

Maßnahmenkonzept

Mobilitätskonzept für die Gemeinde Kreuzau
Stand: Januar 2024



Impressum

raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Max-Planck-Straße 18

54296 Trier

info@raumkom.de

Autoren:

Dr. Christian Muschwitz

Prof. Dr. Heiner Monheim

Lars Möller

Nicolas Bard

im Auftrag der

Gemeinde Kreuzau

Der Bürgermeister -Vergabestelle-

Bahnhofstraße 7

52372 Kreuzau

Ansprechpartner: Stabsstelle Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement

E-Mail-Adresse: mobil@kreuzau.de

Stand: Januar 2024

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis	4
1 Einleitung.....	5
2 Systematisierung des Maßnahmenkonzepts.....	8
3 Maßnahmensteckbriefe.....	11
3.1 Handlungsfeld (A): Fußverkehr.....	13
3.1.1 Maßnahmensteckbriefe	15
3.1.2 Zeitliche Einordnung	29
3.2 Handlungsfeld (B): Radverkehr.....	30
3.2.1 Maßnahmensteckbriefe	34
3.2.2 Zeitliche Einordnung	42
3.3 Handlungsfeld (C): ÖPNV.....	43
3.3.1 Maßnahmensteckbriefe	45
3.3.2 Zeitliche Einordnung	52
3.4 Handlungsfeld (D): Motorisierter Individualverkehr	53
3.4.1 Maßnahmensteckbriefe	55
3.4.2 Zeitliche Einordnung	62
3.5 Handlungsfeld (E): Logistik- und Güterverkehr	63
3.5.1 Maßnahmensteckbriefe	64
3.5.2 Zeitliche Einordnung	73
3.6 Handlungsfeld (F): Neue Mobilität	74
3.6.1 Maßnahmensteckbriefe	76
3.6.2 Zeitliche Einordnung	84
3.7 Handlungsfeld (G): Mobilitätsmanagement.....	85
3.7.1 Maßnahmensteckbriefe	87

3.7.2	Zeitliche Einordnung	104
3.8	Handlungsfeld (H): Öffentlichkeitsarbeit.....	105
3.8.1	Maßnahmensteckbriefe	106
3.8.2	Zeitliche Einordnung	116
3.9	Handlungsfeld (I): Straßenraumgestaltung.....	117
3.9.1	Maßnahmensteckbriefe	118
3.9.2	Zeitliche Einordnung	130
3.10	Handlungsfeld (J): Raumplanung.....	131
3.10.1	Maßnahmensteckbriefe.....	133
3.10.2	Zeitliche Einordnung.....	138
4	Zentrale Maßnahmen	139
5	Zusammenfassung und Ausblick.....	141

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Die drei Möglichkeiten des Modal-shifts in Kreuzau.....	5
Abbildung 2:	Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts Kreuzau 2035	6
Abbildung 3:	Grunddaseinsfunktionen und Mobilität	131

1 Einleitung

Im Teil B des Maßnahmenkonzepts werden die konkreten Maßnahmen zur Förderung der Mobilitätswende in Kreuzau dargestellt, um eine zukunftsfähige Kreuzauer Mobilität von Morgen zu schaffen. An dieser Stelle soll kurz das Leitbild in den Vordergrund gehoben werden, welches die Grundlage für die im Folgenden dargestellten Maßnahmen darstellt:

Eine nachhaltige und ausgewogene Mobilität in der Gemeinde Kreuzau sorgt in Zukunft für ausgezeichnete Erreichbarkeiten, bevorzugt dabei klimafreundliche Verkehre und trägt so zu einem lebenswertem Kreuzau bei.

Im Papier „Leitbild, Ziele und Handlungsfelder“ wurden neben dem Leitbild bereits die Ziele, Strategie, und Handlungsfelder dargestellt und vertiefend erläutert. Diese gilt es im Folgenden zu konkretisieren und an entsprechenden Standorten im Gemeindegebiet zu verorten, bzw. erste schematische Korridore (zum Beispiel Fahrradrouten) zu lokalisieren, um einen Modal Shift zu fördern. Für den zu erreichenden Modal Shift wurden drei Möglichkeiten formuliert, welche im Teil A des Maßnahmenkonzepts vertiefend dargestellt sind:

