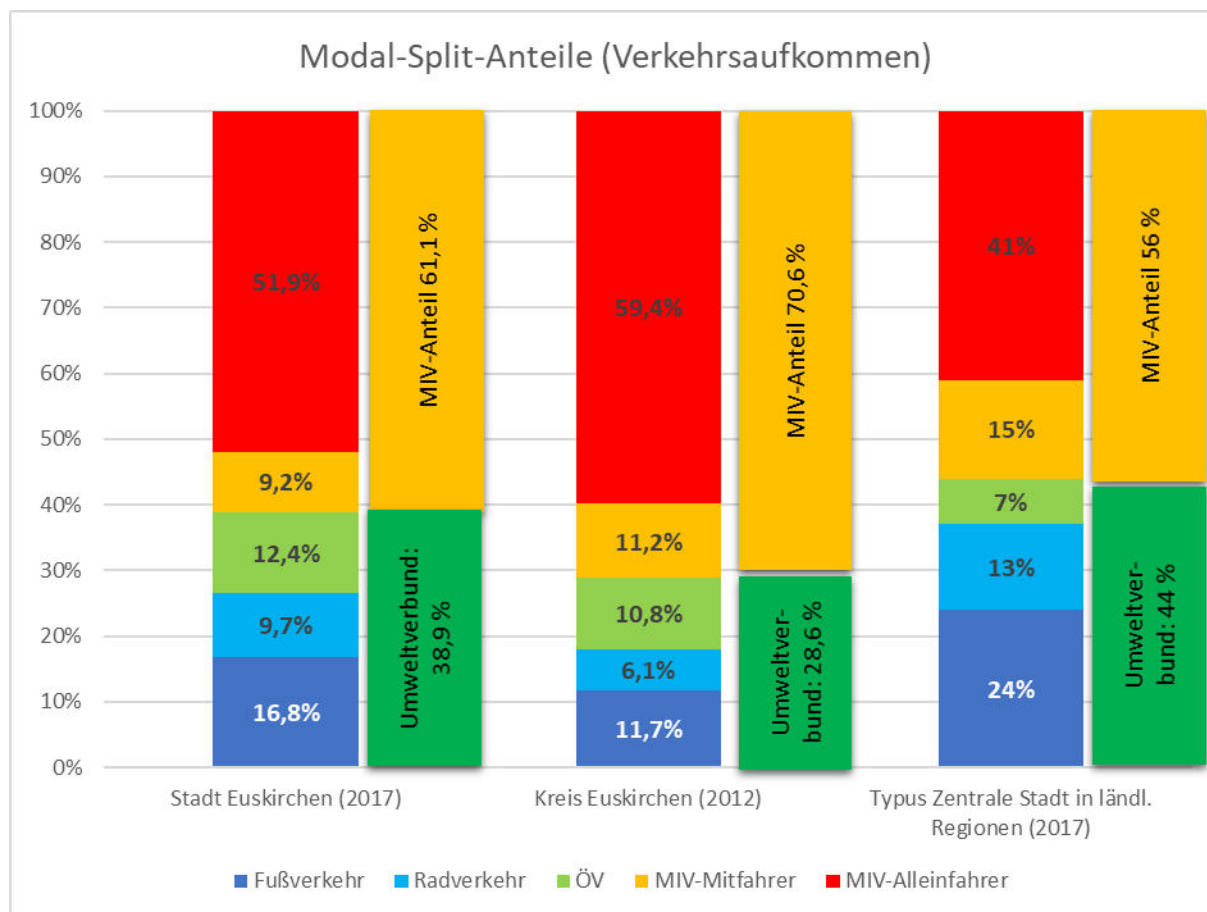


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl in Euskirchen im Vergleich (Daten aus der Haushaltsbefragung der Stadt (2017) und des Kreises (2012<sup>2</sup>) und der MiD 2017)

<sup>2</sup> Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln 2015.

## Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen

Zur **Beurteilung des Mobilitätsverhaltens** der Bürger:innen von Euskirchen können ebenfalls die Daten der repräsentativen Haushaltbefragung der Stadt aus dem Jahre 2017<sup>3</sup> herangezogen werden.

Die Verkehre im Stadtgebiet von Euskirchen können in folgende Teilbereiche gegliedert werden:

- Binnenverkehr
- Quell-/Zielverkehr und
- Durchgangsverkehr.

Der Binnenverkehr beschreibt dabei alle Verkehre, die innerhalb des Stadtgebietes stattfinden, der Quell- und Zielverkehr erfasst Verkehre, bei denen der Beginn oder das Ziel eines Weges im Stadtgebiet Euskirchen liegt. Beim Durchgangsverkehr besteht dagegen kein Bezug des jeweiligen Weges zur Stadt selbst, die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen werden nur zur Überbrückung verwendet.

Insgesamt konnte in der Haushaltsbefragung festgestellt werden, dass es an einem repräsentativen Werktag ein Verkehrsaufkommen von ca. 150.000 Wegen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr gibt.

Die Verflechtungstypen gliedern sich dabei wie folgt auf:

- 72,8 % der Wege der Euskirchener Bevölkerung sind **Binnenwege** innerhalb der Stadtgrenze (106.700 Wege)
- 24,6 % der Wege führen von Euskirchen nach außerhalb oder zurück (**Quell- und Zielverkehr**, 36.300 Wege)
- 2,5 % der Wege finden gänzlich **außerhalb** der Stadtgrenze statt (Außenverkehr, 3.700 Wege).

	Binnenwege	Außenwege	Gesamt
<i>Euskirchen</i>	106.677	39.768	146.445

<sup>3</sup> Planungsbüro VIA im Auftrag der Stadt Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität 2017. Endbericht. Köln

Die folgende Grafik schlüsselt die Verflechtungstypen weiter auf:

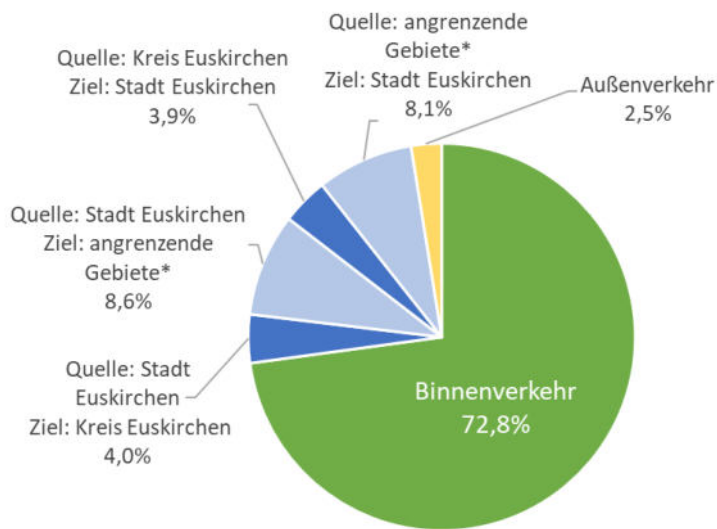


Abbildung 11: Verflechtungstypen (n=146.670 hochgerechnete Wege mit Angabe des Quell- und Zielortes)<sup>4</sup>

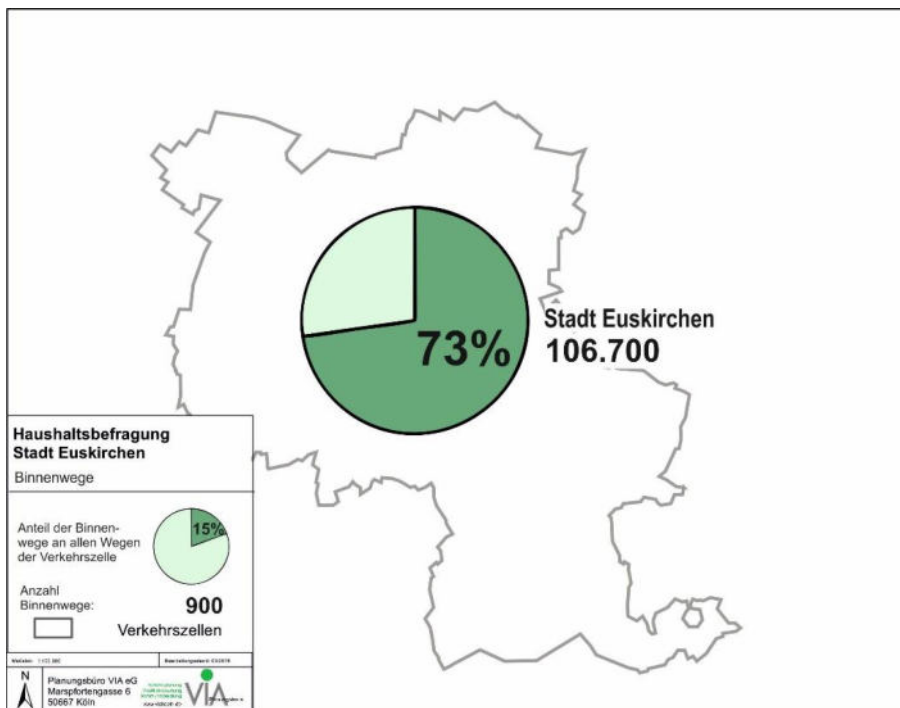


Abbildung 12: Anteil der Binnenwege an allen Wegen der Euskirchener Bevölkerung (n= 146.670 hochgerechnete Wege)<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln 2015.



Die **Verflechtungen** der Kreisstadt Euskirchen mit den übrigen Kommunen des Kreises Euskirchen (11.700 Wege) machen etwa 7,9 % aller Wege aus. Das entspricht etwa einem Drittel des Quell- und Zielverkehrs.

In die umliegenden Städte und Kreise

- Kreis Düren
- Städteregion Aachen
- Rhein-Erft-Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis
- Stadt Köln
- Stadt Bonn
- Stadt Düsseldorf.

oder zurück führen 16,6 % aller Wege (24.400). Das entspricht etwa zwei Dritteln des Quell- und Zielverkehrs.

Nur 0,2 % der Wege (200) führen zu weiter entfernten Zielen oder zurück.

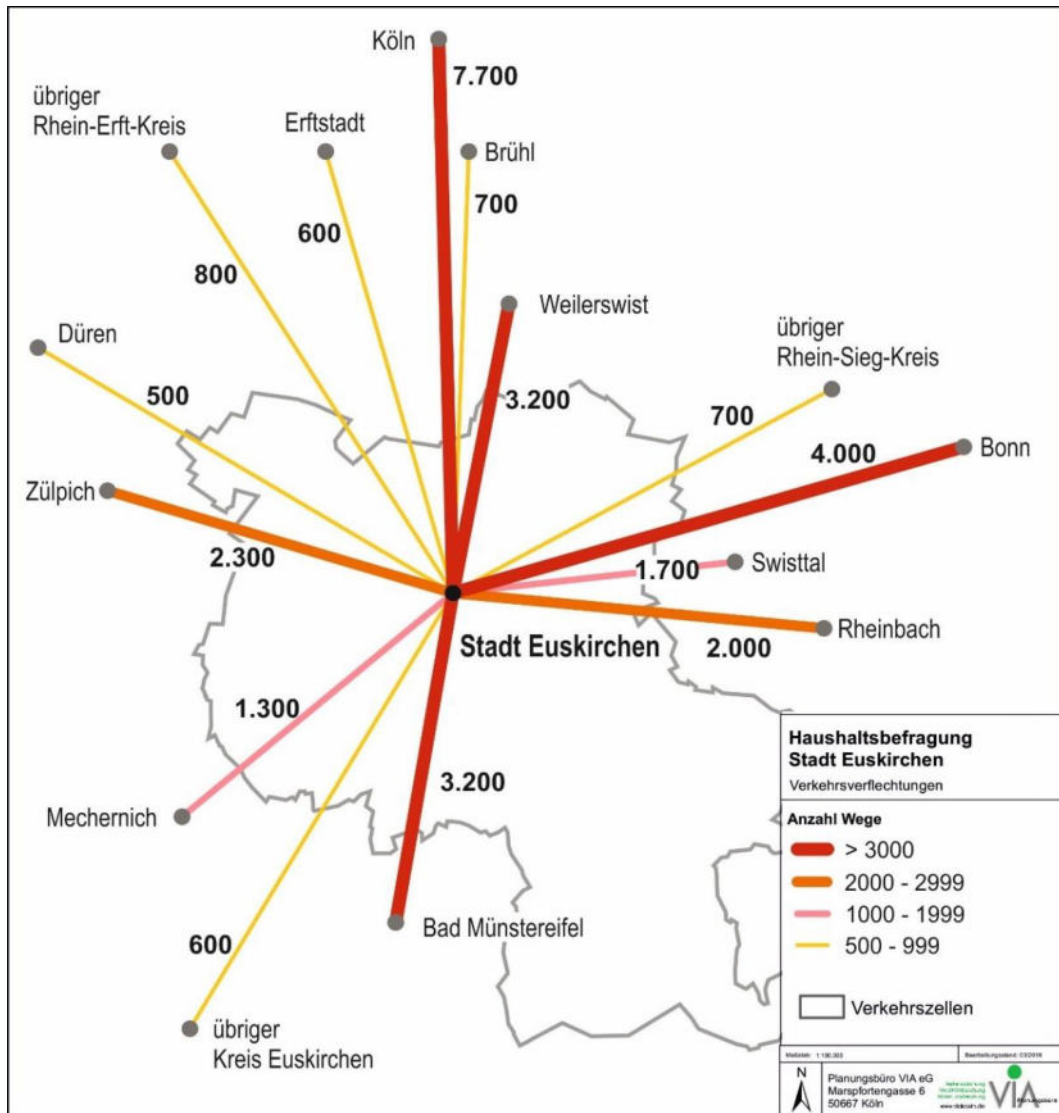


Abbildung 13: Verkehrsverflechtungen der Stadt Euskirchen – die Stadtgrenze überschreitender Verkehr (Quell- und Zielverkehr)<sup>6</sup>

Die stärksten Verkehrsbeziehungen der Euskirchener:innen insgesamt bestehen mit Köln (7.700 Wege), Bonn (4.000 Wege), Euskirchen (3.200 Wege), Weilerswist (3.200 Wege), Zülpich (2.300 Wege) und Rheinbach (2.000 Wege). Auch nach Swisttal (1.700 Wege) und Mechernich (1.300 Wege) bestehen bedeutende Beziehungen.

### Wegelängen

Eine weitere relevante Bezugsvariable für den Verkehr in Euskirchen ist die **Länge der zurückgelegten Wege**. Allgemein wird auch in Fachdiskursen für ländlich geprägte Gebiete, die zum großen Anteil die Raumstruktur von Euskirchen prägen, die These vertreten, dass der Verkehr ausschließlich dispers ausgerichtet ist und die Wege größtenteils zu lang sind, um sie nichtmotorisiert zurücklegen zu können und von daher das Auto als Verkehrsmittel auf „natürliche“ Weise dominiert werden. Vor

<sup>6</sup> Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln 2015.

allem letztere These trifft auf die Begebenheiten in Euskirchen nur teilweise zu. So liegt zwar die mittlere Wegelänge laut Daten der Haushaltsbefragung für Euskirchen bei 11,5 km und damit unter über dem Kreis-Mittelwert von 13,8 km. Jedoch besitzt Euskirchen trotz der flächigen Struktur einen hohen Anteil an Wegelängen bis 4 km. Knapp 50 % der Wege der Euskirchener:innen sind somit nicht länger als 4 km. Entfernungen bis 5 km und bergen dabei ein großes Potenzial, um diese vom motorisierten Individualverkehr auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel der Nahmobilität wie Rad- und Fußverkehr zu verlagern, um vor allen Dingen städtebauliche Spielräume für eine lebenswerte, sozialverträgliche und verkehrssichere Stadtgestaltung zu erhalten.

Nichtdestotrotz ist es jedoch unabdingbar, auch Teile der längeren Wege nach Möglichkeit auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern, da hier die größten Mengen umwelt- und klimarelevanter Emissionen freigesetzt werden.

## 4. Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse

Das Stärken-Schwächen-Profil stellt ein wesentliches Ergebnis der Bestandsanalyse dar, welche wiederum ein wichtiges Element der ersten Prozessphase der Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes bildet. Hierbei sind in einem iterativen Prozess verschiedene Bestandsdaten sowie empirisch erhobene Neudaten zusammengefasst und analysiert worden. Insbesondere durch verschiedene **Daten aus den unterschiedlichen Bürgerbeteiligungsformaten** konnte eine breite Basis an Hinweisen aus der Bürgerschaft in die Bestandsanalyse übernommen werden.



Abbildung 14: Im Mobilitätskonzept berücksichtigte Quellen von Befragungen der Bevölkerung

Weiterhin sind entsprechend des von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen SUMP-Prozesses Hinweise aus folgenden **ergänzenden Quellen und analytischen Arbeitsschritten** eingeflossen:

- Anregungen, die der Verwaltung vorlagen
- die Ergebnisse der Stakeholdergespräche
- die verkehrsplanerische Expertise der Gutachtenden in Form einer umfangreichen Vor-Ort-Analyse
- Ergebnisse der Prüfung der analysierten Vor-Ort-Situation, basierend auf den FGSV-Regelwerken.

Im nachfolgenden Schaubild wird diese Zusammenführung noch einmal zusammenfassend dargestellt:

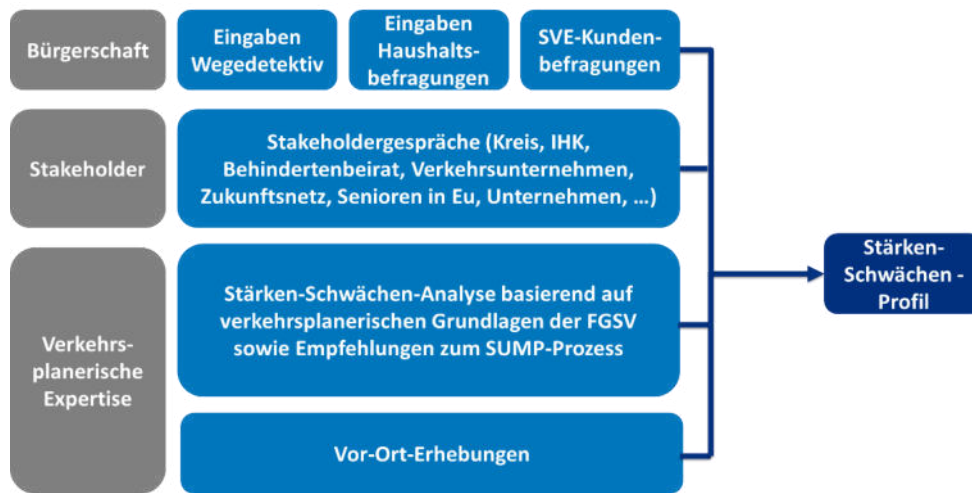


Abbildung 15: Hinweise und Parameter zur Erarbeitung des Stärken-Schwächen-Profiles

Durch die Zusammenführung der Befragungen in einer Basis kann ein aktueller Sachstand zu den einzelnen Mobilitätsformen dargestellt und wesentliche Stärken und Schwächen analysiert werden, die im weiteren Verlauf wichtige Hinweise auf Handlungsfelder zur Verbesserung der Mobilität in Euskirchen geben.

Die Ergebnisse bilden darauffolgend die Grundlage für die Herausarbeitung der Ziele und Perspektiven für die Mobilität in Euskirchen sowie im Speziellen die Erarbeitung eines Kataloges an konkreten Maßnahmen.

#### 4.1. ÖPNV und Vernetzte Mobilität

##### Allgemein

Der ÖPNV stellt einen wichtigen Pfeiler der Mobilität in einer Stadt dar. In einem nachhaltigen multimodalen Verkehrssystem stellt er das Rückgrat dar, da dieser das Verkehrsmittel ist, das in seiner Struktur als Massenverkehrsmittel eine große Anzahl an Personen ökologisch und raumsparend transportieren kann. Der ÖPNV trägt die Hauptlast bei den Verkehrsmitteln im Umweltverbund und stellt vor allem auf Strecken von mehr als fünf Kilometern die wichtigste Alternative zum MIV dar, wodurch seine Verkehrsleistung, gemessen an der Anzahl der Wege, recht hoch ist.

Gegenwärtig gibt es unterschiedliche Treiber auf Seiten der gesellschaftlichen Entwicklung wie den demographischen Wandel sowie informationstechnologische Innovationen und nicht zuletzt der Klimawandel, die eine Veränderung des derzeitigen Mobilitätsverhaltens forcieren. Neben einer sektoralen Betrachtung wird in Zukunft die vernetzte Betrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger immer wichtiger, um eine Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund zu

bewerkstelligen und immer individuellere maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für den Einzelnen zu liefern. In einer vernetzten Mobilität werden ÖPNV, Car- und Bikesharing sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen auf sinnvolle Art und Weise verknüpft, um die Stärken jedes einzelnen Verkehrsmittels zu bündeln und die jeweiligen Schwächen zu minimieren.

## Problemanalyse (Stärken/Schwächen)

Das ÖPNV-System in Euskirchen hat auf den ersten Blick eine hohe **Angebots- und Erschließungsqualität**. Wie im Kapitel 3 erläutert, bildet der Bf Euskirchen einen wichtigen regionalen SPNV-Knotenpunkt mit Verbindungen in die Großstädte Köln, Bonn und Trier sowie nach Düren und Bad Münstereifel mit dichten Taktangeboten.

Wie aus Abbildung 16 ersichtlich wird, besitzt Euskirchen aufgrund der zentralen SPNV-Anbindung auch sehr konkurrenzfähige **Reisezeiten** im Vergleich zur Reisezeit mit dem MIV zu den benachbarten Städten:

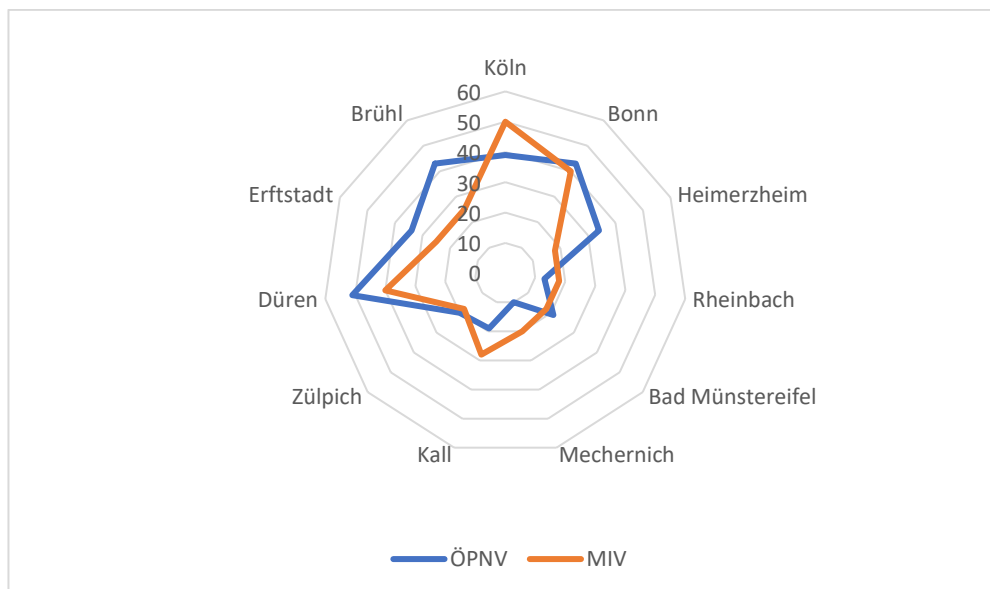


Abbildung 16: Beispielhafter Reisezeitenvergleich ab Bf Euskirchen in Minuten (als Referenz wurde eine Abfahrtszeit um 9 Uhr an einem repräsentativen Werktag genommen, im ÖPNV wurden die Werte von Mai 2021 (vor der Flutkatastrophe) genommen)

Allerdings kam es bis zur Coronapandemie insbesondere in den Hauptverkehrszeiten auf der Eifelstrecke nach Köln sowie in Teilen auf der Voreifelbahn aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage zu **Überfüllungen**. Weiterhin ist die **Betriebsqualität** im VAREO-Netz aufgrund häufig auftretender Verspätungen und mangelnder Sitzplatzkapazitäten oftmals nicht befriedigend. Im Vergleich zu Städten wie Düren oder Siegburg, welche an gut ausgebauten Schienenstrecken mit S-Bahn-Verkehr liegen, ist insgesamt das Bedienungsangebot auf der Eifelstrecke nach Köln mit im Schnitt 2 Regionalzugverbindungen je Stunde eher schwach (zum Vergleich Düren-Köln: 2 Regionalexpress-Verbindungen und 2 S-Bahn-Verbindungen pro Stunde; Siegburg-Köln: 1 Regionalexpress-Verbindung und 6 S-Bahn-Verbindungen pro Stunde).

Neben dem SPNV vervollständigt das dichte **Regionalbus- und Stadtbusnetz** das Angebot des ÖPNV im Stadtgebiet Euskirchen. Die Stadt Euskirchen ist gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-NRW) Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet. Dies begründet sich aus dem stadt eigenen Verkehrsunternehmen **Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE)**.

Der Stadtbusverkehr in Euskirchen zeichnet sich aufgrund seines dichten Liniennetzes, seiner engen Taktung und modernen Betriebsmittel sowie seiner Infrastruktur insgesamt durch hohe Angebots- und Beförderungsqualitäten aus und ist als sehr positiv zu bewerten. Der Busverkehr in Euskirchen besitzt neben einer wichtigen Beförderungsfunktion für den Binnenverkehr zur Kernstadt ebenso die Aufgabe, Zubringer zum SPNV zu sein, vor allem am zentralen Verknüpfungspunkt in Bf Euskirchen. Aufgrund der unterschiedlichen Taktmuster beim Stadtbus (20-Min.-Takt) und beim SPNV (i.d.R. 30-Min.-Takt) können tagsüber nicht immer idealtypisch nach dem Rendezvous-Prinzip perfekte Anschlussverknüpfungen hergestellt werden, und maximale Übergangszeiten von bis zu 17 Minuten sind möglich. Insbesondere von für pendelnden Personen wird dies kritisiert. Im Abendverkehr gilt ein 30-Min.-Takt, so dass hier die Anschlüsse optimiert sind.

Vor allem bei den regionalen Verbindungen wird deutlich, dass diese verlängerten Umsteigezeiten nur zu einer bedingte Konkurrenzfähigkeit zum MIV führen bzw. die zentrale Ausrichtung des Busnetzes auf den Bf Euskirchen bei Querverbindungen zu langen Reisezeiten führen kann. Dies wird in der nachfolgenden Tabelle bei den Reisezeitvergleichen für beispielhaften Verbindungen deutlich:

*Tabelle 2: Reisezeitvergleiche ÖPNV-MIV; rot = 1,7-fache Reisezeit im ÖPNV ggü. MIV, gelb >= 1,4-fache Reisezeit ÖPNV vs. MIV, grün < 1,4-fache Reisezeit ÖPNV vs. MIV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Köln 2008. (ÖPNV-Reisezeiten von einem repräsentativen Werktag im Mai 2021 entnommen)*

	Köln	Bonn	Bad Münstereifel	Weilerswist	Zülpich
Stotzheim	57	64	14	28	34
Flammersheim	59	69	46	31	41
Großbüllesheim	38	56	32	8	38
Frauenberg	59	69	45	30	40
Kuchenheim	50	40	37	22	32
Kirchheim	68	78	56	40	50

Bei Betrachtung der Erschließungsqualität wird deutlich, dass im Erhebungszeitraum (Stand Oktober 2021) nahezu 90 % der Stadtbevölkerung weniger als 300 m von einer Bus- oder Bahnhaltestelle entfernt wohnen und somit die räumliche ÖPNV-Erschließungsqualität sehr gut ist. Einzelne Lücken bestehen nur in den Siedlungsbereichen, wobei anzumerken ist, dass ausschließlich vom AST erschlossene Bereiche hier nicht aufgeführt werden:

- **Kernstadt:** Teile der Nordstraße in der Nordstadt; Teile der Paula-Modersohn-Becker-Straße und der Hanna-Nagel-Straße im Nordosten
- **Dom-Esch:** südöstlicher Randbereich (Hirschstraße, Hasenpfad)
- **Elsig:** äußerster Randbereich im Norden (Teil der Elsiger Straße)
- **Kessenich:** Randbereich im Norden (Gut Bartelshof, Kessenicher Burg)

- **Kirchheim:** südwestlicher Bereich (Hockenbroich) um die Straße „Vogelsang“; das ehemalige Wochenendhausgebiet am Eulenheckenweg; die Siedlung an den Straßen „In den Fließen“ und „Klosterpfad“; das Kloster Schweinheim; die Siedlung im Westen an der Arloffter Straße; weitere kleinteilige Randbereiche
- **Kleinbüllesheim:** nordwestlicher Teil (Brüsseler Straße, Amsterdamer Straße, Untere Ahr)
- **Kuchenheim:** südöstlicher Randbereich (Schubertstraße und Neubaugebiet Verdistraße/Am Bäcker Jans Kreuz); im Norden ein Bereich um die Straße „Untere Burg“
- **Niederkastenholz:** südlicher Teil (Teile der Niederkastenholzer Straße, Kreuzstraße, Heinrichstraße, Saalstraße)
- **Palmersheim:** nordöstlicher Randbereich am Odendorfer Weg
- **Rheder:** äußerster nördlicher Bereich
- **Roitzheim:** südwestlicher Randbereich (Teile des Eulenwegs und der Lilienstraße)
- **Schweinheim:** äußerster westlicher Bereich an der Irmelsgasse; südlicher Randbereich an der Schweinheimer Straße Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Euskirchen 29
- **Stotzheim:** Randbereich im Südwesten (Teile der Konrad-von-Hochstaden-Straße und der Clemens-August-Straße)
- **Weidesheim:** Teile der Alemannenstraße im Norden
- **Wißkirchen:** südlicher Randbereich (Teil der Marathonstraße; Golfstraße).

Darüber hinaus werden einige abseits der Ortslagen liegende Gehöfte nicht erschlossen. In den Stadtteilen Euenheim, Euskirchen Mitte, Flamersheim, Großbüllesheim, Rheder und Weidesheim werden Teile von Gewerbegebieten nicht erschlossen.

In den verschiedenen Beteiligungsrunden und -formaten mit der Öffentlichkeit ist auch deutlich geworden, dass die Bürger:innen sich eine **Stärkung der Stadtbus-Kernlinien** wünschen, insbesondere der Takte am Samstag, die verbesserte Anbindung weiterer Stadtteile (Schweinheim, Frauenberg, u.a.) sowie eine verbesserte Anbindung der südöstlichen Stadtteile an die S-Bahn-Linie 23 zur Verkürzung der Reisezeiten nach Bonn.

Beim Thema „**Vernetzte Mobilität**“ sind erste Schritte durch die Stadt zur Implementierung neuer Mobilitätsangebote sowie die bessere Verzahnung im Stadtgebiet schon erfolgt. So existiert seit Sommer 2021 das neue kreisweite Fahrradverleihsystem „Eifel-e-Bike“ mit zwei Terminals an den Bahnhöfen Euskirchen und Kuchenheim sowie fünf weiteren virtuellen Stationen. Weiterhin stellt der Euskirchener Bahnhof als wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt mit verschiedenen multimodalen Abstellanlagen und Serviceangeboten schon heute eine nahezu vollwertige Mobilstation dar. Der Bf Kuchenheim wird ebenfalls durch Neubau der P+R-Anlage und schon erfolgten Neubau der Bushaltestelle zu einer modernen Mobilstation aufgewertet.



Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zentraler SPNV-Knotenpunkt mit konkurrenzfähigen Verbindungen in die benachbarten Großstädte</li> <li>• gute SPNV-Anbindung (6 Haltestellen)</li> <li>• Hochwertiges mustergültiges Stadtbusnetz mit angebotsorientiertem Aufbau</li> <li>• Stadtbus-CI</li> <li>• sehr gute Haltestellenerschließung (90% der Bevölkerung erreichen eine Haltestelle in max. 300m Entfernung)</li> <li>• hochwertiger barrierefreier Ausbau einer Vielzahl der Haltestellen</li> <li>• Mobilitätsschulungen für Senioren</li> <li>• erste Ansätze der Vernetzen Mobilität: Eifel-e-Bike</li> <li>• Einsatz von emissionsarmen Bio-Erdgas-Bussen ab Dezember 2021</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Spitzenzeiten überfüllte und verspätete Züge nach Köln und Bonn</li> <li>• teilweise nur bedingte Konkurrenzfähigkeit der Reisezeiten zum MIV insbesondere auf Verbindungen nach Bad Münstereifel und der südwestlichen Stadtteile nach Rheinbach und Bonn</li> <li>• zu geringe Taktung der Stadtbusse an Samstagen</li> <li>• Verbesserung der Erreichbarkeit einzelner Stadtteile wie Schweinheim oder Frauenberg</li> <li>• keine Barrierefreiheit an kleineren Bahnstationen wie Großbüllesheim, Stotzheim oder Kreuzweingarten</li> </ul>

### Handlungsbedarfe:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil sind folgende Handlungsbedarfe für den Bereich ÖPNV und Vernetzte Mobilität identifiziert worden:

- **Ausbau des SPNV-Angebotes** auf den Korridoren nach Köln und Bonn
- Weitere Stärkung des Stadtbusnetzes mit **Taktverdichtungen** und (verbesserter) **Anschluss weiterer Stadtteile**
- Ausbau **intermodaler Schnittstellen** an Umsteigepunkten und wichtigen Bushaltestellen
- **Schnellere Anbindung der südöstlichen Stadtteile an die S23** zur Verkürzung der Reisezeit nach Bonn und Rheinbach
- Einführung weiterer **moderner Mobilitätsangebote** (z.B. Carsharing) und Ausbau vorhandener Angebote (Eifel-e-Bike).

## 4.2. Radverkehr

### Allgemein

Der Radverkehr bildet zusammen mit dem Fußverkehr die **Nahmobilität** und stellt „eine quartiersbezogene Mobilitätsform mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln“ dar.<sup>7</sup> Unter diesem Oberbegriff wird vor allem die Mobilität über kurze Zeiten und Distanzen wie in Quartieren im Arbeits- oder Einkaufsumfeld subsummiert. In einem nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsmix spielt die Nahmobilität eine besondere Rolle, da diese flächensparsam, kostengünstig und gesundheitsfördernd ist. Durch direkte Begegnungen im öffentlichen Raum leistet sie einen wichtigen Beitrag, um die Aufenthaltsqualität und auch die Urbanität einer Stadt erheblich zu steigern.

Gerade auf Strecken bis 5 km zur Arbeit, zum Einkaufen oder sonstigen Zwecken ist das Fahrrad prädestiniert, als umweltfreundliches Verkehrsmittel genutzt zu werden. Insbesondere durch das Pedelec können die Wegstrecken hierbei noch erweitert werden bzw. in Gegenden, die sich auf ersten Blick topographisch nicht als besonders geeignet darstellen, besteht nun die Möglichkeit, „nahmobil“ mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Vielfach stellt der Radverkehr den wichtigsten Aktivposten dar, wenn es um eine Veränderung des Modal-Splits in städtischen Bereichen geht. Gerade in Euskirchen ergeben sich hierbei große Verlagerungspotenziale, da einerseits insbesondere die Innenstadt räumlich sehr kompakt ist und andererseits 50 % der zurückgelegten Wege der Bürger:innen eine Länge von 4 km nicht überschreiten. Nur 15 % aller Wege sind länger als 20 km. Besonders der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr stellt vor allem in dicht bebauten und historischen Quartieren ein besonderes Problem dar. Ein hoher Radverkehrsanteil kann hier zu einer Entspannung der verkehrlichen Situation vor Ort führen und neue städtebauliche Freiräume schaffen.

Die Kreisstadt Euskirchen ist seit 1995 Mitglied in der **Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)**. Damit hat die Radverkehrsförderung auf Stadtebene eine lange Tradition. Herausragende Erfolge wurden hier bislang in den Bereichen Fahrradtourismus, hierarchischen Netzplanung und Wegweisung erzielt. Wichtigste Projekte in der Vergangenheit waren:

- flächendeckende Einrichtung von Tempo 30-Zonen im Stadtgebiet zwischen 1998 und 2001; Neubaugebiete werden von vornherein als Tempo 30-Zonen geplant bzw. bei kleineren Stichstraßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut.
- Ausweisung von Geschäftsstraßen außerhalb der Fußgängerzonen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone)
- fast vollständige Anlage von Radverkehrsanlagen an Straßen des Vorbehaltsnetzes (Tempo 50) und einem DTV > 5.000 Fahrzeugen (Ausnahme: Roitzheimer Straße zwischen Pützbergring und Münstereifeler Straße; wird im Zuge der Entwicklung City Süd – der Entwicklung von ehemaligen Bahnflächen südlich des Bahnhofs – umgestaltet)
- die Öffnung der Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr ist bis auf wenige Ausnahmen (unzureichende Straßenbreite, unsichere Einmündungssituation) erfolgt

---

<sup>7</sup> Sabine Morkisz, Gebhard Wulfhorst (2010): Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik, in: PLANERIN, Fachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Heft 4/10, S. 9 ff.

- Nutzung von Wirtschaftswegen und Grünverbindungen als Alternative zur Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen.

Darüber hinaus verbindet das **Radverkehrsnetz NRW** auf der einen Seite teilweise die Stadtteile mit der Kernstadt sowie auf der anderen Seite mit den Nachbarkommunen auf regionaler Ebene. Die Führung erfolgt sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen des klassifizierten Straßennetzes als auch im Nebennetz und zum Teil auf land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Wegen. Das in Aufbau befindliche **Knotenpunktsystem des Kreises Euskirchen**, das eine zusätzliche Beschilderung durch Knotenpunkte und Tafeln des umliegenden Routennetzes beinhaltet, wird das Angebot in Kürze ergänzen.

Im Rahmen der Bestandserfassung des Mobilitätskonzeptes ist das Radnetz auf einer Länge von über 300 km abgefahren und der Bestand der Radverkehrsinfrastruktur erhoben worden. Nachfolgende Abbildung 17 zeigt den derzeitigen Bestand der Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet:

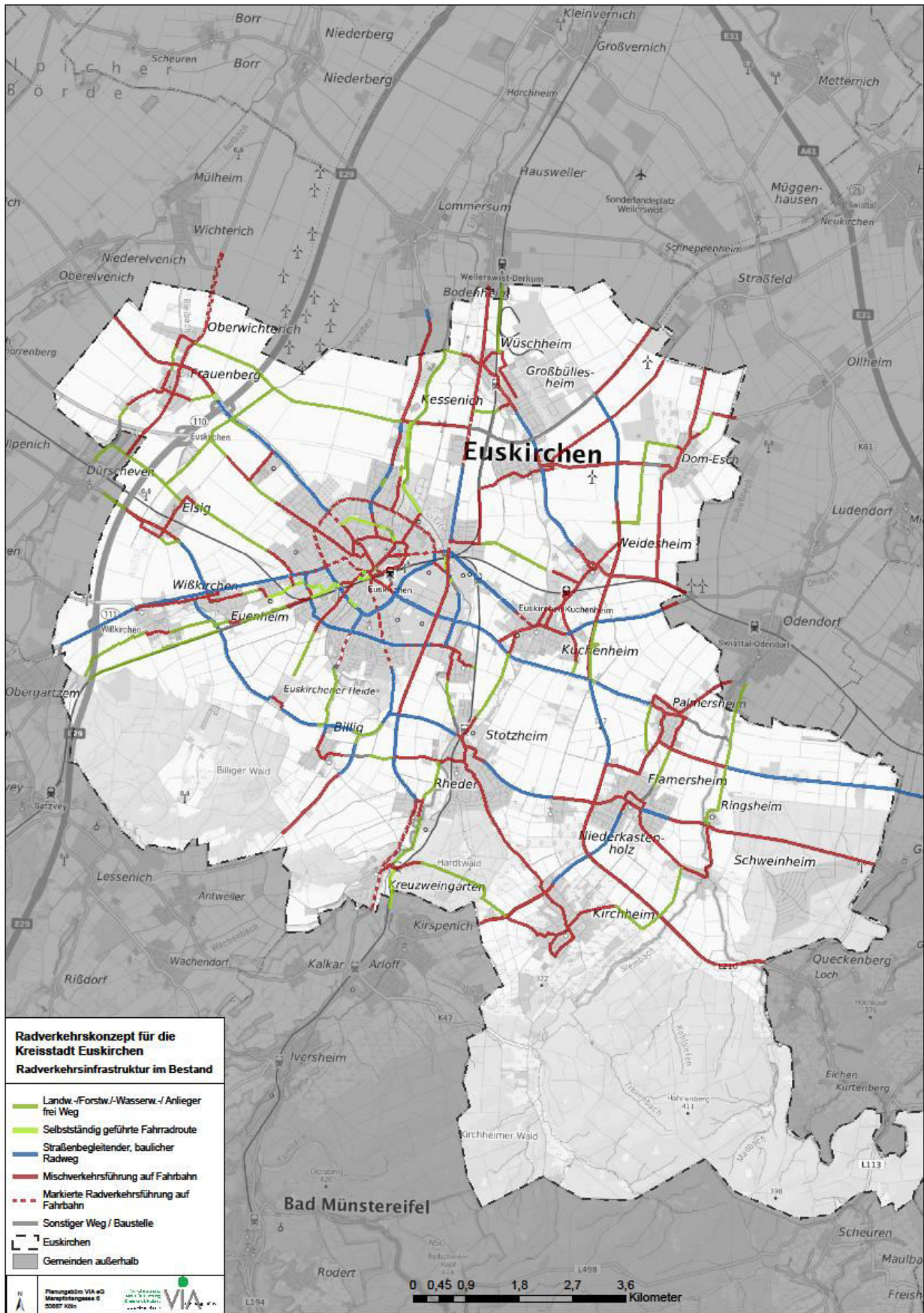


Abbildung 17: Erhobene Radverkehrsinfrastruktur im Bestand (Stand Mai 2021)

## Problemanalyse (Stärken/Schwächen)

In den vergangenen Jahren sind vor allem in der Kernstadt verschiedene Maßnahmen umgesetzt worden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern. Allerdings sind einige Radverkehrsanlagen in der Zwischenzeit teilweise etwas in die Jahre gekommen (Markierungen teilweise nicht mehr vorhanden), manche Straßenkreuzungen aus den 1960er und 1970er Jahren weisen keine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung auf (z. B. der Dominikanerinnenplatz oder der Knotenpunkt Münstereifeler Straße/Billiger Straße). Trotz vorhandener Radverkehrsinfrastrukturen werden einige Abschnitte im Vorbehaltsnetz aus subjektiven Sicherheitsempfinden von Radfahrenden gemieden.

Insbesondere sind hierbei die **Ringstraßen** (Rüdesheimer Ring, Jülicher Ring, Keltenring, Pützbergring, Eifelring und Basingstoker Ring) zu nennen. In den zahlreichen Beteiligungsrounds zum Mobilitätskonzept wurde mehrfach von den Bürger:innen sowie den Stakeholdern diese Streckenabschnitte als sehr gefährlich bezeichnet, vor allem auch durch den hohen Schwerverkehrsanteil, welcher insbesondere auf dem Abschnitt Jülicher Ring/Friedhof bis Kessenicher Straße/Jülicher Ring im Durchgangsverkehr zu den Industriegebieten EURO-Park und IPAS einen hohen Anteil aufweist. Im derzeitigen Bestandsnetz ist eine deutliche Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad auf den Ringstraßen nicht mehr möglich. Die in der Vergangenheit erfolgten Maßnahmen wie Markierung von Schutzstreifen und indirekten Linksabbiegebuchten stellen bereits ein relatives Optimum dar, da aufgrund der hohen Verkehrsstärke auf den Ringen eine andere Querschnittsaufteilung kaum vertretbar sind. Um die Begebenheiten für die Nahmobilität wesentlich zu verbessern, aber vor allem auch die negativen Umweltauswirkungen in Form von Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren, wird die Verwirklichung einer Nordumfahrung für den Kfz-Verkehr aus verkehrsplanerischer Sicht daher als erfolgversprechend gesehen, auch wenn durch den Straßenneubau und den Abbau von Verkehrswiderständen die überörtliche Kfz-Erreichbarkeit des Einzugsgebiets der B56n erleichtert wird.

In den Stadtteilen und Außenbereichen Euskirchens beschränken sich die vorhandenen **Radverkehrsanlagen** vorwiegend auf gemeinsame Geh- und Radwege entlang von klassifizierten Straßen. Allerdings gibt es hierbei Netzlücken in Höhe des Bahnübergangs an der Eifelstrecke bei Euenheim, an der L119 zwischen Niederkastenholz und Flamersheim sowie der K51 (Monikastraße) zwischen Ortlage Palmersheim und Kreisgrenze sowie entlang der Nord-Süd verlaufenden Landesstraße 210.

Im Übergang zwischen außerorts und innerorts ist an einer Vielzahl von **Ortseingängen** eine Querungshilfe für Radfahrende vorhanden, um diese von den Zweirichtungsradwegen im Außerortsbereich sicher und bequem auf die Richtungsführung des Radverkehrs im Innerortsbereich überzuleiten. Defizite existieren hierbei vor allem noch an den Ortseingängen Stotzheim Ortseingang L119 von Stadtwaldkreuzung kommend, Großbüllesheim Ortseingang K21 von Kleinbüllesheim kommend, Palmersheim K19 von Kuchenheim kommend und Kirchheim L11 von Flamersheim kommend.

In den **Siedlungsbereichen der Stadteile** erfolgt die Führung des Radverkehrs in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Markierungen auf der Fahrbahn existieren bis auf Ausnahmefälle nicht, um den Radverkehr sichtbar zu machen. Gerade in Ortslagen mit hohen Verkehrsstärken auf dem klassifizierten Netz oder generell geringen Fahrbahnquerschnitten kommt es zu Konflikten

zwischen MIV und Radverkehr. Sonderformen wie Fahrradstraßen oder Umweltpuren existieren derzeit im gesamten Stadtgebiet nicht.

Bei näherer Betrachtung des Zustandes der bestehenden Infrastruktur ist in der Vor-Ort-Erhebung deutlich geworden, dass die Oberflächenqualität in großen Anteilen von guter Qualität ist. Insbesondere einzelne Passagen über landwirtschaftliche Wege, über die eine Radverkehrsführung erfolgt, entweder schon im bestehenden Landesnetz bzw. im künftigen städtischen Radnetz, weisen einen mittel bis schlecht befahrbaren Zustand auf.

Ein weiteres wichtiges Thema bei der Radverkehrsförderung bildet das Vorhandensein von **Fahrradabstellanlagen**. Genau wie beim MIV müssen für den Radverkehr hochwertige und adäquate Anlagen für den ruhenden Verkehr existieren. Die Verfügbarkeit von Abstellanlagen ist in Euskirchen vorwiegend in der Kernstadt und da vor allem in der Innenstadt gegeben. Dort ist eine Vielzahl an Abstellanlagen vor allem in Form von Anlehnbügeln vorhanden. Allerdings sind diese mittlerweile in die Jahre gekommen und weisen auch städtebauliche keine besondere Qualität mehr auf. Im ISEK wird ebenfalls auf die Problematik hingewiesen.