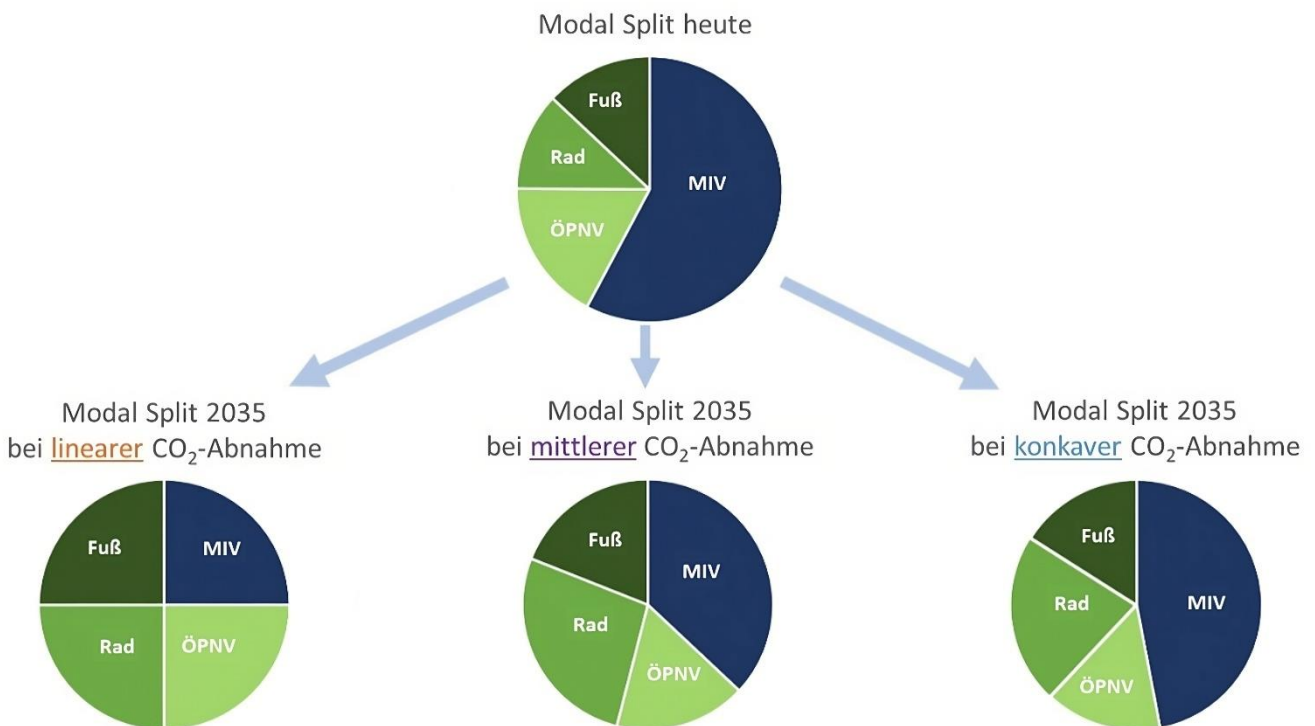


Abbildung 1: Die drei Möglichkeiten des Modal-shifts in Kreuzau

Unabhängig von der Ausgestaltung des Modal Shifts – ob linearer, mittlerer oder konkaver Verlauf – gilt es die nachgestellten Maßnahmen je nach ihrer zeitlichen Einordnung umzusetzen, damit eine zukunftsfähige Mobilität erfolgen kann.

Damit eine strukturierte Vorgehensweise sowie eine einheitliche Zuordnung der Maßnahmen erfolgen kann, wird sich erneut an den Handlungsfeldern (Abbildung 2) aus dem Teil A des Maßnahmenkonzepts orientiert. So wurden den zehn Handlungsfeldern insgesamt 33 Maßnahmen zugeordnet.



Abbildung 2: Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts Kreuzau 2035

Die Handlungsfelder und deren Steckbriefe werden in folgender Reihenfolge behandelt:

- | | |
|--|------------------------------|
| 1. Fußverkehr (A) | 6. Neue Mobilität (F) |
| 2. Radverkehr (B) | 7. Mobilitätsmanagement (G) |
| 3. ÖPNV (C) | 8. Öffentlichkeitsarbeit (H) |
| 4. Motorisierter Individualverkehr (D) | 9. Straßenraummanagement (I) |
| 5. Logistik- und Güterverkehr (E) | 10. Raumplanung (J) |

Eine besondere Gewichtung erfolgt hierbei auf die Handlungsfelder Radverkehr (B), ÖPNV (C), Mobilitätsmanagement (G) und Öffentlichkeitsarbeit (I).

Der Radverkehr gilt als wesentlicher Hebel in der Mobilitätswende der Gemeinde Kreuzau. Denn hier kann die Gemeinde Kreuzau an Straßen, wo die sie selbst in der Baulastträgerschaft

steht, unabhängig von anderen Akteuren für umfassende Veränderungen sorgen, mit Maßnahmen, welche verhältnismäßig preiswert und unkompliziert sind. In diesem Kontext sind beispielsweise Markierungslösungen

Im ÖPNV hingegen ist die die Gemeinde Kreuzau beispielsweise auf den Kreis Düren, die Nachbarkommunen und den AVV angewiesen, wodurch sich umfassende Veränderungen der ÖPNV-Struktur kosten- und zeitintensiver gestalten und damit Träger in der Realisierung sind. Dennoch ist die vorhandene Rurtalbahn ein gutes Rückgrat für die öffentlichen Verkehre und in ähnlicher Qualität in ländlichen Räumen rar gesät.

Das Mobilitätsmanagement und die Öffentlichkeitsarbeit stellen sich als wichtiger Baustein dar, um alle Maßnahmen zu begleiten und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu steigern. Denn die Zustimmung der Kreuzauer Bürgerinnen und Bürger und Umsetzung der Maßnahmen ist zentral, damit die Mobilität der Zukunft in Kreuzau umgesetzt werden kann.

Anschließend sollen in diesem des Maßnahmenkonzepts die Maßnahmensteckbriefe den einzelnen Kreuzauer Ortsteilen zugeordnet werden. So kann eine erste Priorisierung bzw. Dringlichkeit an Handlungsbedarfen in der Gemeinde und ihren Ortsteilen verdeutlicht werden, welche im späteren Verlauf durch die zuständigen Akteure vertieft und standortgenau lokalisiert werden sollten. Maßnahmen, für welche im gesamten Gemeindegebiet eine Dringlichkeit ausgemacht werden konnte, wurden zusammengefasst für die Gemeinde Kreuzau verortet.

2 Systematisierung des Maßnahmenkonzepts

Bevor die einzelnen Steckbriefe und deren Maßnahmen vertiefend betrachtet werden, gilt es die Systematisierung des Maßnahmenkonzepts nachzuvollziehen. Für eine Systematik der verschiedenen Bausteine eines klimafreundlichen Mobilitätskonzepts gibt es mehrere Betrachtungslogiken.

Systematisierung nach Verkehrsarten

Zunächst liegt eine formale Einteilung nach den Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr einschließlich der neuen Angebotsformen, Motorisierter Individualverkehr, Güter- und Logistikverkehr und Neue Mobilitätsformen) nahe. Ein Teil der Maßnahmen lässt sich eindeutig einer Verkehrsart zuordnen (z.B. ein Radweg), ein Teil der Maßnahmen betrifft aber gleichermaßen alle Verkehrsarten (beispielsweise eine Kreuzungsumgestaltung) und ein Teil betrifft gar nicht primär die Verkehrsfunktion, sondern das Mobilitätsmanagement, die Öffentlichkeitsarbeit und die Straßenraumgestaltung.

Systematisierung nach Instrumentencharakter und Wirkungsweise

Maßnahmen können hinsichtlich ihres Instrumentencharakters und ihrer Wirkungsweise unterschieden werden:

- **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:** Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (mit Schildern oder Markierungen) mit den typischen Ver- und Geboten sind in der Regel einfach, kostengünstig und nur bei gravierenden straßenverkehrsrechtlichen Änderungen politisch heikel und widerstandsverdächtig. Im weitesten Sinne sind es ja Kommunikationsmaßnahmen, die sich mit Verhaltensnormen an das jeweilige Publikum richten. Aber durch die starke Normierung sind sie nicht beliebig einsetzbar.
- **Punktuelle oder flächenhafte/serielle Anordnungen:** Räumlich können Maßnahmen rein punktuell oder seriell oder flächenhaft eingesetzt werden (Zonenregelungen, Fahrverbote, Anwohnerparken flächig, Park- und Halteverbote oder punktuelle Tempolimits mit klarer räumlicher Begrenzung, Einbahnregelung, Fahrradstraßen oder Flaniermeilen seriell ...)
- **Wegweisungsmaßnahmen und Kommunikationsmaßnahmen:** Noch unterhalb der formalen Hürde straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen bewegen sich alle Wegweisungsmaßnahmen. Sei es mit Schildern, mit digitalen Elementen der Navigationsapps oder mit analogen Kommunikationsmedien (z.B. Routenflyer oder Flyer, die neue

Regelungen erläutern, wie z. B. Fahrradstraßen und das entsprechende Netzkonzept oder Anwohnerparkregelungen und das dahinterstehende Konzept).

- **Bauliche Maßnahmen:** Alle baulichen straßenraumgestalterischen Maßnahmen erfordern mehr Planungsvorlauf und erzeugen höhere Sachkosten. Hier kann es um provisorische Umbauten (Pop-up-Maßnahmen, die im Zusammenhang mit Corona vielfach ergriffen wurden) und dauerhafte bauliche Veränderungen, z.B. der Querschnittsgestaltung auf der Strecke oder an Knoten im Fahrbahnbereich oder im Seitenraum auf Parkstreifen, Gehwegen Platzflächen oder Grünflächen gehen. Je nach Eingriffsintensität sind hier neben dem Aspekt des nötigen Planungsvorlaufs auch die Akzeptanzfragen zu beachten, die sich meist nach der Eingriffsintensität richten. Entscheidend ist, ob diese Maßnahmen baulich sind oder mit freien Markierungen die Bedeutung von Flächen umdefinieren.
- **Testmaßnahmen, mobile Maßnahmen:** Bei Maßnahmen, deren Wirkungsweise oder Akzeptanz unklar ist, kann auch ein probeweiser Einsatz erfolgen, der in der Regel mit weniger massiven Elementen arbeitet. Mit Hilfe von „mobilen Bäumen“ in großen Trögen kann der Raum z.B. neu aufgeteilt werden, ebenso kann die ganze Palette des sog. „Straßenmobiliars“ (Bänke, Sonnenschirme, Bodenpaletten, Pflanzkübel ...) raumgliedernd eingesetzt werden.
- **Kritische Masse, Maßnahmendichte:** Bei allen Maßnahmen, die eine generelle Änderung von Verhaltensweisen auslösen sollen, stellt sich die Frage der Maßnahmendichte, also der kritischen Masse, die erforderlich ist, damit die Maßnahme angemessen wahrgenommen und genutzt werden. Z.B. helfen ein paar Leihfahrräder noch nicht, den Radverkehr generell zu steigern und ein paar wenige Radstände verbessern noch nicht die Abstellinfrastruktur. Es muss also immer die Bedarfsfrage gestellt werden (wo braucht man wie viel wovon?).
- **Maßnahmenkombination, Multifunktionalität:** Sehr oft kann eine gute Wirkung nur durch Kombination mehrerer Maßnahmen und Maßnahmenarten erreicht werden. Wenn beispielsweise die Elemente Haltestelle, Sitzgelegenheit und Fahrradabstellanlage kombiniert werden. Oder Bäume und Bänke miteinander kombiniert werden. Kommunikationsmaßnahmen sind zu Beginn neuer Maßnahmen z.B. fast immer erforderlich, um den Sinn neuer Maßnahmen zu verdeutlichen.