Am Bahnhof Euskirchen existieren hochwertige und großzügige Möglichkeiten das Rad im Vor-/Nachtransport zum ÖPNV sicher und sauber abzustellen. Es existieren insgesamt 254 überdachte Fahrradabstellplätze und 42 Fahrradboxen. Weiterhin ist im vergangenen Jahr durch die SVE in Kooperation mit den Nordeifelwerkstätten eine „Rad-Self-Service-Stele“ mit verschiedenen Werkzeugen zur Reparatur und Wartung aufgestellt worden. An den weiteren SPNV-Haltestellen existieren derzeit keine bzw. nur sehr rudimentäre Infrastrukturelemente für Bike+Ride.

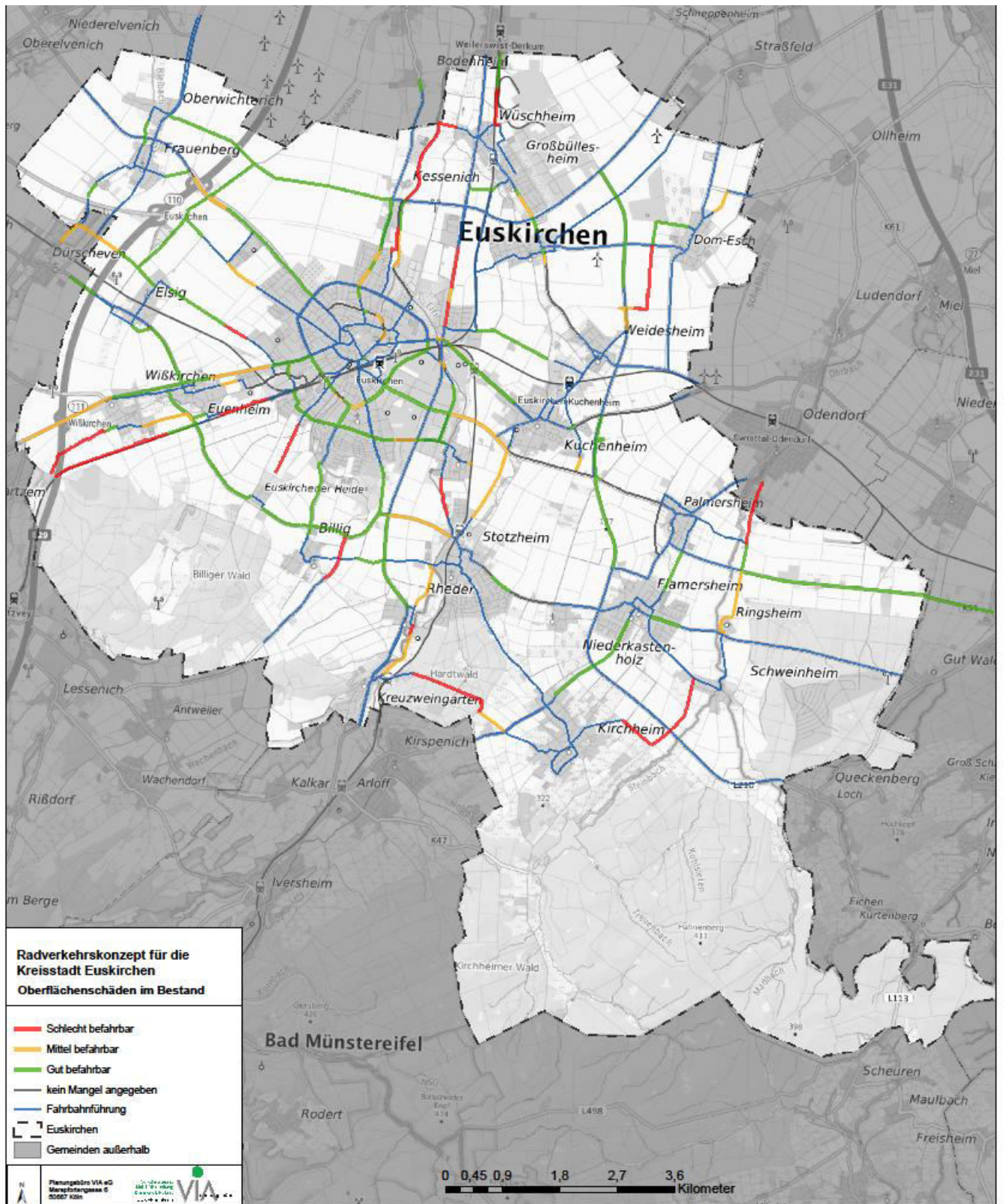


Abbildung 18: Oberflächenschäden im Bestandsnetz (Stand 09/2021)

Insgesamt gesehen lassen sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen für das Euskirchener Radnetz ableiten:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• hohes Potenzial zur Verlagerung von Kurzstrecken auf das Fahrrad (50 % der zurückgelegten Wege der Euskirchener Stadtbevölkerung sind unter 4 km lang)</li> <li>• flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen</li> <li>• weitgehende Öffnung von Einbahnstraßen</li> <li>• fast vollständige Anlage von Radverkehrsanlagen an Straßen des Vorbehaltsnetzes (Tempo 50) und einem DTV &gt; 5.000 Fahrzeugen in der Kernstadt</li> <li>• sehr gutes Bike-Ride-Angebot in Form von hochwertigen Fahrradabstellanlagen am Bf Euskirchen</li> <li>• weitgehend gute Oberflächenqualität der Radverkehrsanlagen</li> <li>• an einer Vielzahl der Ortseingänge vorhandene Querungshilfen zur Auflösung des Zweirichtungsverkehr außerorts und zur Einrichtungsfahrbahnführung innerorts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vorhandene Radnetzlücken bei straßenbegleitenden, baulichen Radwegen an klassifizierten Straßen</li> <li>• mangelhafte Anbindung wichtiger Industriegebiete an das Radnetz (insbesondere IPAS)</li> <li>• unsichere Radverkehrsführung an den Ringstraßen aus Sicht der Radfahrenden, Optimum bei der möglichen Radverkehrsinfrastruktur aufgrund Verkehrsbelastung allerdings schon ausgereizt</li> <li>• teilweise in die Jahre gekommene Radverkehrsanlagen in der Kernstadt (aufgelöste Markierungen)</li> <li>• Führung im Mischverkehr ohne Sicherung auf den Hauptstraßen in den Stadtteilen</li> <li>• nicht mehr zeitgemäße Radabstellanlagen in der Innenstadt, weiterhin fehlende Abstellmöglichkeiten an weiteren Stellen im Stadtgebiet und an den SPNV-Haltepunkten</li> <li>• mangelnde Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen</li> </ul>

### Handlungsbedarfe:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil sind folgende Handlungsbedarfe im Bereich des Radverkehrs in Euskirchen identifiziert worden:

- Entwicklung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes mit Hierarchisierung des Netzes nach Verbindungsfunktionen sowie Nutzer:innengruppen.
- Nahmobilitätsfreundlichere Gestaltung von Knotenpunkten
- Sichtbarmachung des Radverkehrs in den Stadtteilen
- Schaffung von Alternativen im Radnetz für die Ringstraßen
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr
- Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen an Schulen, in der Innenstadt und wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkten.



### 4.3. Fußverkehr, Barrierefreiheit und Straßenraumgestaltung

#### Allgemein

Der Fußverkehr ist die „Urform“ der Mobilität. Alle Wege beginnen und enden in irgendeiner Weise mit Fußwegen. Für die Betrachtung im Mobilitätskonzept sind – allein aus Gründen der Betrachtung der Barrierefreiheit – zwar grundsätzlich alle Fußwege von Interesse, der Fokus liegt jedoch auf denjenigen **Wegen, bei denen das Zu-Fuß-Gehen die Hauptverkehrsart ist**. Diese Wege bilden zusammen mit dem Radverkehr und den ÖPNV-Weegen den Umweltverbund und tragen in ganz besonderer Weise zu einer stadt- und sozialverträglichen Abwicklung der Mobilität bei. Daher soll der Fußverkehr eine besondere Förderung erhalten. Nicht zuletzt kann durch eine hohe Anzahl an zu Fuß Gehenden entscheidend die Urbanität sowie auch die Lebensqualität einer Stadt gesteigert und so auch der lokale Einzelhandel gestärkt werden.

Der **Anteil der in Euskirchen von den Bewohner:innen zurückgelegten Fußwege** beträgt 16,8 % an allen Wegen. Mit diesem Wert belegt Euskirchen einen Spitzenplatz unter den kreisangehörigen Kommunen. Bezogen auf den bundesweiten Durchschnitt ist der Wert von Euskirchen immer noch unterdurchschnittlich. Die MiD geht für „Zentrale Städte in ländlichen Regionen“ von einem Wert um 24 % aus. Bei näherer räumlicher Betrachtung wird aber auch deutlich, dass es große Unterschiede zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen gibt. So liegt der Fußverkehrsanteil in der Kernstadt bei 22 %, während dieser in den Stadtteilen nur bei 11 % liegt. Dies ist auf der einen Seite einerseits mit der kompakten Struktur der Kernstadt, aber auch mit der hohen Dichte an Geschäften und sonstigen zentralen Einrichtungen zu erklären. Während in den vergangenen Jahren sich zentrale Nahversorgungsstrukturen in Stotzheim oder Flamersheim entwickelt haben, sind diese in den übrigen Stadtteilen teilweise nur noch rudimentär vorhanden, wodurch eine fußläufige Erreichbarkeit eingeschränkt ist. Gerade in der Kernstadt sowie den größeren Stadtteilen ist aber ein großes Potenzial vorhanden, um im Sinne einer Stadt der kurzen Wege die Fußwege attraktiver zu gestalten.

#### Problemanalyse (Stärken/Schwächen)

In der Vergangenheit wurden insbesondere in der Kernstadt eine Reihe an **Maßnahmen umgesetzt**, um die Attraktivität und die Sicherheit für den Fußverkehr zu verbessern und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern:

- Umbau und nahmobilitätsfreundlichere Umgestaltung der Einfallachsen Kölner Straße und Kommerner Straße mit langezogen Querungsmöglichkeiten zum linienhaften Queren
- Umgestaltung Kapellenstraße und Bischofstraße in einen Verkehrsberuhigten Bereich
- Umgestaltung des Rüdesheimer Platzes, Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Gardebrunnen-Platz und Viehplätzchen
- Umgestaltung des Knotenpunktes Thomas-Eißer-Straße / Boenerstraße als Kreisverkehrsplatz mit Verbreiterung der Gehwege und Errichtung von Fußgängerüberwegen.



Abbildung 19: Umgestaltung Kommerner Straße (vorher - nachher) (Quelle: Stadt Euskirchen)

Weiterhin wurde im Sommer 2021 die **Bahnhofstraße** in einer Erprobungsphase zu einer **Fußgängerzone** umgewidmet. Ziel dieser Maßnahme ist es, durch das Herausnehmen des Autoverkehrs zu einer Verbesserung des Stadtbildes und die Schaffung einer einladenden Außengastronomie beizutragen. Gerade für den Fußverkehr konnte hierdurch die zur Verfügung stehende Straßenfläche vergrößert und sicherer gestaltet sowie die Bahnhofstraße als Entrée zur Innenstadt attraktiviert werden. Insgesamt bildet die Achse vom Bahnhof über die Bahnhofstraße und die Fußgängerzone Neustraße bzw. Berliner Straße bis hin zum Alten Markt die Hauptachse im Fußverkehr in Euskirchen.

Gerade im direkten Umfeld der Fußgängerzonen bestehen jedoch Optimierungspotenziale. So ist in der Bürgerbeteiligung und den Stakeholdergesprächen mit der Initiative SIE und dem Behindertenbeirat sowie bei den Streifzügen im Rahmen des ISEK deutlich geworden, dass es unter anderem im Bereich der **Hochstraße** von der Kirchstraße bis zum Neutorwall Konflikte mit dem fließenden als auch dem ruhenden Verkehr gibt. Durch die vorhandenen Stellplätze im Fahrbahnseitenraum sind die Fußwege zum Teil sehr schmal und der innenstadtquerende Schleichverkehr führt zu Konflikten an den Knotenpunkten. Weiterhin existieren aufgrund der kleinteiligen Strukturen im mittelalterlich geprägten Kern teilweise gar keine bzw. nur sehr gering dimensionierte Nebenanlagen.

In den **Stadtteilen** sind die Straßenräume vor allem in den **dörflichen Kernen** derzeit noch autogepägt. Es existieren oft nur gering dimensionierte Nebenanlagen, welche teilweise durch den ruhenden Verkehr noch zusätzlich eingeeengt werden. Besonders problematisch aus Sicht der Gutachtenden aber auch als Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurden folgende Bereiche identifiziert:

- Kuchenheim: Kuchenheimer Straße
- Großbüllesheim: Großbüllesheimer Straße
- Flamersheim: Horchheimer Straße, Christian-Schäfer-Straße, Mönchstraße.

In diesen Bereichen existieren teilweise nur sehr gering dimensionierte Nebenanlagen. Die teilweise hohen Verkehrsstärken (v.a. Kuchenheim) in Kombination mit wenigen Querungshilfen führen zu einer hohen Trennwirkung und die Attraktivität, aber auch die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende, werden hier deutlich eingeschränkt.

Seit 2017 werden durch die SVE in einem umfangreichen **Haltestellenausbaukonzept** insgesamt 259 Haltestellenpositionen barrierefrei umgebaut, um so das im PbefG formulierte Ziel der **Barrierefreiheit** voraussichtlich noch im Jahre 2022 zu erreichen. Die für den Umbau vorgesehenen Haltestellenpositionen werden mit erhöhten Bordsteinen ausgerüstet, die älteren Fahrgästen, aber auch Personen mit Kinderwagen den Ein- und Ausstieg erleichtern. Weiterhin wird für sehbehinderte Menschen ein taktiles Leitsystem eingebaut und dort, wo es räumlich möglich ist, werden auch gläserne Wetterschutzhäuschen errichtet. In das Wetterschutzhäuschen ist dann auch die Beleuchtung der Haltestellen integriert, sodass die Fahrgäste auch bei Spät- und Nachtfahrten ein hohes Sicherheitsgefühl haben.

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• großes Potenzial für den Fußverkehr durch kompakte Siedlungsstruktur in der Kernstadt sowie in den größeren Stadtteilen Flammersheim und Stotzheim mit geringen Entfernungen zwischen Wohn- und Versorgungs- und Bildungsstandorten</li> <li>• städtebaulich hochwertige und nahmobilitätsfreundliche Gestaltung einiger Einfallstraßen (Kommerner Straße und Kölner Straße)</li> <li>• Verkehrsversuch Fußgängerzone Bahnhofstraße mit positiven Effekten für die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit</li> <li>• gute Ansätze bzgl. Barrierefreiheit (nahmobilitätsfreundliche Gestaltung einiger Knotenpunkte und SVE-Programm zum barrierefreien Umbau nahezu aller Bushaltestellen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teilweise sehr schmale, nicht mehr richtlinienkonforme Nebenanlagen</li> <li>• fehlende Querungshilfen insbesondere in den Stadtteilen</li> <li>• nicht nahmobilitätsfreundlich gestaltete Knotenpunkte (z.B. KP Münstereifeler Straße/Billiger Straße, Dominikanerinnenplatz, Frauenberger Straße / Berger Straße / Malmedyer Straße etc.)</li> <li>• Problem der Elterntaxi an den Schulen</li> <li>• Ortszentren besitzen teilweise nur geringe Aufenthaltsqualität, insbesondere an den Durchgangsstraßen (v.a. Kuchenheim und Flammersheim)</li> <li>• kein Leitsystem für zu Fuß Gehende vorhanden, v.a. problematisch für Auswärtige und Besuchende</li> </ul>

### Handlungsbedarfe:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil wurden folgende Handlungsbedarfe für den Fußverkehr identifiziert worden:

- Definition eines Fußverkehrsnetzes in der Kernstadt und dessen fußverkehrsfreundliche Ausgestaltung
- barrierefreier Umbau von Knotenpunkten
- Einrichtung von weiteren Querungshilfen insbesondere in den Stadtteilen (Trennwirkung der Straßenräume aufheben)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualitäten, insbesondere an den Durchgangsstraßen in den Ortsteilen
- Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr.

#### 4.4. Fließender und ruhender motorisierter Verkehr

##### Allgemein

Die **Erreichbarkeit** der Kreisstadt Euskirchen ist im Straßenverkehr über regionale sowie überregionale Verkehrsachsen **insgesamt gut**, wenngleich es deutliche Konfliktfelder insbesondere im Übergangsbereich zur Kernstadt, auf den Haupteinfallstraßen sowie in einigen Kernbereichen der als Straßendörfer ausgebildeten dörflichen Stadtteile vor allem im westlichen und südwestlichen Stadtgebiet gibt, die es zu lösen gilt.

Die Kreisstadt Euskirchen ist mit der westlich der Kernstadt verlaufenden Autobahn 1 über die Anschlussstellen 111 „Wißkirchen“ sowie 110 „Euskirchen“ an den überörtlichen **Fernverkehr** angebunden. Ebenso ist das Stadtgebiet und insbesondere das Gewerbegebiet IPAS über die Landesstraße 182 an der Anschlussstelle Swisttal an die Autobahn 61 angebunden. Die Bundesstraßen B56 und B266 durchqueren das Stadtgebiet grob in West-Ost-Richtung und binden Euskirchen an Mechernich und den südwestlichen Teil des Kreis Euskirchen (B266) sowie Zülpich und Düren (B56) in westlicher Richtung an sowie östlich gebündelt ab Euenheim an die Region Bonn/Rhein-Sieg. Zwischen der Autobahnabfahrt Euskirchen und Zülpich wurde die B56n in einem Teilstück realisiert. In östlicher Richtung wurde dies noch nicht umgesetzt trotz teilweiser Vorleistungen. Dies bedingt sehr hohe Verkehrsbelastungen, insbesondere im Bereich der nördlichen Ringstraßen und der Ortsdurchfahrt Kuchenheim. Schwerverkehr, der die Gewerbegebiete IPAS und EURO als Ziel oder Quelle hat, verstärkt die Belastung. In Nord-Süd-Richtung durchquert die ehemalige B51 (jetzt L194) das Stadtgebiet und verknüpft Euskirchen nordwärts mit Weilerswist und südwärts mit der Nachbarstadt Bad Münstereifel und dem oberen Ahrtal.

Das weitere Netz der **Landes- und Kreisstraßen** nimmt ebenfalls starke Verkehrsströme auf. Hier sind die Frauenberger Straße (L264) anzuführen, die o.g. Kölner Straße (L194), die K24 (Billiger Straße/Roitzheimer Straße), die insbesondere im Verlauf südlich der Kuchenheimer Straße (B56/B266) hohe Belastungen trägt sowie die in Nord-Süd-Richtung verlaufende L210 vom IPAS in Richtung Flamersheim und ins südwestliche Rheinbacher Stadtgebiet. Diese Straße entlastet die B51/L194 und nimmt wesentliche Teile des nicht innenstadtbezogenen Verkehrs auf.

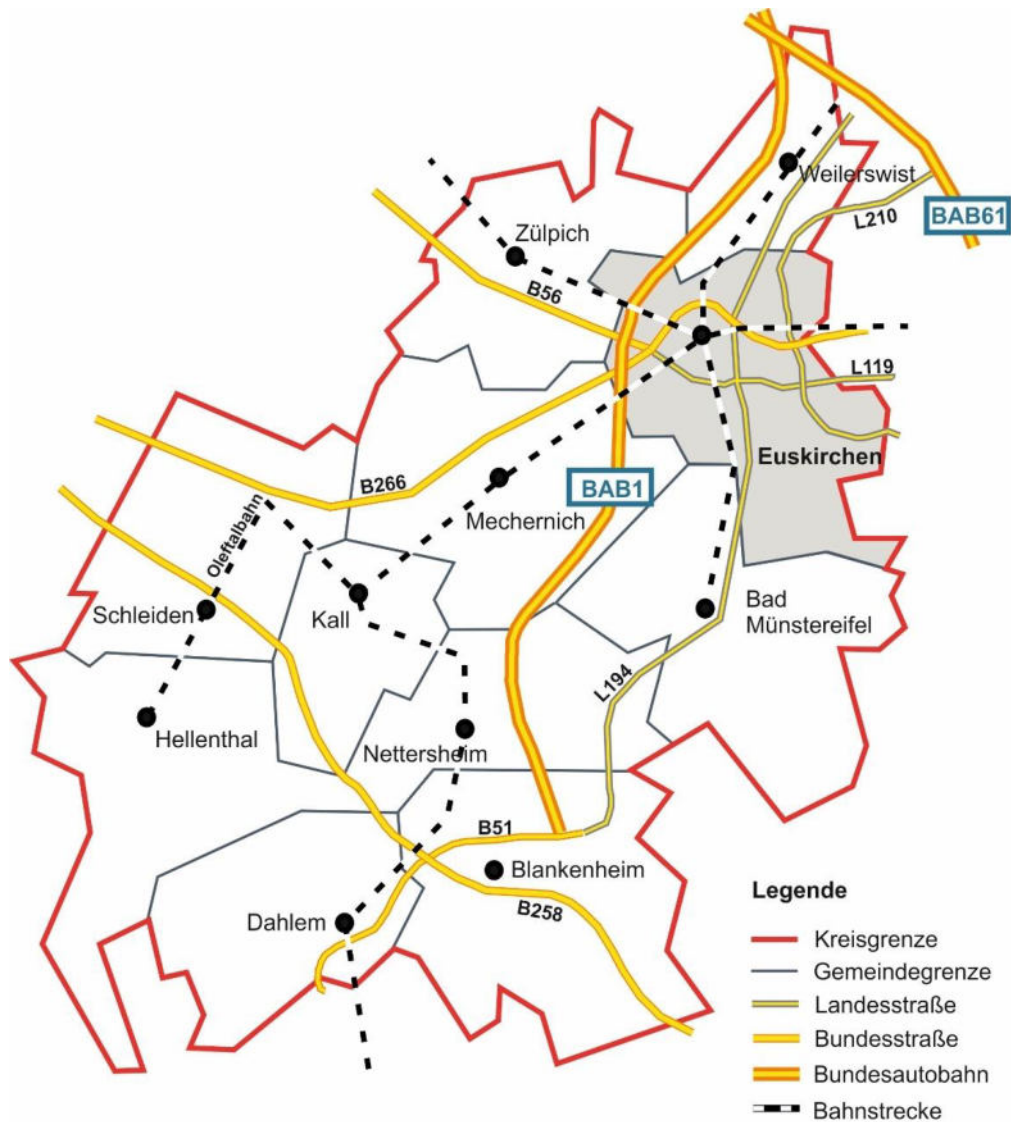


Abbildung 20: Anbindung der Kreisstadt Euskirchen an das übergeordnete Verkehrsnetz (Stand Mai 2021)

## Hintergrund: Verkehrsmodell für die Kreisstadt Euskirchen

Ergänzend zum Mobilitätskonzept wurde ein Verkehrsmodell mit der **Modellierungssoftware VISUM** der Firma PTV aufgebaut. Dieses Modell zeigt zunächst die Verkehrsbelastungen des Straßennetzes im Status quo und erlaubt darauf aufbauend die Simulation verschiedener Netzzustände. Hier können großräumige sowie auch teilräumliche Varianten berechnet werden. Im Mobilitätskonzept wurden neben dem **Status quo** ein **Prognose-Null-Fall 2040** errechnet, der aufzeigt, wie die Verkehrsbelastung sein wird, wenn die derzeitige absehbare Stadtentwicklung fortschreitet und das Straßennetz im Wesentlichen aus dem Bestand fortgeschrieben wird.

Ebenso wurden **Prognosefälle** dargestellt, die eine veränderte Verkehrssituation im Ortskern des Stadtteils **Flamersheim** berechnen sowie eine Prognosevariante bei weiteren verkehrlenkenden Maßnahmen auf den Straßen **Kleinbüllesheimer Straße/Appelsgarten**. Die detaillierteren Ergebnisse wurden in gesonderter Form dokumentiert.

Zudem liegt aus einer vorhergehenden Untersuchung ein Verkehrsmodell für den Stadtteil **Kuchenheim** vor, das im Zuge des Mobilitätskonzepts im Rahmen der dortigen Verkehrsuntersuchung aufgebaut wurde. Dieses beschreibt vielfältige Varianten zur Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt Kuchenheim im Vorlauf zur B56n sowie im Kontext mit im Sommer 2023 fertigzustellenden Westumfahrung K1n.

Die **Analysevariante des Verkehrsmodells für die Gesamtstadt** hat zum Ziel, das Netz und die Nachfrage im Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf dem Straßennetz innerhalb der Stadtgrenzen für den Bestand abzubilden. Analysezeitraum ist das Jahr 2019. Die Verkehrsnachfrage, die in Form von Quelle-Ziel-Matrizen als werktägliche Tagesbelastung im Streckennetz umgelegt wurde, liegt für die folgenden Fahrzeugarten differenziert vor:

- Leichtverkehr bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (Pkw + Krad + Lieferwagen)
- Schwerverkehr ab 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (Lkw + Bus, ohne fahrplanmäßigen Linienbusverkehr + landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge + schwere Spezialfahrzeuge)
- Linienbusverkehr (Fahrplanfahrten).

Das modellierte Verkehrsnetz umfasst alle klassifizierten Straßen innerhalb des Stadtgebiets sowie das Vorrang- und Haupterschließungsstraßennetz. Die wesentlichen Datengrundlagen bilden:

- Strukturdaten des Jahres 2019: Einwohner, Beschäftigte, Schulplätze und Verkaufsflächen des Einzelhandels
- die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten aus dem Jahr 2017
- 81 Verkehrszählungen aus den Jahren 2017-19: 66 Knotenstromzählungen und 15 Querschnittzählungen.

Die Zählungen wurden an Normalwerktagen (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) außerhalb der Schulferien in NRW durchgeführt, in der Regel im Zeitraum 6:00–10:00 Uhr und 15:00–19:00 Uhr, in einigen Fällen auch von 0:00–24:00 Uhr. Die Ergebnisse liegen differenziert nach den Fahrzeugarten Fahrräder auf der Fahrbahn, Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger/Sattelzüge und Busse vor. Diese Datenbasis wurde durch 47 – zum Teil außerhalb des Stadtgebiets liegende – Zählstellen der Straßenverkehrszählung des Bundes (SVZ 2015) ergänzt.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Größenordnungen der Streckenbelastungen für die Analysevariante 2019.

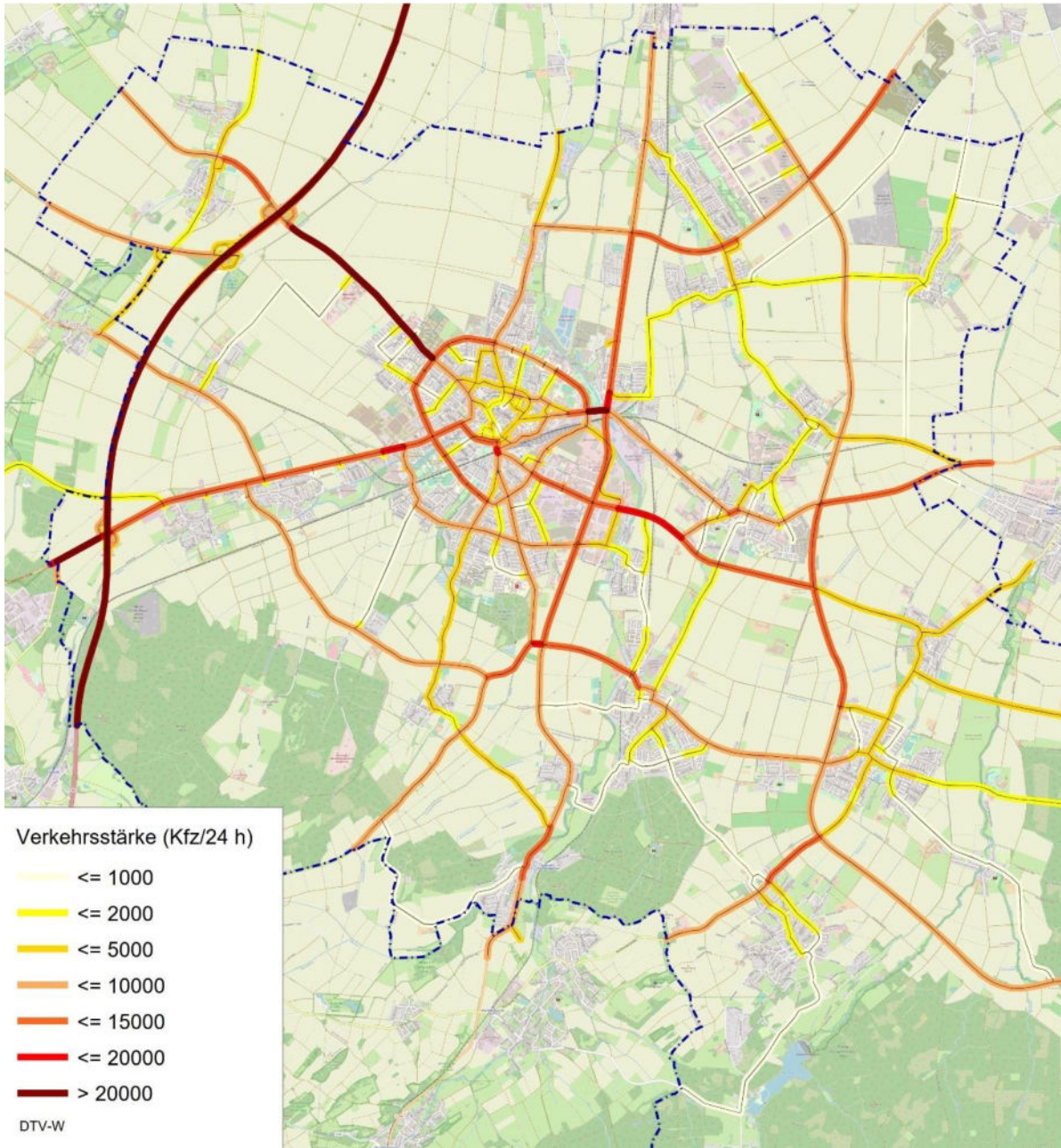


Abbildung 21: Analysevariante Bestandsnetz 2019, werktägliche Streckenbelastung [Kfz/24 h], Darstellung aller klassifizierten Straßen innerhalb des Stadtgebiets Euskirchen mit Vorrang- und Haupteerschließungsstraßennetz (Verkehrsmodellierung mit VISUM PTV, Kartengrundlage: Open Street Map)

Das Straßennetz der **Prognose-Nullvariante 2040** entspricht dem der Analysevariante 2019. Lediglich die Westumgehung Kuchenheim (K 1n) als zum aktuellen Zeitpunkt (Frühjahr 2022) in Realisierung befindliche Maßnahme ist darin als Veränderung enthalten.

Als Datengrundlage für die Einwohnerentwicklung diente das Kommunale Handlungskonzept Wohnen<sup>8</sup>, für die Entwicklung der Gewerbeflächen und der daraus abgeleiteten Beschäftigtenzahlen das Kreisentwicklungskonzept für den Kreis Euskirchen<sup>9</sup>.

Folgende **Grundannahmen für Wohnen und Gewerbe wurden für die Strukturdaten** getroffen:

- Einwohner: Zunahme von 58.900 im Jahr 2019 um 6.600 (11 %) auf 65.500 im Jahr 2040
- Beschäftigte: Zunahme von 31.400 im Jahr 2019 um 9.200 (29 %) auf 40.600 im Jahr 2040.

Den **Wohnbauflächen** des Kommunalen Handlungskonzepts sind vier Prioritätenstufen zugeordnet. Je nach Prioritätenstufe wurde eine unterschiedliche Realisierungswahrscheinlichkeit angenommen. Zusammen mit der Annahme einer mittleren Belegung von 2,6 Einwohnern je Wohneinheit ergibt sich das genannte zusätzliche Einwohnerpotenzial, welches im Verkehrsmodell in den jeweiligen Verkehrszellen lokalisiert wurde.

Für die **Gewerbeflächen** wurde ein einheitlicher Ansatz von 55 Beschäftigten je Hektar Bruttofläche gewählt. Zusätzlich wurde vorausgesetzt, dass Potenzialflächen im Mittel nur zu 50 % genutzt werden. Für die ca. 200 ha große Fläche der „PrimeSite Rhine Region“ östlich des Industrieparks Am Silberberg wurde abweichend ein Nutzungsgrad von 25 % gewählt. Insgesamt sind ca. 430 ha ungenutzte und potenzielle Gewerbeflächen vorhanden, aus denen sich das genannte Beschäftigtenpotenzial errechnet. Je nach Nutzung kann die tatsächliche Beschäftigtendichte stark von dem gewählten Mittelwert von 55 Beschäftigten je Hektar Bruttofläche abweichen.

---

<sup>8</sup> Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH im Auftrag der Stadt Euskirchen: Kommunales Handlungskonzept Wohnen. Wohnflächenpotenziale. Stand: 26.02.2019. PowerPoint-Präsentation. Köln 2019.

<sup>9</sup> Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH im Auftrag der Stadt Euskirchen: Kreisentwicklungskonzept für den Kreis Euskirchen. Anlage II: Kommunalkarten Themenfeld Gewerbe. Köln, April 2019.



Die Nachfrage im MIV liegt in verschiedenen Nachfragesegmenten vor:

Tabelle 3: Nachfragesegmente in der Analyse- und der Prognose-Nullvariante 2040; Abweichungen in der Summe sind rundungsbedingt

Nachfragesegment	Anzahl Fahrten Analyse 2019	Anzahl Fahrten Prognose 2040
Einheit	Kfz/24 Stunden	
<b>Kfz gesamt</b>	<b>217.000</b>	<b>236.000</b>
<b>Pkw/Krad</b>	<b>205.000</b>	<b>221.000</b>
Fahrten der Euskirchener Bevölkerung:	106.000	115.000
<i>Verkehrszweck Arbeit und berufliche Wege</i>	34.000	36.000
<i>Verkehrszweck Ausbildung</i>	2.000	2.000
<i>Verkehrszweck Einkauf und Erledigung</i>	40.000	44.000
<i>Verkehrszweck Freizeit, Begleitung und Sonstiges</i>	29.000	32.000
Quell- und Zielverkehr der Einpendler (alle Verkehrszwecke)	61.000	69.000
Durchgangsverkehr	38.000	38.000
<b>Schwerverkehr</b>	<b>12.600</b>	<b>15.000</b>
Binnen-, Quell- und Zielverkehr (ohne fahrplanmäßigen Linienbusverkehr)	6.600	9.000
Durchgangsverkehr	6.000	6.000

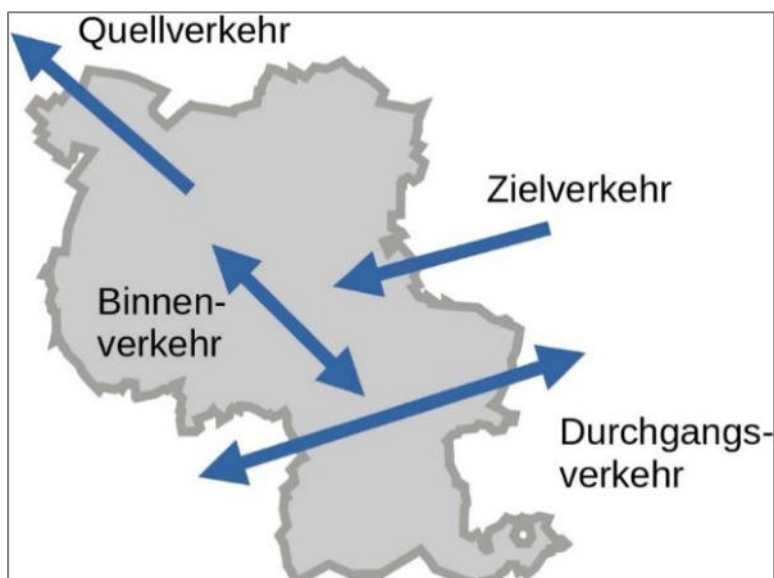


Abbildung 22: Verflechtungsarten mit Bezug auf das Stadtgebiet Euskirchen

Der weitaus größte Teil des **Durchgangsverkehrs** fließt über die A 1. Für dessen Prognose wurde keine Veränderung gegenüber der Analyse angenommen.

Trotz der dynamischen Entwicklung der Einwohner- (+11 %) und der Beschäftigtenzahl (+29 %) nimmt das Pkw-Aufkommen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr insgesamt nur um 10 % zu, das des Lkw-Verkehrs jedoch um 36 %. Dabei wurde der ungünstige Fall unterstellt, dass der Anteil des MIV am Gesamtverkehr unverändert hoch bleibt.

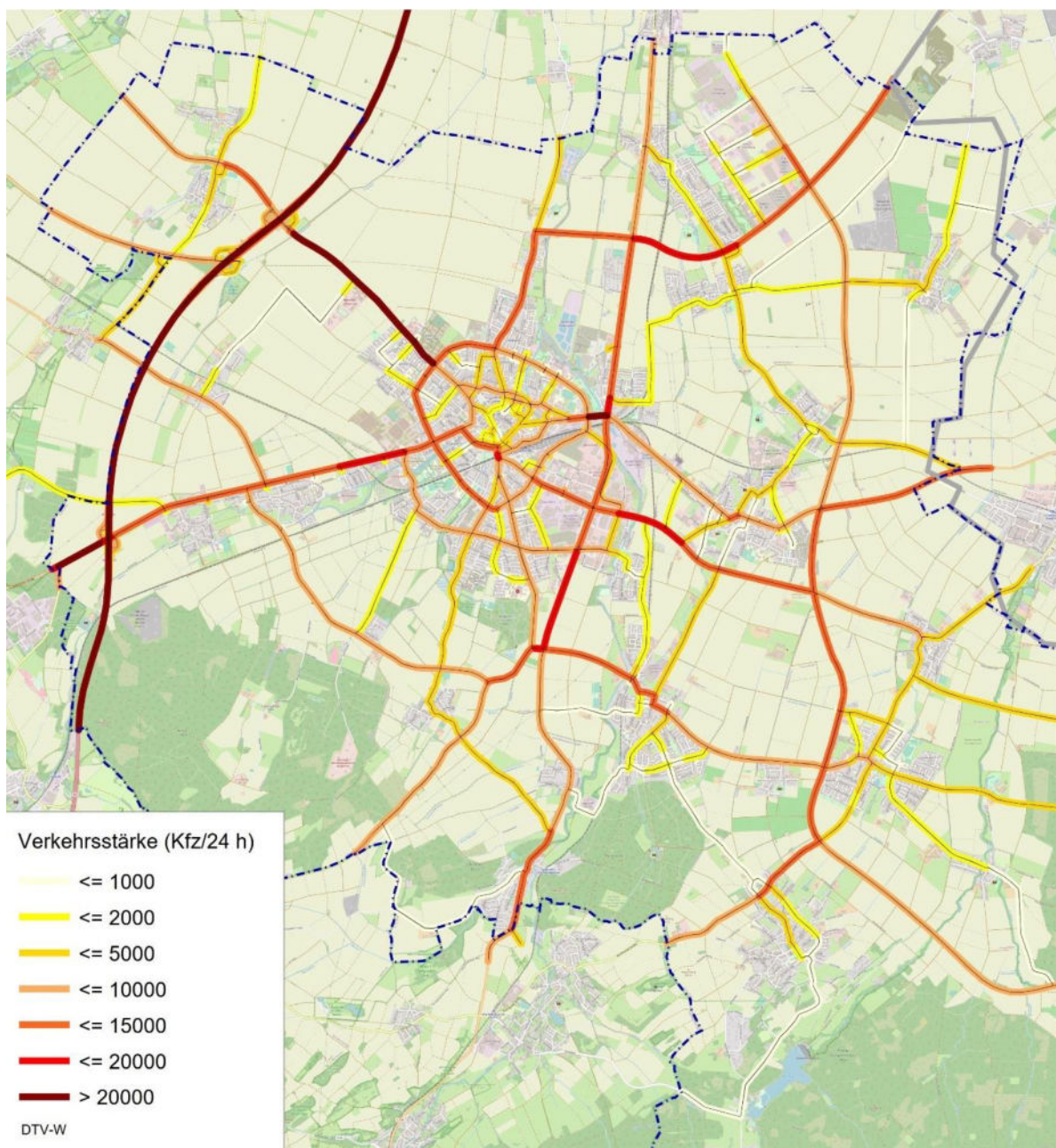


Abbildung 23: Prognose-Nullvariante 2040, werktägliche Streckenbelastung [Kfz/24 h], (Verkehrsmodellierung mit VISUM PTV)

Die Analyse des Prognose-Nullfalls 2040 zeigt im **Fazit**, dass sich insbesondere **im Pkw-Verkehr eine gewisse Wachstumsgrenze** andeutet. Dies ermöglicht somit schon jetzt, zielgenau Handlungsansätze zu formulieren, die diesen bereits gebremsten Trend deutlich verstärken und in die Richtung einer nachhaltigen Mobilität umkehren, wie dies im Maßnahmenteils des Mobilitätskonzepts erfolgt. Beim Schwerverkehr sind komplexere Ansätze erforderlich, die über die Kompetenz der Kommune

hinausgehen, wenngleich die kommunal umsetzbaren Möglichkeiten selbstverständlich voll ausgeschöpft werden sollten.

### Problemanalyse (Stärken/Schwächen)

Sehr hohe **Verkehrsbelastungen** und damit ein hohes **Konfliktpotenzial** unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen treten punktuell insbesondere in den Übergangsbereichen zur Kernstadt auf, vor allem auf der im Jahr 2003 geschlossenen **Ringstraße**. Hier werden von allen Verkehrsteilnehmer:innen im Rahmen der Beteiligungsformate Defizite bei der Verkehrssicherheit gemeldet. Rad- und Fußverkehr haben Probleme im querenden Verkehr an den Knoten, z.B. beim **Knoten „Kruscher Boom“** als zentraler Bündelungsstelle fast aller Verkehre am östlichen Innenstadtrand. Aber auch der Längsverkehr wird trotz bereits umgesetzter Verbesserungsmaßnahmen als problematisch angesehen. Kfz-Fahrende bemängeln die Steuerung der Lichtsignalanlagen sowie den Verkehrsfluss. Daher wird dieser Straßenzug, auf dem sich vielfältige Verkehre und Verkehrsarten bündeln, als Schlüssel angesehen, um kritische Verkehrs- und Belastungssituationen zu entschärfen.

Die Schwierigkeit besteht jedoch darin, verkehrstechnisch im Bestand Entlastung zu schaffen, da bereits in der Vergangenheit durchgeführte Maßnahmen die Möglichkeiten des verkehrlich Umsetzbaren ausreizen und nur noch wenige Potenziale aktiviert werden können. Daher erscheint es zielführend, die Option eines weiteren Teilausbaus der B56n zwischen der Anschlussstelle der A1 Euskirchen und der L182 (Von-Binsfeld-Straße) in den Blick zu nehmen, wobei hier verschiedene Ausbaustandards zu prüfen wären. Eine solche Maßnahme, die bereits eine lange Planungsgeschichte seitens der Baulastträger auf kommunaler sowie auf staatlicher Seite hat, könnte hier eine insgesamt eine entlastende Funktion ergeben und kann in stadtverträglichen Dimensionen zu einer weitreichenden verkehrlichen Verbesserung, insbesondere auch für die im Sinne des Mobilitätskonzepts zu fördernden Nahmobilität führen. Hierzu ist die bereits vielfach geführte Diskussion auf kommunalpolitischer und übergeordneter Ebene weiter zu führen und zu intensivieren.

Neben der Entlastung der Euskirchener Kernstadt und der Ringe wird ebenso die nachhaltige **Entlastung der Ortsdurchfahrt Kuchenheim** erfolgen können, die mit dem Bau der Westumfahrung von kommunaler Seite und vom Kreis Euskirchen bereits auf den Weg gebracht wurde.

Die Analysen zeigen, dass in der Lösung der hier angesprochenen komplexen Thematik ein wesentlicher Zugang für den weiteren Umbau des Euskirchener Mobilitätssystems zu einem stadtverträglicheren und bürgerfreundlicheren System liegt.

Im Innenstadtbereich wurden abseits der Haupteinfallsstraßen und eines Vorbehaltsnetzes zahlreiche Maßnahmen der **flächenhaften Verkehrsberuhigung** umgesetzt. Neben dem Fußgängerbereich im Stadtkern gelten in zahlreichen Wohngebieten – auch in den Stadtteilen – Tempo-30-Regelungen, so dass Rad- und Fußverkehre dort weitgehend geschützt sind. Dennoch ist eine flächendeckende Tempo-30-Regelung innerhalb der Ringe noch nicht realisiert. Teilweise entspricht das Vorbehaltsnetz bzw. die Tempo-50-Regelungen im Innenstadtkern nicht mehr den Anforderungen des stärker zu schützenden und zu fördernden Rad- und Fußverkehrs, so dass hier (z.B. Bereich Spiegelstraße, Mittelstraße sowie Gansweide) ohne Beeinträchtigung der Erreichbarkeit für Rettungs- und Notdienste Anpassungen zu überprüfen sind.

## Ruhender MIV/ Parken

Das Parken findet im Innenstadtbereich in Parkhäusern statt sowie im öffentlichen Straßenraum auf Parkieranlagen sowie am Straßenrand. Bewohnerparkregelungen regulieren den Bedarf der verschiedenen Nutzergruppen dort, wo Nutzungskonkurrenzen stattfinden. Jedoch erfolgt die Bewirtschaftung nicht immer nach einem flächendeckenden Ansatz. Die Parkhäuser bieten umfangreiche Kapazitäten und sind an nur wenigen Tagen im Jahr an der Auslastungsgrenze. Engpässe können vor allem bei innerstädtischen Veranstaltungen auftreten. Hingegen ist der Parkdruck im Straßenraum zum Teil erheblich.

Bereits im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Innenstadt wurde das **Parkplatzangebot in der Kreisstadt Euskirchen insgesamt als gut** bezeichnet. Insgesamt stehen in den nachstehend genannten Parkhäusern und Parkplätzen rund 2.300 Stellplätze zur Verfügung:

Tabelle 4: Angebot in den öffentlich zugänglichen Parkieranlagen der Kernstadt (keine Kundenparkplätze) (Stand 2019)<sup>10</sup>

Standort	Anzahl Stellplätze
Veybach-Center	340
Mittelstraße	50
Bahnhof	25
Annaturmplatz	125
E-Parkhaus	44
Charleviller Platz	400
Baumstraße	55
Spiegelstraße	290
Entenpfuhl	303
Parkhotel	40
P+R-City-Süd	700

Die Gehzeiten von den vorgenannten Parkmöglichkeiten bis in die Hauptgeschäftsstraße liegen zwischen 3 und 10 Minuten; die Parkplätze am Charleviller Platz sind kostenfrei. Ansonsten liegen die Parkgebühren zwischen 1,- € und 1,50 € pro angefangene Stunde. Die höchste **Auslastung** ist Samstagsvormittags zu verzeichnen, zumal dann auf dem Annaturmplatz der Wochenmarkt stattfindet und daher die Anzahl der Stellplätze dort eingeschränkt ist. Die Parkflächen im Straßenraum sind teils für Anwohnende ausgewiesen, teils für gebührenpflichtiges Kurzzeitparken vorgesehen. Positiv hervorzuheben ist das Parkhaus speziell für E-Fahrzeuge in der Veybachstraße, das erfreulich gut ausgelastet ist, ein Indiz für den wachsenden Anteil der E-Fahrzeuge gerade in der Innenstadt. Im Zuge der Beteiligungsverfahren äußerten sich die Teilnehmer überwiegend zufrieden, vereinzelt kritisch, mit dem Parkplatzangebot.