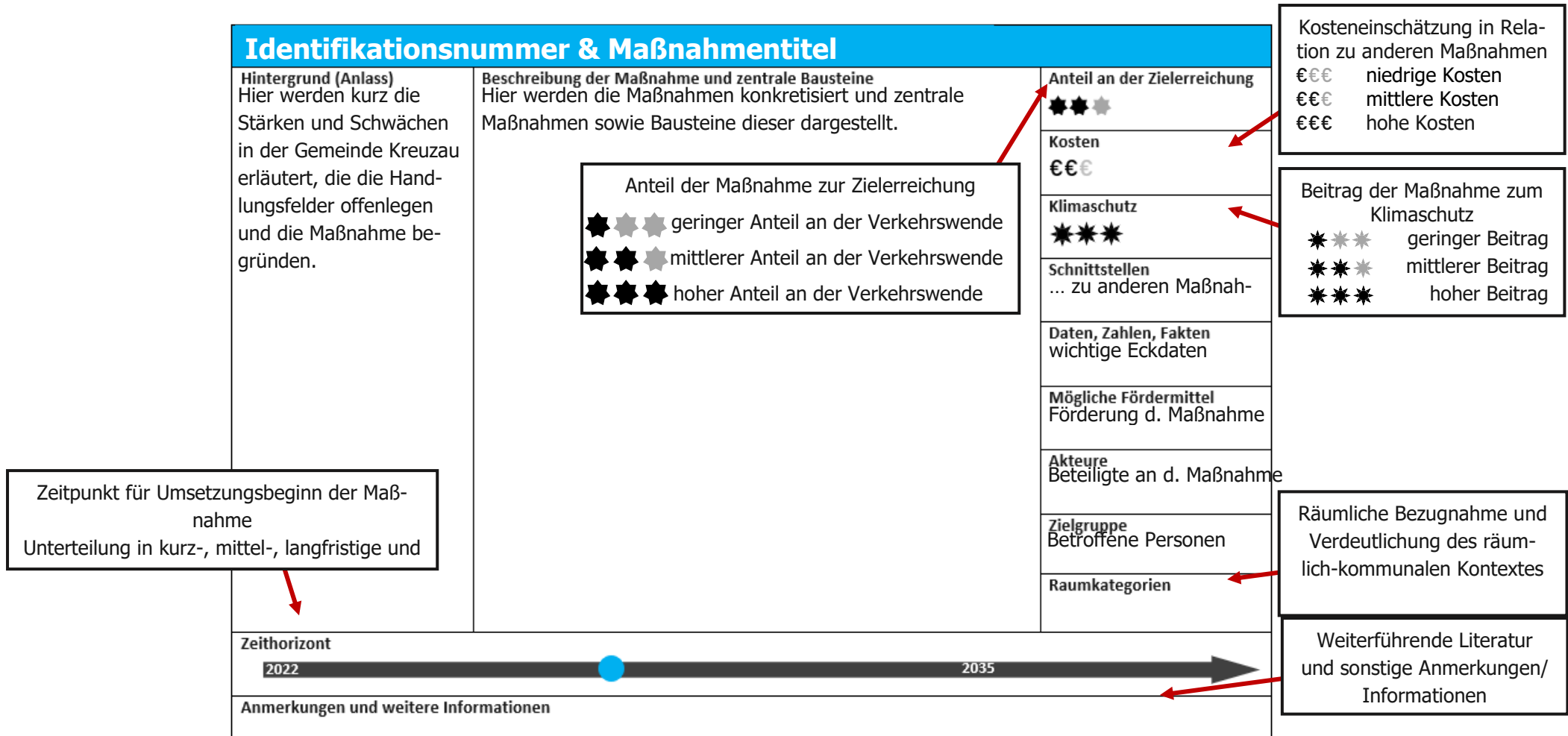
- **Sichtbarkeit, Plausibilität:** Da es fast immer um Änderungen im öffentlichen Raum geht, sind in der Regel auch provisorische oder bauliche Maßnahmen (evtl. auch mobile) notwendig, um Raumaufteilungen zu verändern. Beschilderungen und Markierungen haben eine geringere optische Wirkung. Um sie zu steigern, helfen dann „freie“ Markierungsmuster, die auch einen gewissen künstlerisch-ästhetischen Anspruch erfüllen. Vertikale Elemente haben immer eine größere Sichtbarkeit als reine Bodenelemente. Generell sollten alle gestalterischen Eingriffe eine positive Bereicherung des Straßenraums bieten und nicht als unattraktive Elemente wahrgenommen werden, weil das die Akzeptanz schmälert und oft zu Reaktanz (Vandalismus...) führt.
- **Systemcharakter:** Da die Maßnahmen zur klimafreundlichen Mobilität einer durchgängigen „Philosophie“ folgen, sollte immer deutlich werden, dass alle Einzelmaßnahmen einem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang folgen, bei dem die Logik (wie viel wovon und warum und an welchen Standorten?) jeweils erkennbar wird, ggf. mit einer Darstellung der räumlichen und zeitlichen Zusammenhänge.
- **Gewinner und Verlierer:** Viele Maßnahmen werden traditionell mit Bildern des „Verteilungskampfes“ diskutiert. Einer Verkehrsart wird etwas weggenommen, eine andere bekommt etwas Zusätzliches. Weil das oft den Diskurs blockiert bzw. emotional auflädt, ist entscheidend, einerseits die Vor- und Nachteile, Betroffenheiten und Notwendigkeiten klar anzusprechen (vor allem, wenn sie nicht selbsterklärend sind und es noch keine etablierte Routine damit gibt). Die Funktionalität sollte immer angesprochen werden, um zu verdeutlichen, dass es keine elementaren Folgewirkungen („Alles bricht zusammen...“) gibt. Am überzeugendsten ist immer, wenn es klar erkennbar optische Verbesserungen gibt, deswegen ist Straßengrün (Bäume, Grünstreifen, Rollrasen, Wanderallee ...) als Element wichtig und sollte so oft wie möglich genutzt werden.

Zeit- und Raummuster der Umsetzung

Für die Umsetzung ist wichtig, dass die Frage der räumlichen und zeitlichen Verteilung klaren Kriterien im Sinne räumlicher Bedarfsklärung folgt (wer zuerst, wer zuletzt, nach Gerechtigkeitskategorien) und was zuerst und was zuletzt (nach einer inneren Logik der Stufenfolge, z.B. im Sinne von erst provisorisch als Test, dann dauerhaft ...). Und an jedem Standort und zu jedem Zeitpunkt sollten die Hauptziele immer wieder „rituell“ angesprochen und erklärt werden, wie viel zur Zielerreichung schon beigetragen wurde und was zur Zielerreichung noch fehlt.

3 Maßnahmensteckbriefe

In diesem Kapitel werden den neun Handlungsfeldern einzelne Maßnahmen zugeordnet, um die Mobilität von Morgen in Kreuzau zu fördern. Damit dies strukturiert erfolgen kann, wird der Steckbriefaufbau im Folgenden erläutert.



Bevor im Anschluss die einzelnen Maßnahmensteckbriefe dargestellt werden, gilt es die Felder *Anteil an der Zielerreichung*, *Kosten* und *Klimaschutz* zu erläutern und abzugrenzen. Für die Einschätzung der Anteile, Kosten und Beiträge werden die Relationen zwischen den einzelnen Maßnahmen eingeschätzt und diese entsprechend in 3 Stufen eingeordnet.

Anteil an der Zielerreichung

Der Anteil an der Zielerreichung setzt sich aus den unterschiedlichen Inhalten zusammen, welche in den jeweiligen Steckbriefen genannt wurden und stellt eine Gesamtbewertung dar. Einen zentralen Baustein stellen hier beispielweise die Einschätzung des Aufwands bzw. des Nutzens oder auch der Beitrag der entsprechenden Maßnahme zu den Zieldimensionen dar. Aber auch die zugeordnete Raumkategorie ist von Bedeutung. So kann häufig ein größerer Erfolg verzeichnet werden, wenn eine Maßnahme zusammenhängend, netzbildend und /oder flächendeckend im Gemeindegebiet realisiert wird. Hieraus ergibt sich, wie groß der durchschnittliche Beitrag der jeweiligen Maßnahme für die Kreuzauer Mobilität von Morgen und dem Erreichen des Modal-Shifts bis 2045 ist. Diese Einschätzungen können nicht quantitativ extrapoliert werden, sondern erfolgen qualitativ.

Kosten

Die grobe Kosteneinordnung erfolgte für jede Maßnahme in Relation zu den anderen Maßnahmen des Bereiches. Es wurden keine absoluten Zahlen bestimmt, da die Kosten angesichts des Abstraktionsniveaus und enormen zeitlichen Horizonts dieses Konzepts niemals korrekt und präzise darzustellen wären. Auch in diesem Fall erfolgen die Einschätzungen daher überschlägig und qualitativ. Je nach Maßnahme, Umsetzungsumfang und Zeitpunkt sind die Kosten später, sobald die Umsetzung angestrebt wird, für den entsprechenden Umsetzungszeitpunkt zu kalkulieren.

Klimaschutz

Die Einordnung des Klimaschutzbeitrags der jeweiligen Maßnahme bezieht sich ausschließlich auf klimatische Aspekte. Im Gegensatz zu dem Feld *Anteil an der Zielerreichung* soll im Rahmen der Klimaschutzeinordnung ausschließlich in Relation zu den anderen Steckbriefen ermittelt werden, wie groß der Beitrag der Maßnahme zum Erreichen der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 ist. Die in den übrigen Feldern behandelten Belange finden hier keine Berücksichtigung.

3.1 Handlungsfeld (A): Fußverkehr

Um den Umweltverbund in der Gemeinde Kreuzau nachhaltig zu stärken gilt es den Fußverkehr auszubauen und attraktiver zu gestalten. Dies muss besonders vor dem Hintergrund der Aufteilung des Modal-Splits geschehen, da der Fußverkehr, zusammen mit dem Radverkehr, voraussichtlich geringere ÖPNV-Anteile am Verkehrsaufkommen kompensieren muss. Dabei ist der Fußverkehr durchaus ein geeigneter Verkehrsträger, da er nicht nur umwelt-, sondern auch Gemeinde- und sozialverträglich ist und benötigt wird, um jeden anderen Verkehrsträger zu erreichen.

Der Fußverkehr emittiert bei der Nutzung keine Emissionen und erfordert den geringsten Flächenbedarf im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern. Menschen, die zu Fuß gehen beleben die Straßen sowie Ortsteile und tragen zu einem Wohlbefinden sowie Austausch bei. Darüber hinaus ist das Zufußgehen für die Bürgerinnen und Bürger kostenlos, fördert die Gesundheit und die individuelle Mobilität aller Altersgruppen. Gleichzeitig gilt es die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerungsgruppen, seien es Schulkinder, Eltern mit Kleinkindern oder auch mobilitätseingeschränkte Personen, zu berücksichtigen.

Damit der Fußverkehr nicht nur in der Freizeit attraktiv ist, sondern auch für die alltägliche Mobilität, werden entsprechende Ziele vor allem

des alltäglichen Bedarfs in unmittelbarer Umgebung benötigt. Zumutbare Entfernungen belaufen sich hier auf ca. 2,5 bis max. 3 km.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Gemeinde Kreuzau unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Es ist kein durchgängiges Fußwegenetz vorhanden.
- Häufig keine attraktiven Ziele des alltäglichen Bedarfs in den Ortsteilzentren, was durch die raumplanerischen und raumordnungspolitischen Leitlinien der Landesplanung in der Vergangenheit und auch aktuell forciert wird.
- Die Beleuchtung der Fußwege ist oft unzureichend.
- Immer wieder wird der Fußverkehr durch den ruhenden Verkehr behindert.
- Die Gehwegbreiten sind häufig unzureichend.
- Die Fußwege sind in vielen Ortsteile verbesserungswürdig.

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Gemeinde der kurzen Wege, da wo es möglich ist
- Erreichbarkeit sichern
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur

- Attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen
- Umweltverbund stärken
- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern

Um eine Attraktivierung und Verbesserung der Fußverkehrssituation zu erlangen, müssen diverse Maßnahmen im kommunalen Gebiet implementiert werden. Jedoch müssen nicht direkt alle Vorhaben in ihrem Endzustand baulich umgesetzt werden. An einigen Stellen, wie zum Beispiel im Kontext der Konfliktreduzierung mit dem ruhenden Verkehr oder auch der barrierefreien Mobilität können „Übergangslösungen“ geschaffen werden, bis die Ziel-/ Endmaßnahme durchgeführt wurde. Solche „Übergangslösungen“ können für die Konfliktreduzierung mit dem ruhenden Verkehr beispielweise die Aufstellung von Halteverbotschildern oder Straßenmarkierungen sein, bis es schlussendlich zur Durchführung der baulichen Maßnahme kommt. Im Rahmen der barrierefreien Mobilität könnten an Barrieren, wie Radabstellanlagen, Reflektoren angebracht werden, die in den Abendstunden schneller Aufmerksamkeit erregen oder mobile Bänke, die eine Rastmöglichkeit bieten. Schlussendlich gilt es jedoch darauf hinzuweisen, dass solche Vorschläge lediglich für eine begrenzte Zeit zur Verfügung gestellt und zu keiner dauerhaften „Übergangslösung“ werden sollten.

Folgend werden Maßnahmen vorgestellt, welche zur Attraktivierung und zum Ausbau des Fußverkehrs beitragen sollen, damit dieser Verkehrsträger eine tragende Säule der zukunftsfähigen Mobilität der Gemeinde Kreuzau werden kann.