Eine **Parkhinweisbeschilderung** besteht, jedoch ist die Effizienz des traditionell statischen Beschilderungskonzepts begrenzt. Hier wird ein erheblicher Harmonisierungsbedarf festgestellt. Im Rahmen der Beteiligungsprozesse im ISEK sowie auch im Mobilitätskonzept wird kritisiert, dass es

<sup>10</sup> DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG im Auftrag der Stadt Euskirchen: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept. Innenstadt Euskirchen. Bonn, September 2019.

kein Parkleitsystem gebe und die Beschilderung zu den Parkplätzen verbessert werden könnte. Darüber hinaus wurde kritisiert, dass es **zu wenige Abstellplätze für Fahrräder** gebe.

## P+R-Angebote

Park+Ride-Angebote bestehen an den Bahnstationen und werden in der Regel von **Auspendelnden** genutzt. **Einpendelnde** in die Euskirchener Kernstadt haben keine entsprechenden Angebote insbesondere an den Haupteinfallstraßen. Hierzu ist anzumerken, dass die Wirksamkeit von P+R-Anlagen im Zulauf auf Städte kleinerer und mittlerer Größenordnung in Verbindung mit Busverkehren sehr begrenzt ist. Die Funktionsfähigkeit eines solchen Angebots wächst mit dem Reisezeitvorteil in die Kernstadt, so dass eine angemessene Entfernung zwischen P+R-Anlage und Zielbereich und zugleich ein dichter ÖPNV-Takt gegeben sein sollte. In Euskirchen treffen diese Voraussetzungen aufgrund der Stadtgröße und Kompaktheit kaum zu. Ebenso ist die Verfügbarkeit geeigneter Flächen an den Haupteinfallstraßen nicht gegeben. Zudem haben die meisten Einpendelnden nicht die Kernstadt (ca. 3.800 Beschäftigte; 2019) zum Ziel, sondern Gewerbegebiete in der Peripherie (IPAS, EUSO, Kuchenheim: ca. 11.500 Beschäftigte; 2019)<sup>11</sup>. Hierzu wurde in Ergänzung zum Mobilitätskonzept eine vertiefende Untersuchung erstellt, die zum Ergebnis kommt, P+R als Mittel zur Entlastung der Kernstadt zunächst nicht weiter zu verfolgen.

Davon unberührt bleibt die Strategie, für den **überörtlichen Pendlerverkehr** an den Haltepunkten des Schienenverkehrs P+R-Anlagen vorzuhalten bzw. gezielt auch in Kombination innerstädtischer Entwicklungsvorhaben (City Süd) zu erstellen, soweit der innerstädtische ÖPNV nicht konkurrenziert wird. Steuerungsmöglichkeiten ergeben sich über ein **Bewirtschaftungssystem**, so dass diese Anlagen vorwiegend von den Personen genutzt werden, die keine sinnvolle Möglichkeit haben, den ÖPNV als Zubringer zu nutzen.

In den dörflich geprägten Stadtteilen, die aufgrund der historischen Entwicklung den Charakter von Straßendörfern haben, stellen die **Ortsdurchfahrten** hohe Konfliktfelder mit den Verkehrsarten der Nahmobilität dar, wie zuvor ausgeführt wurde. Dies betrifft insbesondere die Stadtteile Flamersheim, Großbüllesheim und Kuchenheim, aber auch in anderen Ortsteilen ist diese Problematik von Bedeutung. In Billig konnten die Konflikte durch den Bau einer Ortsumfahrung (L178n/K24n, Eröffnung 2011) entschärft werden. Aufgrund der Langfristigkeit derartiger Vorhaben sollten jedoch mit den zuständigen Baulastträgern für die stark belasteten Ortskerne alternative Möglichkeiten entwickelt werden, um die Situation möglichst zeitnah zu verbessern. Handlungsansätze werden in den Maßnahmensteckbriefen aufgeführt.

Zusammenfassend wurden im Themenfeld fließender und ruhender Verkehr folgende Stärken und Schwächen analysiert:

---

<sup>11</sup> Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH im Auftrag der Stadt Euskirchen: Kreisentwicklungskonzept für den Kreis Euskirchen. Anlage II: Kommunalkarten Themenfeld Gewerbe. Köln, April 2019.

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übersichtliches, der Netzlogik folgendes gut ausgebautes Straßennetz mit funktionierender Sammel- und Verteilfunktion</li> <li>• Qualitativ hochwertig umgebaute Hauptstraßen: Kölner Straße, Kommerner Straße</li> <li>• Zahlreiche Ortskerne bereits mit Umfahrungsstraßen, wie z.B. Billig, Euenheim, Weidesheim</li> <li>• Zahlreiche Tempo-30 Gebiete</li> <li>• Sehr gutes Parkraumangebot mit Kapazitätsreserven insbesondere in den Parkhäusern</li> <li>• E-Parkhaus Veybachstraße</li> <li>• P+R-Anlagen an den Bahnhöfen</li> <li>• Großes Potenzial zur Entlastung der Innenstadt sowie der Ringstraße durch Neubau der B56n bzw. einer adäquaten Entlastungsstraße im Euskirchener Norden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe bis sehr hohe Verkehrsbelastungen auf der Ringstraße</li> <li>• Leistungsfähigkeit der Knoten zum Teil im Grenzbereich</li> <li>• Hauptachsen mit Umbaubedarf im Hinblick auf Verkehrssicherheit und städtebauliche Qualität: Münstereifeler Straße, Kuchenheimer Straße</li> <li>• Hochbelastete und in Bezug auf die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr zu optimierende Ortsdurchfahrten: Kuchenheim, Flamersheim</li> <li>• Tempo 30 nicht vollständig flächendeckend umgesetzt und Tempo 50 nicht an allen Stellen im Vorbehaltsnetz sinnvoll aufgrund der Straßengestaltung (insbesondere Mittelstraße und Spiegelstraße)</li> <li>• Flächendeckende verkehrsdämpfende Maßnahmen in der engeren Kernstadt (innerhalb der Ringe)</li> <li>• Parken auf Gehwegen und in Dominanz des Kfz-Verkehrs auf zahlreichen Straßen insbesondere in der Kernstadt</li> <li>• Störende Parksuchverkehre</li> <li>• Verbesserungsfähiges Parkraummanagement (Parkleitsystem, konsequente Ausnutzung der Kapazitäten in den Parkhäusern)</li> </ul>

### Handlungsbedarfe:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil sind folgende Handlungsbedarfe für eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilität in Euskirchen im Themenfeld Kfz-Verkehr und Parken identifiziert worden:

- Klärung des Umgangs mit der aus planerischer Sicht notwendigen Verkehrsentslastung der Kernstadt, insbesondere der Ringe, durch eine Entlastungsstraße im Euskirchener Norden (B56n o.ä.)
- Flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung in der Kernstadt
- Weiterentwicklung des Parkraummanagements
- Umgestaltung noch nicht umgebauter Hauptverkehrsstraßen.

## 5. Ziele des Mobilitätskonzeptes

### 5.1. Darstellung der Leitziele

#### **„Ein dynamisches, nachhaltiges und lebenswertes Euskirchen“**

Unter diesem Leitgedanken stehen die fünf Leitziele des gemeinsam von Stadtverwaltung, Politik, lokalen Stakeholdern und der beteiligten Bürgerschaft entwickelten Mobilitätskonzeptes der Kreisstadt Euskirchen:

<b>Leitziel 1</b>	<b>Sichere Straßenräume für eine lebenswerte Stadt</b>
<b>Leitziel 2</b>	<b>Starker Umweltverbund in einer Stadt der kurzen Wege</b>
<b>Leitziel 3</b>	<b>Euskirchen – multimodal mit der Region verknüpft</b>
<b>Leitziel 4</b>	<b>Stadtverträglicher und emissionsarmer MIV und Wirtschaftsverkehr</b>
<b>Leitziel 5</b>	<b>Die Verwaltung als Wegbereiter für nachhaltige Mobilität</b>

Abbildung 24: Leitziele für das Mobilitätskonzept der Kreisstadt Euskirchen

Die Leitziele dienen zur Orientierung und Einordnung der Maßnahmen zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität in der Kreisstadt Euskirchen. Sie schaffen Transparenz und sind richtungsweisend für die geplanten Transformationen im Stadtverkehr. Die Leitziele definieren die Prioritäten der Kreisstadt Euskirchen in fünf gleichwertigen Handlungsstrategien zur Mobilität, die die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Aufgabenstellungen konkretisieren. Auf dieser Grundlage werden in Zukunft ziel- und potenzialorientiert zusammenwirkende Maßnahmen formuliert und als Projektsteckbriefe dargestellt.

Die Ausgestaltung des Mobilitätssystems in der Kreisstadt Euskirchen durch diese Maßnahmen geschieht im **Zielkorridor 2025 – 2030 – 2040**.

Mit Hilfe von **Indikatoren** (unten in grün dargestellt) wird die Zielerreichung kontinuierlich überprüft. Die Indikatoren werden im Kapitel 5.2 näher erläutert.

## LEITZIEL 1: SICHERE STRASSENÄRUME FÜR EINE LEBENSWERTE STADT

### a. Hohe Nutzungsqualität im Straßenraum durch Neuaufteilung schaffen

Die Nutzungsqualität des Straßenraums wird erhöht, indem dieser systematisch und zukunftsfähig neu aufgeteilt und der Nahmobilität Priorität eingeräumt wird. Für diese Aufteilung werden alle Verkehrsträger berücksichtigt. Dies erfordert eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbands, der auch an Knotenpunkten priorisiert wird und auf Hauptverkehrsstraßen angemessenen Platz erhält.

### b. Verkehrssicherheit für weniger geschützte Verkehrsteilnehmer („Vision Zero“)

Die künftige Verkehrsplanung der Stadt Euskirchen räumt der objektiven und subjektiven Sicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, insbesondere der von Kindern und Senior:innen, höchste Priorität ein, mit dem Ziel, Tote und Verletzte im Straßenverkehr so weit wie möglich zu reduzieren („Vision Zero“). Um dieses Ziel zu erreichen, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im inneren Kernbereich der Stadt Euskirchen auf Tempo 20 reduziert.

### c. Entschärfung von Unfallschwerpunkten und rücksichtsvolle Mobilitätskultur

Unfallschwerpunkte werden umgestaltet, so dass eine klare, übersichtliche Verkehrsführung entsteht. Der Fokus liegt hier auf der Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme, die durch ein gutes Verkehrsanlagendesign, gute Sichtbeziehungen, sichere Querungsmöglichkeiten und niedriger Geschwindigkeit unterstützt wird. Zur Entschärfung problematischer Verkehrssituation gehört außerdem die konsequente Ahndung von gefährlichem Verkehrsverhalten.

### d. Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze und Räume verbessern

Belebte, grüne, funktionsgemischte, vielfältig und attraktiv gestaltete öffentliche Plätze und Räume bieten Platz für soziale Kontakte, laden zum Verweilen ein und werden künftig einen noch stärkeren Stellenwert in der Stadt- und Verkehrsplanung einnehmen.

### e. Stadtverträgliche Organisation des Parkens

Durch konsequente Parkraumbewirtschaftung, ein intelligentes, smartes Parkleitsystem und weitere Verlagerung des ruhenden Verkehrs im Stadtzentrum in kostenpflichtigen Parkeinrichtungen abseits des öffentlichen Straßenraums (Parkhäuser) werden der Parksuchverkehr verringert und die Aufenthaltsqualität erhöht.

## INDIKATOREN

*Belegung der Parkhäuser  
Unfälle, Verletzte und Tote  
im Verkehr  
Parkraumflächen*





## LEITZIEL 2: STARKER UMWELTVERBUND IN EINER STADT DER KURZEN WEGE

### a. Ausbau und Optimierung des ÖPNV-Angebots

Stadtweit besteht eine flächendeckende Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, insbesondere mit dem Stadtbus, der durch ein öffentlichkeitswirksames Informationssystem kommuniziert wird. Der ÖPNV verfügt über Haltestellen mit hoher Aufenthaltsqualität und nutzerfreundliche Taktung, auch in Nebenverkehrszeiten, um Verkehrsteilnehmenden aller Alters- und Gesellschaftsgruppen eine Nutzung zu ermöglichen. Für Zeiten und Räume, in denen die Nachfrage schwach ist, werden ergänzende Angebote gemacht, die sich an den räumlichen Erfordernissen anpassen. Die Information wird barrierefrei bereitgestellt (digital und analog) und das gesamte ÖPNV-System wird im Hinblick auf Barrierefreiheit kontinuierlich weiterentwickelt. Die Trassen für Buslinienführungen sind bei Neuerschließungen im Vorfeld planerisch festzulegen.

### b. Ausbau und Optimierung des Radverkehrsangebots

Die gute Erreichbarkeit mit dem Rad wird durch ein lückenloses, sicheres, ausgeschildertes (und elektroradtaugliches) Haupttroutennetz mit guten Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten und Fahrradstraßen gewährleistet. Durch Nebenrouten und Verkehrsberuhigung wird die Stadtfläche darüber hinaus auch feinerschlossen. Für den Pendelverkehr sind im Zusammenhang mit dem Kreis Euskirchen und den Nachbarkreisen schnelle und komfortable Radpendler Routen vorgesehen. Flächendeckend wird für eine große Anzahl sicherer Radabstellanlagen für Alltags- und Freizeitwege gesorgt.

### c. Verbesserung der Nutzungsqualität im Fußverkehr

Es werden abwechslungsreich gestaltete, breite, barrierefreie Fußwege mit geringer Lärm- und Schadstoffbelastung geschaffen, die einen Fußverkehr begünstigen. Gute Querungsmöglichkeiten in Kernstadt und Ortsteilen laden zum Zu Fuß Gehen ein. In den Ortsdurchfahrten wird das Zu Fuß Gehen sicherer und komfortabler.

### d. Funktionsgemischte Stadt der kurzen Wege

Funktionsgemischte Wohnquartiere und Nahversorgungsangebote in sowohl der zentralen, als auch den anliegenden Teilen Euskirchens ermöglichen es, Ziele des Alltags zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen.

### e. Bewegungsmangel verringern

Die Förderung aktiver Verkehrsarten wie Gehen und Fahrrad fahren trägt dazu bei, dass sich möglichst viele Euskirchener:innen ausreichend bewegen und so ihre Gesundheit unterstützen.

## INDIKATOREN

*Verkehrsanteil des Umweltverbunds (Modal Split)  
ÖPNV-Kundenbarometer  
Länge qualitativer Radverkehrsanlagen  
Fußverkehrsaufkommen an bestimmten Achsen*



## LEITZIEL 3: EUSKIRCHEN – MULTIMODAL VERKNÜPFT IN DER REGION

### a. Regionale Erreichbarkeit verbessern

Es werden attraktiv getaktete, bezahlbare und verlässliche Anbindung aus allen Stadtteilen und der angrenzenden Region geschaffen. Hierfür werden Stadtbus und Bahn verknüpft angeboten und ausgebaut (S-Bahn-Anbindung). Radrouten werden attraktiv, lückenlos, sicher und elektroradtauglich aus allen Stadtteilen und in die angrenzenden Regionen Euskirchens geplant (inklusive Radvorrangrouten). Sichere Radabstellanlagen (mit Ladeinfrastruktur) werden an stark frequentierten Zielen und Verkehrsknotenpunkten eingerichtet.

### b. Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen weiterentwickeln

Bedarfsgerechte und leicht erreichbare P+R-Plätze (Auto und Bahn) (mit Ladeinfrastruktur) und sichere B+R-Plätze (Rad und Bahn) gewährleisten eine gute Verknüpfung der Verkehrsträger und machen Multimodalität attraktiv. Von entscheidender Bedeutung sind hier auch gut eingebundene ÖPNV-Haltestellen, an die Carsharing und Fahrradverleihmöglichkeiten angeschlossen sind. So werden Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen im NRW-Landesdesign weiterentwickelt.

### c. Carsharing – und Fahrradverleihsystem verfügbar machen

Als wichtiger Baustein im multimodalen Gesamtsystem werden Carsharing- und Fahrradverleihsysteme flächendeckend eingerichtet bzw. weiterentwickelt. Buchungs- und Bezahlungsfunktionen sind in das VRS-System integriert.

### d. Zusammenarbeit in der Region verstärken

Eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Kreis Euskirchen, den Nachbarkreisen sowie mit NVR und VRS beschleunigt die Verknüpfung und Koordinierung der einzelnen Akteure.

## INDIKATOREN

*Pendelverkehrsanteil des Umweltverbunds (Modal Split)  
Belegung P+R und B+R-Stellplätze  
Nutzerstatistik Car- und Bikesharing*



## LEITZIEL 4: STADTVERTRÄGLICHER UND EMISSIONSARMER MIV UND WIRTSCHAFTSVERKEHR

### a. Emissionsarme Mobilität im Individualverkehr, im öffentlichen und im Wirtschaftsverkehr fördern

Emissionsarme Fahrzeuge, wie Elektroautos und -lieferfahrzeuge, (E-)Lastenräder und Bio-Erdgasbusse sowie Carsharing-Fahrzeuge erhalten eine adäquate Ladeinfrastruktur und Vorrang vor Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor.

### b. Minimierung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen

Verkehrsteilnehmende und Bewohner:innen werden im Alltag bestmöglich vor Lärm und Luftschadstoffen geschützt, insbesondere im Stadtzentrum und an Hauptverkehrsstraßen.

### c. Wirtschafts- und Lieferverkehr optimieren

Es wird ein reibungsloser, sicherer, emissionsarmer Lieferverkehr für die letzte Meile geschaffen durch eine unternehmensübergreifende Bündelung von Verkehren sowie durch die Verlagerung auf emissionsfreie Fahrzeuge. Dies sind beispielsweise Lastenräder oder Elektrofahrzeuge. Weiterhin werden dezentrale Mikrodepots, Umweltzone/Zufahrtsbeschränkungen für LKW angelegt und Parkraum in Ladezonen umgewandelt. Die Flächen für Wirtschafts- und Lieferverkehre sind bei Neuerschließungen im Vorfeld planerisch festzulegen.

### d. Quartiersfremden Schwerlastverkehr verringern

Die Lenkung des Schwerlastverkehrs und weitere wirksame Konzepte wie die Citylogistik für die letzte Meile reduzieren den Schwerlastverkehr in sensiblen Stadtbereichen und generell die Ortsdurchfahrten. Städtebaulich verträglich nutzbare Trassen für den Schwerlastverkehr sind vorzuhalten und planerisch festzulegen.

## INDIKATOREN

*Kfz-/ Lkw- Verkehrsbelastung  
Anzahl der emissionsfreien Fahrzeuge*



## LEITZIEL 5: DIE VERWALTUNG ALS WEGBEREITER FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

### a. Fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu mobilitätsrelevanten Themen stärken

Gute Zusammenarbeitsstrukturen und die Unterstützung durch die kommunale Führungsebene ermöglichen ein konsistentes Verwaltungshandeln und eine verkehrlich integrierte Siedlungs- und Gewerbeplanung.

### b. Mobilitätsmanagement in der Verwaltung ausbauen

Durch regelmäßige Informationskampagnen und Aktionstage wird das Thema nachhaltige Mobilität hoch auf die Agenda gesetzt. Nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden wird z.B. durch JobTickets, einem kombinierten Carsharing-/ Dienstwagenpool, emissionsarme Dienstwagen und Dienstfahrräder gefördert. Diese Maßnahmen werden öffentlichkeitswirksam kommuniziert (z.B. indem Führungskräfte mit dem Rad zu wichtigen Terminen fahren).

### c. Mobilitätsmanagement für Schulen erweitern

Alle Schulen sind sicher und gut mit dem Umweltverbund und aktiven Verkehrsmitteln (Fuß & Rad) zu erreichen. Verkehrstrainings, Angebote zur gemeinsamen Anreise („Walking-Bus“, „Elternhaltestellen“) und Mobilitätskampagnen ermöglichen Schüler:innen einen eigenständigen Weg zur Schule.

### d. Mobilitätsmanagement für Betriebe und Neubürger:innen fördern

Eine gute Anbindung von Gewerbegebieten und anderen Arbeitsplätzen an den ÖPNV und an das Radwegenetz sowie JobTickets und der leichte Zugang zu Carsharing- und Fahrradverleihsystemen ersetzen Firmenwagen und erhöhen den Anteil emissionsarmer Firmenreisen und Arbeitswege. In Neubaugebieten wird Mobilitätsmanagement betrieben, z.B. indem Pkw-Stellplätzen durch hochwertige Fahrradabstellplätze ersetzt werden oder über Lastenrad- und Carsharing-Angebote. Neubürger:innen werden umfangreich zum Umweltverbund und den Angeboten für einen nachhaltigen Verkehr in Euskirchen informiert.

## INDIKATOREN

*Jobtickets von Verwaltungsangestellten  
Maßnahmen zur Förderung einer  
Nachhaltigen Mobilität der Verwaltung  
und aller städtischen Einrichtung*



## 5.2. Evaluation und Indikatoren

### Was macht eine erfolgreiche Evaluation des Mobilitätskonzepts aus?

Die im Zuge der Aufstellung des Mobilitätskonzepts entwickelten und beschlossenen fünf Leitziele sollen dazu führen, das Mobilitätssystem der Stadt Euskirchen unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten umzubauen. Um die Zielerfüllung der fünf beschlossenen Leitziele auch kontinuierlich überprüfen zu können, wurde daher ein **Evaluationskonzept** erstellt. **Kern dieses Konzepts sind Messgrößen oder „Indikatoren“**, die die Entwicklung in den verschiedenen Zielbereichen anzeigen: Ist die Umsetzung des Mobilitätskonzepts auf dem richtigen Weg? Wie gut funktioniert die Umsetzung und vor allem, wie wirksam sind die Maßnahmen? Wo muss gegebenenfalls nachgesteuert werden?

Indikatoren liefern hierfür aussagekräftige Antworten in Form von Daten und Fakten, die sich auf die verschiedenen Leitziele beziehen und deren Erfüllung operationalisieren. So können alle transparent nachvollziehen, ob der eingeschlagene Weg erfolgreich ist.

**Der besseren Transparenz wegen werden im Mobilitätskonzept quantitative Indikatoren verwendet.** Es wurden vor allem Indikatoren ausgewählt, bei denen die Datengrundlage entweder vorhanden oder durch vergleichsweise überschaubaren Aufwand zu erheben ist. Somit können die Veränderungen, die die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts bewirken, gut überprüft und bei Bedarf auch nachjustiert werden. Den einzelnen Indikatoren werden schließlich **Soll-Werte** bzw. **Parameter** zugeordnet, um so den Verlauf der Entwicklung ablesen zu können. Ein **Vorher-Nachher-Abgleich** erfolgt **regelmäßig**, je nach Indikator in plausiblen Zeitabständen.

Die nachfolgende **Indikatorenübersicht** stellt die 14 Indikatoren zur Evaluierung inklusive in Messweise, Datenquellen und quantitative Zielausrichtung vor. Die **Aufgabe der Evaluation** besteht darin, die angegebenen Datenquellen zunächst zu sichten, Lücken zu benennen und zu schließen, um dann schließlich regelmäßige Erhebungen durchzuführen. Hierzu ist ein systematisches Erhebungskonzept zu erstellen. Da manche Erhebungsvorgänge (wie z.B. Haushaltsbefragungen, Fahrgasterhebungen, Analysen mit Geografischen Informationssystemen) komplex sind, sollte dies möglichst frühzeitig erfolgen und entsprechende Haushaltsmittel und Personalressourcen bereitgestellt werden.

Tabelle 5: Aufschlüsselung der Indikatoren je Leitziel und die Veränderungsziele je Indikator

LEITZIELE MIT INDIKATOREN				
<b>Leitziel 1:</b> <b>Sichere Straßenräume für eine lebenswerte Stadt</b>	<b>Leitziel 2:</b> <b>Starker Umweltverbund in einer Stadt der kurzen Wege</b>	<b>Leitziel 3:</b> <b>Euskirchen – multimodal mit der Region verknüpft</b>	<b>Leitziel 4:</b> <b>Stadtverträglicher und emissionsarmer MIV und Wirtschaftsverkehr</b>	<b>Leitziel 5:</b> <b>Die Verwaltung als Wegbereiter für nachhaltige Mobilität</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Belegung der Parkhäuser</li> <li>b) Unfälle, Verletzte und Tote im Verkehr</li> <li>c) Parkraumflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Verkehrsanteil des Umweltverbunds (Modal Split)</li> <li>b) ÖPNV-Kundenbarometer</li> <li>c) Länge qualitativer Radverkehrsanlagen</li> <li>d) Fußverkehrsaufkommen an bestimmten Achsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Pendelverkehrsanteil des Umweltverbunds (Modal Split)</li> <li>b) Belegung P+R und B+R-Stellplätze</li> <li>c) Nutzerstatistik Car- und Bikesharing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Kfz-/ Lkw-Verkehrsbelastung</li> <li>b) Anzahl der emissionsfreien Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Jobtickets von Verwaltungsangestellten</li> <li>b) Maßnahmen zur Förderung einer Nachhaltigen Mobilität der Verwaltung und aller städtischen Einrichtung</li> </ul>
ERÄUTERUNG DER INDIKATOREN				
Maßnahmen zur Erfüllung der Ziele werden im Mobilitätskonzept erarbeitet und als Projektsteckbriefe dargestellt.				
<p>zu a) Parkhäuser: <b>Belegung der Parkhäuser</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition 1:</b> Prozentuale Belegung der Parkhäuser im Jahresdurchschnitt</li> <li>➤ <b>Definition 2:</b> Anzahl der Tage im Jahr mit &gt;75% Belegung</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> SVE</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Verbesserte Auslastung der Parkhäuser zu Lasten des Parkens im Straßenraum – Verlagerung von der Straße weg (nicht auf Kosten des Umweltverbunds!)</p>	<p>zu a) Starker Umweltverbund: <b>Verkehrsanteil Umweltverbund / Modal Split der Einwohner:innen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition 1:</b> Anteil des Umweltverbundes an der Gesamtanzahl zurückgelegter Wege der Einwohner:innen (Modal Split / Wegeanzahl)</li> <li>➤ <b>Definition 2:</b> Anteil des Umweltverbunds an der Gesamtlänge zurückgelegter Wege von Einwohner:innen (Modal Split / Verkehrsleistung)</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Regelmäßige Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erhöhung (Ziel Anteil Umweltverbund <b>50 %</b> bis 2030 und <b>60 %</b> bis 2040)</p>	<p>zu a) verträglicher Regionalverkehr <b>Pendelverkehrsanteil des Umweltverbundes / Modal Split der Pendler:innen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition 1:</b> Anteil des Umweltverbundes an der Gesamtanzahl zurückgelegter Wege von Pendler:innen (Modal Split Pendelwegeanzahl)</li> <li>➤ <b>Definition 2:</b> Anteil des Umweltverbundes an der Gesamtlänge zurückgelegter Wege von Pendler:innen (Modal Split Pendelverkehrsleistung)</li> <li>➤ <i>Kombinierbar mit Indikator a) von Leitziel 2</i></li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Regelmäßige HHB zum Verkehrsverhalten</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erhöhung</p>	<p>zu a) MIV / Wirtschaftsverkehr: <b>Kfz-Verkehrsbelastung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Kfz / Lkw pro Stunde auf einer Auswahl von Hauptstraßen innerhalb der Ringe sowie auf ausgewählten Ortsdurchfahrten</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Verkehrszählungen (DTV), eigene Erhebung</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Senkung der Verkehrsbelastung</p>	<p>zu a) Nachhaltige Verwaltung: <b>Jobtickets von Verwaltungsangestellten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Anzahl der jährlich von der Stadtverwaltung Euskirchen an Mitarbeiter:innen ausgegebenen Jobtickets</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Verwaltungsstatistik</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erhöhung der Jobticketnutzer:innen</p>
<p>zu b) Verkehrssicherheit: <b>Unfälle, Verletzte und Tote im Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Anzahl der jährlich im Verkehr leicht verletzten / schwer verletzten / getöteten Personen (nach Verkehrsträger)</li> <li>➤ <b>Definition:</b> Jährliche Anzahl der Unfälle (nach Verkehrsträger)</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Unfalldaten der Polizei</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Senkung der Unfallzahlen (Vision Zero)</p>	<p>zu b) ÖPNV-Qualität: <b>ÖPNV-Kundenbarometer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Anteil der Nutzer:innen, die die Qualität des ÖPNV in folgenden Punkten positiv beurteilen: Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Komfort, Sauberkeit, Sicherheit, Preisgestaltung, Information &amp; Kundenservice</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Neu eingeführte regelmäßige (jährliche) ÖPNV-Kundenbefragung</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erhöhung der Kundenzufriedenheit</p>	<p>zu b) Verknüpfungspunkte und Mobilstationen: <b>Belegung P+R und B+R</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Belegung der der P+R und B+R-Plätze in Prozent</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Verwaltungseigene Statistik/SVE</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erhöhung</p>	<p>zu b) Umweltqualität <b>Anzahl der emissionsfreien Fahrzeuge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Anzahl in Euskirchen zugelassener emissionsfreier Fahrzeuge pro 1.000 EW</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Kfz-Zulassungsstelle</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Steigerung</p>	<p>Zu b) Nachhaltige Verwaltung <b>Nachhaltigkeits-/Rechenschaftsbericht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Was wurde pro Jahr an Maßnahmen zur Nachhaltigkeit umgesetzt?</li> <li>➤ Darstellung der Entwicklung der in Leitziel 1 bis 4 erhobenen Indikatoren in einer Gesamtschau</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Verwaltung</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erhöhung von Qualität und Quantität von Maßnahmen, die</p>
<p>zu c) Parkraum <b>Verhältnis Parkraum innerhalb der Ringe</b></p>		<p>zu c) Verleihsysteme:</p>		<p><b>Ziel:</b> Erhöhung von Qualität und Quantität von Maßnahmen, die</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Verhältnis der Fläche von Stellplätzen im Straßenraum innerhalb der Ringe vs. Stellplatzflächen in den Parkhäusern sowie großflächig bewirtschafteten Parkflächen der SVE (Annaturmplatz, City-Süd, Charleviller Platz)</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Kataster/OpenStreetmap/GIS-Analyse</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Verringerung des Anteils der Parkplatzflächen im Straßenraum innerhalb der Ringe im Vergleich zu den Flächen in den Parkhäusern/bewirtschafteten Flächen</p>	<p>zu c) Radverkehrsförderung:</p> <p><b>Länge qualitativer Radverkehrsanlagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Anzahl km Radwege und Radfahrstreifen in angemessener / regelkonformer Breite</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> GIS-Analyse / bestehende Daten</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erweiterung qualitativ hochwertiger Fahrradinfrastruktur</p> <p>zu c) Fußverkehrsförderung:</p> <p><b>Fußverkehrsaufkommen an bestimmten Achsen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Anzahl an zu-Fuß-Gehenden auf einen bestimmten Abschnitt/Achse (außerhalb der Einkaufsstraßen)</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Querschnittszählungen</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erhöhung des Anteils der Zu-Fuß-Gehenden</p>	<p><b>Nutzerstatistik Car- und Bikesharing</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Definition:</b> Anzahl Carsharing-Mitgliedschaften in Euskirchen, Anzahl Car- und Bikesharing-Ausleihen pro 1.000 EW</li> <li>➤ <b>Datenquelle:</b> Vorhanden sobald Car- und Bikesharing-Systeme implementiert ist, bei Betreibern</li> </ul> <p><b>Ziel:</b> Erhöhung</p>	<p>relevant sind für nachhaltiges Verwaltungshandeln.</p>
---	---	--	---

## 6. Maßnahmenkonzept

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Euskirchen wurden Maßnahmensteckbriefe entwickelt, die darstellen und illustrieren wie die Mobilität zukünftig stadtverträglich gestaltet und nachhaltiger organisiert werden kann. Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten und die derzeitige Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückzunehmen, indem die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung angebotsorientiert ausgebaut und gestärkt werden.

**Ausdrücklich darauf hinzuweisen ist dabei, dass die Ausführungen in den Maßnahmensteckbriefen keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen.** Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung und Diskussionsgrundlagen aus fachlicher Sicht, wie verkehrliche und städtebauliche Defizite im Hinblick auf die Ausgestaltung des Mobilitätssystems behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten, in den einzelnen Steckbriefen vermerkten Beteiligten, auf deren Grundlage im nächsten Schritt Fein- und Vertiefungsplanungen vorzunehmen wären.

**Eine Beschlussfassung für das Mobilitätskonzept bedeutet, dass dieses eine verbindliche und richtungsweisende Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung sein soll. Die Maßnahmensteckbriefe wie sie im Rahmen des Mobilitätskonzeptes formuliert werden, bilden somit die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten.**

Das Maßnahmenprogramm umfasst die aus den einzelnen Bearbeitungsschritten des Mobilitätskonzeptes (Bestandsaufnahme, Bürgerbeteiligung, Stakeholdergespräche, planerische Bewertungen) abgeleiteten Schlussfolgerungen. Das Ergebnis findet sich im Gesamtmaßnahmenplan wieder und wird nachfolgend detailliert in einzelnen Steckbriefblättern zusammenfassend dargestellt. Diese beinhalten folgende Gliederungspunkte:

- Beschreibung der Maßnahme
- Bausteine/Vorgehen
- Akteure
- Bezug zu anderen Maßnahmen
- Fördermöglichkeiten.



## Handlungsfelder

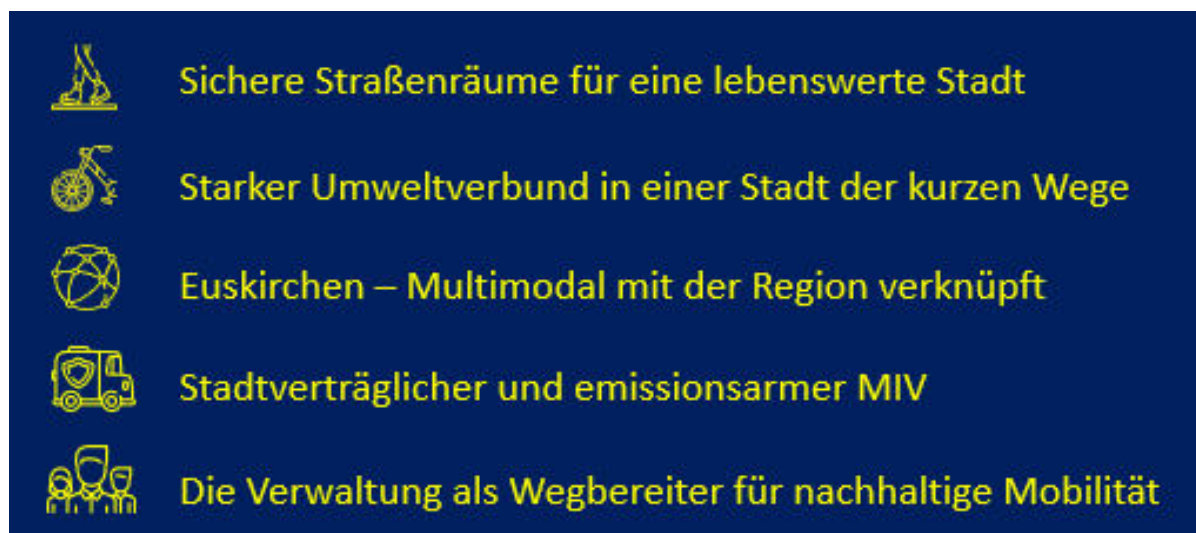
Aus dem Zielkonzept des Mobilitätskonzepts für die Kreisstadt Euskirchen leiten sich fünf Handlungsfelder ab. Diese stellen die **Gliederung des integrierten Maßnahmenkonzepts** dar. Sie sind einerseits verkehrsmittelbezogen, andererseits umfassen sie ebenso Querschnittsthemen. Das integrierte Maßnahmenkonzept zeigt die empfohlenen Strategien und Maßnahmen auf, die aus planerischer Sicht notwendig sind, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes zu erreichen und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für die Zukunft in Euskirchen voranzutreiben. Die Maßnahmen sind in folgende Handlungsfelder untergliedert:

1. **Attraktiver Öffentlicher Verkehr und Vernetzte Mobilität**
2. **Einfache aktive Mobilität mit dem Rad**
3. **Fließender und ruhender motorisierter Verkehr**
4. **Sichere und barrierefreie Ortskerne und Ortslagen**
5. **Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit**






## Bezug zu den Leitzielen

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Abkehr der monofunktionalen Ausrichtung der Mobilität auf den Kfz-Verkehr hin zu einer nachhaltigeren, multimodalen Verknüpfung und Gestaltung der Mobilität. Hiermit ist insbesondere die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Sharing-Angebote, Rad- und Fußverkehr) und die Veränderung des Modal Splits zu dessen Gunsten verbunden sowie eine verträglichere Gestaltung des Kfz-Verkehrs. Hierzu wurde im Zuge der Erarbeitungsphase des Mobilitätskonzeptes vom Ausschuss für Tiefbau und Verkehr ein Zielkatalog beschlossen, welcher als Grundlage und Orientierung für die Erarbeitung der Strategien und Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes diene. Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes sind je Maßnahmensteckbrief diejenigen Leitziele aufgeführt worden, die durch die jeweilige Maßnahme unterstützt wird.

Folgende **Piktogramme** symbolisieren den Bezug zu den jeweiligen Leitzielen des Mobilitätskonzeptes:



The infographic consists of five rows, each with a yellow pictogram on the left and a corresponding goal in yellow text on a dark blue background:

-  **Sichere Straßenräume für eine lebenswerte Stadt**
-  **Starker Umweltverbund in einer Stadt der kurzen Wege**
-  **Euskirchen – Multimodal mit der Region verknüpft**
-  **Stadtverträglicher und emissionsarmer MIV**
-  **Die Verwaltung als Wegbereiter für nachhaltige Mobilität**




## Wirkung

Die Wirkungsklasse erläutert den Wirkungseffekt der einzelnen Maßnahme zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität. In einem differenzierten Scoring-Bewertungsschema sind folgende verschiedene Faktoren eingeflossen, um die Wirkung der Maßnahme zu beurteilen:

- **Bürgervotum aus den Beteiligungen**
  - ➔ *Häufigkeit der Meldungen in den Onlinebeteiligungen, in der Haushaltsbefragung sowie den SVE-Kundenbefragungen*
- **Netzbedeutung**
  - ➔ *Kategorisierung nach Netzbedeutung, d.h. bei Bedeutung nur für einen Stadtteil geringes Scoring, bei Bedeutung für die Gesamtstadt/interregional höheres Scoring*
- **Zahl der betroffenen Zielgruppen**
  - ➔ *je mehr Zielgruppen (Senior:innen, Schüler:innen, Pendelnde, etc.) von dieser Maßnahme profitieren, desto höheres Scoring*
- **Schaffung barrierearmer Infrastruktur**
  - ➔ *bei Schaffung einer barriereärmeren Infrastruktur erfolgt höheres Scoring*
- **Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes**
  - ➔ *bei Steigerung der Angebotsqualität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, abhängig von der Netzbedeutung und der möglichen zu befördernden Fahrgastmenge, erfolgt ein höheres Scoring*
- **Beitrag zur Vernetzung der Verkehrsmittel**
  - ➔ *bei Maßnahmen, die zu einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander führen, erfolgt ein höheres Scoring*
- **CO2-Einsparungspotenzial**
  - ➔ *es erfolgt eine qualitative Einschätzung des CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial, je größer das Einsparungspotenzial desto höher das Scoring*
- **Einfluss der Stadt**
  - ➔ *Je größer der Einfluss der Stadt auf die Umsetzung einer Maßnahme ist und somit die Umsetzung tendenziell schneller ist, desto höher ist das Scoring*
- **Kosten**
  - ➔ *Je geringer die Kosten, desto höher ist das Scoring.*

Insgesamt gesehen ist somit die Wirkungsklasse z.B. dementsprechend hoch, wenn die Maßnahme über alle Faktoren hinweg ein hohes Scoring besitzt und sie so auch eine hohe Wirkung bezüglich der Erreichung der Ziele besitzt.

### Wirkung

-  niedriger Wirkungseffekt zur Erreichung der Ziele
-  mittlerer Wirkungseffekt zur Erreichung der Ziele
-  hoher Wirkungseffekt zur Erreichung der Ziele

## Umsetzung

Der empfohlene Umsetzungszeitraum ist gegliedert in kurz-, mittel- und langfristig. Entsprechend dem Zielkatalog des Mobilitätskonzeptes markieren diese Zeitschritte die Zeithorizonte 2025, 2030 sowie 2035/40. Diese Eckdaten stellen nach heutiger Sicht einen realistischen Realisierungshorizont dar, können selbstverständlich auch je nach internen und externen Rahmenbedingungen vorgezogen werden.

### Umsetzung

● ● ● kurzfristig bis 2025 ● ● ● mittelfristig bis 2030 ● ● ● langfristig bis 2040

## Kosten

Dargestellt werden grobe Kostenklassen, die eine gutachterliche Ersteinschätzung darstellen und in der Regel noch keiner detaillierten Kosten-Aufwands-Berechnung unterzogen wurden. Hierzu wären entsprechende Feinplanungen erforderlich. Die Einschätzung der notwendigen finanziellen Mittel für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen sind wie unten dargestellt gegliedert und sollen eine Vorstellung der zu mobilisierenden Aufwendungen geben. Hierzu erfolgen ebenso Hinweise zu möglichen Förderungen bzw. Quellen, in denen Förderprogramme zu recherchieren sind.

€ € € €	niedrig	< 100.000 Euro	laufend:	Finanzielle Mittel sind
€ € € €	mittel	> 100.000 – 500.000 Euro		überwiegend jährlich
€ € € €	hoch	> 500.000 – 1.000.000 Euro		aufzuwenden
€ € € €	sehr hoch	> 1.000.000 Euro		

Nachfolgend sind nun die einzelnen Maßnahmensteckbriefe gruppiert nach den genannten Handlungsfeldern beigefügt.

<b>Handlungsfeld 1: Attraktiver Öffentlicher Verkehr und Vernetzte Mobilität</b>	<b>1.1</b>	S-Bahn-Ausbau Eifelstrecke und Voreifelbahn
	<b>1.2</b>	Neue Bahnhaltepunkte
	<b>1.3</b>	Fortschreibung Nahverkehrsplan
	<b>1.4</b>	Ausbau Regionalbusachsen
	<b>1.5</b>	Stärkung der Stadtbus-Kernlinien
	<b>1.6</b>	Anbindung weiterer Stadtteile an den Stadtbus
	<b>1.7</b>	Neugestaltung der Stadtbuslinie 876 nach Dom-Esch
	<b>1.8</b>	Schnelle Anbindung der südöstlichen Stadtteile an die S23
	<b>1.9</b>	Attraktive Pendlermobilität zum IPAS
	<b>1.10</b>	Attraktivierung Freizeitverkehr
	<b>1.11</b>	Zukunftsperspektive Tarif
	<b>1.12</b>	Stadtweites Mobilstationennetz
	<b>1.13</b>	Einführung und Zukunftsperspektive Fahrradverleihsystem „Eifel-e-Bike
	<b>1.14</b>	Einführung eines Carsharing-Angebotes
<b>Handlungsfeld 2: Einfache aktive Mobilität mit dem Rad</b>	<b>2.1</b>	Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes
	<b>2.2</b>	Erstellung Radverkehrskonzept und Maßnahmenkataster
	<b>2.3</b>	Schließung von Radnetzlücken
	<b>2.4</b>	Stadtübergreifende Radpendler Routen
	<b>2.5</b>	„Radbogen“ in der Kernstadt
	<b>2.6</b>	Einrichtung von Fahrradstraßen
	<b>2.7</b>	Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt und an den Schulen
	<b>2.8</b>	Kontinuierlicher Infrastrukturservice
<b>Handlungsfeld 3: Fließender und ruhender Motorisierter Verkehr</b>	<b>3.1</b>	Optionen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes – „Bau der B56n – Mit- und Ohne-Fall“
	<b>3.2</b>	Trichterung der Geschwindigkeit bei Ortseingängen
	<b>3.3</b>	Weiterentwicklung Parkraumstrategie
	<b>3.4</b>	Förderung emissionsfreier Verkehr
<b>Handlungsfeld 4: Sichere und barrierefreie Ortskerne und Ortslagen</b>	<b>4.1</b>	Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität
	<b>4.2</b>	Fußverkehrsfreundliche und barrierearme Gestaltung von Knotenpunkten
	<b>4.3</b>	Schaffung innerörtlicher Kernbereiche und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten
	<b>4.4</b>	Innerstädtische Mobilität
	<b>4.5</b>	Einführung eines Fußgängerleitsystems
	<b>4.6</b>	Lebenswerte Ortskerne - Großbüllesheim
	<b>4.7</b>	Lebenswerte Ortskerne - Flamersheim
	<b>4.8</b>	Lebenswerte Ortskerne - Kuchenheim

<b>Handlungsfeld 5:          Mobilitäts-          management          und Öffentlich-          keitsarbeit</b>	5.1	Mobilitätsmanagement in der Verwaltung incl. Tochtergesellschaften
	5.2	Mobilitätsmanagement für Betriebe und Unternehmen im Stadtgebiet
	5.3	Schulisches Mobilitätsmanagement
	5.4	Mobilitätskampagnen



# Handlungsfeld 1: Attraktiver Öffentlicher Verkehr und Vernetzte Mobilität

# S-Bahn-Ausbau Eifelstrecke und Voreifelbahn

## Bezug zu den Leitzielen



## Wirkung



## Umsetzung



## Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Eifelstrecke und Voreifelbahn bilden bedeutende Achsen in der überregionalen Anbindung der Kreisstadt Euskirchen an die Oberzentren entlang der Rheinschiene sowie eine wichtige Zubringerfunktion zu den deutschlandweiten Fernverbindungen ab dem Kölner Hbf.

Mit werktags mehr als 10.000 Fahrgästen (Stand 2013<sup>1</sup>) im Abschnitt Euskirchen – Köln sowie auf Abschnitten der Voreifelbahn befinden sich beide Bahnstrecken mit dem heutigen Zugangebot an der Kapazitätsgrenze. Zusätzliche Züge sind aufgrund des deutlich überlasteten Bahnknotens in Köln sowie der beschränkten Schieneninfrastruktur allerdings nicht möglich. Fern-, Regional- und Güterverkehr konkurrieren um die wenigen freien Trassen. Kleinste Störungen bringen dieses System heute schon aus dem Takt. Ein Ausbau des Schienensystems ist somit dringend notwendig, um die Wirtschaftsregion Rheinland in Zukunft auch attraktiv zu halten. Der Ausbau der Eifelstrecke und Voreifelbahn ist für Euskirchen und die ganze Eifelregion somit von enormer Bedeutung. Ziel ist es nach Auslaufen des derzeitigen Verkehrsvertrages des Dieselnetzes Köln im Jahre 2033 die Regionalbahnleistungen auf S-Bahn-Verkehre umzuleiten.

Zentrales Projekt im Rheinland zur Verbesserung des Angebotes bildet der Ausbau des Kölner Bahnknotens. Ziel ist es, die heutigen Regionalbahnleistungen in S-Bahn-Verkehre umzuwandeln. Elementar hierfür sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke und der Bau der sogenannten Westspange im Kölner Stadtwesten mit zusätzlichen Gleisen für den S-Bahn-Verkehr.

Folgende Projekte und zukünftige Leistungen sind für die Eifelstrecke und Voreifelbahn geplant:

#### **Eifelstrecke (S-Bahn-Linie 15)**

Die heutige RB24 Kall – Euskirchen – Köln Deutz soll in die S-Bahn-Linie 15 Kall – Euskirchen – Köln – Gummersbach umgewandelt werden. Die S15 soll dann zukünftig im 20-Minuten-Takt zwischen Gummersbach und Kall verkehren. Ergänzt werden soll dieses Angebot durch die heute schon im Stundentakt verkehrende RE-Linie 22. Der Takt der Sprinter-Regionalexpress-Linie 12 soll auf einen Zweistundentakt verdichtet werden. In der Summe ergeben sich somit in Zukunft 4 bis 5 Verbindungen pro Stunde von Euskirchen nach Köln und zurück statt heute maximal 3 Verbindungen je Stunde. Hierfür muss die Eifelstrecke im Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Kall elektrifiziert sowie die Schieneninfrastruktur teilweise ausgebaut werden. Eifelstrecke und Oberbergische Bahn sollen elektrifiziert sowie die Schieneninfrastruktur stellenweise ausgebaut werden. Weiterhin sollen die bestehenden Haltepunkte modernisiert und an den S-Bahn-Standard angepasst werden. Auf der Eifelstrecke ist im Stadtgebiet hierbei der Haltepunkt EU-Großbüllesheim zu nennen. Darüber hinaus ist zudem die Einrichtung eines zusätzlichen S-Bahn-Haltepunktes „Euskirchen-West/Georgstraße“ zur besseren Anbindung der Weststadt in Planung.

#### **Voreifelbahn (S-Bahn-Linie 23)**

Die S-Bahnlinie 23 von Bad Münstereifel über Euskirchen nach Bonn Hbf soll mittelfristig komplett elektrifiziert und bis Bonn-Mehlem verlängert werden. Laut Angebotsplanungen des Nahverkehrs Rheinland soll die S23 im Abschnitt Euskirchen – Bonn – BN-Mehlem auf einen 20-Minuten-Takt tagsüber

verdichtet werden, im Abschnitt Rheinbach – Bonn Hbf in der Hauptverkehrszeit sogar auf einen 10-Minuten-Takt. Zusätzlich sollen sich die Fahrzeiten im Abschnitt Euskirchen – Bonn um einige Minuten gegenüber heute reduzieren. Neben der Elektrifizierung der Gesamtstrecke ist auch ein zweigleisiger Ausbau in den Abschnitten Alfter-Witterschlick – Meckenheim-Kottenforst sowie Rheinbach – Swisttal-Odendorf geplant, um die Trassenkapazitäten zu erhöhen.

Neben dem Ausbau der Schieneninfrastruktur ab Euskirchen in Richtung Bonn sollte langfristig auch die Infrastruktur zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel ertüchtigt werden, um ein verdichtetes Taktangebot auch in den südlichen Stadtteilen Stotzheim und Kreuzweingarten zu ermöglichen sowie insgesamt die Attraktivität dieser ÖPNV-Achse nach Bad Münstereifel erheblich zu steigern. Um den heutigen Takt der S23 (im Abschnitt Euskirchen – Bad Münstereifel derzeit RB23) zu erhöhen, sind in Zukunft weitere Begegnungsabschnitte auf der Erfttalbahn (z.B. Wiedereinrichtung einer Zugbegegnungsstelle in Arloff) einzurichten bzw. am Linienendpunkt in Bad Münstereifel neue Umsetz- und Gleisrichtungswechselgleise auf noch vorhandenen Bahntrassen einzuplanen. Durch die ausgebaute Infrastruktur könnten darüber hinaus in Zukunft wieder touristische Sonderfahrten angeboten werden, was derzeit ohne Einschränkungen des Regelverkehrs nicht möglich ist. Des Weiteren ist eine Anhebung der derzeitigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h zu prüfen, um die Reisezeit im Vergleich zum MIV wettbewerbsfähiger zu gestalten und Fahrzeitpuffer für neue Haltepunkte einrichten zu können.

<sup>1</sup>Nahverkehr Rheinland (2013): Nahverkehrsplan

#### Bausteine/Vorgehen

- Absprache mit dem NVR über Anpassung des S-Bahn/Regionalbahnkonzeptes des NVR
- Forcierung des Themas „Langfristige Taktverdichtung auf der Erfttalbahn“ gegenüber dem NVR im Rahmen einer gemeinsamen Aktion mit dem Kreis Euskirchen und der Stadt Bad Münstereifel
- Freihaltung und Sicherung von Bahnflächen im Stadtgebiet je nach Ausbauvarianten
- Berücksichtigung des Flächensicherung für Bahnanlagen im Regionalplan und der kommunalen Bauleitplanung (F- und B-Pläne)

#### Akteure

- **NVR**
- **DB Netze**
- **Kreis Euskirchen**
- **Stadtverwaltung: FB 8, FB 9**

#### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 1.2 “Neue Bahnhaltdepunkte”

#### Fördermöglichkeiten

Der Um- und Ausbau erfolgt durch finanzielle Mittel des Bundes.



## Neue Bahnhaltepunkte

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



#### Beschreibung der Maßnahme

Um die Erreichbarkeit einzelner Stadtbereiche zu verbessern und so den Umstieg auf die Bahn zu erleichtern, wird die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte im Stadtgebiet vorgeschlagen. Folgende Bahnhaltepunkte sind für die Zukunft geplant:

- Euskirchen West/Georgstraße
- Euskirchen-Elsig
- Euskirchen-Roitzheim

#### **Euskirchen West/Georgstraße:**

Im Rahmen des Ausbaus der Eifelstrecke zur S-Bahn-Linie 15 ist derzeit vom NVR geplant, im Bereich des Bahnübergangs Georgsstraße in der Weststadt einen neuen Bahnhaltepunkt einzurichten. Dieser würde die Weststadt, das Nahversorgungszentrum an der Georgsstraße sowie das nahegelegene Berufskolleg optimal erschließen. Durch Verknüpfung mit der dort verkehrenden Stadtbuslinie 872 sowie weiteren multimodalen Mobilitätsoptionen kann dieser Haltepunkt zu einer Mobilitätsdrehscheibe im westlichen Kernstadtgebiet ausgebaut werden. Weiterhin kann die zentrale Bushaltestelle am Euskirchener Bahnhof durch nach Euskirchen West/Georgstraße verlagerte Ausbildungsverkehre zum Berufskolleg in den Spitzenzeiten entlastet werden.

#### **Euskirchen-Elsig:**

Im Rahmen der Vollreaktivierung der Bördebahn soll erstmalig in Elsig eine Bahnstation eingerichtet werden. Durch die zentrale Lage im Ortskern kann die neue Haltestelle die Ortslage wesentlich besser erschließen, als die randseitig gelegene Bushaltestelle an der B56. Die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Elsig kann somit an die Kernstadt sowie auch überregional gesehen wesentlich verbessert werden. Der Haltepunkt könnte durch Angliederung von weiteren Mobilitätsangeboten zu einer Mobilstation ausgebaut werden.

#### **Euskirchen-Roitzheim:**

Roitzheim bildet momentan die einzige Ortslage an der Erfttalbahn die keinen direkten Haltepunkt besitzt. Aufgrund der direkten Lage der Erfttalbahn am östlichen Ortsrand sollte die Einrichtung eines Haltepunktes geprüft werden. Neben Flächenverfügbarkeiten hängt dies im Wesentlichen auch vom Fahrzeitprofil der Strecke ab, um genügend Zeitreserven für einen zusätzlichen Halt zu besitzen, müsste aus gutachterlicher Sicht ohne Streichung von bestehenden Haltepunkten an der Strecke die Höchstgeschwindigkeit von heute 60 km/h Vmax auf mindestens 80 km/h Vmax gesteigert werden. Neben der Anbindung durch den Stadtbus könnte der Stadtteil Roitzheim hierdurch auch überregional besser angebunden werden.

### Bausteine/Vorgehen

- Zunächst Nutzwertanalyse, bei positivem Ergebnis standardisierte Bewertung
- Freihaltung und Sicherung von Grundstücksflächen im Bereich der Bahnstrecke in Höhe des Bahnübergangs Tomburgstraße
- Recherche und Darstellung von Flächenbedarfen in den kommunalen Bauleitplänen (B-Plan, F-Plan)
- Sicherung der Zuwegung zu den neuen Haltepunkten

### Akteure

- **NVR**
- **DB Netze**
- **Kreis Euskirchen**
  
- **Stadtverwaltung: FB 8, FB 9**

### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 1.1 "S-Bahn-Ausbau Eifelstrecke und Voreifelbahn"

### Fördermöglichkeiten

Die Finanzierung des Bau von neuen Bahnanlagen erfolgt durch Bund und Land. Bei Sicherung von Flächen für die Grundstücke müsste die Stadt in Vorleistung gehen.

# Fortschreibung Nahverkehrsplan



## Bezug zu den Leitzielen



keine direkte  
Wirkung als  
Planungs-  
instrument

**Wirkung**



**Umsetzung**



**Kosten**



### Beschreibung der Maßnahme

Die Stadt Euskirchen ist gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet. Dies begründet sich aus dem stadteigenen Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE). Sie kann dementsprechend einen Nahverkehrsplan (NVP) aufstellen und hat damit Planungs-, Organisations- und Ausgestaltungshoheit für den ÖPNV. Neben den Kreisen und kreisfreien Städten können auch mittlere und große kreisangehörige Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben, diese Funktionen ausüben. Bei der stadteigenen Gesellschaft SVE handelt es sich um ein solches Unternehmen.

Als Gegenstand des Nahverkehrsplans wird in § 8 ÖPNVG-NRW beschrieben:

*„In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“*

Aufbauend auf die im Mobilitätskonzept empfohlenen Maßnahmen sowie die erwarteten Entwicklungen im Bereich der Vernetzten Mobilität mit der Einführung von Sharing-Systemen, die mit dem ÖPNV-System stark verknüpft sind, sollte der fortgeschriebene Nahverkehrsplan neue Akzente setzen. Ebenfalls ist die Einführung des stadtweiten Konzepts von Mobilstationen sowie die fortschreitende Entwicklung bei der Digitalisierung in einer Neufassung des Nahverkehrsplan notwendig.

Die Stadt Euskirchen kann somit ihren gesetzlich erforderlichen Nahverkehrsplan nicht nur aktualisieren, sondern vor dem Hintergrund der im Mobilitätskonzept niedergelegten Strategie neu akzentuieren. Dies verleiht dem Planwerk auch gegenüber potenziellen Fördergebern größeres Gewicht und unterstreicht die Absicht der Stadt Euskirchen, konsequent eine nachhaltige Verkehrssystem aufzubauen.

### **Bausteine/Vorgehen**

- Aktualisierung des Nahverkehrsplanes von 2015
- Aufnahme neuerer Entwicklungen im ÖPNV resultierend aus dem Maßnahmenkonzept des Mobilitätskonzeptes
- Aufnahme der neuen Möglichkeiten der Vernetzten Mobilität
- Akzentuierung der im Mobilitätskonzept beschlossenen Zielsetzung der Stadt Euskirchen gegenüber potenziellen Fördergebern

### **Akteure**

- **Stadtverwaltung: FB 8 als Aufgabenträger für den ÖPNV**
- **SVE**
- **RVK**
- **Kreis Euskirchen**
- **Benachbarte Aufgabenträger**
- **Politik**
- **Zu beteiligende Verbände und Träger öffentlicher Belange**
- **VRS**
- **NVR**

### **Bezug zu anderen Maßnahmen**

Im Nahverkehrsplan wird Bezug genommen auf alle im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen zum ÖPNV.

### **Fördermöglichkeiten**

Über ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW sowie ggf. Eigenmittel

## Ausbau Regionalbusachsen

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



laufend



### Beschreibung der Maßnahme

Als wichtiges Mittelzentrum im Kreis Euskirchen hat die Stadt Euskirchen starke Verkehrsbeziehungen im Pendler-, Ausbildungs-, Freizeit- und Einkaufsverkehr mit den Nachbarkommunen. Neben der Stärkung der Eifelstrecke und Voreifelbahn im Zuge des S-Bahn-Ausbaus ist mittelfristig auch ein Ausbau des Regionalbusverkehrs auf den Verflechtungsachsen notwendig, um so auf diesen Achsen die kommunenübergreifenden Verbindungen sowie auch die Binnenverkehre im Stadtgebiet deutlich attraktiver zu gestalten. Insbesondere könnten hierdurch auch viele bisher nur durch den Regionalbusverkehr erschlossene Stadtteile ein deutlich attraktiveres Angebot erhalten, welches vergleichbar ist mit dem Angebot jener Stadtteile, welche an die Stadtbus-Kernlinien angebunden sind. Durch ein attraktives und starkes ÖPNV-Angebot sollen die Menschen zum Umstieg vom privaten PKW motiviert werden.

In diesem Rahmen ist ein Angebotsausbau auf folgenden Regionalbuskorridoren vorgesehen, der mittelfristig werktags einen Halbstundentakt im Stadtgebiet vorsieht:

#### **Linie 801** Euskirchen Bf – Billig – Rheder – Kreuzweingarten – *Bad Münstereifel*

- Neben einer Verdichtung des Stundentaktes der Regionalbuslinie 801 kommt auch die Verdichtung des Taktes der heutigen Stadtbuslinie 877 im Abschnitt Euskirchen Bf – Kreuzweingarten Wende in Frage.
- Bei einer Verdichtung des Taktes der Erfttalbahn in Zukunft wäre eine Taktverdichtung zumindest bis Billig notwendig.

#### **Linie 807** Euskirchen Bf – Kreishaus – Frauenberg/Oberwichterich – *Zülpich-Oberelvenich / Erftstadt*

- Im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes für die Stadt Zülpich plant der Kreis Euskirchen im Abschnitt Euskirchen Bf – Frauenberg/Oberelvenich eine zusätzliche Buslinie einzuführen, welche zu den Zülpicher Stadtteilen Mülheim-Wichterich und Oberelvenich weitergeführt wird um so den künftigen Entfall der Schnellbuslinie SB98 nach Vollreaktivierung der Bördebahn zu kompensieren. Diese zusätzliche Linie soll als neue SVE-Stadtbuslinie 865 verkehren. Hierdurch kann der Takt auf diesem Korridor im Stadtgebiet auf 30 Minuten verdichtet werden.
- Im Bereich der Innenstadt bedient die heutige Linie 807 als innenstadtnahe Haltestellen nur "Mühlenstraße" sowie stadtauswärts "Evangelische Kirche". Zur besseren Innenstadterschließung sollte geprüft werden, ob die Linie 807 und zukünftig die Linie 865 in Fahrtrichtung stadtauswärts die Haltestelle "Spiegelstraße" bedienen können und in Richtung Bahnhof eine zusätzliche Haltestelle auf der Gansweide in Höhe der Herz-Jesu-Kirche eingerichtet werden könnte.

#### **Linie 808** Euskirchen Bf – Euenheim – Wißkirchen – *Kommern – Mechernich*

- Neben einer Taktverdichtung der Linie 808 kommt grundsätzlich zur halbstündigen Bedienung der Stadtteile Euenheim und Wißkirchen auch eine bessere Harmonisierung der Takte der dort verkehrenden Regionalbuslinien in Frage. So könnte durch eine andere Taktlage der Linie 810

nach Zülpich-Schwerfen insgesamt ein halbstündliches Angebot auf der Achse Euskirchen Bf – Euenheim – Wißkirchen aufgebaut werden. Hierzu sind Abstimmungen mit dem Kreis Euskirchen im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes für die Stadt Zülpich (Zülpich-Konzept) erforderlich.

**Linie 985** Euskirchen Bf – Thermen & Badewelt – Wüschheim – *Weilerswist – Brühl*

- Durch eine Taktverdichtung der Linie 985 könnte einerseits die Erreichbarkeit des starken Siedlungsbandes bis Weilerswist entlang der Bahn verbessert werden sowie weiterhin die Thermen & Badewelt (an der bestehenden Haltestelle) als bedeutende touristische Einrichtung besser an den Umsteigeknoten Euskirchen Bf angebunden und hierdurch die ÖPNV-Erreichbarkeit verbessert werden.

**Bausteine/Vorgehen**

- Abstimmungen mit dem Kreis und den Verkehrsunternehmen
- Prüfung von Potenzialen und Linienvarianten
- Darstellung von Fahrplanmodellen

**Akteure**

- **Kreis Euskirchen**
- **Verkehrsunternehmen: RVK und SVE**
- **Stadtverwaltung: FB 8**

**Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Maßnahmensteckbrief 1.3 "Fortschreibung Nahverkehrsplan"

**Fördermöglichkeiten**

## Stärkung der Stadtbus- Kernlinien

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten

€ € € €  
laufend



### Beschreibung der Maßnahme

Die Hauptlast des Stadtbusverkehrs tragen die Kernstadtlinien 871 und 872 sowie die Stadtteillinien 873 (Roitzheim/Stotzheim), 874 (Kuchenheim – Flamersheim – Kirchheim) und 875 (Großbüllesheim). Diese verkehren durch die potenzialstärksten Gebiete und werden dementsprechend als "Kernlinien" bezeichnet. Auf diesen Linien soll als Maßnahme eine Taktverdichtung an Werktagen sowie Samstagen erfolgen. An Werktagen soll tagsüber ein 15-Minuten-Takt und an Samstagen ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden. Durch die hohe Taktichte wird zukünftig eine hohe ÖPNV-Verfügbarkeit gegeben sein und es zu einer wesentlichen Steigerung der Angebotsqualität kommen.

Durch diese Maßnahme würden ca. 80 % der Euskirchener Stadtbevölkerung ein sehr hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Weiterhin würde es durch diese Maßnahme zu einer Synchronisierung der Taktschemas zwischen Stadtbus sowie dem SPNV in Euskirchen Bf kommen, da derzeit ein Taktbruch durch den 20-Minuten-Takt des Stadtbusses sowie dem 30-Minuten-Takt des SPNV besteht. Die Übergänge zwischen SPNV und Stadtbus könnten hierdurch harmonisiert werden. Weiterhin würde durch die Taktverdopplung an Samstagen vom heutigen 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt der Gelegenheits- und Einkaufsverkehr in die Innenstadt wesentlich gestärkt werden. Der heutige 60-Minuten-Takt ist nicht marktgerecht, was auch zahlreiche Anfragen aus der Bürgerschaft belegen. Hierdurch werden zusätzliche Anreize geschaffen, den Stadtbus anstelle des privaten Pkw zu nutzen.

Konkret sollen folgende Untermaßnahmen umgesetzt werden:

Die Taktverdichtung montags bis freitags auf einen 15-Minuten-Takt soll im Zeitraum von 6 Uhr morgens bis 19 Uhr abends sowie samstags auf einen 30-Minuten-Takt im Zeitraum von 6 Uhr bis 21 Uhr umgesetzt werden.

Folgende Linienabschnitte der Kernlinien sind von dieser Maßnahme betroffen:

- Linie 871: Marienhospital - Euskirchen Bf - Memelstraße
- Linie 872: Josef-Franke-Str - Euskirchen Bf - Theodor-Körner-Str.
- Linie 873: Euskirchen Bf - Stotzheim - Niederkastenholz
- Linie 874: Euskirchen Bf - Kuchenheim - Flamersheim - Kirchheim Ring
- Linie 875: Euskirchen Bf - Großbüllesheim - Wüschheim

### **Bausteine/Vorgehen**

- Interne Abstimmungen mit der SVE als städtisches Verkehrsunternehmen
- Abstimmungen über die Leistungserbringung zwischen SVE und den operierenden Verkehrsunternehmen

### **Akteure**

- **SVE sowie die mit der Leistung betrauten Verkehrsunternehmen**
- **Stadtverwaltung: FB 8**

### **Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Maßnahmensteckbrief 1.3 "Fortschreibung Nahverkehrsplan"

### **Fördermöglichkeiten**



# Anbindung weiterer Stadtteile an den Stadtbus

## Bezug zu den Leitzielen



**Wirkung**



**Umsetzung**



**Kosten**



**laufend**



### Beschreibung der Maßnahme

Eine weitere Maßnahme umfasst die verbesserte Anbindung aller Stadtteile der Kreisstadt Euskirchen. Da noch nicht alle der 22 Stadtteile, insbesondere die peripher gelegenen, gleichmäßig qualitativ hochwertig an das Stadtbusnetz angeschlossen oder miteinander verbunden werden konnten, soll dieses Defizit behoben werden. Dies erfolgt durch Taktverdichtungen auf bestehenden Stadtbuslinien bzw. durch Einrichtung von Verstärkerlinien zu bestehenden Buslinien. Hierdurch soll die Erreichbarkeit der peripher gelegenen Stadtteile an die Kernstadt und den zentralen SPNV-Verknüpfungspunkt am Euskirchener Bf deutlich verbessert werden. Hiermit kann einerseits die lokale ÖPNV-Erreichbarkeit der Bewohner:innen, aber auch die überregionale Anbindung an die Großstädte Köln und Bonn verbessert werden.

Im Einzelnen sollen Taktverdichtungen auf folgenden Linien umgesetzt werden:

- **Linie 872:** Verlängerung über das Linienende in der Weststadt an der Theodor-Körner-Straße hinaus bis zum Stadtteil Euskirchener Heide im 60-Minuten-Takt montags bis samstags.
- **Linie 873:** Im Abschnitt Niederkastenholz - Flamersheim - Schweinheim soll die Linie auf einen 60-Minuten-Takt montags bis samstags verdichtet werden (regelmäßige Anbindung des Stadtteils Schweinheim an den Stadtbus sowie Schaffung einer neuen Querverbindung Flamersheim - Stotzheim).

Die Leistungsausweitungen auf den Stadtbus-Linien 877 und der neu projektierten Linie 865 stehen im Bezug mit dem Maßnahmensteckbrief 1.4 "Ausbau der Regionalbusachsen"

### Bausteine/Vorgehen

- Interne Abstimmungen mit der SVE als städtisches Verkehrsunternehmen
- Abstimmungen über die Leistungserbringung zwischen SVE und den operierenden Verkehrsunternehmen

### Akteure

- **SVE sowie die mit der Leistung betrauten Verkehrsunternehmen**
- **Stadtverwaltung: FB 8**

### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 1.3 "Fortschreibung Nahverkehrsplan"
- Maßnahmensteckbrief 1.4 "Ausbau der Regionalbusachsen"

### Fördermöglichkeiten

# Neugestaltung der Stadtbus- linie 876 nach Dom-Esch



## Bezug zu den Leitzielen



## Wirkung



## Umsetzung



## Kosten

€ € € €  
laufend

### Beschreibung der Maßnahme

Die Linie 876 ist eine sogenannte Ringlinie, die sowohl die Ortsteile Dom-Esch und Weidesheim als auch das Industriegebiet IPAS an die Innenstadt anbindet. Die Linie fährt derzeit nur montags bis freitags; samstags und sonntags werden keine Fahrten durchgeführt. Die Fahrten verkehren montags bis freitags im Stundentakt in 2 verschiedenen Blöcken: die Fahrten von ca. 6:00 Uhr bis 12:00 Uhr befahren den Linienweg im Uhrzeigersinn, sodass zunächst der IPAS und dann Dom-Esch und Weidesheim angefahren werden. Ab 12:00 Uhr wird der Linienweg gegen den Uhrzeigersinn befahren, sodass zunächst Weidesheim und Dom-Esch angefahren werden und anschließend der IPAS auf dem Rückweg zum Bahnhof angefahren wird. Dieses System ist für die Fahrgäste schwierig nachzuvollziehen.

Die Linie 876 ist die einzige Linie im Bedienungsgebiet der SVE, die nach dieser Systematik betrieben wird. Daher wird vorgeschlagen, die Linie 876 zu brechen. Die neue Linie (Arbeitstitel „876neu“) fährt vom Bahnhof aus über die Kölner Str. rechts auf den Keltensring, links in die Alfred-Nobel-Str., geradeaus auf die Carl-Benz-Str., im Kreisverkehr auf die K 24, links in die Carl-Koenen-Str., rechts auf die Kuchenheimer Str. und weiter über Kuchenheim Bf. nach Weidesheim und endet in Dom-Esch an der Haltestelle Eschenruhe. Der Fahrtverlauf für die Rückfahrt ist identisch mit dem Fahrtverlauf für die Hinfahrt. Der genaue Fahrtverlauf in Dom-Esch muss noch näher untersucht werden.

Die Linie wird zukünftig montags bis freitags im 30-Minuten-Takt in der Zeit von 6:05 Uhr bis 19:05 Uhr und im 60-Minuten-Takt von 19:05 Uhr bis 22:05 Uhr (Abfahrtszeiten ab Euskirchen Bf.) betrieben.

Durch die Einrichtung neuer Haltestellen kann das zukünftige Baugebiet auf dem ehemaligen Gelände der Westdeutschen Steinzeug-Werke GmbH, das Gewerbegebiet bei dem Technischen Dienst der Stadt Euskirchen, das Sparkassenzentrum und das LVR-Museum in Kuchenheim mit dem ÖPNV erstmalig bzw. wesentlich besser erschlossen werden.

Die neue Anbindung des IPAS wird im Steckbrief „Attraktive Pendlermobilität zum IPAS“ näher erläutert.

### Bausteine/Vorgehen

- Interne Abstimmungen mit der SVE als städtisches Verkehrsunternehmen
- Abstimmungen über die Leistungserbringung zwischen SVE und den operierenden Verkehrsunternehmen

### Akteure

- SVE sowie die mit der Leistung betrauten Verkehrsunternehmen
- Stadtverwaltung: FB 8

**Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Maßnahmensteckbrief 1.3 "Fortschreibung Nahverkehrsplan"
- Maßnahmensteckbrief 1.9 „Attraktive Pendlermobilität zum IPAS“

**Fördermöglichkeiten**

# Handlungsfeld 1 / Steckbrief 1.8: Attraktiver Öffentlicher Verkehr und Vernetzte Mobilität

## Schnelle Anbindung der südöstlichen Stadtteile an die S23

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten

€ € € €  
laufend



### Beschreibung der Maßnahme

In den zahlreichen Bürgerbefragungen im Kontext des Mobilitätskonzepts ist deutlich geworden, dass sich die Bürger:innen aus den südöstlichen Stadtteile eine schnellere Anbindung an die S-Bahnstrecke 23 in Richtung Bonn und Rheinbach wünschen. Die heutige ÖPNV-Verbindung mit den Linien 873 und 874 bis Euskirchen Bf und dort dem Umstieg in die S23 wird als zu umständlich und zu langwierig von den ÖPNV-Kund:innen empfunden.

Die südöstlichen Stadtteile wie Flammersheim oder Stotzheim benötigen daher eine bessere und schnellere Anbindung nach Rheinbach und mit der S23 weiter nach Bonn. Beispielhaft beträgt die heutige Fahrzeit von Flammersheim Pützgasse bis Bonn Hbf zwischen 1:11 h bis 1:21 h. Die Fahrzeit mit dem privaten Pkw liegt im Schnitt bei 40 Minuten.

Folgende Optionen zur besseren Anbindung an die S23 bestehen:

#### Variante 1: Anbindung Bf Kuchenheim mit der 874

Neue Linienführung der Linie 874 ab dem Kreisverkehr im Osten von Kuchenheim über die Heinrich-Ruster-Straße bis zur neuen Bushaltestelle am Kuchenheimer Bf, ab dort Führung über die Heinrich-Ruster-Straße zurück zur Kuchenheimer Straße und zur bestehenden Linienführung zum Euskirchener Bf.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ direkte Anbindung des Kuchenheimer Bahnhofs durch die Linie 874</li> <li>+ Verkürzung der Fahrzeiten nach Bonn und Rheinbach im Schnitt um 10 bis 20 Minuten für die Stadtteile Kirchheim, Flammersheim und Palmersheim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verlängerte Fahrzeiten durch Stichfahrt für durchgehende Fahrgäste von Euskirchen Bf zu den südöstlichen Stadtteilen</li> <li>- bestehende Umlaufzeiten der Linie 874 lassen Stichfahrt ohne Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge nicht zu</li> </ul>

#### Variante 2: Verlängerung der Stadtbuslinie 873 bis Rheinbach

Eine weitere mögliche Lösung besteht darin, die heutige Linie 873 im Stundentakt über Flammersheim, Schweinheim bis zum Rheinbacher Bf zu verlängern. Bevor eine solche Maßnahme konkret geplant und umgesetzt werden kann, müssen allerdings noch umfangreiche Gespräche mit dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Kreis Euskirchen geführt werden.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ direkte Anbindung von Stotzheim, Niederkastenholz, Flammersheim und Schweinheim an den Rheinbacher Bahnhof</li> <li>+ höheres Fahrgastpotenzial auf der Verbindung in Richtung Schweinheim durch Linienenerweiterung</li> <li>+ Verkürzung der Fahrzeiten nach Bonn und Rheinbach im Schnitt um 20 bis 30 Minuten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kreisgrenzen überschreitende Stadtbushlinie mit erhöhtem Koordinationsaufwand</li> <li>– auf der Strecke zwischen Schweinheim und Rheinbach nahezu keine Besiedlung mit Fahrgastpotenzial</li> <li>– höherer Betriebskostenaufwand als Variante 1</li> </ul>

**Zusätzliche Möglichkeiten:**

Darüber hinaus bestünde im Sinne einer Vernetzten Mobilität die Möglichkeit, die Verbindung von den südöstlichen Stadtteilen zur S23 mit Hilfe der Fahrradverleihsysteme Eifel-e-Bike und RVK-e-Bike zu verstärken. Durch zusätzliche Verleihstationen in den südöstlichen Stadtteilen könnte mit dem Fahrrad die „Letzte Meile“ von und zu den Stationen der S23 in Kuchenheim und Odendorf überbrückt werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass ein Ausbau des Radverkehrsnetzes insbesondere in Richtung Odendorf (Maßnahmensteckbrief 2.3 „Radnetzücke“ Netzücke) erforderlich ist, sowie ein bestimmter Personenkreis aus u.a. Komfort- und Sicherheitsgründen (u.a. Wetter) nicht das Fahrrad/Bikesharing-Angebot nutzen würde.

**Bausteine/Vorgehen**

- Vertiefte Prüfung von Potenzialen und Linienvarianten
- Darstellung von Fahrplanmodellen
- Abstimmungen mit dem Rhein-Sieg-Kreis als benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger
- Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen

**Akteure**

- Rhein-Sieg-Kreis
- SVE
- Stadtverwaltung: FB 8

**Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Maßnahmensteckbrief 1.3 "Fortschreibung Nahverkehrsplan"
- Maßnahmensteckbrief 1.13 „Einführung und Zukunftsperspektive des Fahrradverleihsystem „Eifel-e-Bike“
- Maßnahmensteckbrief 2.3 „Schließung von Radnetzücken“

**Fördermöglichkeiten**

## Attraktive Pendlermobilität zum IPAS

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten

€ € € €  
laufend



### Beschreibung der Maßnahme

Der Industriepark Silberberg bildet den größten zusammenhängenden Industrie- und Gewerbestandort der Stadt Euskirchen sowie des ganzen Kreises Euskirchen. Ansässig sind verschiedene arbeitnehmer:innenstarke Großunternehmen wie Procter&Gamble oder die DHL, wodurch die Arbeitsplatzdichte bei über 2.000 Personen in diesem Gebiet liegt. Bisher wird das Gebiet durch die werktags stündlich verkehrende Stadtbuslinie 876 erschlossen, die den IPAS lastrichtungsbezogen mit dem zentralen SPNV-Verknüpfungspunkt Euskirchen Bf verbindet und so den überregionalen Anschluss sicherstellt. Der bisher starre Takt der Linie 876 entspricht aber nicht den Mobilitätsbedürfnissen der Arbeitnehmenden vor Ort, da dieser oftmals nicht mit den Schichtzeiten der Unternehmen harmoniert, wodurch die Nutzung der Linie unattraktiv ist.

Die Linie 876 soll nun durch die Linie „889neu“ (Arbeitstitel) ersetzt werden, welche nicht im starren Takt betrieben werden soll, sondern es werden spezielle Fahrlagen angeboten, die möglichst genau auf die Schichtwechselzeiten der im IPAS ansässigen Unternehmen und auf die Zugankunft- und -abfahrtszeiten am Euskirchener Bahnhof abgestimmt sind. Hierzu soll vor Inbetriebnahme eine enge Abstimmung mit den Unternehmen vor Ort erfolgen, um die Bedarfe genau abschätzen zu können. Weiterhin wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Euskirchen Workshops mit den Unternehmen vor Ort zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMM) durchgeführt, um so die Unternehmen für das Thema nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren. Weiterhin plant die Stadt Euskirchen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes, das Gebiet des IPAS an eine interkommunale Radpendleroute mit hochwertiger Radinfrastruktur anzubinden und so weitere Mobilitätsalternativen zum Pkw deutlich zu stärken und attraktiver zu gestalten.

### Bausteine/Vorgehen

Im Einzelnen soll folgende Bausteine umgesetzt werden:

- Einführung der Stadtbuslinie 889neu auf der Verbindung Euskirchen Bf - IPAS für den Pendlerverkehr. Das Angebot soll bedarfsgerecht an die Schichtzeiten der Unternehmen vor Ort angepasst werden. In der Summe sollen montags bis freitags mindestens 16 Hinfahrten und 15 Rückfahrten und samstags mindestens 10 Hinfahrten und 11 Rückfahrten angeboten werden.
- Anbindung des IPAS an die regionale Radpendleroute Euskirchen – Weilerswist – (Erfstadt / Brühl)
- Verstärkung des Fahrradverleihsystems „Eifel-e-Bike“ auf der sog. „Letzten Meile“:

Durch Einrichtung einer festen Verleihstation am Großbüllesheimer Bahnhof kann die Überbrückung der Letzten Meile bis zum IPAS durch Schaffung eines Sharing-Angebotes für Bahn-Pendelnde attraktiver gestaltet werden. Das Gebiet des IPAS sollte als sogenannte Flexzone definiert werden, sodass die Fahrräder dort flexibel abgestellt werden können.

## Vorgehen

- Intensive Abstimmungen mit den Unternehmen vor Ort zur Abstimmung der Fahrplanabfahrzeiten
- Durchführung einer umfassenden Mobilitätsanalyse durch Analyse der Arbeitnehmermobilität in Kooperation mit der IHK Aachen
- Abstimmungen mit der RVK, SVE und dem ausführenden Unternehmen Nextbike zum Ausbau des Fahrradverleihsystems

## Akteure

- **Unternehmen im IPAS**
- **SVE**
- **Kreis Euskirchen**
- **IHK Aachen, Mobilitätsmanagement**
- **RVK und Nextbike**
  
- **Stadtverwaltung: FB 8; Wirtschaftsförderung**

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 1.3 "Fortschreibung Nahverkehrsplan"
- Maßnahmensteckbrief 1.12 „Stadtweites Mobilstationenkonzept“
- Maßnahmensteckbrief 1.13 „Einführung und Zukunftsperspektive Fahrradverleihsystem Eifel e-Bike“
- Maßnahmensteckbrief 5.2 „Betriebliches Mobilitätsmanagement“

## Fördermöglichkeiten

NRW-Förderrichtlinie MM (Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement)

Unternehmensbefragung zur Mobilität werden von der IHK Aachen angeboten

## Attraktivierung Freizeitverkehr

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme bezieht sich auf die Attraktivierung des Freizeitverkehrs. Die Steinbachtalsperre als bedeutendes Naherholungsgebiet mit Schwimmbad, Jugendbildungsstätte und zahlreichen Wander- und Fahrradwegen soll im ÖPNV deutlich besser angebunden werden. Angestrebt ist eine Verbesserung der Angebotsqualität im ÖPNV durch Umsetzung einer Taktverdichtung. Ziel ist es, eine tägliche Bedienung im 60-Minuten-Takt zu den freizeitrelevanten Tageszeiten während der Saison von April bis September durch Verlängerung der Buslinie 873 einzuführen. Ergänzt wird das Teilprojekt durch die Anschaffung eines Anhängers für den Fahrradtransport als sonstige Maßnahme, so dass hier weitere Nutzergruppen angesprochen werden. Diese sonstige Maßnahme soll auch die Fahrradfreundlichkeit der Stadt Euskirchen als Mitgliedskommune im Netzwerk fahrad- und fußgängerfreundlicher Städte in NRW (AGFS) stärken sowie die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad verbessern. Die Fahrten zur Steinbachtalsperre sollen durch die Fahrradmitnahmemöglichkeit noch attraktiver werden.

Konkret sollen folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Taktverdichtung der Linie 873 im Abschnitt Kirchheim Mitte - Steinbachtalsperre montags bis samstags von Ende April bis Ende September auf einen 60-Minuten-Takt im Zeitraum von 9 Uhr bis 18 Uhr
- Sonstige Maßnahme: Anschaffung von zwei Fahrradanhängern zur Fahrradmitnahme auf den Linien 870 und 873

### Hinweis:

Die Umsetzung der Maßnahme hängt von der zukünftigen Nutzung und Ausgestaltung des Bereichs Steinbachtalsperre ab, die aus den Folgen der Flutkatastrophe im Juli 2021 resultieren.

### Bausteine/Vorgehen

- Interne Abstimmungen mit der SVE als städtisches Verkehrsunternehmen
- Abstimmungen über die Leistungserbringung zwischen SVE und den operierenden Verkehrsunternehmen
- Anschaffung von zwei Fahrradanhängern, Prüfung der Fördermöglichkeiten



**Akteure**

- **SVE sowie die mit der Leistung betrauten Verkehrsunternehmen**
- **Touristik**
- **Stadtverwaltung: FB 8**

**Bezug zu anderen Maßnahmen**

- **Maßnahmensteckbrief 1.3 "Fortschreibung Nahverkehrsplan"**

**Fördermöglichkeiten**

## Zukunftsperspektive Tarif

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Neben dem zur Verfügung stehenden Fahrtenangebot in Form von Fahrplankarten und den angebotenen Bedienungszeiten hängt die Attraktivität des ÖPNV auch vom Tarif ab. Als Mitglied des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) besitzt die Stadt Euskirchen derzeit ein vergleichsweise marktgerechtes und attraktives Tarifangebot, welches für verschiedene Zielgruppen unterschiedliche Ticketmodelle bereithält. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg hält somit ein einheitliches Ticketsortiment für weite Teile des Rheinlandes vor, allerdings befindet sich das Preisniveau im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland auf einem recht hohen Niveau. Beispielsweise kostet das Monatsticket (kein Abo) für das Stadtgebiet Euskirchen derzeit 78,10 € (VRS-Preisstufe 1a). Vergleichbare Stadtbusstädte wie Bocholt, Detmold oder Lindau bieten im Vergleich erheblich günstigere Tarife an: Bocholt: 57,00 € (30-Tages-Ticket Westfalen-Tarif; Detmold: 43,50 € (UmweltMonatsTicket); Lindau: 40,00 € (Monatskarte).

In einigen Regionen wie dem Aachener Verkehrsverbund oder in der Stadt Lörrach gibt es weiterhin spezielle City-Tarife, bei denen in bestimmten Städten das Preisniveau unter Bezuschussung der Städte auf ein Niveau von einem Euro pro Fahrt gesenkt wurde. Hierdurch konnte die Fahrgastnachfrage um bis zu 45% im Gelegenheitsverkehr gesteigert werden.<sup>1</sup>

Insgesamt sollte das Tarifsystem im Stadtgebiet Euskirchen so weiterentwickelt werden, dass nicht nur das Preisniveau attraktiv ist, sondern auch eine Buchung von Mobilitätsketten möglich wird. Darüber hinaus gilt es ebenfalls, sich in den VRS-Gremien für ein faires und preisgünstiges Ticketangebot für Fahrten in der Stadt und in die Region in Zukunft einzusetzen, um so die Attraktivität des ÖPNV als nachhaltiges Verkehrsmittel zu steigern. Hierbei ist auch der fortschreitenden Digitalisierung der Gesellschaft Rechnung zu tragen und der digitale Ticketkauf zu fördern. Insbesondere bei der Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsangebote sind die digitalen Dienste ein Schlüssel, um diese möglichst einfach und kundenorientiert zu kombinieren. Unterschiedliche Verkehrsmittel sollten in Zukunft so einfach hinzugebucht werden können, wie Optionen bei einer Handyflatrate. Der VRS hat über sein Multiticket schon entscheidende Schritte in diese Richtung getätigt.

Zusammenfassend werden folgende Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems empfohlen:

- Einsatz für eine bedarfsgerechte Absenkung des Preisniveaus auf innerstädtischen Verbindungen, ggf. in Kombination mit den neuen digitalen Optionen wie dem VRS-Luftlinientarif bzw. der Schaffung von neuen Ticketangeboten wie einem Euskirchen-Ticket, vergleichbar mit dem „Detmold-Ticket“ oder dem „Ticket4Lö“ in Lörrach
- Prüfung von weiteren Sondertickets wie bspw. dem Patenticket, um neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen: Der Patenticketansatz hat die bestehenden Abo-Kund:innen im Fokus, die als "Alltagsexpert:innen" für den ÖPNV nach dem Prinzip "Kund:innen werben Kund:innen" zusätzliche Nutzer:innen durch ein Gratisangebot gewinnen sollen. An einen Teil der bestehenden Abo-Kund:innen der SVE soll hierbei nach einem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb ein

kostenloses Monats-Abonnement ausgeben werden, welches die bestehenden Abokund:innen an Freund:innen, Bekannte oder Familienmitglieder verschenken können. Über diese Ticketangebote können auch die attraktiven Zusatzangebote sowie Mitnahmeregelungen sehr flexibel verwendet werden. Das Schnupperangebot soll ermöglichen, dass die Testkund:innen vom hochwertigen ÖPNV-Angebot in der Stadt Euskirchen überzeugt und langfristig als neue Stammkund:innen gewonnen werden.

- Prüfung von Tarifaktionen, wie etwa kostenloser ÖPNV an Samstagen für den Einkaufsverkehr in die Innenstadt (Beispiel beim Stadtbus Bocholt), vergünstigte Fahrkarten für Innenstadtbesuchende vergleichbar mit vergünstigten Parktickets (gelochte Tickets) beim Einkauf oder bei lokalen Unternehmen als Incentives

Grundsätzlich ist bei allen Regelungen die Einbindung in den VRS-Gemeinschaftstarif zu vorzusehen.

<sup>1</sup> Stadt Lörrach: Beschlussvorlage Nr. 129/2021 Ausschuss für Umwelt und Technik: Betreff „Fortführung Ticket 4 Lörrach (Ticket4Lö) ab dem 01.08.2021“

#### **Bausteine/Vorgehen**

- Abstimmungen mit der SVE als lokalen Verkehrsunternehmen
- Abstimmungen mit der VRS GmbH
- Abstimmungen mit dem VRS-Tarifausschuss

#### **Akteure**

- **SVE**
- **VRS**
- **Tarifausschuss Verkehrsverbund Rhein-Sieg**
  
- **Stadtverwaltung: FB 8**

#### **Bezug zu anderen Maßnahmen**

#### **Fördermöglichkeiten**

## Stadtweites Mobilstationennetz

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Der Steckbrief umfasst als Maßnahme den Aufbau eines Mobilstationennetzes als „Tor zur vernetzten mobilen Vielfalt“ in Euskirchen.

Die kleinformatigeren Mobilstationen sollen – ergänzend zu den größeren Standorten wie am Bahnhof Euskirchen oder am Bahnhof Kuchenheim – als Entrée zum Stadtbussystem dienen und auf kleinräumlicher Ebene eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ermöglichen. Sie sollen einerseits in den Kernen der größeren Stadtteile (z.B. Kirchheim, Flamersheim, Stotzheim) sowie andererseits an exponierten Stellen in der Kernstadt mit einer hohen Nutzungsdichte z.B. durch öffentliche Einrichtungen (z.B. Behörden, Krankenhaus, Berufskolleg) errichtet werden. Dort sind Abstellanlagen für Fahrräder und Sharing-Angebote, digitale Informationsmöglichkeiten zum ÖPNV, aber auch zu weiteren kommunalen und touristischen Angeboten, Abholstationen, Flächen für mobile Service-Angebote (z.B. Lebensmittel, Sparkasse, Bücherbus etc.) zu bündeln. Diese Stationen haben den Zweck, die ausgewählten Stadtbushaltestellen zu Kristallisationspunkten des quartiersbezogenen oder dörflichen Lebens zu entwickeln und zugleich für den ÖPNV und den Umweltverbund offensiv zu werben.

Durch die Maßnahmen „Stadtweites Mobilstationennetz - Einrichtung von Mobilstationen an wichtigen Bushaltestellen“, „Einführung und Zukunftsperspektive Fahrradverleihsystem Eifel-e-Bike“ sowie „Einführung eines Carsharing-Angebotes“ soll das Stadtbussystem um neue Mobilitätsmöglichkeiten ergänzt und gestärkt werden. Nur wenn der Bevölkerung ein bedarfsgerechtes, passgenaues Angebot an Mobilitätsformen angeboten wird, rückt der Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel in stärker in den Fokus einer zunehmend bewusster werdenden Verkehrsmittelwahl. Insbesondere Mobilstationen fördern die multimodale Verknüpfung zwischen ÖPNV und den neu einzuführenden Sharingsystemen, um so eine gesamthafte nachhaltige Mobilität in Euskirchen abseits des motorisierten Individualverkehrs zu auszugestalten. Durch die Konzentration von Sharingsystemen aber auch von weiteren Service-Angeboten an den Mobilstationen sollen diese zu kleinräumlichen Mobilitäts-Hubs werden, bei denen der ÖPNV in Form des Stadtbusverkehrs das Rückgrat der kommunalen Mobilität ist. Das einzuführende E-Bike-Verleihsystem soll dabei zur Überbrückung der letzten Meile von den Mobilstationen zur Zieladresse dienen oder für Fahrten zur Verfügung stehen, für die der ÖPNV trotz guter Ausbauqualität keine für alle Verkehrsbedürfnisse attraktiven Fahrzeiten bieten kann. Somit wird das Fahrrad als Ergänzungs- und nicht als Konkurrenzsystem zum Stadtbus gesehen.