3.1.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Fußverkehr

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
A.1	Checkliste - Gehwegequalität	Mittel ★★★	Kurzfristige Aufgabe	Ortsteile
A.2	Barrierefreie Mobilität	Hoch ★★★★	Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
A.3	Abbau von Nutzungskonflikten	Hoch ★★★★	Kurzfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
A.4	Fußverkehrsnetz	Hoch ★★★★	Mittelfristige Aufgabe	Ortsteile
A.5	Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten	Hoch ★★★★	Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe	Ortsteile

A.1 - Checkliste – Gehwegequalität - Fußverkehrschecks

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die Qualität der Gehwege ist eine zentrale Maßnahme, um den Fußverkehr einladender zu gestalten und zu fördern. So wurden häufig Gehwege mit unzureichenden Breiten festgestellt, wobei sich der Fuß- und Radverkehr nicht selten einen Abschnitt des Straßenraums teilen muss.</p> <p>Darüber hinaus wurde in Kreuzau nicht immer eine ausreichende Beleuchtung entlang der Wege installiert und es wurden Unebenheiten sowie „Stolperfallen“ auf den Gehwegen festgestellt (durch Regen aufgeweichter Untergrund oder unebene Pflasterungen). Besonders Unebenheiten und „Stolperfallen“ können zu Einschränkungen und Gefahren für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürgern führen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um die Gehwegequalität in der Gemeinde Kreuzau nachhaltig und langfristig zu verbessern, wird die Formulierung einer Checkliste empfohlen. Hierbei kann und sollte auf die Ergebnisse des Fußverkehrschecks aufgebaut werden. Es sollten unter anderem die gelisteten und weitere Bausteine Berücksichtigung finden:</p> <p><u>1. Verbreiterung der Gehwege</u></p> <p>Damit eine konfliktfreie Mobilität mit ausreichend Platz sichergestellt werden kann, sollten alle Gehwege auf ihre Breiten überprüft werden. Besonders Gehwege mit einer starken Frequentierung (Zentralort, Ortsteilzentren, KiTa- und Schulwege, ...) sollten hierbei verstärkte Berücksichtigung finden und entsprechend angepasst werden, sodass ein problemloses Passieren (auch mit bspw. Kinderwagen oder Rollator) möglich wird. Hier werden Regelbreiten von ca. 2,5 m empfohlen, wobei keine wesentliche Einschränkung durch Gemeindemobiliar erfolgen darf. Auf Gehwegerouten mit geringer Frequenz sind Breiten von 1,5 m ausreichend sein. Auf Grund der teilweise engen Straßenräume in Kreuzau bedarf es an entsprechenden Stellen einer Anpassung der Breiten.</p> <p><u>2. Einheitlicher Gehwegebelag</u></p> <p>Im Gemeindegebiet konnten diverse Gehwegbeläge ausgemacht werden. Um die Qualität der Gehwege zu steigern, gilt es einheitliche Beläge für den Fußverkehr zu implementieren. Hierbei sollte ein Belag gewählt werden, welcher nicht anfällig für Schäden und Unebenheiten ist. Zudem sollten die Oberflächen der Gehwege fest, eben und fugenarm sein sowie über eine visuelle Kontrastbildung für Menschen mit einer Sehbehinderung verfügen. Zudem sollte bestenfalls ein taktiles Leitsystem baulich integriert werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>A.3, A.2</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Fußverkehrsanteil: Modal Split: 10 % Zukünftig: mind. Verdopplung 22% der Wege legen die Menschen in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurück.</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderinitiative Fußverkehr FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau, Straßenbau</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p>
--	---	---

	<p>3. Wartung und Pflege Um die Gehwegequalität in Kreuzau nachhaltig zu steigern, muss eine regelmäßige Wartung und Pflege der Fußverkehrsinfrastruktur sichergestellt werden. Besonders hier kann sich die Aufstellung eines Leitfadens mit einer angehängten Checkliste als hilfreich erweisen, da die zu erhaltenden Standards im Voraus klar definiert wurden. Darüber hinaus könnte eine Meldestelle/Internetseite eingerichtet werden, wo Bürgerinnen und Bürger Gehwegemängel melden können.</p> <p>4. Reduzierung von Unebenheiten Vermehrt wurden Wurzelschläge auf Gehwegen vermerkt sowie Behinderungen durch unebene Bodenplatten. Hier können Mobilitätseinschränkungen und „Stolperfallen“ für alle Zuzußgehenden entstehen. Es gilt diese Unebenheiten und Mängel im gesamten Gemeindegebiet zu kartieren und entsprechend auszubessern. Besonderer Fokus sollte hier zunächst auf Gehwege in der Nähe von Alters-, Kindergarten- und Schulinrichtungen sowie Ortsteilzentren gelegt werden. Anschließend gilt es die restlichen Standorte Kreuzaus sukzessive zu kontrollieren.</p> <p>5. Barrierefreie Mobilität Sowohl die Reduzierung von Unebenheiten als auch die problemfreie Bewegung im kommunalen Raum sollten im gesamten Gemeindegebiet Kreuzaus gegeben sein, weshalb die Barrierefreiheit durchaus bei der Erstellung der Checkliste zum Thema Gehwegequalität Berücksichtigung finden sollte. Detaillierte Ausführungen und Empfehlungen sind dem Maßnahmen Steckbrief A.2 „Barrierefreie Mobilität“ zu entnehmen.</p>	<p>Fußgänger, Mobilitätseingeschränkte</p> <p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde (Ortsteilzentren),</p>
<p>Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen DVR (2020) - Sichere Gehwege Planen, Leitfaden für die Planung von sicheren Gehwegen FUSS e.V (2020). – Geh-rechtes Planen und Gestalten, Sammlung von Planungsgrundlagen für den Fußverkehr</p>		