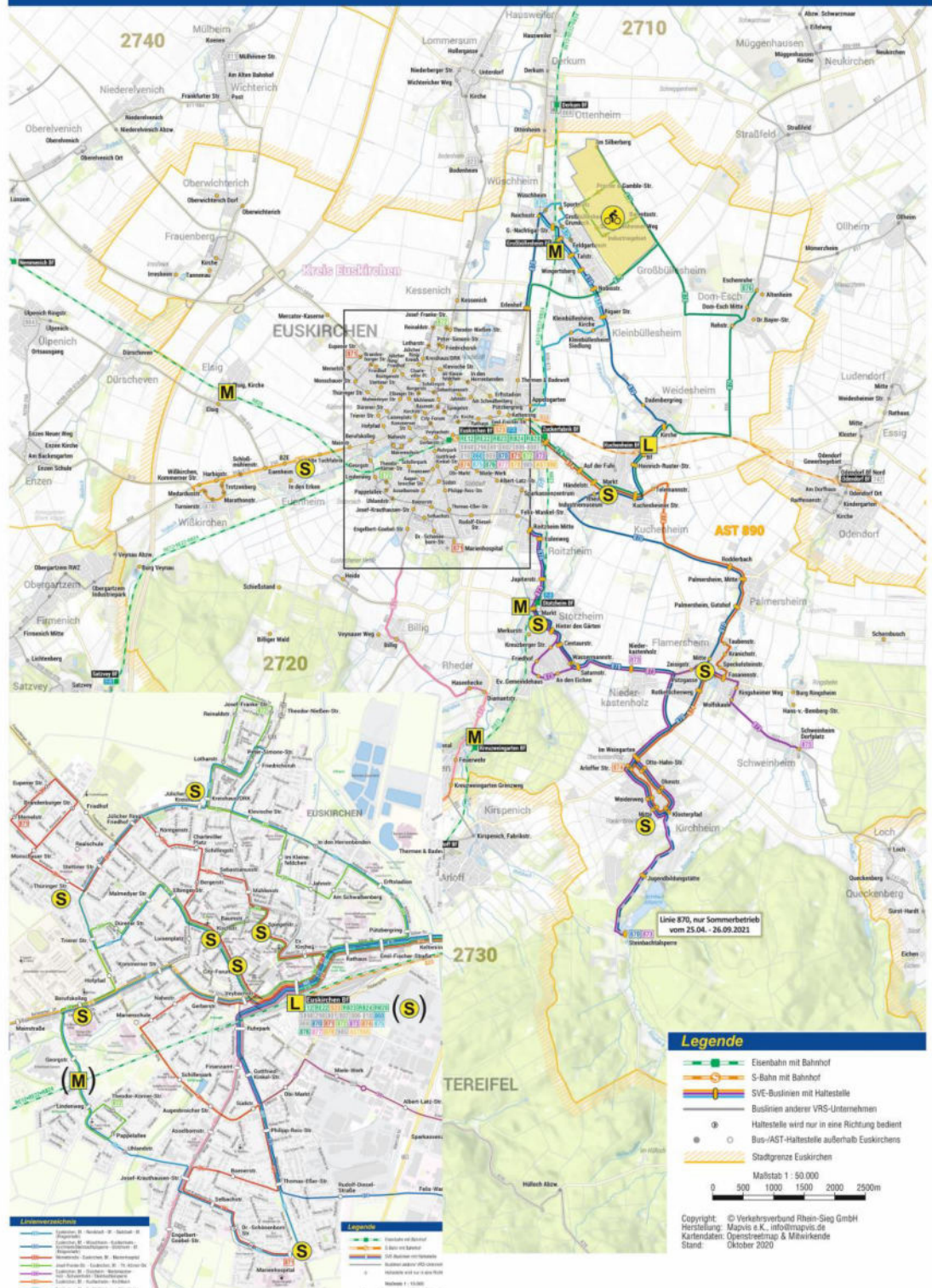
Konkret ist für das Stadtgebiet ein abgestuftes System an Mobilstationen mit den Kategorien L – M – S geplant, die unterschiedliche Anzahl an Angeboten der Vernetzten Mobilität sowie Anzahl der an Serviceangeboten und Abstellmöglichkeiten aufweisen.

Die Stationen weisen je nach Kategorie folgende Ausstattungsmerkmale auf, die aber je nach örtlicher Begebenheit differieren können:

<b>(Ausstattungs-)Merkmale</b>	<b>Station L</b>	<b>Station M</b>	<b>Station S</b>
Bahnstation	X	X	
Stadtbushaltestelle	X	X	X
Park+Ride-Stellplätze	X	(X)	
Kiss+Ride-Stellplätze	X	(X)	
Fahrradabstellplätze (überdacht)	X	X	(X)
Fahrradabstellplätze (nicht überdacht)	X	(X)	(X)
Radstation	(X)		
Lademöglichkeit	X	(X)	(X)
Taxi-Stand	X	(X)	
Bikesharing-Terminal	X	(X)	
Bikesharing virtuelle Station		X	X
Mobil.nrw Stele	X	X	
Infovitrine Mobilität/Ortsinfos			X
Kundencenter	(X)		
DFI	X	X	X
Wetterschutz	X	X	X
Rad-Self-Service-Stele	X	X	
Post-Paket-Station	X	X	
Kiosk / Bäckerei	X		
Haltemöglichkeit für mobilen Einzelhandel, Bankinstitute, Büchereien etc.			X

In der folgenden Übersichtskarte sind die möglichen Standorte der Mobilstationen kartiert:

# Stadtweites Mobilstationenfeinkonzept



### Bausteine/Vorgehen

- Prüfung von vorhandenen Flächen an den Standorten der Mobilstationen
- Darstellung von Flächenbedarfen in den kommunalen Bauleitplänen (B-Plan, F-Plan)
- Auswahl der sinnvollen Ausstattungsmerkmale an den jeweiligen Standorten
- Abstimmung mit privaten Akteuren

### Akteure

- SVE
- RVK, nextbike
- NVR
- Kreis Euskirchen
- Ggf. private Akteure
  
- Stadtverwaltung: FB 8

### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 1.13 „Einführung und Zukunftsperspektive Fahrradverleihsystem „Eifel e-Bike“
- Maßnahmensteckbrief 1.14 „Einführung eines Carsharing-Angebotes“
- Maßnahmensteckbrief 4.5 „Innerstädtische Mobilität“

### Fördermöglichkeiten

Eine Förderung ist durch den NVR sowie über die Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) möglich.

# Einführung und Zukunftsperspektive Fahrradverleihsystem „Eifel-e-Bike“

## Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



## Beschreibung der Maßnahme

Fahrräder und E-Bikes bieten sich als ideale Ergänzung zu den klassischen ÖPNV-Verkehrsmitteln Bus und Bahn an, insbesondere in der Funktion als Zu- bzw. Abbringer von der Haustür zur Haltestelle („letzte Meile“). In den Ballungsräumen wurden in den letzten Jahren vermehrt Fahrrad-Verleihsysteme eingerichtet. Ein bekanntes Beispiel in der Region sind die Kölner KVB-Räder, bei denen es sich allerdings um „normale“ Fahrräder handelt. Aber auch in suburbanen und ländlichen Räumen sind in den letzten Jahren erste Systeme eingeführt worden, wie etwa das RVK-e-Bike im Rhein-Sieg-Kreis oder das Bergische E-Bike im Rheinisch-Bergischen Kreis. Neben dem Angebot für Alltagsradfahrende und Pendelnde könnten sie hier aber auch im touristischen Bereich genutzt werden. Im Sommer 2021 ist ebenfalls im Kreis Euskirchen in Kooperation mit der RVK und dem Dienstleister nextbike das Fahrradverleihsystem „Eifel-e-Bike“ an den Start gegangen.

Folgende innovative Ansätze werden mit dem Projekt verfolgt:

- Mit dem E-Bike-Verleih als zusätzlicher Service soll auch unter der Woche der ÖPNV wesentlich attraktiver für Berufspendler gestaltet werden, die dann die „letzte Meile“ bequem und zügig mit dem E-Bike zurücklegen können.
- An Wochenenden und Feiertagen soll das Angebot für Naherholungssuchende zur Verfügung stehen. Insbesondere auf der Eifelstrecke kommt es an Wochenenden immer wieder zu Engpässen beim Fahrradtransport in der Bahn. Tagestouristen können dann auf das Angebot vor Ort zurückgreifen.
- Mit einem günstigen Tarif soll das Angebot attraktiv gestaltet werden und somit eine gute, preiswerte und umweltverträgliche Alternative zum privaten PKW sein.
- Die Ausleihe soll sowohl per VRS-eTicket als auch über eine entsprechende Smartphone-App möglich sein. Das System ist durch modular erweiterbare, freistehende Verleihterminals so konzipiert, dass es bei entsprechender Nachfrage später jederzeit erweiterbar ist - sowohl durch die Aufstockung der Anzahl der Leihräder oder durch zusätzliche einzurichtende Stationen.

In einem ersten Schritt sind auf dem Euskirchener Stadtgebiet feste Verleihterminals an den Standorten an den Bahnstationen Euskirchen Bf und Kuchenheim Bf eingerichtet worden. Als zusätzliche virtuelle Verleihstation, die im Gegensatz zu den festen nur durch Bodenmarkierung und Schild markiert sind, sind folgende Standorte ausgewählt worden:

- Kreishaus
- Marienhospital
- Kirchstraße
- Flammersheim (Lederfabrik)
- Stotzheim Markt



Diese Netzstruktur stellt eine gute Ausgangsbasis für den Start und die ersten Jahre des Systems dar. Vergleichbare Systeme wie im Rheinisch-Bergischen Kreis oder im Rhein-Sieg-Kreis zeigen, dass diese Systeme von der Bevölkerung überaus erfolgreich angenommen werden. Beispielsweise sind beim Bergischen e-Bike im ersten Jahr nach Einführung im Sommer 2020 insgesamt 15.000 Ausleihen erfolgt.<sup>1</sup>

Bei guter Inanspruchnahme des Eifel-e-Bikes, aber auch zur Unterstützung der Vernetzten Mobilität und des Umweltverbundes insgesamt, sollte dieses System in Zukunft im Stadtgebiet weiter ausgebaut und verstetigt werden. Hierzu wird empfohlen, alle im Steckbrief 1.12 „Stadtweites Mobilstationennetz“ aufgeführten Mobilstationenstandorte zu Verleihstationen auszubauen (fest oder virtuell nach Bedarf) sowie weiterhin das Verleihsystem auf der Verbindung Großbüllesheim Bf – IPAS auszubauen sowie in einer tiefergehenden Untersuchung den Ansatz eines Free-floating-Systems mit Abstellzonen mindestens für die Innenstadt und angrenzende Bereiche zu prüfen.

Weiterhin sollte geprüft werden, ob neben den E-Bikes als Verleihrädern auch normale nicht-elektrisch unterstützende Verleihräder das Angebot ergänzen können, da einerseits die Topographie im Stadtgebiet Euskirchen größtenteils flach ist und weiterhin diese in der Anschaffung und im Unterhalt erheblich günstiger als die E-Bikes sind.

<sup>1</sup> Quelle: Rheinische Post 2021

#### Bausteine/Vorgehen

- Monitoring zur Inanspruchnahme des Verleihsystems
- Durchführung einer Untersuchung zum weiteren Ausbau und weiteren Potenzialen (in Bezug auf Standorte und Free-Floating-System)
- kontinuierliche Abstimmung mit dem Kreis und der RVK sowie nextbike als Dienstleister

#### Akteure

- **RVK und nextbike**
- **Kreis Euskirchen**
- **SVE**
- **Stadtverwaltung: FB 4, FB 8**

#### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 1.9 „Attraktive Pendelmobilität zum IPAS“
- Maßnahmensteckbrief 1.12 „Stadtweites Mobilstationenkonzept“

#### Fördermöglichkeiten

Eine Förderung ist möglich über die Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM).

## Einführung eines Carsharing- Angebotes

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Unter Carsharing wird das organisierte gemeinschaftliche Teilen von einem oder mehreren Automobilen verstanden. Die Vermietung erfolgt im Gegensatz zum Autoverleih zeitlich kurzfristig (i.d.R. stundenweise). Entstanden aus Selbsthilfeinitiativen betreiben heute moderne und professionelle Anbieter, wie „DB Flinkster“ oder „cambio“, die größten Carsharing-Flotten in Deutschland. Einhergehend ist mit steigendem Angebot auch die Zahl der Nutzenden in den vergangenen Jahren stark angestiegen: Während es im Jahr 2010 160.000 registrierte Nutzende gab, liegt die Anzahl der Carsharing-Nutzenden im Jahr 2021 schon bei knapp 2,9 Mio.<sup>1</sup>

In ländlich-suburbanen Gebieten, wozu Euskirchen gehört, ist Carsharing allerdings derzeit in Deutschland noch weniger verbreitet. Gründe hierfür liegen einerseits in einer geringeren Wirtschaftlichkeit solcher Systeme in Gebieten mit geringeren Bevölkerungsdichten und hohem Motorisierungsgrad der privaten Haushalte sowie weiterhin oftmals auch an der fehlenden regionalen Vernetzung solcher Angebote.

Die Einführung eines Carsharing-Angebots in Euskirchen bildet zusammen mit dem Fahrradverleihsystem „Eifel-e-Bike“ einen wichtigen Baustein des Leitziels 3 „Euskirchen – multimodal verknüpft in der Region“. Als „Autobaustein“ ermöglicht das Carsharing in einer multimodalen Mobilitätspalette die zeitlich und räumlich flexible Fortbewegung in Ergänzung zum ÖPNV als Rückgrat für ein insgesamt nachhaltiges Mobilitätssystem.

Um das Thema Carsharing voranzubringen und die nötige Fachexpertise von außen zu erhalten nimmt, die Stadt Euskirchen seit 2021 am Landeswettbewerb „Teil.Land NRW – Carsharing in der Fläche“ in Kooperation mit der SVE teil. Die Implementierung eines Carsharing-Systems in Euskirchen soll über ein mehrstufiges Konzept umgesetzt werden. Zunächst ist es das Ziel, in der Euskirchener Kernstadt Carsharing-Stationen in Verbindung mit den geplanten Mobilstationen-Standorten (siehe Maßnahmensteckbrief 1.12) anzubieten. Nachfolgend können weitere Stationen, z.B. an Bahnhöfen, weiteren Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet oder an Unternehmensstandorten sowie bei der Stadtverwaltung selbst in Betracht gezogen werden. Um ein geeignetes Stufenkonzept zu erarbeiten wird die Stadt im Rahmen des Wettbewerbs vom Zukunftsnetz Mobilität NRW beraten.

<sup>1</sup> Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/324692/umfrage/carsharing-nutzer-in-deutschland/>

### **Bausteine/Vorgehen**

- Erstellung eines mehrstufigen Konzeptes zur Implementierung von Carsharing-Angeboten im Stadtgebiet
- Abstimmung mit Ankerkunden, bspw. Großunternehmen oder Wohnungsbauunternehmen
- Einbezug von Mobilstationen inkl. Carsharing-Angebot in neue Siedlungsprojekte im Stadtgebiet
- Einbezug von Carsharing in die kommunale Stellplatzsatzung
- Eingliederung des Carsharingsystems in ein regional einheitliches Konzept mit Nachbarkommunen und Regionen
- Kontinuierliches Marketing des Carsharingangebotes

### **Akteure**

- **SVE**
- **Eugebau**
- **große Unternehmen**
  
- **Stadtverwaltung: FB 1, FB 4, FB 8**

### **Bezug zu anderen Maßnahmen**

Maßnahmensteckbrief  
1.12 „Stadtweites Mobilstationenkonzept“

### **Fördermöglichkeiten**

Die Beratung und Erstellung des Carsharing-Konzeptes erfolgen derzeit über den Landeswettbewerb „Teil.Land NRW – Carsharing in der Fläche“.



# Handlungsfeld 2: Einfache aktive Mobilität mit dem Rad

# Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes

Bezug zu den Leitzielen



Wirkung



Umsetzung



Kosten



## Beschreibung der Maßnahme

Zur Stärkung des Radverkehrs ist das Vorhandensein eines attraktiven, sicheren und durchgehenden Radverkehrsnetzes eine wesentliche Voraussetzung. Hierbei muss das Radverkehrsnetz für verschiedene Ziel- und Altersgruppen (z.B. Schüler:innen, Pendelnde, Senior:innen etc.) und Wegezwecke (Freizeit oder Alltag) geeignete Wege und Führungsformen aufweisen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist perspektivisch ein stadtweites Grundnetz für den Radverkehr entworfen worden, welches einerseits hierarchisch nach inter- und intrakommunalen Verbindungen gegliedert ist und zugleich eine hohe Erschließungs- und Verbindungsfunktion aufweist.

Als perspektivisches Zielnetz dient das Grundnetz als Planungsgrundlage für den weiteren Ausbau und Neubau des Radverkehrsnetzes sowie der dazugehörigen Radverkehrsinfrastruktur. Folgende Elemente umfasst das Zielnetz:

- **Radpendlerrouen** in die benachbarten Kommunen
- **Rad-Grundnetz** unterteilt in gelbe (für routinierte Radfahrende) und grüne (für defensive Radfahrende) Radverbindungen
- **Fahrradstraßennetz**

Dieses Grundnetz dient gleichzeitig als Untersuchungsnetz, um in einem ersten Schritt mittels digitaler App-gestützter Erhebung den Zustand des Grundnetzes zu erfassen und anhand der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) die Erfordernisse zur Umsetzung einer regelhaften und komfortablen Radverkehrsführung zu prüfen.

Die einzelnen Radverbindungen sind mit einer für Radfahrende sicheren, attraktiven und durchgehenden Radverkehrsinfrastruktur auszustatten. Das Radverkehrsnetz wird im Rahmen eines stadtweiten Radverkehrskonzeptes entwickelt. Auf diesen Grundlagen wird ein umfangreiches Maßnahmenkatasters erstellt (siehe Maßnahmensteckbrief 2.2). Hierbei wird das projektierte Grundnetz als Zielnetz im Einzelnen auch anhand der Begebenheiten vor Ort überprüft.

Das Radverkehrsnetz ist mit den Planungen des Kreises Euskirchen zu harmonisieren, um ein einheitliches übergreifendes Gesamtkonzept zu erhalten, das auf der städtischen Ebene konkretisiert wird.

## Bausteine/Vorgehen

Wurde in Rahmen des Mobilitätskonzepts bereits durchgeführt:

- Konzeption eines Wunschliniennetzes (Ideallinien zur Verbindung gewünschter Quellen und Ziele)
- Auswertung der Bürgeranregungen
- Auswertungen der Unfalldaten
- Umlegung des Wunschliniennetzes auf das Straßen- und Wegenetz
- Befahrung des Netzes
- Identifikation von Mängeln (Netzlücken, Verkehrssicherheit, Komfort etc.)
- Abstimmung mit dem Kreis Euskirchen (Mobilitätsmanager)

## Akteure

- **Bürger:innen (über Beteiligungsformate)**
- **Kreis Euskirchen**
- **Bearbeitende des Mobilitätskonzepts**
  
- **Stadtverwaltung: FB 4, FB 8**

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 2.2 „Radverkehrskonzept und Maßnahmenkataster“
- Maßnahmensteckbrief 2.3 „Schließung von Radnetzlücken“
- Maßnahmensteckbrief 2.4 „Stadtübergreifende Radpendlerrouten“
- Maßnahmensteckbrief 2.5. „Radbogen“ in der Kernstadt
- Maßnahmensteckbrief 2.6 „Einrichtung von Fahrradstraßen“

## Fördermöglichkeiten

Die Bearbeitung wie im Steckbrief beschrieben ist im Rahmen des Mobilitätskonzepts sowie des darauf aufbauenden Radverkehrskonzepts bereits erfolgt bzw. ist in Arbeit.

Für die weitere Umsetzung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FÖRI-Nah) und verschiedene Bundesprogramme wie „Stadt und Land“.

## Sonstiges

Zur näheren Erläuterung sind dem Steckbrief folgende Karten beigelegt:

- Anlage 2.2-01: Wunschliniennetz
- Anlage 2.2-02: Belastungsbereiche
- Anlage 2.2-03: Zielnetz Radverkehr

# Erstellung Radverkehrskonzept und Maßnahmenkataster

Bezug zu den Leitzielen



keine direkte  
Wirkung als  
Planungs-  
instrument

**Wirkung**



**Umsetzung**



**Kosten**



## Beschreibung der Maßnahme

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde eine grundlegende Analyse und Zustandserfassung des städtischen Radverkehrsnetzes sowie Planung eines stadtweiten Grundnetzes durchgeführt (siehe Maßnahmensteckbrief 2.1).

Im Ergebnis wurde ein Wunschliniennetz entwickelt, das die Korridore für die zukünftigen Radverkehrsverbindungen vorgibt. Das Wunschliniennetz wurde auf das konkrete Straßen- und Wegenetz umgelegt. Dabei wurden neben den Hauptverkehrsstraßen auch die wichtigsten Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen betrachtet. Als Grundlage für die Bestandsanalyse ist dieses Netz als Untersuchungsnetz in Hinblick auf Führungsformen und Knotenpunkte, vorhandene Radverkehrsinfrastruktur und Mängel erfasst und bewertet worden. Es wurde eine Netzkonzeption für ein städtisches Alltagsradnetz erarbeitet. Eine erste zusammenfassende kartografische Darstellung des Handlungsbedarfes im Radverkehrsnetz an Knotenpunkten und auf Strecken im Hinblick auf Breiten und Oberflächen sowie durch die Definition von Netzlücken liegt nun vor.

Aufbauend hierauf soll in einem städtischen Radverkehrskonzept in einem weiteren Schritt die Konzeption eines konkreten Maßnahmenprogramms in Form eines Katasters erstellt werden, das auf den genannten Grundlagen aufbaut. Hierin enthalten sind ebenfalls eine Kostenschätzung sowie eine Priorisierung der zu erarbeitenden Maßnahmen, anhand derer ein konkreter Umsetzungs- und Budgetplan für die kommenden Jahre erstellt werden kann.

Sämtliche Planungen haben sich am aktuell geltenden Regelwerk, den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu orientieren. Es sind konkrete Vorschläge anhand von Musterlösungen für die Entwicklung einer möglichst durchgängigen und sicher zu befahrenden linienhaften Radverkehrsinfrastruktur zu entwickeln, wie sie im Mobilitätskonzept angelegt sind. Ebenfalls werden Maßnahmen zur sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten beschrieben.

Die Konzeptionierung des Radverkehrskonzeptes samt Erstellung eines Maßnahmenkatasters sind im Frühjahr 2021 beauftragt worden. Die Erarbeitung erfolgt parallel zum Mobilitätskonzept.

Eine exemplarische Darstellung eines Maßnahmenkatasterblatts soll das Vorgehen illustrieren:

<b>Maßnahmen-Nr.</b>	NDK_004_1	<b>Bestand</b>	Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen
<b>Baulast</b>	Land	<b>Lage</b>	innerorts
		<b>Straße</b>	Damer Str.

**Einzelmaßnahme(n)**  
- StVO-konforme Furt herstellen

**Musterlösung-/querschnitt**  
Musterlösung 9.3-1

**Bruttokosten**  
1.700 €

**Programstufe:**  
**Priorität**

Schulwegrelevanz:	<input type="text" value="0"/>	touristische Route:	<input type="text" value="0"/>	<b>Gesamt:</b>	
Verkehrssicherheit:	<input type="text" value="1"/>	Netzzusammenh.:	<input type="text" value="2"/>		<input type="text" value="3"/>

**Beschreibung der Maßnahme:**  
Die Beschilderung am Knotenpunkt ist ok, es sollten aber zumindest Piktogramme und Pfeile auf der Furt markiert werden.

**NDK\_004\_1**

**Unfallschwere**

- ↑ Unfall mit Getöteten
- [ Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Fahrplanfall (F)
- Sonstiger Unfall (SO)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Überschreiten-Unfall (US)

Knotenpunkt mit Maßnahme  
 andere Knotenpunkte  
 Strecke mit Maßnahme  
 Befahrenes Radnetz

06.04.2018



## Bausteine/Vorgehen

- Prüfung der Netzlücken auf die geeignetsten Führungsformen
- Prüfung der Mängelstrecken im Radverkehrsnetz in zwei Schritten:
  - Verbesserungsmöglichkeiten der bestehenden Führungsform
  - Vorschlag für alternative Führungsformen
- Vorschlag für geeignete Maßnahmen zur Radverkehrsführung an Verkehrsknoten (Darstellung von Musterlösungen in Musterblättern)
- Vorschlag für Maßnahmen, die in der Fläche wirken (Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, Prüfung der Sackgassen auf Durchlässigkeit, rot markierte Radfahrfurten an Einmündungen, Ab- bzw. Umbau von Durchfahr-/Umlaufsperrern)
- Dokumentation der notwendigen Maßnahmen zur Inwertsetzung des Radroutennetzes in einem Kataster
- Erstellung eines Kostenplans und Priorisierung der Maßnahmen
- Durchführung eines „Runden Tisches“ mit einer Projektgruppe bestehend aus Vertreter:innen von Verwaltung, Politik, Touristik, Polizei und Interessenverbänden

## Akteure

- **Politik**
- **Polizei**
- **Behindertenbeirat**
- **Interessensverbände (ADFC, SIE etc.)**
- **ggf. SVE**
- **Touristik**
- **Kreis Euskirchen (für übergreifende Routen)**
  
- **Stadtverwaltung: FB 4, FB 8**

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief  
2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetz“
- Maßnahmensteckbrief  
2.3 „Schließung von Radnetzlücken“
- Maßnahmensteckbrief  
2.4. „Stadtübergreifende Radpendlerrouten“
- Maßnahmensteckbrief  
2.5. „Radbogen“ in der Kernstadt
- Maßnahmensteckbrief  
2.6. „Einrichtung von Fahrradstraßen“

## Fördermöglichkeiten

Die Bearbeitung wie im Steckbrief beschrieben ist im Rahmen des Mobilitätskonzepts sowie des darauf aufbauenden Radverkehrskonzepts bereits erfolgt bzw. ist in Arbeit.

## Schließung von Radnetzlücken

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Ziel ist es, ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz im Stadtgebiet von Euskirchen für den Freizeit- und Alltagsverkehr herzustellen. Neben der Herstellung konsequenter und möglichst richtlinienkonformer Radverkehrsführungen ist ebenso die Schließung von Lücken im Radnetz wichtig, um eine sichere und durchgehende Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet herzustellen und um das Radfahren für alle einfach und attraktiv zu gestalten. In der Bestandsanalyse und Projektierung des Grundnetzes ist deutlich geworden, dass auf folgenden Abschnitten aus Sicht der Bürger:innen als auch verkehrsplanerischer Perspektive Handlungsbedarf besteht:

- Netzschluss Bahnübergang Euenheimer Straße
- Netzschluss Billig – Stotzheim
- Netzschluss Kleinbüllesheim – Dom-Esch
- Netzschluss Palmersheim – Swisttal-Odendorf
- Netzschluss Kirchheim – Bad Münstereifel-Kirspenich
- weitergehender Ausbaubedarf an klassifizierten Straßen außerorts

Zusätzliche bestehende Lücken können im Rahmen der mikroräumlichen Analysen noch identifiziert werden und finden im Maßnahmenkataster Berücksichtigung.

### Bausteine/Vorgehen

#### Netzschluss Bahnübergang Euenheimer Straße

Im Bereich der Euenheimer Straße (L178) am Bahnübergang der Eifelstrecke (KBS 474) besteht eine Radnetzlücke. An der L178 ist in den vergangenen Jahren ein Zweirichtungsweg hergestellt worden, der sowohl von Euskirchener Heide als Euenheim kommend unmittelbar am Bahnübergang endet. Im Rahmen der Ausbauplanungen des ESTW Euskirchen ist eine Modernisierung und Umbau des Bahnübergangs vorgesehen. In diesem Rahmen ist auch ein separierter Bahnübergang für den Rad- und Fußverkehr einzuplanen und zu errichten, um diese Lücke zu schließen. Die Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage soll nach derzeitigem Stand im Jahr 2023 erfolgen. In diesem Zusammenhang dürfte der Netzschluss erfolgen.

#### Netzschluss Billig – Stotzheim

Die ehemalige Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen Billig und Stotzheim dient nach Fertigstellung der Ortsumgehung Billig als landwirtschaftlicher Weg und bietet sich als direkte interkommunale Radverbindung zwischen den genannten Stadtteilen an. Im Bereich der Ortsumgehung Billig an der K24 besteht jedoch eine Lücke. Hier müsste einerseits die Radverkehrsinfrastruktur von Stotzheim bis zur K24 weitergeführt werden und auf der K24 eine Querungsmöglichkeit eingerichtet werden.

#### Netzschluss Kleinbüllesheim – Dom-Esch

Im Bereich der K15 als Verbindungsstrecke zwischen Kleinbüllesheim – Dom-Esch besteht eine Radverkehrslücke, da keine Radverkehrsanlage in Form eines Zweirichtungsradweges vorhanden ist. Diese Strecke fällt beim Kreis Euskirchen in das Netz der ländlichen Erschließungsstraßen (EKL4). Aufgrund der geringen Verkehrsstärkeklasse von 1.000 bis 3.000 Kfz pro Tag sehen die Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) für Straßen der Entwurfsklasse 4 in der Regel keine fahrbahnbegleitenden Radwege vor. Vielmehr wird die Temporeduktion auf 70 km/h zur Steigerung der Sicherheit empfohlen. Aufgrund der Bedeutung als wichtige intrakommunale Verbindung zur Anbindung von Dom-Esch an die Kernstadt sowie auch den Planungen eines Nahversorgers in Kleinbüllesheim sollte bei zukünftigen Ausbauplanungen des Kreises als Straßenbaulastträger der Bau einer separaten Radverkehrsanlage dennoch in Form eines Zweirichtungsradweges berücksichtigt werden.

**Netzschluss Palmersheim – Swisttal-Odendorf**

Im Bereich der L11 zwischen Palmersheim und Kreisgrenze (weiter bis Odendorf) besteht eine Radverkehrslücke, da keine Radverkehrsanlage in Form eines Zweirichtungsradweges vorhanden ist. Da bei diesem Teilstück die Grenze der Verkehrsbelastung (mehr als 5.000 Kfz/d) bei der zulässigen Geschwindigkeit überschritten ist (Belastungsbereich IV nach ERA), ist der Bau einer separaten Radverkehrsanlage in Form eines Zweirichtungsradweges erforderlich. Bei zukünftigen Planungen von Straßen.NRW als Straßenbaulastträger ist der Bau einer separaten Radverkehrsanlage in Form eines Zweirichtungsradweges zu berücksichtigen.

**Netzschluss Kirchheim – Bad Münstereifel-Kirspenich**

Im Bereich der L11 zwischen Kirchheim und Kirspenich besteht eine Radverkehrslücke, da keine Radverkehrsanlage in Form eines Zweirichtungsradweges vorhanden ist. Da bei diesem Teilstück die Grenze der Verkehrsbelastung (mehr als 5.000 Kfz/d) bei der zulässigen Geschwindigkeit überschritten ist (Belastungsbereich IV nach ERA), ist der Bau einer separaten Radverkehrsanlage in Form eines Zweirichtungsradweges erforderlich. Bei zukünftigen Planungen von Straßen.NRW als Straßenbaulastträger ist der Bau einer separaten Radverkehrsanlage in Form eines Zweirichtungsradweges zu berücksichtigen.

**Weitergehender Ausbaubedarf an klassifizierten Straßen außerorts**

Im Rahmen des in Ausarbeitung befindlichen Radverkehrskonzeptes wird der Maßnahmenbedarf für alle im Stadtgebiet befindlichen klassifizierten Straßen geprüft und eine Maßnahmenempfehlung gegeben, inwieweit Ausbaubedarf besteht bzw. adäquate Parallelverbindungen bestehen.

**Akteure**

- **Straßenbaulastträger Kreis Euskirchen und Straßen.NRW**
- **Stadtverwaltung: FB 4, FB 8**

**Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Maßnahmensteckbrief 2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetz“

**Fördermöglichkeiten**

Für die weitere Umsetzung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme wie „Stadt und Land“. Dieses läuft jedoch über einen Zeithorizont, der 2023 endet. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.

# Stadtübergreifende Radpendlerrouten

## Bezug zu den Leitzielen



## Wirkung



## Umsetzung



## Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Der Kreis Euskirchen plant derzeit aufbauend auf der bestehenden Netzplanung ein Grundgerüst schneller Radverkehrsverbindungen. Dabei soll ein erhöhter Standard zur Anwendung kommen. Dies wird nicht der Radschnellwegstandard sein, der eine sehr hohe Nutzerzahl von über 2.000 Radfahrenden am Tag erfordert. Vielmehr ist vorgesehen, den sogenannten mittleren Standard anzustreben, der als „Radvorrangroute“ in der ERA 2022 enthalten sein und im Kreis Euskirchen „Radpendlerroute“ genannt wird.

Im Kreis Euskirchen sind durch eine Potenzialanalyse folgende Korridore mit einem hohen Potenzial ermittelt worden<sup>1</sup>:

- Euskirchen – Weilerswist (- Erftstadt/Brühl)
- Euskirchen – Zülpich
- Euskirchen – Bad Münstereifel
- Euskirchen – Mechernich – Kall – Schleiden
- Euskirchen – Rheinbach (-Meckenheim – Bonn)

Die Stadt Euskirchen bildet somit das Zentrum dieses Radpendlerrouten-Netztes. Neben schnellen Verbindungen für Pendelnde und Alltagsradfahrende erschließt dieses Netz auch wichtige Ziele und Quellen des Radverkehrs auf innerstädtischen Verbindungen entlang dieser Korridore. Insbesondere durch die stetig zunehmende Anzahl an elektrisch unterstützten Fahrrädern bilden Radvorrangrouten einen wichtigen Baustein für schnelle und durchgehende Befahrbarkeit von längeren Entfernungen jenseits der 5 km. Die auf dem Stadtgebiet geplanten Radpendlerrouten leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und Steigerung des Radverkehrsanteil am Modal-Split.

Die geplanten Radpendlerrouten verlaufen möglichst direkt als Vorrangrouten von der Kernstadt über die angeschlossenen Stadtteile in die oben genannten Nachbarkommunen. Die Routen zeichnen sich durch einen erhöhten Qualitätsstandard aus, der ein bequemes und schnelles Radfahren mit höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten erlaubt. Hierzu werden die Radpendlerrouten soweit wie möglich an Knotenpunkten bevorrechtigt geführt.

Folgende Führungselemente werden empfohlen. Die Wahl der konkreten Infrastruktur hängt allerdings von den örtlichen Begebenheiten und Flächenverfügbarkeiten ab, weswegen teilweise der Ausbaustandard nicht immer die Mindestbreite erreichen kann:

- Fahrradstraßen
- Bauliche Radwege (außerorts; gemeinsamer Geh-/Radweg; Zweirichtungsverkehr; Mindestbreite 3,50 m; Regelbreite 2,50 m)

- Bauliche Radwege (innerorts; gemeinsamer Gehradweg; Zweirichtungsverkehr; Mindestbreite 4 m; Regelbreite 3 m)
- Radfahrstreifen (Mindestbreite 1,85 m, Regelbreite 2,75 m, zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- ausnahmsweise Schutzstreifen (Mindestbreite 2 m, Regelbreite 2,50m, zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- Mischverkehrsführungen auf Wirtschaftswegen
- Signalisierte Knoten:
  - Prüfung zum Umbau in Kreisverkehrsplätze
  - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Knotenbereich
  - wenn möglich getrennte Signalisierungen
  - Rotmarkierung von Furten
- Nicht-signalisierte Knoten:
  - Vorrang der Radpendlerroute im Nebenstraßennetz
  - Rotmarkierung von Furten
  - keine Absenkung der Nebenanlage an Einfahrten



Musterbeispiel einer Veloroute in Krefeld (Foto: VIA eG)

<sup>1</sup> Quelle: Kreis Euskirchen 2020: Schnelle Radverbindungen im Kreis Euskirchen; Raum- und Potenzialanalyse, erstellt durch VIA eG

### Bausteine/Vorgehen

- Definition der Qualitätsstandards im Stadtgebiet
- Integration der Maßnahmenplanung im Radverkehrskonzept
- Umsetzungskonzept, Finanzierungs- und Personalressourcenplanung für die schrittweise Umsetzung des Radpendlerroutennetzes im Stadtgebiet
- Öffentlichkeitswirksame Kennzeichnung der Routen und Marketing
- Nach Umsetzung: Evaluierung der Nutzung der neuen Routen

### Akteure

- **Kreis Euskirchen**
- **betroffene Nachbarkommunen**
- **weitere Baulastträger (Kreis Euskirchen, Straßen.NRW)**
- **Anwohnende**
- **ADFC**
- **Stadtverwaltung: FB 4, FB 8**

### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetz
- Maßnahmensteckbrief 2.2 „Erstellung eines Radverkehrskonzeptes und Maßnahmenkataster“
- Maßnahmensteckbrief 2.6 „Einführung von Fahrradstraßen“

### Fördermöglichkeiten

Für die weitere Umsetzung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme wie „Stadt und Land“. Dieses läuft jedoch über einen Zeithorizont, der 2023 endet. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.

## „Radbogen“ in der Kernstadt

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten

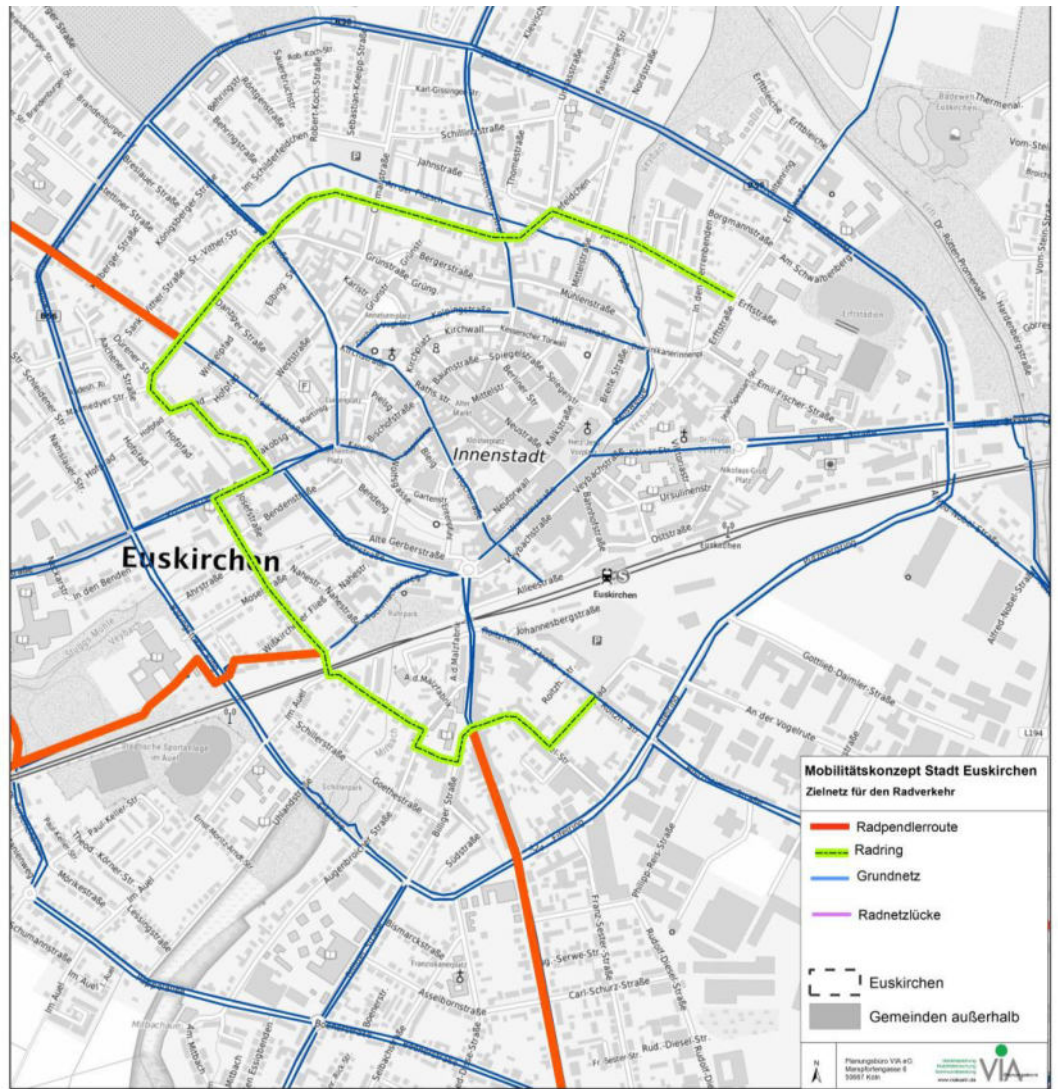


### Beschreibung der Maßnahme

In den verschiedenen Bürgerbeteiligungsformaten ist deutlich geworden, dass die Nutzung der Ringstraßen sowohl durch die hohe Kfz- und Lkw-Verkehrsstärke als auch durch die Führung auf Schutzstreifen und die direkte Führung in den Knotenpunkten von den Radfahrenden als gefährlich eingeschätzt und unangenehm empfunden wird und nach Möglichkeit gemieden wird. Verbesserungen für die Nahmobilität sind auf den Ringstraßen im Wesentlichen abhängig vom Bau einer Ortsumgehung im Norden der Kernstadt, da aufgrund der hohen (Schwer-)Verkehrsstärken sowie der Klassifizierung der Ringstraßen im Norden als Bundesstraßen wesentliche Änderungen im Bestand nicht möglich sind.

Um dennoch auch unabhängig vom Bau einer Ortsumgehung und einer Herabstufung der Ringstraßen in die Baulast von Kreis oder Stadt Verbesserungen auf den tangentialen Verbindungen in der Kernstadt zu erzielen, wird ein „Radrिंग“ in der Kernstadt zwischen den Ringstraßen und der historischen Altstadt konzipiert. Dieser Radrिंग verläuft auf bestehenden Straßen und umschließt die Innenstadt zu zwei Dritteln (siehe Abbildung). Vorwiegend auf bestehenden Tempo-30-Straßen, Grünwegen, Fahrradwegen etc. kann so eine „grüne“ Radverbindung für defensiv Radfahrende geschaffen werden, die abseits der stark befahrenen Ringstraßen verläuft. Hierdurch kann die Verbindungsqualität bei tangentialen Wegen in der Kernstadt wesentlich verbessert werden. Weiterhin werden die in die Kernstadt führenden Radpendlerrouten miteinander verknüpft, so dass sich auch deren Netzwirkung noch besser entfalten kann.

Im Rahmen des parallel erarbeiteten Radverkehrskonzeptes wird geprüft, welche Führungselemente zur Umsetzung benötigt werden und inwieweit einzelne Knotenpunkte hierzu fahrradfreundlicher umzugestalten sind. Auch muss versucht werden, den „Radrिंग“ möglichst im Zuge der städtebaulichen Entwicklung des Areals südlich des Bahnhofs zu schließen. Hierfür wäre eine weitere Gleisquerung notwendig.



### Bausteine/Vorgehen

- Definition der Qualitätsstandards im Stadtgebiet
- Integration des Vorschlags in die Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzepts
- Umsetzungskonzept, Finanzierungs- und Personalressourcenplanung für die schrittweise Umsetzung im Stadtgebiet
- Integration des „Radbogens“ in die städtebauliche Entwicklung der City Süd, weitere Gleisquerung
- Öffentlichkeitswirksame Kennzeichnung der Routen und Integration in die Fahrradwegweisung
- Marketing
- Nach Umsetzung: Evaluierung der Nutzung der neuen Routen

### Akteure

- **Anwohnende**
- **ADFC**
- **Kreis Euskirchen** (in Bezug auf die Anpassung der Fahrradwegweisung je nach Bedarf)
- **Stadtverwaltung: FB 4, FB 8**

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief  
2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetz“
- Maßnahmensteckbrief  
2.2 „Erstellung eines Radverkehrskonzeptes und Maßnahmenkataster“
- Maßnahmensteckbrief  
2.6 „Einführung von Fahrradstraßen“
- Maßnahmensteckbrief  
3.1.1 „B56n Mit- und Ohne-Fall“

## Fördermöglichkeiten

Für die weitere Umsetzung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme wie „Stadt und Land“. Dieses läuft jedoch über einen Zeithorizont, der 2023 endet.

Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.



## Einrichtung von Fahrradstraßen

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Als Ergänzung zum Radpendlerwegen-Netz wird ein Fahrradstraßennetz eingeführt. Auf einer Fahrradstraße wird die Fahrbahn zum Radweg. Hier haben Radfahrende Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge dürfen die Straße auch benutzen, wenn dies mit einem Zusatzschild so ausgewiesen wird. Kfz sind in der Fahrradstraße nur zu Gast und müssen sich dem Tempo des Radverkehrs anpassen. Als Höchstgeschwindigkeit gilt Tempo 30.

### Folgende Vorteile bietet eine Fahrradstraße<sup>1</sup>:

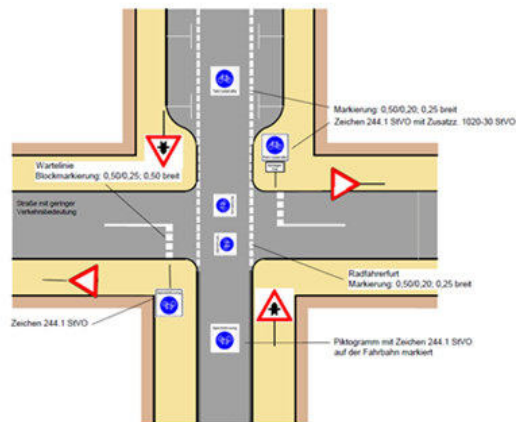
- Auf Fahrradstraßen sind Radfahrende bevorrechtigt, Kfz müssen sich unterordnen.
- Fahrradstraßen sind für den Radverkehr sicher, da hier Kfz nicht oder nur langsam fahren dürfen. Zu parkenden Kfz wird ein Sicherheitsraum markiert.
- In Fahrradstraßen werden gemeinsame Fahrten attraktiv, da Menschen mit dem Rad nebeneinander fahren dürfen und sich unterhalten können. So wird der Radverkehr attraktiver.
- Fahrradstraßen sind komfortabel, da der Radverkehr mehr Platz hat als auf einem Radweg.
- Fahrradstraßen erleichtern Radfahrenden die Orientierung, da sie besonders geeignete Verbindungen leicht erkennbar machen.
- Fahrradstraßen signalisieren Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmende anerkannt und wertgeschätzt werden.

Mit der erstmaligen Einrichtung von Fahrradstraßen in Euskirchen erfolgt ein entscheidender Schritt zu mehr Fahrradfreundlichkeit. Abseits der Hauptstraßen verfügt Euskirchen bereits heute über komfortabel zu befahrende Alternativrouten, die zum Teil als Fahrradstraßen die hohe Wertigkeit des Radverkehrs verdeutlichen. Folgende Kriterien sind bei der Planung von Fahrradstraßen berücksichtigt worden:

- Schulzentren im Umfeld
- Ausweisung von Alternativrouten zu Hauptverkehrsstraße
- durchgängige Verbindung zwischen Innenstadt und Randgebieten der Kernstadt
- Verbindung zwischen den Stadtteilen und Kernstadt
- Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

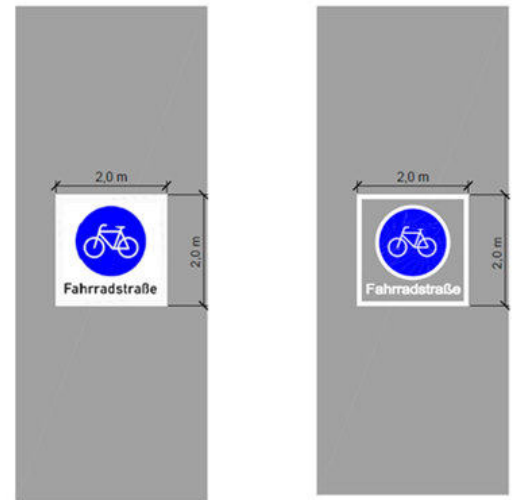
Die Gestaltung von Fahrradstraßen wird derzeit durch die StVO nicht näher bestimmt. In Euskirchen sollen sie ein einheitliches Design erhalten.

**Musterlösung**  
Radverkehr in Erschließungsstraßen  
**Gestaltung von Fahrradstraßen (1)**



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3
  - StVO und VwV zur StVO
- Anwendungsbereiche:**
- Straßen auf denen der Radverkehr ganz oder zeitweise überwiegt
- Hinweise:**
- anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen, ggf. als Einrichtungsvorkehr
  - die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen ist deutlich zu markieren
  - Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit bevorrechtigt geführt werden
  - ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs zu ergreifen (z.B. Aufhöhung der Fahrradstraße an Kreuzungen und Einmündungen oder bauliche Einengungen)

**Musterlösung**  
Radverkehr in Erschließungsstraßen  
**Markierung von Fahrradstraßen**



Markierung Fahrradstraße dreifarbig

Markierung Fahrradstraße zweifarbig

**Musterlösungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen**

Voraussetzung ist, dass der Radverkehr in diesen Straßenabschnitten ein hohes Verkehrsaufkommen besitzt. Er sollte bereits heute oder in naher Zukunft einen großen Verkehrsanteil haben. Falls Kfz-Durchgangsverkehr den Komfort und die Sicherheit von Radfahrenden in einer Fahrradstraße stark einschränkt, können Maßnahmen zur Unterbindung geprüft werden. Seit der StVO-Novelle von 2020 können Straßenverkehrsbehörden auch Fahrradzonen unter erleichterten Voraussetzungen anordnen.

Auf folgenden Abschnitten insbesondere in Zusammenhang mit den Planungen zu den Radpendler Routen wird die Einrichtung von Fahrradstraßen vorgeschlagen:

- Winkelpfad (vom Knotenpunkt Winkelpfad/Rüdesheimer Ring bis zum Knotenpunkt Winkelpfad/Hofpfad)
- Winkelpfad (vom Knotenpunkt Winkelpfad/Rüdesheimer Ring bis zum Knotenpunkt Monschauer Straße/Winkelpfad)
- Tilsiter Straße
- Chlodwigstraße
- Im Auel
- Neißestraße
- Nordstraße
- Mittelstraße
- Schmetterlingsstraße (Euenheim)
- Erftstraße (vom Knotenpunkt Erftstraße/Keltenring bis Erftauen)
- Amundsenstraße (Großbüllesheim)
- Friedhofsstraße (Großbüllesheim)
- Talstraße (Großbüllesheim)

Die genaue Prüfung erfolgt im Zuge der Bearbeitung des Radverkehrskonzepts. Weitergehende Infrastrukturmaßnahmen sowie zusätzliche sinnvolle Abschnitte zur Anordnung als Fahrradstraße werden im Radverkehrskonzept näher untersucht.

<sup>1</sup> Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL: ADFC Position „Fahrradstraßen“. Bremen, 2011. Quelle: [http://www.adfc.de/files/2/110/111/pos\\_fahrradstrassen\\_201112.pdf](http://www.adfc.de/files/2/110/111/pos_fahrradstrassen_201112.pdf), abgerufen am 22.04.2015

## Bausteine/Vorgehen

- Detaillierte Konzeption eines Fahrradstraßennetzes innerorts und außerorts als Alternative zum Radfahren an Hauptverkehrsstraßen
- Prüfung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes
- Detaillierte Maßnahmenplanung zum Fahrradstraßennetz im Rahmen des Radverkehrskonzeptes
- Definition von Gestaltungsstandards
- Umsetzungs- und Finanzierungskonzept
- Informationskampagne und kontinuierliches Monitoring der Verkehrssituation
- Periodische Verkehrszählung und Evaluation

## Akteure

- **Anwohnende**
- **Schulen**
- **Polizei**
- **Ggf. SVE, ADFC**
  
- **Stadtverwaltung: FB 4, 6, 8**

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetz“
- Maßnahmensteckbrief 2.2 „Radverkehrskonzept und Maßnahmenkataster“
- Maßnahmensteckbrief 2.4 „Stadtübergreifende Radpendlerrouten“
- Maßnahmensteckbrief 2.5. „Radbogen“ in der Kernstadt

## Fördermöglichkeiten

Für die weitere Umsetzung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme wie „Stadt und Land“. Dieses läuft jedoch über einen Zeithorizont, der 2023 endet. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.

# Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt und an den Schulen

## Bezug zu den Leitzielen



## Wirkung



## Umsetzung



## Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Jeder mit dem Rad unternommene Weg hat einen Start und einen Zielpunkt. Eine attraktive, bequeme und sichere Abstellmöglichkeit am Start- oder Zielpunkt ist somit von herausragender Bedeutung, damit Menschen überhaupt auf das Rad umsteigen. Insbesondere durch die steigende Wertigkeit von Fahrrädern und die starke Zunahme von Pedelecs ergeben sich immer höhere Anforderungen an qualitativ hochwertige und diebstahlsichere Abstellanlagen. Das Maßnahmenprogramm „Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt und an den Schulen“ hat zum Ziel, genügend sichere und hochwertige Abstellmöglichkeiten in den besagten Räumen zu schaffen.

Im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ vom BMVI hat die Stadt Euskirchen einen Förderantrag zum „Neu, Um- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen an den Schulen in Euskirchen“ gestellt. Ziel ist es, an den weiterführenden Schulen, aber auch an den Grundschulen hochwertige und sichere Fahrradabstellanlagen neu zu errichten. Fahrradparken an den Schulen ist grundsätzlich mit Langzeitparken wie z.B. an den B+R-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen zu vergleichen. Dementsprechend sind ähnliche Standards anzusetzen. Weitergehende Informationen sind dem entsprechenden Förderantrag zu entnehmen. Es ist darauf hinzuweisen, dass eine Förderung nur dann erfolgen kann, wenn die Anlagen zu jeder Zeit öffentlich zugänglich sind und dadurch ein Mehrwert für die Öffentlichkeit besteht.

In der Innenstadt ist zunächst eine umfassende Bestandserfassung der vorhandenen Abstellmöglichkeiten durchzuführen und deren Nachfrage zu erfassen, um daraus den Bedarf und die notwendigen Maßnahmen ableiten zu können. Grundsätzlich sollten je nach Standort und Parkdauer abgestufte Qualitätsstandards für die Radabstellanlagen gelten:

1. Basisstandard: Anlehnbügel
  - Kurzzeitparker
  - möglichst Anlehnbügel mit Ober- und Unterholm
  - Entfernung von bestehenden Abstellanlagen mit Vorderradklemmen
2. Mittlerer Standard: Überdachte Radabstellanlage
  - an wichtigen zentralen Einrichtungen in der Innenstadt (Eingänge Fußgängerzonen, Rathaus, Bibliothek, Kino etc.)
  - an Mobilstationen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.12 „Stadtweites Mobilstationennetz“)
3. Hoher Standard: Abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeit, ggf. mit zusätzlichen Servicebausteinen: Luftpumpe, Rad-Self-Servicestation, Schlauchomat etc.)
  - an den Innenstadteingängen bzw. bei den Parkhäusern
  - an Einrichtungen mit längerem Aufenthalt
  - für mit (hochwertigen) Rädern anreisende Werktätigen



Fahrradparken in der Innenstadt (Beispiel Herten) und überdachte Fahrradabstellanlagen (Foto: VIA eG)

### Bausteine/Vorgehen

- Erhebung des Bestandes der Fahrradstellanlagen in der Innenstadt
- Erfassung der Nachfrage im Innenstadtdgebiet
- Bewertung der vorhandenen Anlagen unter funktionalen und ästhetischen Gesichtspunkten
- Aufbau eines Katasters mit Maßnahmenempfehlungen

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird das Fahrradparken in der Innenstadt analysiert, Bestand sowie Nachfrage erhoben und ein Maßnahmenkataster erstellt.

### Akteure

- **Einzelhändler**
- **z.eu.s**
- **SVE**
- **ADFC**
- **Stadtverwaltung: FB1, FB 4, FB6, FB8, FB9**

### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 1.12 „Stadtweites Mobilstationennetz“
- Maßnahmensteckbrief 2.2 „Erstellung eines Radverkehrskonzeptes und Maßnahmenkataster“
- Maßnahmensteckbrief 5.3 „Schulisches Mobilitätsmanagement“

### Fördermöglichkeiten

Die Förderung der Radabstellanlagen ist durch die Stadt beim BMVI-Förderprogramm „Stadt und Land“ bereits angemeldet. Da die Förderperiode 2023 endet, verweisen wir auf entsprechend spätere Fördermöglichkeiten, die über den [Förderfinder](#) des Landes NRW zu finden sind.

## Kontinuierlicher Infrastrukturservice

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



dauerhaft

### Kosten



© Marvin Kettner

### Beschreibung der Maßnahme

Die Instandhaltung und Pflege von Radwegen ist unerlässlich, um ein attraktives Radverkehrsnetz anbieten zu können. Daher wird das Ziel verfolgt, die bauliche Substanz über einen möglichst langen Zeitraum zu erhalten und somit komfortable Befahrbarkeit, Verkehrssicherheit und Akzeptanz zu gewährleisten. Hierzu sind regelmäßige Streckenkontrollen durchzuführen. Dabei ist darauf zu achten, dass sich die Fahrbahn- und Wegeoberflächen in einem einwandfreien Zustand befinden. Brüche und Risse im Belag, Beschädigungen der Fahrbahn durch Wurzelwuchs oder Verengung der Fahrbahn durch Grünbewuchs sind nur einige der möglichen Mängel. Es ist stets darauf zu achten, dass das Lichtraumprofil freigehalten wird, ggf. muss ein Rückschnitt des Bewuchses erfolgen. Sollten Mängel festgestellt werden, ist eine Schadensdokumentation anzulegen. Es ist wichtig, frühzeitig die richtigen Maßnahmen einzuleiten, um auf lange Sicht gesehen die Gesamtaufwendungen so gering wie möglich zu halten. Außerdem sollten die Radwege regelmäßig auf ihre Sauberkeit und ausreichende Beleuchtung geprüft werden, damit das vorhandene Radwegenetz einladend, komfortabel und sicher ist.

Ein weiteres Handlungsfeld ist es, die Sichtbarkeit von Radwegen zu gewährleisten. Viele Radwege sind, gerade im innerstädtischen Raum, durch Fahrbahnmarkierungen und Fahrradpiktogramme unkompliziert in der Pflege. Durchschnittlich sollte jedoch spätestens alle 5-10 Jahre die vorhandene Markierung erneuert werden, da sich die Sichtbarkeit in der Nacht und bei Nässe zunehmend verschlechtert und somit die Sicherheit abnimmt.

Radwege und -routen sind in Euskirchen oft mit einer Fahrradwegweisung versehen, um gerade an Knotenpunkten eine Orientierung für ortsunkundige Nutzer zu bieten. Die vorhandene Beschilderung sollte regelmäßig auf ihre Vollständigkeit überprüft und bei Bedarf erneuert oder ergänzt werden.

### Bausteine/Vorgehen

- Periodisches Mängelmonitoring und Erstellung eines Mängelkatasters
- Priorisierung der Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend der Bedeutung im Radverkehrsnetz
- Einrichtung eines Mängel- oder Schadenmelders, in den die Bevölkerung die festgestellten Mängel eintragen kann
- Kontinuierliche Reinigung
- Baustellenmanagement: Ausweisung von sicheren Möglichkeiten, Bau- oder Engstellen zu umfahren, Kontrolle und Abnahme bei der Einrichtung von Baustellen

### Akteure

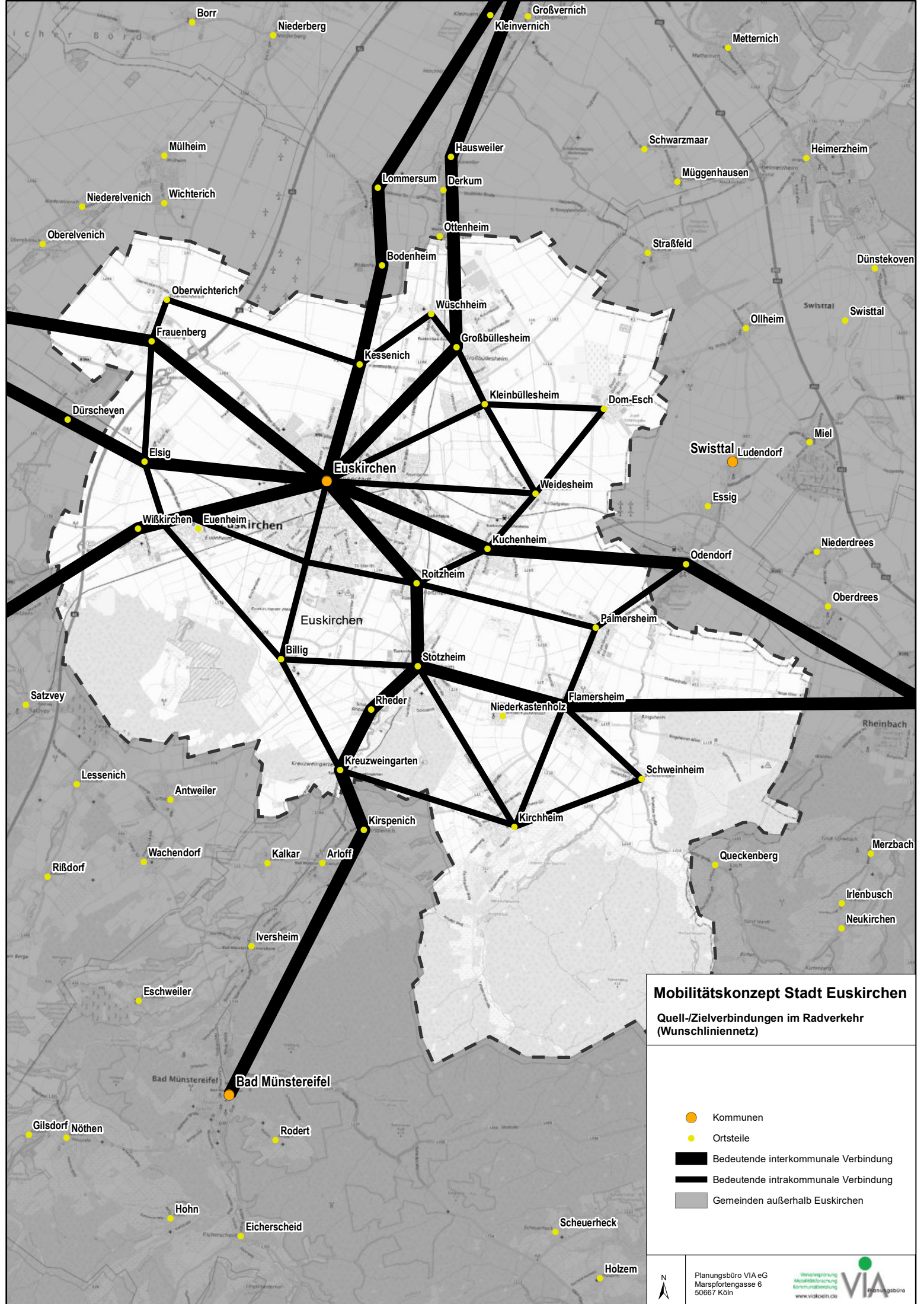
- **Technische Dienste der Stadt Euskirchen**
- **Andere Baulastträger: Kreis Euskirchen, Straßen NRW**
- **Bevölkerung / Radfahrende**
- **Stadtverwaltung: FB 4, FB 8**

**Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Generelle, maßnahmenunabhängige Aufgabe

**Fördermöglichkeiten**

Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.



**Mobilitätskonzept Stadt Euskirchen**

Quell-/Zielverbindungen im Radverkehr  
(Wunschliniennetz)

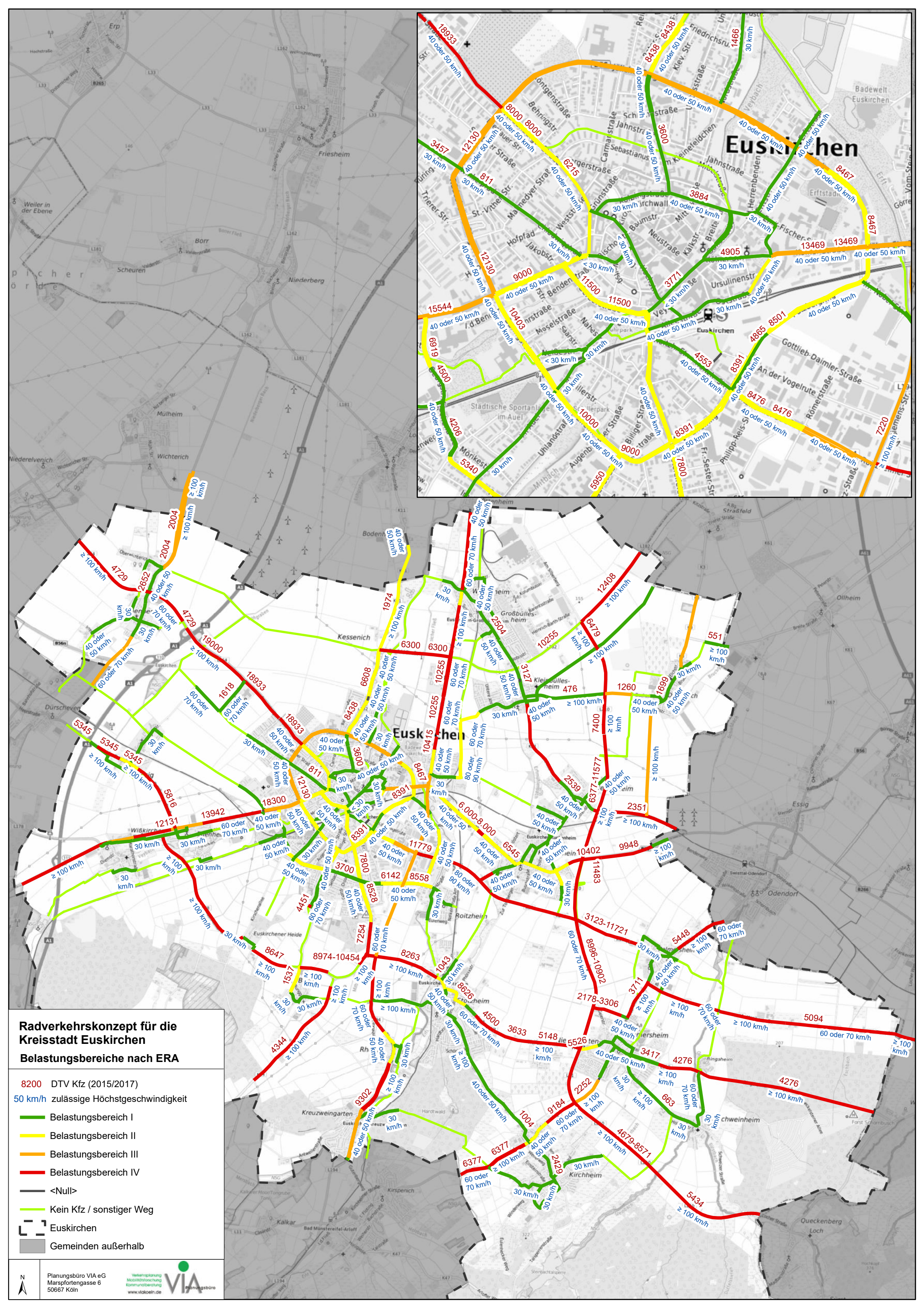
- Kommunen
- Ortsteile
- Bedeutende interkommunale Verbindung
- Bedeutende intrakommunale Verbindung
- Gemeinden außerhalb Euskirchen



Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6  
50667 Köln

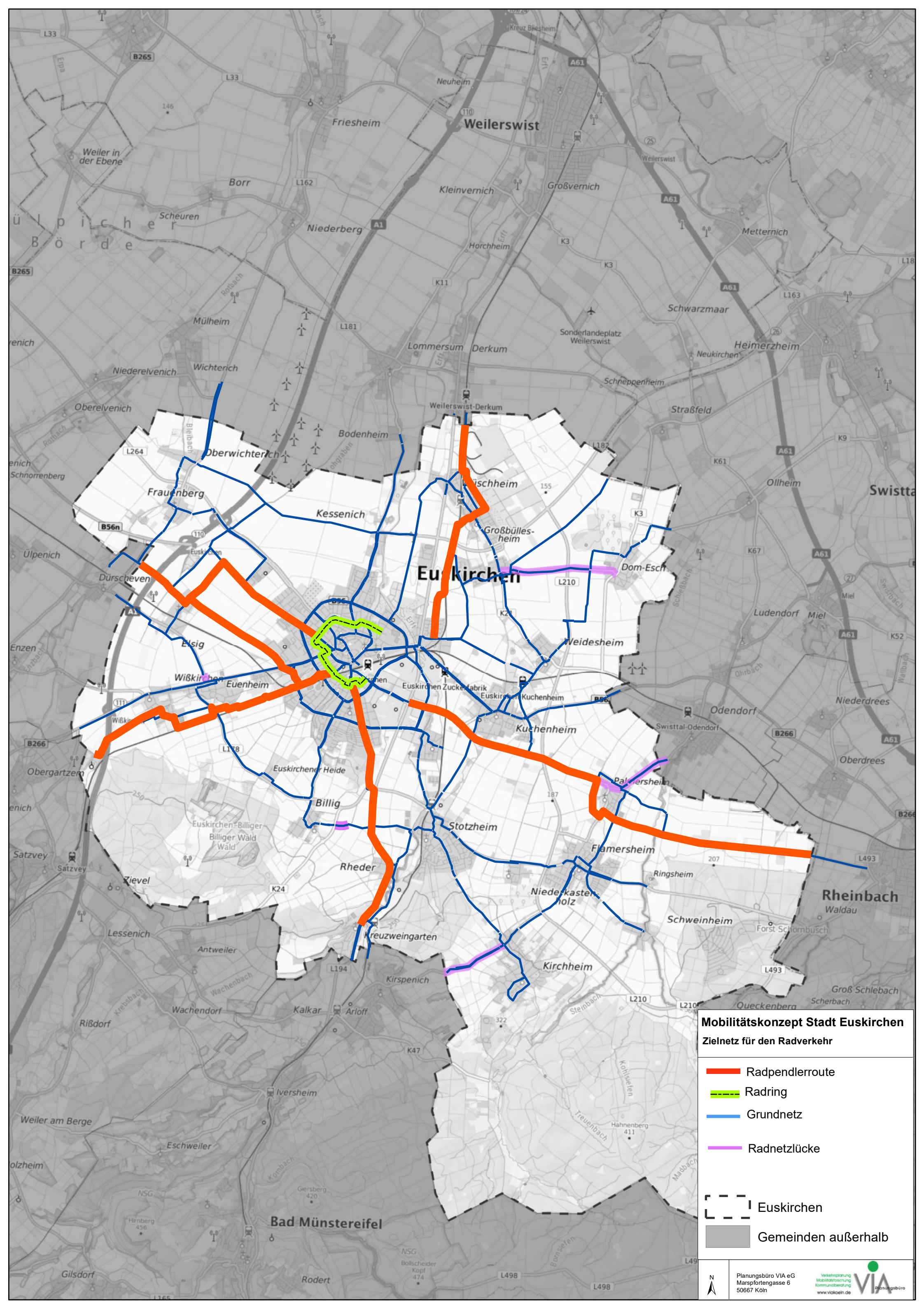






**Radverkehrskonzept für die Kreisstadt Euskirchen**  
**Belastungsbereiche nach ERA**

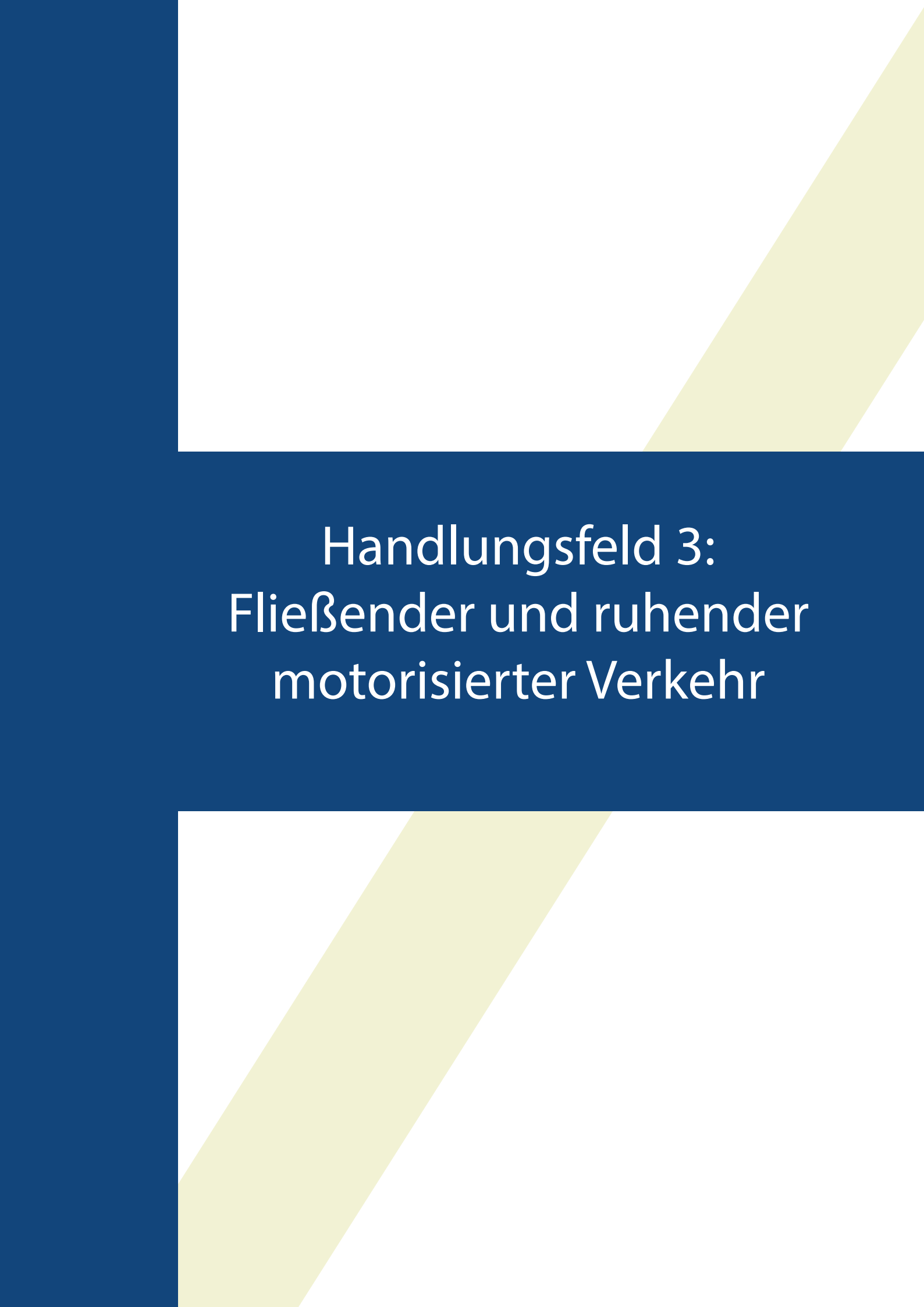
- 8200 DTV Kfz (2015/2017)
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Belastungsbereich I
- Belastungsbereich II
- Belastungsbereich III
- Belastungsbereich IV
- <Null>
- Kein Kfz / sonstiger Weg
- Euskirchen
- Gemeinden außerhalb



**Mobilitätskonzept Stadt Euskirchen**  
**Zielnetz für den Radverkehr**

- Radpendlerroute
- Radring
- Grundnetz
- Radnetzlücke

Euskirchen  
 Gemeinden außerhalb



# Handlungsfeld 3: Fließender und ruhender motorisierter Verkehr

## Optionen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes – „Bau der B56n – Mit- und Ohne-Fall“

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Im Mobilitätskonzept wurden im Bereich des fließenden Kfz-Verkehrs auch langfristige Optionen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes auf dem Gebiet der Kreisstadt betrachtet, die zu einer weiteren und deutlichen Entlastung der innerstädtischen Straßen beitragen können. Diese Maßnahmenoptionen betreffen in erster Linie den Euskirchener Norden und den perspektivischen Bau der B56n als Nordumfahrung. Die B56n ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans, sie befindet sich allerdings derzeit nicht im vordringlichen Bedarf. Ein konkreter Umsetzungszeitraum ist zurzeit nicht absehbar.

### Entlastungswirkungen durch B56n

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes sind insbesondere Entlastungswirkungen für die nördlichen Abschnitte des Rings betrachtet worden ebenso wie die daraus resultierenden Effekte für die Nahmobilität und generell für die städtebauliche Entwicklung. In den verschiedenen Beteiligungsformaten und Umfragen zum Mobilitätskonzept ist sehr deutlich geworden, dass für alle Verkehrsteilnehmenden, ob zu Fuß, per Rad oder Pkw, der Ring als ein Hotspot angesehen wird, an dem kontinuierlich Konflikte auftreten.

Im Falle des Baus der B56n wird auf Teilabschnitten des nördlichen Rings eine Entlastung von bis zu 44 Prozent<sup>1</sup> des Kfz-Verkehrs prognostiziert. Insbesondere der die Kernstadt querende Schwerlastverkehr zum IPAS könnte nahezu vollständig auf die Umfahrungsstraße verlagert werden. Insbesondere bei Rückstufung des nördlichen Teils des Rings von einer Bundesstraße zu einer im Rang niedriger klassifizierten Straße können umfangreiche Verbesserung für den Radverkehr erfolgen, wie der fahrradfreundliche Umbau von Knotenpunkten oder die Verbreiterung von Aufstellflächen. Tendenziell könnte ein städtebaulich qualitätvoller Umbau der Ringstraßen ähnlich der Kölner oder Kommerner Straße erfolgen.

### Kein Handlungsspielraum für die Nahmobilität auf den Ringen im Ohne-Fall

Im derzeitigen Bestandsnetz ist eine deutliche Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad auf den Ringstraßen nicht mehr möglich. Die in der Vergangenheit erfolgten Maßnahmen wie Markierung von Schutzstreifen und indirekten Linksabbiegebuchten stellen bereits ein relatives Optimum dar, da aufgrund der hohen Verkehrsstärke auf den Ringen eine andere Querschnittsaufteilung kaum vertretbar ist.

### Komplexe Wirkungszusammenhänge

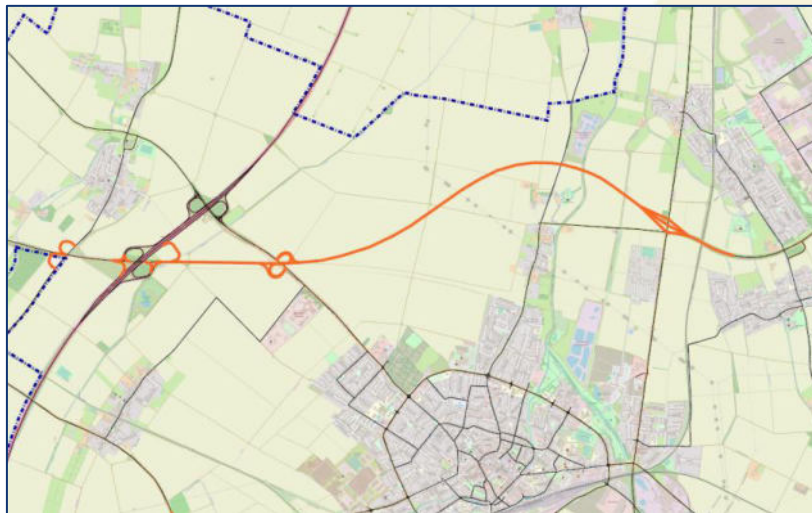
Um die Begebenheiten für die Nahmobilität wesentlich zu verbessern, aber vor allem auch die negativen Umweltauswirkungen in Form von Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren, wird die Verwirklichung einer Nordumgehung aus kommunaler Sicht daher als erfolgversprechend gesehen, auch wenn durch den Straßenneubau und den Abbau von Verkehrswiderständen die überörtliche MIV-Erreichbarkeit des Einzugsgebiets der B56n attraktiver wird.

### Weiterer Klärungsbedarf

Die Überlegungen im Mobilitätskonzept der Stadt Euskirchen sollen anregen, vertiefend zu prüfen, welche künftige Strategie angesichts der voraussichtlich erst sehr langfristigen Realisierungschance der B56n zu verfolgen ist, um die kommunalen Entlastungsziele zu verfolgen. Grundsätzlich besteht folgender Klärungsbedarf:

- Soll das derzeitige Verfahren zu Planung der B56n weiterverfolgt werden, ohne wesentlichen Einfluss auf die Planungen und Priorisierungen des Bundes ausüben zu können, zumal die Übernahme von Planungsschritten seitens der Stadt sowie des Kreises Euskirchen nicht leistbar ist?
- Soll eine alternative Lösung, zum Beispiel über die Planung einer Stadtstraße, entwickelt werden, die sich schneller als die B56n realisieren ließe?

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B56-G30-NW-T1-NW/B56-G30-NW-T1-NW.html>



Übersicht: Geplante Linienführung der B56n (Quelle: Verkehrsmodell Stadt Euskirchen, VIA eG)



Hochwertige Gestaltungsmöglichkeiten der Ringstraßen wie bei der Kölner Straße (Quelle: Stadt Euskirchen)

## Fazit

Das Mobilitätskonzept wird zum Anlass genommen, das weitere Vorgehen im Hinblick auf die Nordumfahrung sowie auf die vereinbarten Ziele zur Mobilitätsentwicklung zu klären und eine Perspektive aufzuzeigen. Hierbei ist auch die oben beschriebene Zielkonflikt von Mit- und Ohne-Lösung angemessen abzuwägen.

## Akteure

- **Straßenbaulasträger (Kreis Euskirchen, Straßen.NRW)**
- **Grundeigentümer**
  
- **Stadtverwaltung: FB 2, FB 8, FB 9**

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 2.1. „Weiterentwicklung des städtischen Radverkehrsnetzes“
- Maßnahmensteckbrief 4.1 „Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität“
- Maßnahmensteckbrief 4.2 „Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte“
- Maßnahmensteckbrief 4.7. „Lebenswerte Ortskerne – Kuchenheim“

## Fördermöglichkeiten

- Beim Bau der B56n erfolgt die Finanzierung über Bundesmittel.
- Bei alternativen Lösungen ist die Förderung z.B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu prüfen.
- Als weitere Finanzierungsmöglichkeiten sind privat-öffentliche Modelle zu prüfen, wie dies z.B. beim Bau der A31 im Emsland und Ostfriesland der Fall war  
(Weitere Infos: <https://www.emsland.de/wirtschaftsstruktur/infrastruktur/verkehrsprojekte/die-autobahn-31.html>).

### Trichterung der Geschwindigkeit bei Ortseingängen

#### Bezug zu den Leitzielen



#### Wirkung



#### Umsetzung



#### Kosten



#### Beschreibung der Maßnahme

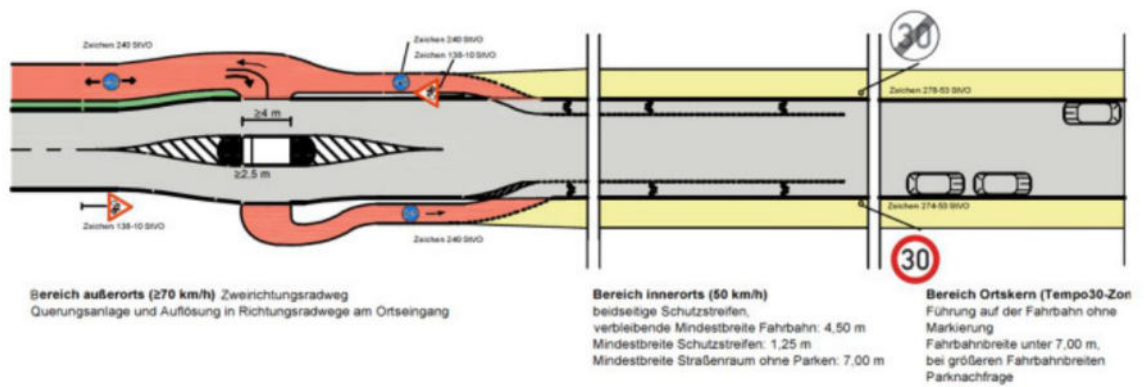
Die optische Wahrnehmung des Straßenraumes spielt eine nicht unerhebliche Rolle, wenn es um das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmenden geht. Das Hervorheben der Ortseingänge stellt dabei ein grundlegendes Mittel dar, um den Verkehrsfluss zwischen Außer- und Innerortslagen zu „brechen“ und zu verlangsamen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Euskirchen wird vorgeschlagen, auf eine weitestgehende Verstetigung des Höchstgeschwindigkeitsniveaus hinzuwirken und im Bereich aller Siedlungs- und Aufmerksamkeitsbereiche eine einheitliche und **konsequente „Trichterung“, das heißt stufenweise Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten**, vorzunehmen. Dies bedeutet, grundsätzlich im Zulauf auf Siedlungsbereiche die Geschwindigkeit auf 70 km/h zu reduzieren sowie kurz vor den Ortseingängen auf Tempo 50.

Um eine „Brechung“ der Geschwindigkeit auch baulich zu verdeutlichen, besteht gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) die Möglichkeit zu **Fahrbahnverschwenkungen bzw. -versätzen**, so dass dieser Effekt zu erzielen ist. Gleichzeitig können durch die Anlage von Mittelinseln Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, um Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende richtliniengerecht und sicher führen zu können.

Insbesondere an Ortseingängen besteht eine typische Problemlage: Im Außerortsbereich sind Zweirichtungsradwege die Regel. Innerorts sind Richtungsradwege oder Führungen auf der Fahrbahn üblich. Daher ist an Ortseingängen in vielen Fällen eine Fahrbahnquerung nötig. Hierdurch besteht ein Sicherheitsbedarf für den querenden Radverkehr. In der entsprechenden Verwaltungsvorschrift heißt es sinngemäß, dass am Anfang und am Ende eines Zweirichtungsradweges sichere Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn zu schaffen seien (VwV-StVO zu § 2 (Absatz 4, Satz 3)).

Nachfolgende Darstellung zeigt eine Musterlösung zur Auflösung von Zweirichtungsradwegen im Übergang vom Außerorts- zum Innerortsbereich.



Musterlösung zur Auflösung von Zweirichtungsradwegen im Übergang vom Außerorts- zum Innerortsbereich (Quelle: VIA eG)

Wie aufwändig eine derartige Querungshilfe ausgestaltet sein muss, hängt von der Verkehrsmenge der jeweiligen Straße ab. Konkrete ortsbezogene Handlungsempfehlungen werden im Radverkehrskonzept dargestellt.

Eine weitere Möglichkeit, Ortseingänge zu definieren bzw. einen möglichen Übergangsbereich einzuleiten, stellt der **Umbau eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz** dar. So kann nicht nur die Geschwindigkeit reduziert werden, sondern auch die Leistungsfähigkeit verbessert und gleichzeitig für einen flüssigeren Verkehrsablauf gesorgt werden.

Die Trichterung der Geschwindigkeiten im Zulauf auf die Ortseingänge sowie die sichtbare bauliche Hervorhebung von Ortseingängen hat folgende Vorteile:

- Verminderung der Lärmbelastung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit vor Schulen, vor Seniorenwohnanlagen sowie anderen öffentlichen Gebäuden
- Steigerung der Wohnqualität für die Anliegenden
- Steigerung der Aufenthaltsqualität für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmenden.

### Bausteine/Vorgehen

Die Stadt Euskirchen legt zum Thema „Hervorhebung von Ortseingängen“ ein Handlungsprogramm mit folgenden Inhalten auf:

- Darstellung von Musterlösungen für die Optimierung von Ortsdurchfahrten bzw. Ortseinfahrten sowie Dokumentation von Best-Practice-Beispielen als Bezugsgrößen
- Festlegung der relevanten Ortseinfahrten, für die eine Geschwindigkeitsreduzierung gewünscht wird
- Messung der gefahrenen Geschwindigkeiten vor Ort, ggf. auch der Verkehrsbelastungen an einem Werktag und/oder an einem Sonntag/Feiertag
- Ortsbesichtigung und Abstimmung mit den Akteuren (s.u.)
- Priorisierung
- Vorentwurf
- Politischer Beschluss und Umsetzung

### Akteure

- **Baulasträger (Stadt, Kreis, Straßen.NRW)**
- **SVE, RVK**
- **Polizei**
- **Stadtverwaltung: FB 4, FB 8**



### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief  
2.2 „Radverkehrskonzept und Maßnahmenkatalog“
- Maßnahmensteckbrief  
4.1 „Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität“

### Fördermöglichkeiten

Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.

## Weiterentwicklung Parkraumstrategie

### Bezug zu den Leitzielen



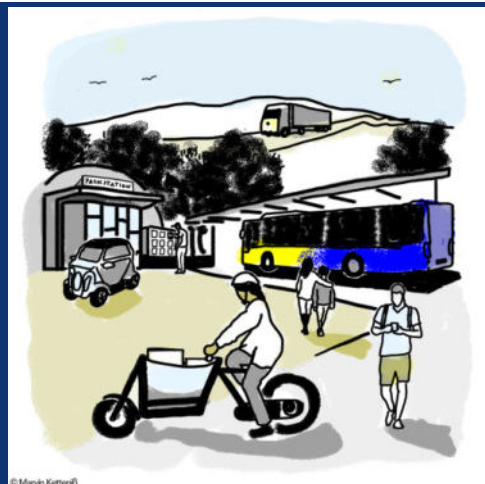
### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

In der Bestandsanalyse wurde ermittelt, dass es in der Innenstadt in den städtischen Parkhäusern ein Angebot von 933 Parkständen gibt sowie weiterhin mehrere hundert straßenbegleitende Parkstände. Hinzu kommen private und halböffentliche Parkflächen. Nach einer stichprobenhaften Analyse der Auslastungszahlen der Parkhäuser Spiegelstraße, Entenpfuhl und Veybachcenter konnte festgestellt werden, dass diese außerhalb einzelner Spitzentage im Jahr noch genügend Kapazitäten aufweisen, um weiteren ruhenden Verkehr aufzunehmen. Insgesamt wurde festgestellt, dass es in der Innenstadt zu einer sehr ungleichen Verteilung von Parkraumnachfrage und -angebot kommt.

Ziel der Weiterentwicklung der Parkraumstrategie ist es daher, nicht weitere neue Stellplätze in der Innenstadt zu schaffen, sondern eine effizientere Nutzung des bestehenden Parkraums, insbesondere der kostenintensiven städtischen Parkbauten, herbeizuführen.

### Bausteine/Vorgehen

Folgende Maßnahmen werden daher zur effizienteren Nutzung des Parkraums zur weiteren Prüfung empfohlen:

#### Erstellung Parkraumkonzept

Als zentrale Grundlage zur Weiterentwicklung der Parkraumstrategie sollte zunächst eine umfassende Bestandsanalyse des vorhandenen städtischen Parkraumangebotes innerhalb der Wälle erfolgen sowie dessen tageszeitliche Nutzung detailliert erhoben werden. Auf diese Weise kann die tatsächliche Parkraumnutzung objektiv dargestellt werden und Überlastungserscheinungen an einzelnen Orten bzw. auch das Überangebot in anderen Teilen der Innenstadt aufgezeigt werden. Basierend auf dieser Grundlage kann die Parkraumbewirtschaftung fortgeschrieben werden.

#### Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems

Zur effizienteren Nutzung des Parkraums in den innerstädtischen Parkhäusern wird – wie auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für die Innenstadt (ISEK 2018) – die Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems empfohlen, um so die Auslastung gegenüber den Parksuchenden transparent darzustellen und insbesondere unnötige Parksuchverkehre zu reduzieren.

#### Digitalisierung der Parkhäuser

Zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Parkhäuser sollten diese um die Möglichkeit des Smartparkings weiterentwickelt werden. Hierbei wird der papierlose Parkbetrieb eingeführt. Über eine digitale Kennzeichenerfassung an den Ein- und Ausfahrten werden die parkenden Fahrzeuge registriert. Die Bezahlung kann weiterhin am Automaten oder auch per App erfolgen.

### **Smartparking für straßenbegleitende Parkstände**

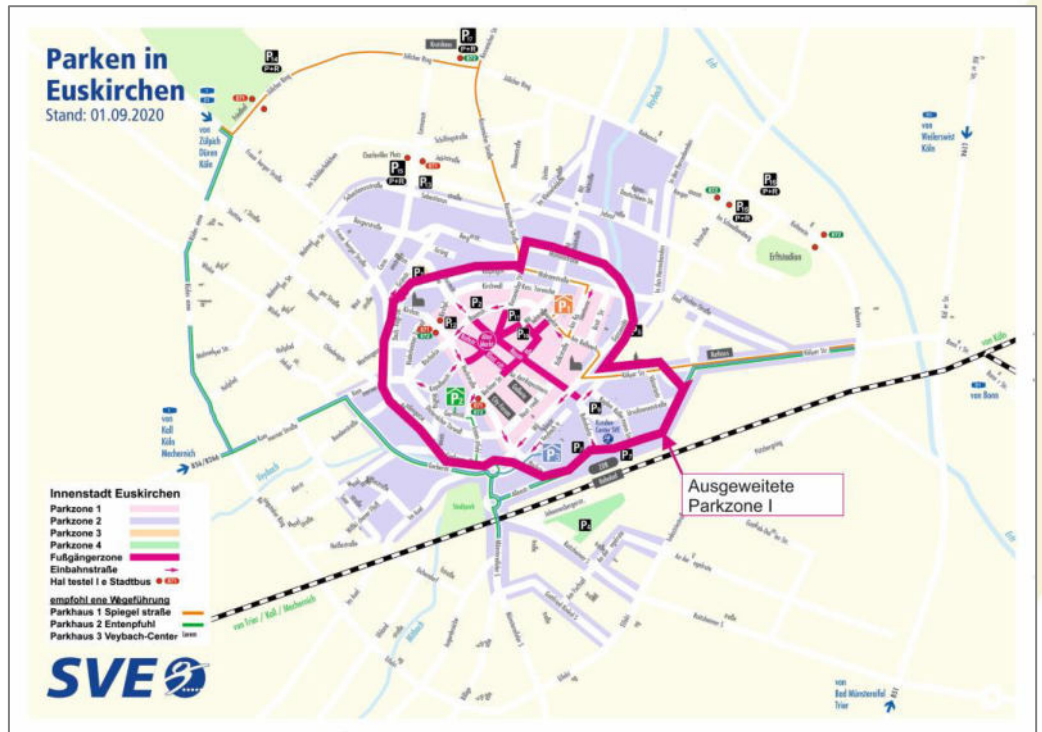
Zur effizienteren Nutzung vorhandener Parkstände sowie zur Reduzierung des Parksuchverkehrs sollten diese mit Sensoren aufgerüstet werden, um die tatsächliche Parksituation zu ermitteln. Weiterhin besteht auch die Möglichkeit über Videodetektionsmethoden die Parkauslastung auf bestimmten Straßenabschnitten zu analysieren. Vergleichbares wird derzeit in Anliegerstraßen im Kölner Stadtteil Köln-Nippes erprobt.