A.2 - Barrierefreie Mobilität

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums ist unerlässlich, um die alltägliche Mobilität von Mobilitätseingeschränkten und älteren Personen sowie auch jungen Familien zu erleichtern.</p> <p>In Kreuzau bestehen an verschiedenen Stellen bereits barrierefreie Strukturen, wie beispielsweise an den Bahngleisen 1 und 2 des Kreuzauer Hauptbahnhofs. Jedoch stellen unzureichende Gehwegbreiten und baulich verbesserte Gehwege die Barrierefreiheit nicht immer sicher. Im gesamten Gemeindegebiet sollte die Barrierefreiheit deshalb ausgebaut werden und als Standard für Gehwege und Querungen sowie auch für die Fortbewegung in der Gemeinde gelten.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Eine barrierefreie Mobilität sollte im gesamten Gemeindegebiet Kreuzaus sichergestellt werden. Um dies zu gewährleisten, wird Folgendes im Rahmen der barrierefreien Mobilität empfohlen:</p> <p><u>1. Taktils Leitsystem</u></p> <p>Ein Taktils Leitsystem unterstützt sehbehinderte Menschen bei der Orientierung im öffentlichen Raum und leistet dabei einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe an der Mobilität. Um die Teilhabe sicherzustellen, sollten akustische und tastbare Elemente in die Infrastruktur eingebaut werden. Tastbare Elemente auf dem Boden bieten Hilfe zur Leitung im Straßenraum und dienen dazu Gefahren durch Orientierungsverlust im Verkehrsraum zu mindern. Die Einrichtung von LSA-Anlagen mit akustischen Elementen unterstützt ein sicheres Queren an Knotenpunkten.</p> <p>Es sollte überprüft werden, an welchen Orten Handlungsbedarf besteht, taktile Leitsysteme zu errichten. Um geeignete Orte zu identifizieren, kann eine Internetseite, auf der Bürgerinnen und Bürger Problemstellen und Querungsanlagen verorten können hilfreich sein. Zudem sollte die Gemeinde selbst wichtige Orte identifizieren und bei der Errichtung von taktilen Leitsystemen eine Priorisierung vornehmen, wobei beispielsweise Ortsteilzentren, sozialen Einrichtungen, Verwaltungsgebäuden oder großen Kreuzungen eine höhere Priorität zukommt.</p> <p><u>2. Markierungen an Radabstellanlagen, Treppen, etc.</u></p> <p>Um die Sicherheit von mobilitätseingeschränkten Personen zu steigern, gilt es durch Markierungen von Gefahrenstellen z.B. an Radabstellanlagen oder Treppen auf diese Hindernisse hinzuweisen. Dazu können kontrastreiche farbliche Markierungen auf dem Boden, Reflektoren an den Objekten und Taktile Leitsysteme dienlich sein. Durch taktile Leitsysteme wird frühzeitig auf das Hindernis hingewiesen und durch</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>A.1, I.4, A.5</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Komplett Barrierefreie Wege sind für 10% der Menschen unverzichtbar. Personen mit Mobilitätseinschränkung legen 45% der Wege zu Fuß oder mit dem Rollstuhl zurück.</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>IKK - Nachhaltige Mobilität FöRi Nachhaltige städtische Mobilität FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau</p>
--	--	---

die farbliche Markierung an Treppen können sehbehinderte Menschen sich eigenständig orientieren.



Taktilsystem und Markierung der Treppe in Düsseldorf - [Rheinbahn](#) (links)
Markierung von Radabstellanlagen in Köln - [koelnarchitektur.de](#) (rechts)

Zielgruppe

Mobilitätseingeschränkte, Fußgänger

Raumkategorien

Gesamte Gemeinde

3. Oberflächen

Wie bereits in dem Steckbrief A.1 erläutert, gilt es unter anderem, breitere Gehwege zu realisieren sowie den Gehwegbelag zu vereinheitlichen und zu befestigen. Unbefestigter Gehwegbelag kann schneller abgetragen werden, wodurch Löcher und dadurch Pfützen entstehen können, die Barrieren darstellen. Hier wird erneut auf den Punkt 2 des Maßnahmensteckbriefs A.1 verwiesen.

4. Gehwege ohne Behinderungen/“Stolperfallen“

Um des Weiteren Barrieren abzubauen, gilt es störende Hindernisse und Stolperfallen (bspw. Mülltonnen und Aufsteller) zu entfernen bzw. so aufzustellen, dass Fußgänger nicht behindert werden. Darüber hinaus stellt auch der ruhende Verkehr eine Behinderung durch falsches Parken auf Gehwegen und an Kreuzungsstellen dar. Zudem sollten Borde an Querungsstellen abgesenkt werden.

Oft entstehen an Gehwegen mit Bodenplatten stolperfallen durch Wurzelschlag oder durch eine nicht durchgängige Pflasterung (siehe Fotos). Um dies vorzubeugen ist es im Kontext der barrierefreien Mobilität sicherer, Gehwege zu asphaltieren und so Wurzelschlag und Unebenheiten vorzubeugen. Um Gehwege ohne Behinderung zu schaffen, sollten zudem blätter- und schneefreie Wege sowie öffentliche Plätze

ohne Rutschgefahr im Herbst und Winter gewährleistet und stärker kontrolliert werden. Dies sollte einerseits durch Anwohner an Gehwegen sowie durch die Gemeinde an öffentlichen Orten kontrolliert und konsequent umgesetzt werden.

5. Mobiliar

Um für alle Verkehrsteilnehmer die Erreichbarkeit von Geschäften und öffentlichen Plätzen zu gewährleisten, gilt es mithilfe von Rampen (max. 6% Steigung bzw. 3,5° Neigung) den Zugang sicherzustellen. Außerdem sollten Möglichkeiten zum Verweilen, z.B. für ältere Personen Bänke errichtet werden, um die Mobilität von Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen zu steigern. Dabei wird empfohlen, Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen im Abstand von max. 300m zu platzieren, wobei zu beachten ist, dass diese die Gehwege nicht blockieren oder ein Hindernis darstellen.