Parkleitsystem „Parkpilot“ im Kölner Stadtteil Nippes  
(Foto: Smartcity Cologne 2021, abrufbar unter: <https://www.smartcity-cologne.de/index.php/ParkPilot.html>)

### **Parkraumbewirtschaftung und Parkgebührenstaffelung**

Die SVE übernimmt umfangreiche Dienstleistungen im Auftrag der Stadt. Bewirtschaftung der Parkhäuser und straßenbegleitenden Parkstände sowie Bewohnerparken werden von der SVE organisiert. Somit befindet sich die Parkraumbewirtschaftung in einer Hand und kann effizient durchgeführt werden. Im Sinne eines wirkungsvollen Parkraummanagements sollte auch in der Stadt Euskirchen das Grundprinzip weiterverfolgt werden, das straßenbegleitende Parkstände höhere Parkgebühren aufweisen als jene in Parkhäusern. So kann eine Lenkungswirkung erzielt werden. Insbesondere im Radius von 100 Metern um die Parkhäuser sollte geprüft werden, ob straßenbegleitende Parkstände zugunsten einer besseren Auslastung der Parkhäuser entfallen können, um so auch weiterhin die Aufenthaltsqualität sowie die Bedingungen für die Nahmobilität zu verbessern (siehe auch „Aufwertung Hochstraße“ im Maßnahmensteckbrief 4.4. „innerstädtische Mobilität“). In diesem Sinne ist auch eine Ausweitung der derzeitigen Parkzone I auf den kompletten mittelalterlich geprägten Innenstadtkern anzustreben.



Ausgeweitete Parkzone I in der Innenstadt (Quelle: SVE 2020)

### Akteure

- SVE
- z.eu.s
- Bewohner:innen
- Stadtverwaltung: FB 4, FB 8

### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 4.4. „Innerstädtische Mobilität“

### Fördermöglichkeiten

Hinweise zur Förderung lassen sich über die Förderdatenbank BMVI eruieren.  
[www.foerderdatenbank.de](http://www.foerderdatenbank.de)

## Förderung emissionsfreier Verkehr

### Bezug zu den Leitzielen



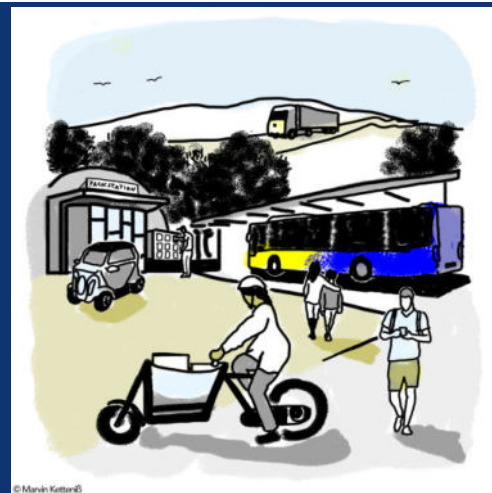
### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Wichtigstes Ziel der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ist es, die Menschen durch eine Attraktivierung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Vernetzte Mobilität) zu einem Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel in Euskirchen zu motivieren. Da Euskirchen Mittelzentrum und Kreisstadt in einem ländlich strukturierten Raum ist, wird aber auch in Zukunft ein gewisser Anteil der Menschen weiterhin auf ein Auto angewiesen sein. Hier gilt es, den Antrieb der eingesetzten Kraftfahrzeuge emissionsfrei zu gestalten, ob per Elektro-, Wasserstoff- oder Antrieb mittels E-Fuels, um so die lokalen Emissionen im Stadtgebiet zu reduzieren und verträglicher zu gestalten.

Die Handlungsfelder einer Kommune sind in diesem Bereich jedoch sehr begrenzt, da entscheidende Push- und Pullfaktoren meist auf höherer Ebene (E-Autoförderung) oder durch Innovationen in der Industrie vorangetrieben werden. Oder sie beschränken sich auf den privaten Raum der Bürger:innen oder Unternehmen, so z.B. werden E-Fahrzeuge hauptsächlich an Ladestationen zu Hause oder beim Arbeitgeber geladen. Dennoch bleiben einige Felder, in denen die Kommune wichtige Festsetzungen treffen kann, Rahmenbedingungen schaffen bzw. beim eigenen Fuhrpark wegberreitend sein kann.

### Bausteine/Vorgehen

Folgende Bausteine sollen genutzt werden, um in der Stadt Euskirchen auf lokaler Ebene wichtige Festsetzungen zu treffen sowie Projekte zur Dekarbonisierung des motorisierten Kfz-Verkehrs voranbringen:

- Aufbau einer Grundversorgung an Ladestationen im Stadtgebiet, insbesondere in den Parkhäusern, in Nähe der Mobilstationen sowie weiteren Punkten mit hoher potentieller Nachfrage
- Abstimmungen mit der Euskirchener Baugesellschaft GmbH EUGEBAU zum Ausbau von Ladeinfrastruktur im Geschosswohnungsbau
- Festsetzungen in der Stellplatzsatzung zur verpflichtenden Bereitstellung von Ladestationen bei größeren Neubaugebieten, Industrieansiedlungen sowie auf Parkflächen von Einzelhandelsmärkten
- Verankerung in der Bauleitplanung
- Abstimmungen mit den lokalen Taxiunternehmen zur Umstellung der Taxiflotte auf emissionsfreie Antriebe
- sukzessive Umstellung des Fuhrparks der Stadtbussflotte auf emissionsfreie Antriebe
- sukzessive Umstellung des Fuhrparks der Stadt Euskirchen sowie aller Tochtergesellschaften auf emissionsfreie Antriebe

### Akteure

- **Euskirchener Baugesellschaft GmbH EUGEBAU**
- **Stadtbetriebe der Stadt Euskirchen**
- **SVE**
- **e-regio**

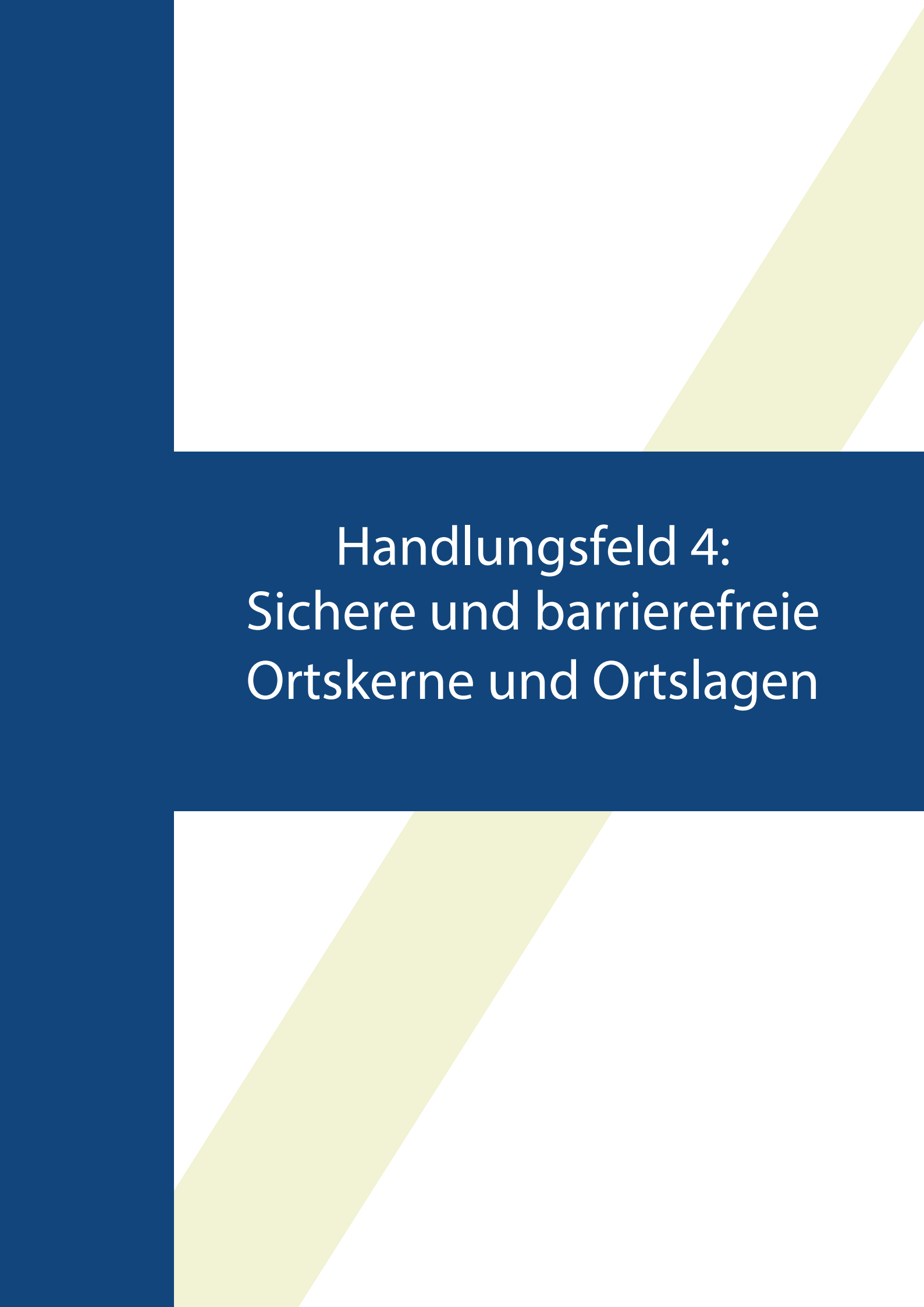
- Taxiunternehmen
- Stadtverwaltung: FB 7, FB 8, FB 9

#### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief  
1.12 „Stadtweites Mobilstationennetz“
- Maßnahmensteckbrief  
5.1 „Mobilitätsmanagement in der Verwaltung“

#### Fördermöglichkeiten

- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität (Land)
- Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (Bund)
- Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (Bund)



# Handlungsfeld 4: Sichere und barrierefreie Ortskerne und Ortslagen

# Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität

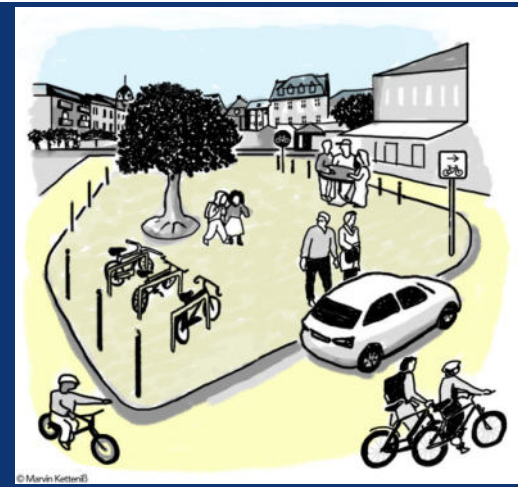
## Bezug zu den Leitzielen



**Wirkung**  
● ● ●

**Umsetzung**  
🔄 🔄 🔄

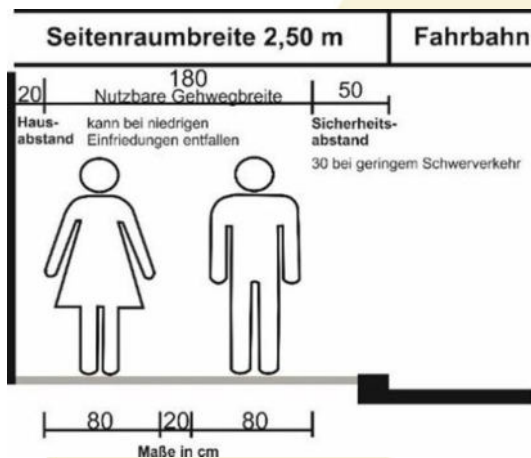
**Kosten**  
€ € € €



### Beschreibung der Maßnahme

Um das Ziel zu erreichen, dass in Euskirchen noch mehr Wege zu Fuß gegangen werden, muss die Infrastruktur für alle Bewohner:innen und Gäste verkehrssicher, barrierefrei und komfortabel nutzbar sein. Die Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden ist demnach ein wesentliches Element in der Euskirchner Verkehrsplanung. Dazu zählen zum Beispiel objektiv messbare Faktoren wie komfortable Breiten auf den Gehwegen, sichere und barrierefreie Quermöglichkeiten, fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen, attraktive Fußverkehrsnetze und durchgängige Wegebeziehungen. Aber auch Maßnahmen, die zur subjektiven Sicherheit beitragen, wie eine ausreichende Beleuchtung, Sauberkeit und klare Regeln, die die Verträglichkeit mit dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr befördern, sind wichtig.

Nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sowie der Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt 06) soll die nutzbare Gehwegbreite 1,80 m betragen. Inklusive der nötigen Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und Hauswand entspricht die Mindestbreite der Gehwege 2,50 m (EFA 2020: 16). Diese Vorgaben werden in der Praxis häufig nicht erreicht. In Euskirchen werden die Gehwegbreiten durch verschiedene Barrieren häufig eingeschränkt, z.B. durch legal oder illegal parkende Fahrzeuge, Möblierung, Einbauten oder temporäre Barrieren. Hier werden künftig die Potenziale für eine Umnutzung des Verkehrsraumes zugunsten des Fußverkehrs intensiver ausgelotet.



(Quelle: FGSV: EFA 2020: 16)

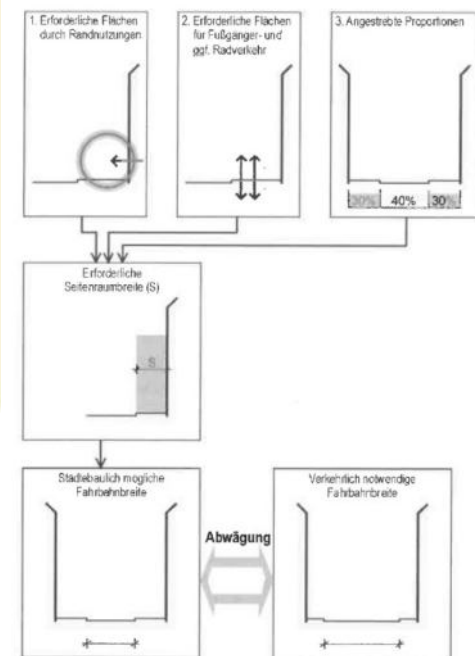


Bild 10: Städtebauliche Bemessung

(Quelle: FGSV: RAST06: 21)

Das Queren von Fahrbahnen stellt ein hohes Unfallrisiko für zu Fuß Gehende dar und ist somit ein relevantes Handlungsfeld im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Fußmobilität auch in Euskirchen.



Sichere Querungsstellen müssen entsprechend der Regelwerke errichtet werden und barrierefrei nutzbar sein. Eine im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführte Analyse der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (siehe Anlage 4.1-01) gibt zum Handlungsbedarf grundlegende Hinweise.

Es bestehen folgende Handlungsschwerpunkte:

Querungen und Knotenpunkte:

- Kurzfristig sind an besonders schützenswerten Einrichtungen wie Senior:innenwohnheimen, Schulen und Kindertagesstätten sowie an ÖPNV-Haltestellen die Querungsbedarfe barrierefrei zu sichern (mit sog. Doppelborden, taktilem Leitsystem).
- Ampelschaltungen sind auf ihre Fußverkehrsfreundlichkeit zu überprüfen: Zu kurze Grünzeiten, zu lange Rotzeiten, Zwischenwarten auf Mittelinseln, freie Rechtsabbiegefahrstreifen, „feindliches“ Fußgängergrün sind inakzeptabel und sollten nach Möglichkeit beseitigt werden.
- Innerörtliche Kreisverkehrsplätze sollten einheitlich mit Fußgängerüberwegen an allen Knotenpunktästen ausgestattet werden, um den Vorrang des Fußverkehrs zu verdeutlichen.

Schaffung und Ausgestaltung eines qualitativ hochwertigen Fußverkehrsnetzes:

- Um den Anteil der Fußmobilität in der Stadt Euskirchen weiter zu steigern, ist beabsichtigt, ein durchgängiges und attraktives Fußwegenetz mit möglichst sicheren abgas- und lärmarmen Verbindungen zu konzipieren.
- Ein innerstädtisches Leitsystem macht dieses stadtweite Fußwegenetz zusätzlich sichtbar und ruft dieses ins Bewusstsein.
- Die Konzeption des Fußwegenetzes wird durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität flankiert: Sitzmobiliar lädt zum Verweilen ein, es bietet Mobilitätseingeschränkten eine Pausenmöglichkeit und erlaubt spontane Sozialkontakte. Die Möblierung wird zielgruppengerecht ausgestaltet und an die Nutzungen im Umfeld ausgerichtet.
- Eine Begrünung der Fußwege steigert die Attraktivität der Wege und bringt Vorteile für das Stadtklima (Schattenspende, schützt vor Überwärmung der unmittelbaren Umgebung, Filtern von schädlichen Emissionen aus der Luft). Bei Begrünungen von Wegen ist auf Pflege und Grünschnitt zu achten, damit die Sichtverhältnisse nicht eingeschränkt werden. Auch mobile Elemente mit Begrünung können eingesetzt werden, um kurzfristig die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
- Eine ausreichende Beleuchtung von Fußwegen vermeidet Angsträume und verringert das subjektive Unsicherheitsgefühl z.B. für Menschen mit reduzierter Sehkraft.
- Für alle mobilitätseingeschränkte Personen ist eine barrierefreie Oberflächenbeschaffenheit zwingend notwendig. Oberflächen werden daher möglichst einheitlich zu gestalten und häufige Belagswechsel zu vermeiden. Auch hier sollte eine regelmäßige Kontrolle und Instandhaltung stattfinden. Im Bereich historisch anmutender Pflasterungen werden Gehbahnen eingerichtet, die eine Nutzung mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen wesentlich erleichtern oder überhaupt erst ermöglichen.

Sensibilisierung und Einbindung der Bevölkerung

- Zur Sensibilisierung im Hinblick auf die beschriebene Problematik soll eine intensive Einbindung der Bürger:innen, der Vertreter:innen von Mobilitätseingeschränkten und Senior:innen sowie Kinder und Jugendlichen stattfinden. Hierzu eignen sich Fußverkehrs-Checks, das heißt Ortbegehungen, bei denen auf Mängel, Gefahren und Barrieren für den Fußverkehr direkt vor Ort hingewiesen und darüber diskutiert wird mit dem planerischen Ziel, ein Maßnahmenkonzept, zur Optimierung der Infrastruktur für zu Fuß Gehende entwickeln.

---

## Bausteine/Vorgehen

- Sichtung der Ergebnisse der vorliegenden Unfallauswertung (siehe Anlage 4.1-01) sowie deren kontinuierliche Fortschreibung
- Definition von stadtweiten Qualitätsstandards, Empfehlungen für eine stadtweit flächendeckende Umsetzung der Qualitätsstandards
- Erstellung eines Barrierefrei-Kataster, der u.a. die genannten Aspekte systematisch aufgreift und standardisiert einschließlich von Vorgaben zur Ausweisung von sicheren und barrierefreien Führungen für den Fußverkehr in Baustellenbereichen
- Systematische Planung von barrierefreien Querungsstellen vor allem an Senior:inneneinrichtungen, Schulen, Kitas, ÖPNV-Haltestellen etc.
- Planung eines auf die örtlichen Bedürfnisse ausgerichteten möglichst flächendeckenden taktilem Leitsystems (Definition von Standards, Einsatzformen und -bereichen)
- Durchführung von Fußverkehrs-Checks, Bewerbung beim Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Maßnahmenprogramm resultierend aus Fußgänger-Checks und als Input für die Erstellung eines Barrierefrei-Leitfadens, der ebenso partizipativ unterstützt erarbeitet werden sollte.

- Flankierende Öffentlichkeitsarbeit
- Kontinuierliches Mängelmonitoring, Instandhaltung, Reinigung
- Abstimmungen mit den jeweiligen Baulastträgern: Straßen.NRW, Kreis Euskirchen, etc.
- Konzeption und Umsetzung eines Fußgängerleitsystems (siehe Maßnahmensteckbrief 4.6)

#### Akteure

- **Bürger:innen/zu Fuß Gehende**
- **Behindertenvertretung**
- **Seniorenvertretung SIE**
- **Z.e.u.s.**
- **SVE**
- **Straßenbaulastträger**
  
- **Stadtverwaltung: FB 8**

#### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Alle übrigen Maßnahmensteckbriefe zu 4. „Sichere und barrierefreie Ortskerne und Ortslagen“

#### Fördermöglichkeiten

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet die Möglichkeit zur Teilnahme an Fußverkehrs-Checks an. Hierzu ist eine Bewerbung anzufertigen.

Für die Optimierung des Fußverkehrs existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme siehe [Förderfinder](#) des Landes NRW.

# Fußverkehrsfreundliche und barrierearme Gestaltung von Knotenpunkten

Bezug zu den Leitzielen



Wirkung



Umsetzung



Kosten



## Beschreibung der Maßnahme

Ungesicherte Knotenpunkte stellen für zu Fuß Gehende als schwächste Verkehrsteilnehmende immer ein erhöhtes Risiko dar. Umso wichtiger ist es, Knotenpunkte querungssicher und fußgängerfreundlich zu gestalten. Dabei ist die Barrierefreiheit ein relevanter Faktor, denn für mobilitätseingeschränkte Menschen stellt das Queren von Fahrbahnen häufig ein schwer zu bewältigendes Hindernis dar. Dies bedingt häufig Umwege, die z.B. für gehbehinderte Personen eine zusätzliche Belastung darstellen, was im schlechtesten Fall eine eigenständige Mobilität verhindert. Eine barrierefreie Infrastruktur hilft zu allererst mobilitätseingeschränkten Menschen, doch treten hierbei Synergieeffekte auf, so dass letztlich alle zu Fuß Gehende davon profitieren.

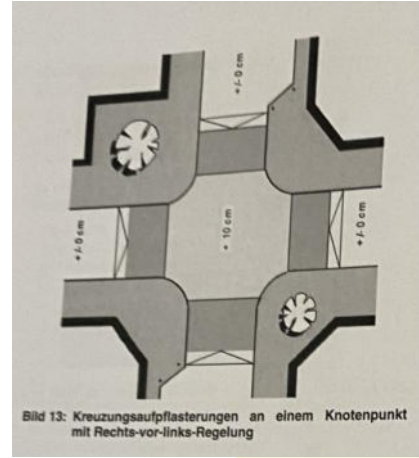
Eine fußgängerfreundliche Gestaltung des Straßenraums und an Knotenpunkten bedingt, dass dem Fußverkehr eine Gleichberechtigung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zugeschrieben wird. Dies betrifft sowohl die Flächengerechtigkeit (Bewegungs- und Aufstellflächen) als auch die Zeitgerechtigkeit (Wartezeiten).

Folgende **allgemeine Handlungsoptionen** zur fußgängerfreundlichen Ausgestaltung von Knotenpunkten und Querungsmöglichkeiten sollen eine Richtschnur zu Gestaltung des Straßenraums in Euskirchen sein und bei Aus- und Umbauten grundsätzlich Berücksichtigung finden:

- Verringerung der Fahrbahnbreite, so dass das Queren rasch und in einem Zuge geschehen kann, z.B. durch Vorziehen von Seitenräumen
- Einsatz von Mittelinseln, die bei einer breiten, nicht einzuengenden Fahrbahn, die Möglichkeit geben, in zwei Zügen zu queren und zwischen den Fahrbahnen Sicherheit zu schaffen; bei der Ausgestaltung dieser Mittelinseln ist auf die Sicherheit für die zu Fuß Gehenden zu achten: ausreichende Dimensionierung (mind. 2,50 m x 3,00 m), Barrierefreiheit
- Einengung von Einmündungen, so dass der Einfahrtswinkel für den Kfz-Verkehr verringert wird: Dies reduziert Geschwindigkeiten und verbessert die Sichtbeziehungen
- Eine (Teil-)Aufpflasterung eines Knotenpunktes kann den hohen Querungsbedarf von zu Fuß Gehenden verdeutlichen und die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit verringern; durch das Anheben des gesamten Querungsbereichs auf das Niveau der Nebenanlagen kann ebenerdig und somit barrierearm gequert werden.
- Regulierungen, die das Verhalten der Kfz-Fahrenden betreffen: Erhöhung der Aufmerksamkeit auf querenden Fußverkehr, Geschwindigkeitsreduzierung oder -überwachung
- Kfz-Parken in Knotenpunktnähe unterbinden, um die Sichtbeziehungen nicht zu beeinträchtigen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem vor sensiblen Bereichen wie Schulen, Senioreneinrichtungen oder Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen durch geeignete Maßnahmen



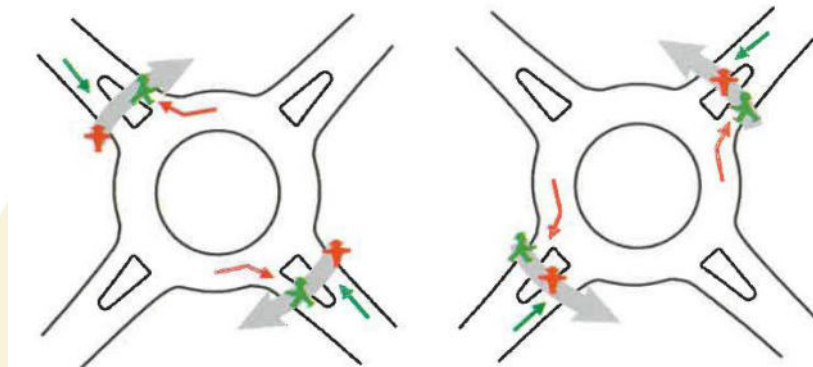
Beispiel FGÜ mit vorgezogenem Seitenraum  
(Foto: VIA eG)



Aufpflasterung eines Knotenpunktes  
(Quelle: EFA: 26)

Knotenpunkte sind insbesondere durch **Fußgängerüberwege** (FGÜ oder auch „Zebrastrreifen“) verkehrssicherer und barriereärmer zu gestalten. Hierzu ist Folgendes zu beachten:

- Zu Fuß Gehende haben beim Queren an Fußgängerüberwegen Vorrang (§ 26 Absatz 1 StVO).
- Laut den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) ist der Einsatz von FGÜ vor allem dann sinnvoll, wenn die Bedeutung der Fußwegebeziehungen eine komfortable Querungsmöglichkeit erfordert und der Fußverkehr Vorrang haben soll. Der Ausbau der Querungshilfe sollte in jedem Falle regelgerecht mit differenzierten Bordhöhen (Doppelbord) angelegt werden, um den Anforderungen von Seh- und Mobilitätseingeschränkten gerecht zu werden. Entsprechende taktile Bodenelemente sowie eine ausreichende Beleuchtung sollten ebenfalls eingerichtet werden. Anforderungen und Ausbaustandards zu FGÜ sind der R-FGÜ sowie der VwV-StVO (§ 26) zu entnehmen.
- Querungen an innerörtlichen Kreisverkehren sollten mit Fußgängerüberwegen ausgestattet werden. Fußgängerüberwege am Kreisverkehr regeln nicht nur eindeutig den Vorrang für den Fußverkehr an allen Zu- und Abfahrten, sondern machen den Fußverkehr zudem deutlich sichtbar und reduzieren die gefahrene Kfz-Geschwindigkeiten im Kreis noch einmal deutlich. Den Vorgaben der eingeführten Regelwerke in NRW zufolge gilt, dass der Fußverkehr Vorrang vor Fahrzeugen hat, die den Kreisverkehr verlassen, aber eine Wartepflicht vor Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfahren (s. Abbildung).



Quelle: Kohaupt 2015: 130 nach Institut für Mobilität & Verkehr (imove) und Technische Universität Kaiserslautern

- Weitere Einsatzbereiche und Gestaltungen von FGÜ sind in den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) geregelt.

Zu **Lichtsignalanlagen** sind folgende Hinweise zu geben, die in der Verkehrsplanung der Stadt Euskirchen zu berücksichtigen sind:

- Lichtsignalanlagen sollten auf Straßen eingesetzt werden, wenn die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit und das Verkehrsaufkommen so hoch sind, dass freies Queren der Fahrbahn zu Fuß Gehende gefährden.
- Ampelschaltungen sollten auf die Zeitgerechtigkeit geprüft werden. Kurze Grünzeiten und lange Rotzeiten sind zu vermeiden, das „Queren in einem Zuge“ ist zu fördern, vor allem für Mobilitätseingeschränkte oder langsamere zu Fuß Gehende, das Warten auf Mittelinseln soll vermieden werden.
- Eine konfliktfreie Phase für Fußgängergrün ist einzurichten, freie Rechtsabbiegefahrstreifen zu entfernen. An Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen ist auf die Ausstattung mit taktilen und akustischen Leitsystemen (2-Sinne-Prinzip), zu achten.
- Der Einsatz und die Anforderungen an LSA sind den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA) zu entnehmen.

**Grundsätzliche Maßnahmen zur Barrierefreiheit an Knotenpunkten** sind wie folgt zu umreißen:

- Bordsteinabsenkungen an jeder Querungsstelle, um Umwege für Mobilitätseingeschränkte zu vermeiden
- Taktilen Leitsystem und akustische Signale (an LSA) einrichten
- Ausreichend lange Querungszeiten gewährleisten, möglichst kurze Querungsdistanzen, wenn notwendig Mittelinseln, nach Regellaß gestaltet, zur zusätzlichen Sicherheit errichten
- Gehwegbreiten auch in Knotenpunktbereichen regelkonform einhalten
- Doppelbord an Querungshilfen einrichten (s. Abbildung):



Barrierefreier Doppelbord

(Foto: VIA eG)

Hinweis: Umbaumaßnahmen von Knotenpunkten sind meist sehr aufwendig und bedürfen langfristige Planungen, da die Belange aller Verkehrsteilnehmenden mit einbezogen werden müssen.

### Bausteine/Vorgehen

- Definition von stadtweiten Qualitätsstandards, Empfehlungen für die Umsetzung der Qualitätsstandards auch für die Stadtteile
- Umbau auf der Grundlage der Unfallanalyse zu den Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung (siehe Anlage)
- Barrierefreie Querungsstellen vor allem an Seniorenwohnheimen, Schulen, Kitas, ÖPNV-Haltestellen, Einsatz eines einheitlichen taktilen Leitsystems und nach dem 2-Sinne-Prinzip
- Entwurfs- und Maßnahmenplanung
- Abstimmungen mit den jeweiligen Baulastträgern: Straßen.NRW, Kreis Euskirchen
- Flankierende Öffentlichkeitsarbeit
- Kontinuierliches Mängelmonitoring, Instandhaltung

### Akteure

- **Straßenbaulastträger (Kommune, Kreis, Straßen.NRW)**
- **SVE, RVK**
- **Behindertenbeirat, Seniorenvertretung SIE**
- **Bürger:innen / zu Fuß Gehende, Anwohnende**
- **Schulen**
- **z.eu.s.**

- **Stadtverwaltung: FB 6, 8**

#### **Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Maßnahmensteckbrief  
4.1 „Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität“
- Maßnahmensteckbrief  
4.4 „Innerstädtische Mobilität“

#### **Fördermöglichkeiten**

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet die Möglichkeit zur Teilnahme an Fußverkehrs-Checks an. Hierzu ist eine Bewerbung anzufertigen.

Für die Optimierung des Fußverkehrs existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme siehe [Förderfinder](#) des Landes NRW.

# Handlungsfeld 4 / Steckbrief 4.3 Sichere und barrierearme Ortslagen und Ortskerne

## Schaffung innerörtlicher Kernbereiche und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten

Bezug zu den Leitzielen



Wirkung



Umsetzung



Kosten



### Beschreibung der Maßnahme:

Einige Ortsdurchfahrten im Stadtgebiet weisen sehr geringe Querschnitte auf. Insbesondere die Nebenlagen für den Fußverkehr sind häufig sehr gering dimensioniert bzw. teilweise gar nicht vorhanden. Obwohl manche Abschnitte auch klassifizierte Straßen darstellen, weisen einige eine sehr geringe Verkehrsbelastung und Verbindungsbedeutung auf. Hierdurch ergeben sich neue Möglichkeiten der Verkehrsführung und Gestaltung, die mit dem jeweiligen Baulastträger abzustimmen sind. Der Fokus liegt insbesondere auf der Gestaltung von sicheren und barrierearmen Ortskernen für die Nahmobilität, da die vorhandenen Straßenräume oft nur Restflächen für den Fußverkehr zulassen. Hier wird eine flächige Umgestaltung geprüft, in der zwar die Leitlinien für den Fahrverkehr vorgegeben werden, die Flächen aber deutlich reduziert werden und nur im Begegnungsfall die Seitenräume genutzt werden müssen, wie im Bildbeispiel zu sehen ist:



Schmale Ortsdurchfahrten

(Foto: VIA eG)

Eine andere, eher „unorthodoxe“ Möglichkeit wäre eine flächenhafte Gestaltung, die die Räume für die Fahrbahn stark eingrenzt oder sogar ganz aufhebt. Als ein Beispiel soll die Markierung eines Schachbrettmusters in Osnabrück angeführt werden, die einen flächenhaft durch Fußgänger genutzten Bereich darstellt. Denkbar ist aber auch eine durchgehend gepflasterte Fläche.



Mit Schachbrettmuster markierte Straße in Osnabrück  
(Foto: [www.netzwerk-sharedspace.de/planung/sharedspace.php](http://www.netzwerk-sharedspace.de/planung/sharedspace.php))

Für die Gestaltung und Abgrenzung der Fahrbahn von den Seitenräumen gibt es zahlreiche Möglichkeiten, die auch im Kreis als auch im Stadtgebiet Euskirchen bereits erprobt sind. Der Einsatz ist sowohl von der Verbindungsfunktion der Straße als auch von der straßenräumlichen Situation und den daraus resultierenden Anforderungen an die Nahmobilität abhängig.

Eine **harte** Trennung der Fahrbahn vom Gehweg durch einen **Hochbord** ist zu empfehlen:

- bei überregionaler oder regionaler Verbindungstufe
- Verkehrsmengen von mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag
- dort, wo 50 km/h zugelassen sind bzw. die gefahrenen Geschwindigkeiten auch im Bereich von 50 km/h liegen
- bei punktuellm Querungsbedarf
- bei ausreichend breiten Seitenräumen, die auch im Begegnungsfall kein Ausweichen von Fußgängern auf die Fahrbahn erfordern.

Eine **weiche** Trennung, z.B. nur durch eine **Rinne** (Beispiele sind Billig oder Tondorf), ist zu empfehlen, wenn:

- die Straße dem regionalen Erschließungsnetz zugeordnet wird
- die Verkehrsmengen unter 3.000 Fahrzeuge am Tag liegen
- die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich unter 50 km/h liegen bzw. 30 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist
- lineares Queren der Straße möglich sein soll
- im Begegnungsfall zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen
- die Gleichberechtigung der Verkehrsarten deutlich wird.

Eine Trennung durch **Rundbord** stellt einen **Kompromiss** dar und liegt im Einsatzbereich genau zwischen den Varianten mit der harten und der weichen Trennung. Rundborde können auch überall dort angelegt werden, wo Rinnen aus gestalterischen Gründen nicht passen. Die Rundbordlösung ist also recht universell einsetzbar, so zum Beispiel:

- auf Straßen der regionalen Verbindungsstufe und aus dem ergänzenden Verbindungsnetz kommen ebenso in Frage wie höher belastete Straßen aus dem regionalen Erschließungsnetz
- bei Verkehrsmengen bis über 5.000 Fahrzeuge am Tag
- bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h



- wenn lineares Querens der Straße möglich sein soll, und zusätzlich sind punktuelle Querungshilfen anzubieten sind
- wenn die Gehwege ausreichend breit sein sollten, um eine Begegnung auch mit Mobilitätshilfen zu ermöglichen.

### Bausteine/Vorgehen

Die Stadt Euskirchen legt zum Thema „Schaffung innerörtlicher Kernbereiche und Gestaltungen von Ortsdurchfahrten“ ein Handlungsprogramm auf. Dies enthält zum Beispiel folgende Inhalte:

- Darstellung von Musterlösungen für die Optimierung für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten bzw. Ortskernen im Stadtgebiet und Dokumentation von Best-Practice-Beispielen
- Identifizierung der relevanten Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmittelpunkte, für die eine Umgestaltung gewünscht wird
- Aufnahme der vorhandenen Straßenräume inklusive der Nebenanlagen
- Messung der gefahrenen Geschwindigkeiten vor Ort, ggf. auch der Verkehrsbelastungen an einem Werktag und/oder an einem Sonntag/Feiertag
- Prioritätenreihung der zu optimierenden Ortsdurchfahrten bzw. Ortskerne nach den empirischen Ergebnissen
- Ortsbesichtigung und Abstimmung mit den Akteuren (siehe unten)
- Vorentwürfe unter Beachtung der Standards für Fußverkehrsanlagen
- Finanzierungskonzept
- Politischer Beschluss und Umsetzung

### Akteure

- **Baulasträger (Stadt, Kreis, Straßen.NRW)**
- **SVE, RVK**
- **Polizei**
- **Stadtverwaltung: FB 8**

### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbriefe 4.7 bis 4.9 „Lebenswerte Ortskerne“

### Fördermöglichkeiten

Für die Optimierung der Infrastruktur für den Nahverkehr und die Aufwertung von Ortskernen existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme siehe [Förderfinder](#) des Landes NRW.

## Innerstädtische Mobilität

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Die Innenstadt von Euskirchen ist Hauptgeschäftsstandort, Gastronomie-, Freizeit- und Kulturschwerpunkt sowie Wohnstandort. Darüber hinaus besitzt sie eine wichtige regionale Versorgungsfunktion für den Kreis Euskirchen und die angrenzenden Kommunen der Nachbarkreise.

In Abstimmung mit innenstadtrelevanten Konzepten, wie das im Jahre 2019 beschlossene ISEK sowie wichtigen Akteuren wie dem Einzelhandelsverband und z.eu.s werden Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität im Innenstadtbereich dargestellt, die zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung führen und einen wichtigen Beitrag zum ISEK-Leitbild „Vernetzte Innenstadt Euskirchen mit Lebensqualität“ leisten. Hierbei geht es auch darum, Zielkonflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten zu betrachten und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. So wird z.B. im ISEK und in den Beteiligungen zum Mobilitätskonzept immer wieder die zu geringe Zahl der Parkstände bemängelt, gleichzeitig aber von vielen Bürger:innen der Wunsch geäußert, die Innenstadt insgesamt autoärmer zu gestalten und insbesondere die Fußwege großzügiger und sicherer zu gestalten.

Im mittelalterlich geprägten Innenstadtkern dienen die Straßen künftig im Wesentlichen zur Erschließung der Grundstücke sowie der Parkstände und Parkhäuser bzw. der Belieferung des Einzelhandels. Sie sollen vollständig verkehrsberuhigt werden (vorwiegend Tempo 20, was heute schon zu großen Anteilen der Fall ist, teilweise Tempo 30). Die Bürgerbeteiligungen haben deutlich gemacht, dass sich in Teilbereichen Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten ergeben, beispielsweise zwischen Fußverkehr und Parken, MIV und Radverkehr zum Beispiel bei Einbahnregelungen. Diese sind jedoch unter Berücksichtigung der geltenden Richtlinien und Empfehlungen aufzulösen.

Die im Folgenden dargestellten Lösungsansätze zur Verbesserung der Nahmobilität in der Innenstadt sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind in einer Abbildung zusammengefasst.

### Bausteine/Vorgehen

#### Flächendeckend Tempo 20 im mittelalterlichen Kern

Zu großen Anteilen sind die Straßen im mittelalterlichen Innenstadtkern schon heutzutage als Tempo 20 – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich – ausgewiesen. Als Bindeglied zwischen Tempo-30-Zone und dem verkehrsberuhigten Bereich wird der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit Tempo 20 vorwiegend in denkmalgeschützten Innenstadtbereich zur flächenhaften Verkehrsberuhigung eingesetzt. Von den geringeren Geschwindigkeiten profitiert insbesondere zu Fuß Gehende und Radfahrende, da hierdurch die Verkehrssicherheit gesteigert werden kann. Zugleich kann der Durchgangsverkehr und die Lärmbelastung für die Anwohnenden gemindert werden. Wenige Straßenzüge wie beispielsweise die Spiegelstraße oder die Gansweide sollen auf diese Weise temporeduziert werden. Selbstverständlich ist die freizügige Befahrbarkeit durch Rettungsdienste und Feuerwehr auch in diesen Bereichen sichergestellt, so dass es keine Einschränkungen für die öffentliche Sicherheit geben wird.

### **Fußgängerzone Bahnhofstraße**

In einem für maximal sechs Monate angelegten Verkehrsversuch ist die Bahnhofstraße im Abschnitt von der Veybachstraße bis zur Oststraße zu einer temporären Fußgängerzone umgestaltet worden. Als „Tor zur Innenstadt“ stellt die Bahnhofstraße eine stark frequentierte Fußverkehrsachse zwischen zentraler Innenstadt und dem Bahnhof dar. Durch Ausweisung von mehr Flächen für die Außengastronomie, um der lokalen Gastronomie nach der Pandemie mehr Möglichkeiten zu bieten sowie durch Aufstellen von temporären Sitzmöglichkeiten und Begrünungen, soll die Bahnhofstraße zu einer Flaniermeile entwickelt werden.

### **Verkehrsversuch Fußgängerüberweg Oststraße/Alleestraße**

In Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch in der Bahnhofstraße soll der bisherige lichtsignalisierte Überweg zur Erweiterung der Fußverkehrsachse ebenfalls in einem Verkehrsversuch zu einem Fußgängerüberweg umgestaltet werden. Hierdurch können die Querungszeiten für den Fußverkehr verkürzt werden und der Fußgängerüberweg ähnlich wie in der Wilhelmsstraße als Tempobremse wirken. Weiterhin wird geprüft, ob die derzeit nicht genutzte Linksabbiegespur vor dem Parkhotel in Form eines Mittelstreifens als „sehr breite Mittelinsel“ mindestens temporär für den querenden Fußverkehr zu nutzen ist.

Für die Planung des Verkehrsversuchs ist eine Abstimmung mit der SVE sowie mit den Busbahnhof anfahrenden Verkehrsunternehmen sinnvoll.

*Good Practice:* In Bergisch Gladbach besteht am dortigen Verknüpfungspunkt Bahnhof/Busbahnhof auf der Stationsstraße eine ähnliche nicht signalisierte Quermöglichkeit (Shared Space) für zu Fuß Gehende. Hier wird der Verkehr ohne große Störungen für den fließenden Verkehr sowie den Busverkehr abgewickelt.



Beispiel Bergisch Gladbach, Stationsstraße: Übergang zwischen Bahnhofsbereich und Fußgängerzone (Foto: VIA eG)

### **Aufwertung Hochstraße**

In den verschiedenen Bürgerbeteiligungsrunden zum Mobilitätskonzept sowie in den Kommentaren bei der Haushaltsbefragung 2017 ist deutlich geworden, dass aus Sicht von zu Fuß Gehenden sowie in Gegenrichtung fahrenden Radfahrenden die Hochstraße als gefährlich eingeschätzt wird. Weiterhin sind insbesondere enge, teilweise auch noch zugeparkte Gehwege als negativ angemerkt worden. Ebenfalls wird im Maßnahmenkonzept des ISEK eine Aufwertung der Hochstraße empfohlen. Hierzu soll das heutige Angebot an Stellplätzen reduziert werden, um so einerseits mehr Platz für den Fußverkehr sowie größere Ausweichflächen für den in Gegenrichtung geführten Radverkehr im Begegnungsfall mit den Bussen zu schaffen. Das Parkhaus „Entenpfuhl“ bietet von einigen Spitzentagen abgesehen derzeit noch genügend Kapazitäten, um diese ruhenden Verkehre aufzunehmen.

Wie bei der Bahnhofstraße kann durch temporäres öffentliches Mobiliar in Form von Sitzflächen die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Die Knotenbereiche an der Vуvenstraße/Kapellenstraße und Berliner Straße/Entenpfuhl sollen durch einen besonderen Oberflächenbelag deutlicher gestaltet werden. Wie im Maßnahmensteckbrief 4.3 „Ortsdurchfahrten“ beschrieben können auch Schachbrettmuster markiert werden.

Geprüft werden soll ebenfalls, inwieweit eine Diagonalsperre in Höhe der Kreuzung Berliner Straße/Entenpfuhl einerseits die Aufenthaltsqualität und Sicherheit von Zu Fuß Gehenden und

Radfahrenden nachhaltig verbessern kann sowie den innenstadtdurchquerenden Schleichverkehr wirkungsvoll eindämmen kann. Über Infrarotsender und versenkbare automatische Poller oder neuere technische Möglichkeiten wie automatisierte Freigabe über das Scannen von Kennzeichen in Verbindung mit einer Lichtsignalanlage erhielten die Stadtbusse, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge die Erlaubnis zur Durchfahrt, bis z.B. 11 Uhr wäre ebenfalls Lieferverkehr zulässig. Die Anfahrt des Parkhauses Entenpfuhls bleibt erhalten.



Diagonalsperre für innenstadtdurchquerenden Kfz-Schleichverkehr

*Best Practice:* In der Altstadt von Stolberg (Rhd.) verhindert eine „intelligente“ Lichtsignalanlage unzulässige Durchfahrten sehr wirkungsvoll. Die zugelassenen Kennzeichen werden eingespeichert, so dass die Anlage nur auf Grün schaltet, wenn diese der Anlage bekannt sind.



Stadtmobiliar des Zukunftsnetz Mobilität NRW  
in Bad Honnef (Foto: A.M. Bolte)



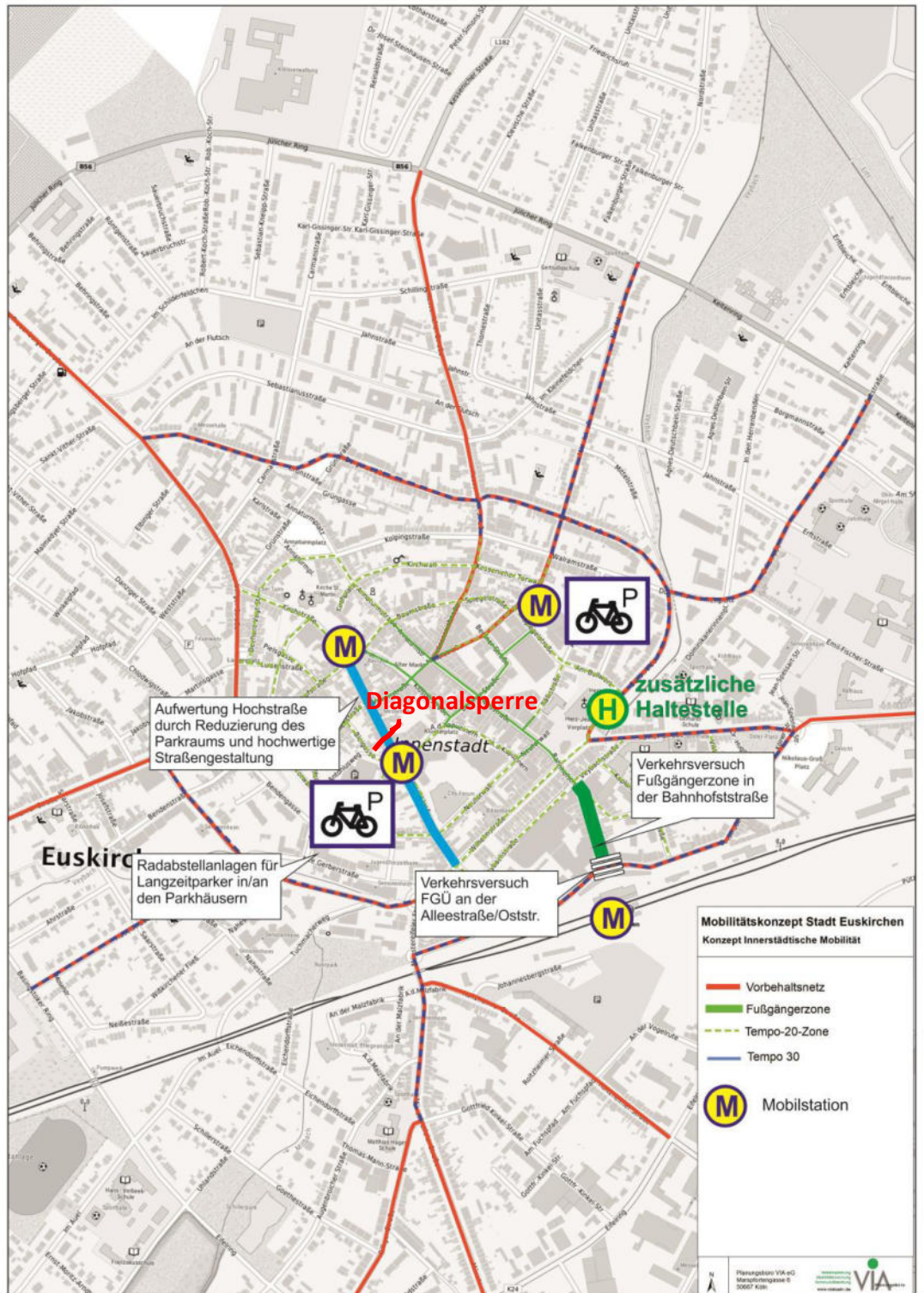
„Parklet“ in Flensburg (Foto: VIA eG)

### Hochwertiges Fahrradparken

Wie auch im Steckbrief 2.7 „Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt und an Schulen“ dargestellt, ist ein ausreichendes und qualitätsvolles Angebot an Abstellflächen für den Radverkehr in der Innenstadt ein wichtiges Element zur Radverkehrsförderung. Aufgrund unterschiedlicher Verweildauern sind unterschiedliche Qualitätsstandards für die sichere Aufbewahrung der Fahrräder nötig. Neben der in großer Anzahl schon bestehenden Anlehnbügel sollen einerseits an den Eingängen zur Innenstadt hochwertige überdachte Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, wie diese an der Stadtbushaltestelle „City-Forum“ schon existieren. Ergänzend sollen weiterhin abschließbare Boxen oder gesicherte Bereiche mit automatischen Zugangsbereichen beispielsweise im Bereich der Parkhäuser geschaffen werden.

### Zusätzliche Bushaltestelle

Die Linien 807 (sowie zukünftig 865) und 869 besitzen auf ihrer Rückfahrt zum Euskirchener Bahnhof heute keine Haltestellen zur Erschließung der Innenstadt. Zwischen Mühlenstraße und Bahnhof fahren die Busse ohne Halt durch. Hier sollen innenstadtnähere Haltestelle eingerichtet werden, um so die Wege für ÖPNV-Kunden deutlich zu verkürzen. Ein möglicher Standort wäre auf der Gansweide in Höhe Herz-Jesu-Kirche.



Synopse wichtiger Maßnahmen zur Verbesserung der innerstädtischen Mobilität

## Akteure

- SVE und ausführende Verkehrsunternehmen
- Einzelhandelsverband
- z.eu.s
- Beirat für Menschen mit Behinderung
- Polizei
  
- Stadtverwaltung: FB4, FB8

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 1.12  
„Stadtweites Mobilstationennetz“
- Maßnahmensteckbrief 2.7  
„Hochwertiges Fahrradparken in der  
Innenstadt und an Schulen“
- Maßnahmensteckbrief 4.1  
„Ganzheitliche Optimierung der  
Fußmobilität“
- Maßnahmensteckbrief 4.2  
„Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte“

## Fördermöglichkeiten

Für die Optimierung der Infrastruktur für den Nahverkehr und die Aufwertung von Ortskernen existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.

# Handlungsfeld 4 / Steckbrief 4.5 Sichere und barrierearme Ortslagen und Ortskerne

## Einführung eines Fußgängerleitsystems

### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Durchgängige und erkennbare Wegeachsen erhöhen die Attraktivität des zu Fuß Gehens und steigern das subjektive Wohlbefinden auf Gehwegen.

Das Hauptziel eines innerstädtischen Leitsystems für zu Fuß Gehende ist die Verbesserung der Orientierung für Gäste mit fehlender Ortskenntnis. Tatsächlich verfügen oft auch Einheimische nicht über eine umfassende Orientierung im Umfeld.

Das Leitsystem muss barrierefrei konzipiert werden, Informationen zu einer eingeschränkten Barrierefreiheit auf einzelnen Strecken sollten über Piktogramme aufgenommen werden, ebenso Hinweise auf wichtige Schnittpunkte mit anderen Verkehrsträgern (ÖPNV-Haltestellen und Parkplätze) sowie öffentlich zugängliche (barrierefrei zugängliche) Toiletten. Hilfreich sind außerdem Angaben zu den Entfernungen der nächsten Ziele.

Die Zielwegweisung wird durch Infotafeln oder Stelen an zentralen Orten ergänzt.

Die Einrichtung eines Fußgängerleitsystems wird auch im ISEK empfohlen.



Kreative Sichtbarmachung und Beschilderung von Fußwegeverbindungen  
(Fotos: VIA eG)

## Bausteine/Vorgehen

Die Stadt Euskirchen sollte zum Thema „Einführung eines Fußgängerleitsystems“ ein Handlungsprogramm entwickeln, das folgende Punkte zur Abstimmung beinhaltet:

- Identifizierung der relevanten Fußwegeachsen (Priorisierung, ggf. mit Öffentlichkeitsbeteiligung)
- Gutachten möglicher Umgestaltungsmaßnahmen an entsprechenden Fußwegeachsen
- Punktuelle und flächendeckende Ausweitung von Bodenmarkierungen und taktilen Leitsystemen
- Abstimmungen mit den jeweiligen Baulastträgern
- Ortsbesichtigung und Abstimmung mit den Akteuren (Kommune, Kreis, Baulastträger, Verkehrsbetrieb, etc.)
- Erarbeitung eines Planungshandbuchs für die Gestaltung von Leitsystemen im Stadtgebiet
- Ausarbeitung eines Finanzierungskonzeptes
- Politischer Beschluss und Umsetzung

## Akteure

- **Straßenbaulastträger**
- **Einzelhändler**
- **z.eu.s**
- **ggf. SVE**
  
- **Stadtverwaltung: FB**

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 4.1 „Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität“
- Maßnahmensteckbrief 4.4 „Innerstädtische Mobilität“

## Fördermöglichkeiten

Für die Optimierung der Fußverkehrsinfrastruktur existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.



## Lebenswerte Ortskerne - Großbüllesheim

Bezug zu den Leitzielen



Wirkung



Umsetzung



Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Durch den Ortskern von Großbüllesheim führt die Großbüllesheimer Straße, die als Kreisstraße eine überkommunale Verbindungsfunktion und somit einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr aufweist. Das Kfz-Verkehrsaufkommen, mit einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h und ca. 2.500 Kfz/Tag (siehe Verkehrsmodell), prägt das Ortszentrum, welches jedoch einen zentralen Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmende – also auch zu Fuß Gehende – darstellt. Um diesen attraktiver und nutzbarer zu gestalten, soll der MIV in seiner Dominanz gedämpft werden, um die Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bewohner:innen in Großbüllesheim zu verbessern.

Folgende Maßnahmen verbessern die Situation auf der Großbüllesheimer Straße:

#### Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und lichtsignalisierte Engstelle

Im nördlichen Abschnitt der Großbüllesheimer Straße liegt die Grundschule, was diesen Bereich besonders schützenswert macht. Nach § 45 (9) 6 der StVO ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in solchen Straßenbereichen möglich. Dies soll dort umgesetzt werden. Weiterhin ist geplant auf Höhe der Bahnunterführung eine lichtsignalisierte Engstelle einzurichten, die pro Phase den Kfz-Verkehr nur in eine Richtung durchlässt, um so Kfz-Begegnungen in der Unterführung zu unterbinden und die Querungen für zu Fuß Gehende deutlich sicherer zu gestalten.

#### Einrichtung weiterer Fußgängerüberwege auf der Großbüllesheimer Straße

In der Bürgerbeteiligung zum Mobilitätskonzept ist deutlich geworden, dass sich die Bürger:innen in Großbüllesheim deutlich mehr Querungshilfen wünschen. Derzeit existiert nur eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel in Höhe der Lise-Meitner-Straße. Daher sollen einerseits in Höhe Bahnhof/Grundschule sowie weiterhin im Zentrum bei der Kreuzung Friedhofstraße/Großbüllesheimer Straße/Talstraße zwei weitere Querungshilfen im Ausbaustandard von Fußgängerüberwegen (FGÜ, „Zebrastrifen“) eingerichtet werden. An diesen Stellen befinden sich einige Ziele und Quellen, die für Bewohner:innen von Bedeutung sind.

FGÜ räumen dem querenden Fußverkehr Vorrang ein und gewähren ein sicheres und komfortables Queren. Der Ausbau der Querungshilfe sollte regelgerecht mit differenzierten Bordhöhen (Doppelbord) angelegt werden, um den Anforderungen von Seh- und Mobilitätseingeschränkten gerecht zu werden. Entsprechende taktile Bodenelemente sowie eine ausreichende Beleuchtung sollten ebenfalls eingerichtet werden. Anforderungen und Ausbaustandards zu FGÜ sind der R-FGÜ sowie der VwV-StVO (§ 26) zu entnehmen.

#### Einrichtung von Elternhaltestellen

Um den morgendlichen Verkehr vor der Grundschule Großbüllesheim zu reduzieren und zu ordnen, werden Elternhaltestellen eingerichtet. An ausgewiesenen Halteplätzen sollen Kinder, die von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden, aussteigen können, ohne sich selbst und von anderen Verkehrsteilnehmern gefährdet zu werden. Diese Haltestellen sind Kurzzeit-Haltestellen, Kfz-Parken ist

hier nicht erlaubt. Sie sollen sich etwa in einer Entfernung von 250 m zur Schule befinden, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Die Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen ist nicht festgelegt. Die Einrichtung von Elternhaltestellen soll in das schulische Mobilitätsmanagement integriert werden. Gemeinsam soll das Konzept erstellt, die Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und die Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden.



Beispiele für den Ausbau von Elternhaltestellen (Foto: VIA eG)

### **Anordnung des ruhenden Verkehrs**

Der ruhende Verkehr ist auch im Ortskern von Großbüllesheim prägend. Um Gehwege von illegal parkenden Kfz freizuhalten und zur Vermeidung eingeschränkter Sichtbeziehungen durch parkende Kfz sollte der ruhende Verkehr neu geordnet werden.

### **Aufenthaltsqualität verbessern und Begegnungsorte schaffen**

Ortskerne sind Räume der Begegnung, des Zusammenkommens und des gemeinschaftlichen Lebens. Sitz- und Spielmöglichkeiten schaffen Raum zum Verweilen, Ausruhen, Kommunizieren und Begegnen - kombinierte Sitz-Spielelemente bieten darüber hinaus ein generationenübergreifendes Zusammenkommen. Außerdem fördern Begrünung, Beleuchtung und Sauberkeit das Wohlbefinden. Dies sollte auch entlang der Großbüllesheimer Straße zum Einsatz kommen.

### **Bausteine/Vorgehen**

Die Stadt Euskirchen legt zum Thema „Schaffung innerörtlicher Kernbereiche und Gestaltungen von Ortsdurchfahrten“ ein umfassendes Handlungsprogramm auf, das sich auf alle Ortskerne in Euskirchen bezieht. Zunächst werden die relevanten Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmittelpunkte identifiziert, für die eine Umgestaltung gewünscht wird.

Folgende Inhalte zur Abstimmung mit den betroffenen Akteur:innen und Baulastträgern sollte dieses Programm umfassen:

- Messung der gefahrenen Geschwindigkeiten vor Ort, ggf. auch der Verkehrsbelastungen an einem Werktag und/oder an einem Sonntag/Feiertag
- Aufnahme der vorhandenen Straßenräume inklusive der Nebenanlagen
- Prioritätenreihung der zu optimierenden Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmittelpunkten nach den empirischen Ergebnissen
- Ortsbesichtigung und Abstimmung mit den Akteuren (Kommune, Kreis, Baulastträger, Verkehrsbetrieb etc.)
- Ausarbeitung eines schulischen Mobilitätsmanagements
- Vorentwurf unter Beachtung der Standards für Fußverkehrsanlagen
- Ausarbeitung eines Finanzierungskonzeptes
- Politischer Beschluss und Umsetzung
- Erarbeitung eines Planungshandbuchs für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmittelpunkten im Stadtgebiet unter Dokumentation der Best-Practice-Beispiele.

## Akteure

- **Straßenbaulastträger**
- **Vertreter:innen der örtlichen Schule**
- **Anwohnende**
- **Beirat für Menschen mit Behinderung**
- **Ggf. lokale Ortsvereine**
  
- **Stadtverwaltung: FB4, FB6, FB8**

## Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 4.1  
„Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität“
- Maßnahmensteckbrief 4.2  
„Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte“
- Maßnahmensteckbrief 4.3  
„Ortsdurchfahrten“

## Fördermöglichkeiten

Für die Optimierung der Infrastruktur für den Nahverkehr und die Aufwertung von Ortskernen existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.

# Lebenswerte Ortskerne - Flamersheim



## Bezug zu den Leitzielen



## Wirkung



## Umsetzung



## Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Die Horchheimer Straße führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortskern von Flamersheim. Im Bereich zwischen Mönchstraße und Pützgasse ist die Geschwindigkeit bereits auf Tempo 30 reduziert, was den zentralen Bereich mit ansässigem Einzelhandel bereits bereichert. Dennoch ist die Verkehrsbelastung mit ca. 3.000 Kfz/Tag DTV (Verkehrsmodell VIA 2021) recht hoch und die Flächenaufteilung des Verkehrsraums stark auf den MIV konzentriert. Die Seitenräume sind wie in vielen anderen Ortskernen in Euskirchen nur Restflächen. Um die Dominanz des MIV in Flamersheim zu reduzieren, wird eine Umgestaltung dieses zentralen Verkehrsraums angedacht. Mit breiteren, regelmaßensprechenden Seitenräumen würde die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende steigen.

Folgende Umgestaltungen der Horchheimer Straße sind möglich, um den Seitenraum annähernd zu einer Mindestbreite von 2,50 m (RASt 06: 21) auszubauen:

### Weiche Separation

Der Ausbaustandard der weichen Separation hat den Vorteil, dass Nebenanlagen auch von Rollstuhl- und Rollatorfahrenden jederzeit ohne Bord gequert werden können. Zudem wird die Nutzung des Seitenraums zumindest möglich, ohne vollständig auf die Fahrbahn ausweichen zu müssen. Nachteil der weichen Separation ist, dass die Hemmschwelle für Kfz-Fahrende sinkt, diesen zu überfahren oder gar zu reparieren. Mit Hilfe der Gestaltungsweise kann diesem optisch entgegengewirkt werden.

Grundsätzlich sind im Ausbaustandard der weichen Separation die Breiten der Fahrbahn prüfend zu betrachten. Wird z.B. die Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m in Erschließungsstraßen unterschritten, ist ein Begegnungsverkehr zweier Kfz nicht mehr möglich, ohne dass diese auf die Nebenanlagen ausweichen müssen.

In Flamersheim sollte geprüft werden, inwieweit die Fahrbahn zu verschmälern ist, damit eine optische Einengung der Fahrbahn die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit weiter senkt und dem Fußverkehr mehr Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden kann. Eine weiche Separation fördert zudem ein rücksichtsvolleres Miteinander, steigert die Aufmerksamkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden und fördert die Gleichberechtigung aller im Verkehrsraum.



Beispiele einer weichen Verkehrstrennung in Friesoythe und Breisach (Fotos: VIA eG)

Als kurzfristige Maßnahme bietet es sich an, den zentralen Bereich der Horchheimer Straße zwischen Mönchstraße und Pützgasse farblich hervorzuheben wie etwa durch ein Schachbrettmuster, um so die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich zu erhöhen und den Durchgangskarakter der Straße zurück zu nehmen.

### **Einrichtung einer Engstelle / vorgezogene Seitenräume**

Um die Verkehrssicherheit für die zu Fuß Gehenden im zentralen Bereich der Horchheimer Straße (zwischen Mönchstraße und Pützgasse) zu erhöhen, können vorgezogene Seitenräume positive Effekte erzielen: Zum einen wird dadurch die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit verringert, zum anderen wird dem Fußverkehr das Queren der Fahrbahn erleichtert. In diesem Bereich ist bislang keine sichere Querungsmöglichkeit eingerichtet. Vorgezogene Seitenräume gewähren dem Fußverkehr zwar keinen Vorrang, führen jedoch zu einer erhöhten subjektiven Sicherheit und Sichtbarkeit. Hierzu müsste die Vorfahrtsregelung verändert und die abknickende Vorfahrt Horchheimer Straße/Pützgasse derart modifiziert werden, dass die Horchheimer Straße im Längsverlauf bevorrechtigt wird.



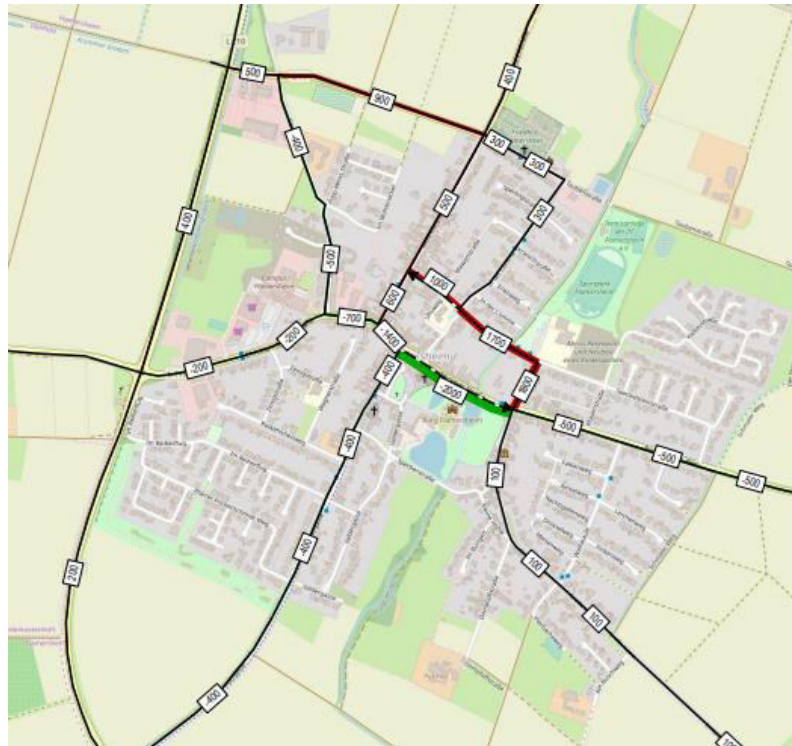
Beispiel eines vorgezogenen Seitenraums (Foto: VIA eG)

### **Einbahnstraßenführung**

Mit Hilfe einer Verkehrsmodellierung im Rahmen des Mobilitätskonzepts wird geprüft, ob eine Einbahnstraßenführung auf der Horchheimer Straße möglich und verkehrlich sinnvoll ist. Eine solche Maßnahme würde die Kfz-Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt senken und böte die Möglichkeit zur Umgestaltung des Straßenquerschnitts zu Gunsten der Nahmobilität. Eine alternative Führung könnte über die nördlich parallel verlaufende Speckelsteinstraße einrichtet werden, über die Mönchstraße südlich verläuft diese wieder auf die Horchheimer Straße. Durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Ortsdurchfahrt würde im Ortskern von Flamersheim Raum für den Aufenthalt und das Begegnen der Bewohner:innen geschaffen.

Inwieweit die dann zusätzliche Belastung der neu befahrenen Straßen vertretbar ist, muss anhand der Ergebnisse der Verkehrsmodellierung bewertet werden.

Neben dem Verkehrssicherheitsaspekt durch Geschwindigkeitsreduzierung wirkt eine wie beschrieben umgestaltete Ortsdurchfahrt für den MIV unattraktiver und wird weniger als reine Durchfahrt genutzt.



Auswertungen aus dem Verkehrsmodell zur Einbahnstraßenvariante (Quelle: VIA eG)

### **Aufenthaltsqualität verbessern und Begegnungsorte schaffen**

Ortskerne sind Räume der Begegnung, des Zusammenkommens und des gemeinschaftlichen Lebens. Sitz- und Spielmöglichkeiten schaffen Raum zum Verweilen, Ausruhen, Kommunizieren und Begegnen - kombinierte Sitz-Spielelemente bieten darüber hinaus ein generationenübergreifendes Zusammenkommen. Außerdem fördern Begrünung, Beleuchtung und Sauberkeit das Wohlbefinden. Dies sollte auch im Flammersheimer Ortskern zur Aufwertung beitragen.

### **Bausteine/Vorgehen**

Die Stadt Euskirchen legt zum Thema „Schaffung innerörtlicher Kernbereiche und Gestaltungen von Ortsdurchfahrten“ ein umfassendes Handlungsprogramm auf, das sich auf alle Ortskerne in Euskirchen bezieht. Zunächst werden die relevanten Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmittelpunkte identifiziert, für die eine Umgestaltung gewünscht wird.

Folgende Inhalte zur Abstimmung mit den betroffenen Akteur:innen und Baulastträgern sollte dieses Programm umfassen:

- Messung der gefahrenen Geschwindigkeiten vor Ort, ggf. auch der Verkehrsbelastungen an einem Werktag und/oder an einem Sonntag/Feiertag
- Aufnahme der vorhandenen Straßenräume inklusive der Nebenanlagen
- Prioritätenreihung der zu optimierenden Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmittelpunkten nach den empirischen Ergebnissen
- Ortsbesichtigung und Abstimmung mit den Akteuren (Kommune, Kreis, Baulastträger, Verkehrsbetrieb etc.)
- Ausarbeitung eines schulischen Mobilitätsmanagements
- Vorentwurf unter Beachtung der Standards für Fußverkehrsanlagen

- Ausarbeitung eines Finanzierungskonzeptes
- Politischer Beschluss und Umsetzung
- Erarbeitung eines Planungshandbuches für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmittelpunkten im Stadtgebiet unter Dokumentation der Best-Practice-Beispiele.

#### Akteure

- **Straßenbaulasträger**
- **Vertreter:innen der örtlichen Schule**
- **Anwohnende**
- **Beirat für Menschen mit Behinderung**
- **Ggf. lokale Ortsvereine**
  
- **Stadtverwaltung: FB4, FB6, FB8**

#### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 4.1 „Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität“
- Maßnahmensteckbrief 4.2 „Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte“
- Maßnahmensteckbrief 4.3 „Ortsdurchfahrten“

#### Fördermöglichkeiten

Für die Optimierung der Infrastruktur für den Nahverkehr und die Aufwertung von Ortskernen existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW.



# Handlungsfeld 5: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit



# Mobilitätsmanagement in der Verwaltung incl. Tochtergesellschaften

Bezug zu den Leitzielen



Wirkung



Umsetzung



Kosten



## Beschreibung der Maßnahme

Die Stadtverwaltung einschließlich der kommunalen Tochtergesellschaften sollen Wegbereiter für eine nachhaltige Mobilität in der Kreisstadt Euskirchen sein und stoßen den Wandel zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten sichtbar für alle an.

Um diesen Prozess voran zu treiben bedarf es eines Mobilitätsmanagements, das sich auf die nachhaltige Gestaltung der Mobilität der städtischen Mitarbeiter:innen bezieht, ob es der tägliche Weg zur Arbeit ist oder Fahrten in Ausübung dienstlicher Angelegenheiten. Stadtverwaltung und städtische Tochtergesellschaften nehmen so gegenüber der Bürgerschaft eine Vorbildfunktion ein. Allein durch die große Anzahl an Mitarbeiter:innen können so sehr gut erste Wirkungen im Mobilitätsverhalten auch sichtbar werden. Erfolgreich umgesetzte Konzepte in der Verwaltung können als Vorbild für andere Betriebe aufgefasst werden und das in der Verwaltung gewonnene Know-How lässt sich weitergeben, so dass sich ein Wissenstransfer erzeugen lässt und Multiplikatorwirkungen eintreten.

Die Stadtverwaltung hat in der Vergangenheit bereits erste Maßnahmen hin zu einer nachhaltigen Mobilität auf den Weg gebracht. So erhalten Mitarbeitende ein Jobticket des VRS, und für dienstliche Fahrten im Stadtgebiet stehen Pedelecs zur Verfügung. Auch existieren hochwertige Radabstellanlagen am Rathaus. Ebenfalls wurde beschlossen, den gesamten städtischen Fuhrpark in Zukunft klimaneutral zu betreiben und bei Neuanschaffungen ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zu verwenden.

Um diesen Prozess weiter voranzutreiben, ist die Erarbeitung eines strategischen Plans zum verwaltungsinternen Mobilitätsmanagement erforderlich, der die weiteren Maßnahmen in einem verbindlichen Zeitplan auflistet. Zur Koordination dieser Aufgabe ist die Gründung einer verwaltungsinternen Task Force zum betrieblichen Mobilitätsmanagement nötig, in der die Mobilitätsbeauftragte die Steuerungsfunktion übernehmen kann.

Des Weiteren kann das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit seiner Expertise zum kommunalen Mobilitätsmanagement eine begleitende Hilfestellung bieten.

## Bausteine/Vorgehen

Ein reichhaltiges Repertoire an Maßnahmen, die zur Umsetzung in der Verwaltung der Kreisstadt Euskirchen strukturiert und konzeptionell aufbereitet werden sollen, bietet für den breiten Aktionsraum der Stadtverwaltung zahlreiche Ansatzpunkte:

Folgende Empfehlungen werden – auch vor dem Hintergrund verschiedener erfolgreicher Best-Practice-Beispiele – ausgesprochen:

- Einrichtung einer verwaltungsinternen Task Force Mobilität zur Koordinierung des Mobilitätsmanagements
- Interne Mobilitätsbefragung zur Untersuchung der Ist-Situation zum Mobilitätsverhalten der Beschäftigten bei Wegen zur Arbeit und bei Dienstreisen
- Intelligentes Fuhrparkmanagement durch Digitalisierung der Fuhrparkdaten und Einführung einer digitalen Buchungsmöglichkeit
- Stadtverwaltung als Ankermieter bei der Einführung eines Carsharing-Systems
- sukzessive Umrüstung des städtischen Fuhrparks sowie der Stadtbetrieb Technischen Dienste auf möglichst emissionsfreie Fahrzeuge

- weiterer Ausbau von Serviceangeboten für Beschäftigte, die das Fahrrad für ihre Arbeitswege nutzen, wie z.B. Ausbau diebstahlsicherer Abstellmöglichkeiten, Duschmöglichkeiten, Aufbewahrungsmöglichkeiten für Radbekleidung, Akkus etc.
- Aufbau einer internen Mitfahrbörse
- Etablierung eines Anreizsystems zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei Dienstfahrten und -reisen
- Aufbau einer zentralen Informationsmöglichkeit für alle Mitarbeitenden zum Thema betriebliches Mobilitätsmanagement

### Akteure

- **Stadtverwaltung FB 1, FB 8, Stadtbetrieb Technische Dienste**
- **kommunale Tochtergesellschaften**
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW**

### Bezug zu anderen Maßnahmen

Es handelt sich um eine Querschnittsmaßnahme, sämtliche in der Stadt Euskirchen im Mobilitätskonzept beschriebene Maßnahmen wirken sich positiv auf die Maßnahmen des von der Verwaltung initiierten behördlichen Mobilitätsmanagements aus.

### Fördermöglichkeiten

Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW oder den direkten Kontakt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW.

# Mobilitätsmanagement für Betriebe und Unternehmen im Stadtgebiet

Bezug zu den Leitzielen



Wirkung



Umsetzung



dauerhaft

Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Unter betrieblichem Mobilitätsmanagement wird die strategisch geplante Umsetzung von Maßnahmen verstanden, die eine nachhaltige Ausgestaltung der personenbezogenen Mobilität in Betrieben und Unternehmen zum Ziel hat. Der Ansatz umfasst neben der Mobilität der Beschäftigten für Arbeits- und Dienstwege auch die Themen Fuhrpark, Mobilitätskosten und Infrastruktur. Mobilitätsmanagement bedeutet das Zusammenwirken verschiedener Ansätze auf betrieblicher bzw. unternehmerischer Ebene. Maßnahmenpakete zum betrieblichen Mobilitätsmanagement werden häufig unterschätzt, sie tragen jedoch zur Umsetzung der umwelt- und klimapolitisch geforderten Mobilitätswende bei und führen zu Multiplikatoreffekten insbesondere bei der Kommunikation von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Eine hohe Wirksamkeit kann in Kommunen mit einer hohen Arbeitsplatzdichte wie in Euskirchen prognostiziert werden.

In einem Workshop zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, der im April 2021 im Rahmen des Mobilitätskonzeptes mit mitarbeiterintensiven Unternehmen und Institutionen durchgeführt wurde, wurde kommuniziert, dass erste Unternehmen bereits Konzepte und Projekte zur Umsetzung einer nachhaltigeren Beschäftigten-Mobilität anbieten. Weiterhin wurde deutlich, dass die Unternehmen noch großen Informationsbedarf in Bezug auf die genaue Umsetzung der Maßnahmen und die Fördermöglichkeiten haben.

Die Stadtverwaltung wird auch im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements als Wegbereiter gesehen, die proaktiv auf die Unternehmen zugeht und Impulse zu möglichen Mobilitätsmaßnahmen und -angeboten gibt. Wichtige unterstützende Stakeholder sind dabei die IHK Aachen sowie das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Ebenso ist die Wirtschaftsförderung des Kreises Euskirchen mit einzubeziehen. Diese Institutionen bieten umfangreiche Beratungsangebote und -leistungen zu diesem Bereich an. Die Stadt Euskirchen und die städtische Wirtschaftsförderung können hierbei eine Vermittlerrolle gegenüber den interessierten Unternehmen einnehmen.

### Bausteine/Vorgehen

Aufbauend auf den Ergebnissen aus dem Workshop zum betrieblichen Mobilitätsmanagement sowie auf verschiedenen Best-Practice-Beispielen wird folgendes Vorgehen empfohlen:

- Initiierung und Organisation von Netzwerktreffen zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ mit Stakeholdern aus Wirtschaft und Einzelhandel zusammen mit der städtischen Wirtschaftsförderung sowie der Wirtschaftsförderung im Kreis Euskirchen der IHK Aachen und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Durchführung von unternehmensinternen Mobilitätsanalysen in Kooperation mit der IHK Aachen
- Hilfestellung und Vermittlerrolle durch die Stadtverwaltung bei der Informationsbeschaffung zu Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements und zu Fördermöglichkeiten
- Auflage eines Informationsflyers und entsprechenden Online-Inhalten für die kommunale Website zum Themenbereich „Betriebliches Mobilitätsmanagement“

- Anstoß von (gewerbe-)gebietsübergreifenden Mobilitätsmaßnahmen anhand eines integrierten flächenbezogenen Quartiersansatzes
- Durchführung von Mobilitätskampagnen wie z.B. einer Mobilitätstestwoche, siehe auch Steckbrief 5.4

#### Akteure

- IHK Aachen
- Unternehmen im Stadtgebiet
- e-regio
- Wirtschaftsförderung Kreis Euskirchen
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- SVE
- Stadtverwaltung: FB 1, FB 8

#### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Maßnahmensteckbrief 5.4  
“Mobilitätskampagnen”

#### Fördermöglichkeiten

- IHK Aachen
- Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den [Förderfinder](#) des Landes NRW oder den direkten Kontakt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW.

# Schulisches Mobilitätsmanagement

Bezug zu den Leitzielen



Wirkung



Umsetzung



dauerhaft

Kosten



## Beschreibung der Maßnahme

Zu Fuß Gehen bietet für Kinder viele Vorteile: Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen oder in die Kita gebracht werden, sind durch die morgendliche Bewegung nachweislich wacher und fitter, durch die eigenständige Bewegung schulen sie ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern und das soziale Miteinander. Jedoch sind sichere und für Kinder attraktive Wege eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Kinder den Weg zwischen ihrem Zuhause und der Schule sicher und gerne alleine zu Fuß zurücklegen. Aber auch für Eltern, die mit ihren Kinder-garten- oder Schulkindern ganz oder teilweise zu Fuß in den Kindergarten oder die Schule gehen, sind sichere Wege die Grundvoraussetzung.

## Schulisches Mobilitätsmanagement

Schon früh sollten Kinder erfahren, dass es Spaß macht, sich zu Fuß zu bewegen. Dies sollte beim schulischen Mobilitätsmanagement aufgegriffen werden. Schulisches Mobilitätsmanagement mit Projekten und Kampagnen zu verschiedenen Themen rund um nachhaltiges und gesundes Mobilitätsverhalten ist ein wichtiger Weg zur Sensibilisierung, sowohl für die Kinder als auch für die Eltern. So sollten in diesem Zusammenhang auch z.B. die Gefahren des extensiven Hol- und Bringverkehrs an die Eltern kommuniziert werden, die ihre Kinder mit dem Auto in die Schule oder die Kita bringen und vor allem Alternativen aufgezeigt werden, die attraktiv und für die Eltern vertrauenserweckend sind. Im Rahmen schulischer Aktivitäten können darüber hinaus Fähigkeiten und Gewohnheiten auf dem Schulweg spielerisch erlernt werden. Ein Anreizsystem kann den Erfolg zudem unterstützen.

Wichtig ist es, die Schulen zu motivieren, das Thema Mobilität systematisch anzugehen und in den Lehrplan zu integrieren. Zahlreiche Unterrichtsmaterialien liegen vor und sind über das Zukunftsnetz Mobilität NRW online und analog erhältlich.



Schulisches Mobilitätsmanagement (Foto: VIA eG)



Auszug aus dem Verkehrszählerprogramm des Zukunftsnetz Mobilität NRW (Quelle: ZNM NRW)

Weitere Formate im schulischen Mobilitätsmanagement sind:

### **Schülerbarcamp**

In Barcamps haben alle Teilnehmende die Möglichkeit, sich durch ein basisdemokratisches Verfahren an Diskussionen zu beteiligen. Durch das Zusammenarbeiten auf Augenhöhe sinkt die Hemmschwelle zur Beteiligung, und es finden ein diverser intensiver Wissensaustausch und Diskussionen bezogen auf das Thema Mobilität statt.

### **Schülerbefragung zum Thema Mobilität**

Durch eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Schüler:innen können die Sensibilität und die Handlungsbereitschaft in Bezug auf Aktionen zum Thema nachhaltige Mobilität ausgelotet und besser eingeschätzt werden. Darüber hinaus werden das Interesse und die Aufmerksamkeit auf das Thema unmittelbar gelenkt. Aufbauend auf die Ergebnisse können themen- und zielgruppenspezifisch Angebote, Projekte oder Kampagnen mit den Schüler:innen entwickelt werden. Die Schülerbefragung kann digital oder auch in den Unterricht integriert durchgeführt werden.

### **Schulwegpläne**

Viele Schulen veröffentlichen Schulwegpläne, die Eltern Hinweise geben, wie ihre Kinder sicher zu Fuß zur Schule kommen. Diese Schulwegpläne sollten in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, der Schulleitung und der Schulpflegschaft – bei weiterführenden Schulen ggf. auch mit der Schüler:innenvertretung (SV)– erarbeitet und regelmäßig aktualisiert werden.

Die Darstellung der Fußverkehrsinfrastruktur in Schulwegplänen kann ergänzend durch sichere Radverkehrsrouten, ÖPNV-Haltestellen und ggf. auch Elternhaltestellen ergänzt werden und so zu einem Mobilitätsplan für die jeweilige Schule weiterentwickelt werden.

### **Elternhaltestellen**

Elternhaltestellen sind definierte Halteplätze, an denen Kinder, die von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden, aussteigen können, ohne sich selbst und von anderen Verkehrsteilnehmenden zu gefährden. Diese Haltestellen sind Kurzzeit-Haltestellen, Kfz-Parken ist hier nicht erlaubt. Sie befinden sich meist in einer Entfernung von ca. 250 m zur Schule, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Die Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen ist nicht festgelegt. Die Einrichtung von Elternhaltestellen sollte in das schulische Mobilitätsmanagement integriert werden. Gemeinsam mit der Schule sollte ein Konzept erstellt, die Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und die Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Das zu schützende Gebiet im unmittelbaren Umfeld der Schule mit hohem verkehrlichem Konfliktpotenzial ist wirksam zu schützen, z.B. durch infrastrukturelle Maßnahmen (s.u.), temporäre Absperrungen, regelmäßige Kontrollen und Sanktionen.



Beispiele zur Markierung von Elternhaltestellen (Foto: VIA eG)

### **Schulwege markieren**

Eine kurzfristige, spielerische und wegweisende Maßnahme für Schulwege ist die Markierung mit Symbolen, die die Laufwege der Kinder für alle Verkehrsteilnehmende verdeutlichen. Dies macht auf die Schulwege aufmerksam, und die Hemmschwelle sinkt, diese beispielsweise zuzuparken. In Zusammenarbeit aller ortsnahen Schulen lässt sich eine solche Maßnahme diskutieren und ggf. ein einheitliches Schulwegesymbol zu entwickeln, mit dem stadtwweit die empfohlenen Schulwege markiert werden. Diese Markierung muss regelmäßig überprüft und entsprechend erneuert werden.



Beispiel zur Markierung von Schulwegen (Foto: VIA eG)

### **„Lauf-Bus“ / „Walking-Bus“**

Das Format „Lauf-Bus“ oder auch „Walking-Bus“ verfolgt das Ziel, den Hol- und Bringverkehr an den Schulen zu reduzieren. Die Kinder treffen sich an zentralen und sicheren Sammelorten in den Wohngebieten, um gemeinsam in der Gruppe zur Schule zu laufen. Vor allem am Anfang sollten die Kinder durch Erwachsene bzw. Eltern begleitet werden und der sichere Schulweg und das richtige Verhalten eingeübt werden. Später sind die Kinder meist in der Lage, auch alleine den Schulweg zu bewältigen. Ältere Kinder können dabei die kleineren Kinder gut einweisen.

Der Lauf-Bus kann in Zusammenarbeit der betroffenen Eltern, der Stadtverwaltung und der Schulen organisiert werden. Dazu gehört u.a., Treffpunkte festzulegen und die Information und Kommunikation rund um das Projekt. Die Informationen sollten allen Eltern bei der Schulanmeldung ihrer Kinder zur Verfügung sowie an einer zentralen Stelle online gestellt bzw. ausgehängt oder -gelegt werden.



Beispiel zur Kennzeichnung eines Lauf-Busses (Foto: VIA eG)

### **Infrastrukturelle Maßnahmen zur Schulwegesicherung**

Neben Aktionen und Kampagnen auf Seiten der Schulen soll die Infrastruktur der Nahmobilität im Umfeld der Schulen kritisch überprüft und ggf. noch verkehrssicherer und einladender zum Zu-Fuß-Gehen und zum Radfahren ausgestaltet werden. Darunter fallen angemessene Kfz-Geschwindigkeiten (max. Tempo

30), ausreichend gesicherte Querungshilfen und Knotenpunkte, Verbindungen zu ÖPNV-Haltestellen und sichtbare Wegeachsen und Schulwegeverbindungen.

Sollte, trotz vieler Maßnahmen zur Unterbindung des Elterntaxi-Verkehrs, dieser nicht zu reduzieren sein, kann über temporäre Straßensperrungen („Bannzonen“) – insbesondere in Verbindung mit Elternhaltestellen (s.o.) – nachgedacht werden. Dabei wird z.B. zu Schulbeginn und / oder Schulschluss für etwa 30 Minuten der sensible Bereich vor der Schule für den Durchfahrtsverkehr gesperrt. Ausnahmeregelungen z.B. für Busse, für das Lehrpersonal, für Anwohner:innen können selbstverständlich getroffen werden.

### **Bausteine/Vorgehen**

Die Stadt Euskirchen soll zum Thema „Schulisches Mobilitätsmanagement“ ein Handlungsprogramm entwickeln, das folgende Punkte zur Abstimmung beinhaltet:

- Austausch und Aufbau eines Netzwerks mit den ansässigen Schulen
- Durchführung einer Schülerbefragung / Schülerbarcamps
- Ausarbeiten eines möglichst einheitlichen Konzepts
- Erarbeitung von Fördermöglichkeiten für Schulen
- Eruiere von Partizipations- und Unterstützungsmöglichkeiten von Projekten und Kampagnen
- Identifizierung von Problemen in der Infrastruktur, Begleitung von Umgestaltungsmaßnahmen
- Abstimmung mit Akteuren (s.u.)
- Öffentlichkeitsarbeit

### **Akteure**

- **Schulen**
- **Elternvertretungen / Schulpflegschaften**
- **Schüler:innenvertretung (SV)**
- **ggf. weitere Jugendverbände**
- **ggf. Straßenbaulastträger**
  
- **Stadtverwaltung: FB 6, FB 8, bei Bedarf FB 4**

### **Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Maßnahmensteckbrief 2.1 „Stadtweites Radverkehrsnetz“
- Maßnahmensteckbrief 4.1 „Ganzheitliche Optimierung der Fußmobilität“
- Maßnahmensteckbrief 4.4 „Innerstädtische Mobilität“

### **Fördermöglichkeiten**

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW fördert und berät Kommunen bei dem Aufbau eines schulischen Mobilitätsmanagements.



## Mobilitätskampagnen



### Bezug zu den Leitzielen



### Wirkung



### Umsetzung



dauerhaft

### Kosten



### Beschreibung der Maßnahme

Um für alternative Mobilitätsformen zu werben und um das öffentliche Bewusstsein hierfür zu sensibilisieren eignet sich die Durchführung von Mobilitätskampagnen. Diese gehen in ihrer Außenwirkung über Planungen und Konzepte der Kommunen deutlich hinaus und sprechen die breite Öffentlichkeit an, haben also einen ganzheitlichen Ansatz. Ebenso kann dabei auf spezifische Zielgruppen wie Schulkinder, Senior:innen, Mobilitätseingeschränkte fokussiert werden. Auch lassen sich Unternehmen mit einbinden, die ihre Mitarbeiter:innen für alternative Verkehrsmittel für den Arbeitsweg motivieren können, so dass ein Querbezug zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (siehe 5.2) entsteht.

#### „Europäische Mobilitätswoche“

Als Mobilitätskampagne der Europäischen Kommission bietet das Format der „Europäischen Mobilitätswoche“ Kommunen die Möglichkeit, der Bürgerschaft alle Formen der nachhaltigen Mobilität näher zu bringen. Vor allem innovative Verkehrslösungen und kreative Ideen für eine nachhaltige Mobilität können ausprobiert werden. Darunter fallen z.B. Umnutzung von Parkplätzen, autofreie oder -arme Straßenzüge, Pop-Up-Rad-/Fußwege, Testnutzung von alternativen Verkehrsmitteln, Schulwettbewerbe und weitere Aktionen. Darüber hinaus werden übergeordnete Themen wie Multimodalität, Wirtschaftlichkeit, Digitalisierung und Klimaschutz in Form von Kampagnen, Diskussions- und Informationsbeiträgen o.ä. in den Fokus genommen.

Die Europäische Mobilitätswoche findet seit 2002 jährlich immer vom 16. Bis 22.09. statt. Alle Kommunen in ganz Europa können mitmachen. Jedes Jahr gibt es ein Schwerpunktthema, wie z.B. Multimodalität oder saubere Luft.

Registrierung, fachliche Hilfe und Unterstützung bei der Durchführung der Europäischen Mobilitätswoche gibt die Nationale Koordinierungsstelle beim Umweltbundesamt,

Infos: [www.mobilityweek.eu](http://www.mobilityweek.eu), [www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche](http://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche).

#### Mobilitätstestwoche der IHK Aachen

Gemeinsam mit verschiedenen Partnern bietet die IHK Aachen seit einigen Jahren die „Mobilitätstestwoche für Betriebe“ in der Region Aachen sowie seit 2018 auch in den Kreisen Düren und Euskirchen an. In dieser Zeit werden Unternehmen sowie Privatpersonen (Pendelnde, Geschäftsreisende, Lieferverkehre) intensiv zu weiteren möglichen Mobilitätsformen beraten. Eine Woche lang können z.B. kostenlos Pedelecs, Elektroautos, ÖPNV-Angebote, Car-Sharing oder E-Lastenräder getestet werden. Hinzu kommen Aktionen wie Fahrsicherheitstrainings, Schulungen oder Informationsveranstaltungen. Viele weitere Kreise und Kommunen verfolgen dieses erfolgreiche Modell der Aufklärung und Motivation ebenfalls. Die Durchführung von Mobilitätstestwochen sollte mit den Aktivitäten der Wirtschaftsförderung im Kreis Euskirchen abgestimmt werden.

Infos:

<https://www.aachen.ihk.de/zielgruppen/unternehmen/branchen/verkehr/mobilitaetsmanagement/mobilitaetsmanagement/3697078>

### Weitere Aktivitäten

Gemeinsam mit der SVE sollten auch im Jahresverlauf kontinuierlich kleinere Mobilitätskampagnen oder -events umgesetzt werden. Es bietet sich an, im Zusammenhang mit Stadtfesten oder anderen lokal bedeutsamen Ereignissen Aktionen zur Werbung für Nachhaltige Mobilitätsformen durchzuführen. Dies wurde bereits in der Vergangenheit praktiziert und sollte unbedingt fortgeführt werden.

### Bausteine/Vorgehen

Die Stadt Euskirchen sollte einen „Kalender“ zur Vorbereitung von Mobilitätskampagnen erstellen, um diese effizient und als Standardaufgabe ohne größere Reibungsverluste durchführen zu können. Es ist sicherzustellen, dass für diesen Zweck eine ausreichende personelle Ausstattung zur Verfügung steht.

Folgende Bausteine sind hierbei zu berücksichtigen:

- Klärung der beabsichtigten Kampagnen im Jahresturnus
- Sicherstellung der organisatorischen und personellen Ausstattung
- Auswahl der jeweiligen thematischen Schwerpunkte (ggf. auch in Bezug auf die Umsetzung des Mobilitätskonzepts)
- Klärung der Finanzierung
- Regelmäßige Kontaktierung des Akteursnetzwerks für die jeweiligen Kampagnen

### Akteure

- IHK Aachen
- Unternehmen in Stadtgebiet
- Wirtschaftsförderung Kreis Euskirchen
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- SVE
  
- Stadtverwaltung: FB 1, FB 8

### Bezug zu anderen Maßnahmen

- Es besteht ein Bezug zu allen Maßnahmensteckbriefen im Handlungsfeld 5 „Mobilitätsmanagement“

### Fördermöglichkeiten

- Nationale Koordinierungsstelle der Europäischen Mobilitätswoche
- IHK Aachen
- Zukunftsnetz Mobilität NRW als Netzwerk landesweiter Kommunen