6. Querungsanlagen

Wie bereits zuvor erläutert, gilt es barrierefreie und sichere Querungsanlagen zu schaffen. Dazu gehört die Errichtung von Mittelinseln, Fußgängerüberwegen, Lichtsignalanlagen mit akustischem Leitsystem und barrierefreien Unter- und Überführungen. Durch die Errichtung von Querungsanlagen wird Fußgängern, vor allem älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, das Queren der Straße durch das sichere und stressfreie Queren in Etappen erleichtert. Auch durch Fußgängerüberwege wird dem Fußverkehr, besonders Kindern, der Vorteil gewährt die Straße sicher zu queren. Dabei ist eine klare Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsträgern und die Rücksichtnahme des MIV wichtig. Die Anlagen sollten für Rollstuhlfahrer, blinde und sehbehinderte Menschen auffindbar und nutzbar sein. Dies kann durch Markierungen mit hohem Kontrast und guter Ausleuchtung der Anlagen erreicht werden.



Barrierefreie Querungshilfe für Fußgänger in Frommern - [ZAK](#)

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2024

2035



Anmerkungen und weitere Informationen

VCD (2019) - [Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle](#) , Katalog und Leitfaden für fußgängerfreundliche Wege

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006) - [Leitfaden Unbehinderte Mobilität](#), Leitfaden für die gleichberechtigte Teilhabe am Straßenverkehr

A.3 - Abbau von Nutzungskonflikten

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Nutzungskonflikte entstehen in Kreuzau vorwiegend durch die gemeinsame Nutzung von Wegen, beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Diese müssen sich häufig eine Verkehrsfläche teilen. Durch das höhere Tempo von Radfahrern werden Fußgänger Gefahren ausgesetzt. Es entstehen aber auch Behinderungen und Gefährdungen des Fußverkehrs durch den ruhenden Verkehr, beispielsweise durch parkende Pkw und Türen, welche geöffnet werden. Darüber hinaus entstehen oft Verengungen von Gehwegen durch falsch parkende Pkw zugunsten von Fußgängern. Des Weiteren wohnt die gemeinsame Führung von MIV und Radverkehr ohne entsprechende Markierung entsprechendes Konflikt- und Gefahrenpotential inne.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um in Zukunft die Nutzungskonflikte des Fußverkehrs mit anderen Verkehrsträgern abzubauen, werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Radverkehr</u> Die getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Infrastruktur, sollten im Zuge von anstehenden Sanierungsmaßnahmen realisiert werden. Dazu sollte dem Fuß- wie auch dem Radverkehr ein eigener Abschnitt des Straßenraums zugeteilt werden, um Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsträgern zu vermeiden. Die Erstellung und Berücksichtigung eines Leitfadens, wieviel Raum den jeweiligen Verkehrsträgern zugeschrieben werden soll wird empfohlen, um eine einheitliche Umsetzung im Gemeindegebiet zu gewährleisten. Dabei sollten Gehwege beispielsweise eine Breite von mind. 2,5m aufweisen. Zudem sollten Geh- und Fußwege bei hoher Frequentierung getrennt gestaltet werden. Die aktuellen Anforderungen sind bei jedem Neu- und Umbau mitzudenken. Außerdem haben Fußgänger und Radfahrer ähnliche Interessen und sollten nicht gegeneinander, sondern miteinander um eine gerechte Flächenverteilung kämpfen.</p> <p><u>2. Ruhender Verkehr</u> Um Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr abzubauen, sollte vermieden werden dem MIV zu viel Straßenraum zuzuschreiben. „Falschparker“ sollten deshalb stärker kontrolliert werden. Außerdem kann das Aufstellen von Hindernissen dabei helfen, dass der ruhende Verkehr gar nicht erst auf Gehwegen abgestellt wird. Mögliche Hindernisse könnten dabei beispielsweise auch aufenthaltsqualitätssteigernde</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀☀☀</p> <p>Schnittstellen B.2, I.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Insgesamt kamen 2019 417 Fußgänger ums Leben. Hauptverursacher waren dabei Pkw und Lkw.</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderinitiative Fußverkehr FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe Fußverkehr, (MIV, Radverkehr)</p>
--	---	---

raumkom

Elemente und Gemeindemobiliar für den Fußverkehr (z.B. Bänke) oder auch Fahrradbügel für den Radverkehr sein.



Fahrradbügel gegen Falschparker in Halle – [Du bist Halle](#), Seitenraumparken

Ein Parkraumkonzept kann dabei helfen, Maßnahmen gegen den Parkdruck zu formulieren.



Ruhender Verkehr, welcher die Gehwege in Winden blockiert – Eigene Aufnahmen

Raumkategorien
 Gesamte Gemeinde

Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)

2024

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

NRVP (2020) - [Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen](#), Leitfaden für die Gestaltung selbstständiger Wege

DVR (2020) - [Sichere Gehwege Planen](#), Leitfaden für die Planung von sicheren Gehwegen

FGSV (2006) - [Richtlinien für die Anlagen von Gemeindestraßen](#), Regelwerk

A.4 - Fußverkehrsnetz

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Bislang hatten gesamtstädtische Routen für den MIV und teilweise auch für den Radverkehr Vorrang. Infolgedessen besteht aktuell in Kreuzau ein ausbaufähiges Fußverkehrsnetz innerhalb der Ortsteile. Darüber hinaus weist der bauliche Zustand von oftmals Gehwegen unzureichende Standards auf, insbesondere hinsichtlich der Gehwegbreiten. Dies ist oftmals in den Ortsteilzentren der Fall, deren Straßenquerschnitte, historisch bedingt, schmal sind. Ein gutes qualitatives und ausgebauteres Fußverkehrsnetz ist jedoch eine wichtige Maßnahme, um den Fußverkehr zu stärken. Dabei stellt das Fußverkehrsnetz eine Nahverbindung innerhalb von Wohngebieten und auch zwischen den Ortsteilzentren dar.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um den Fußverkehr in Kreuzau nachhaltig zu stärken und ein qualitatives Wegenetz auszubauen werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Einheitliche Fußverkehrsführung</u></p> <p>Durch eine punktuelle und abschnittsweise Optimierung von Fußwegen wird der Fußverkehr attraktiver. Dazu wird empfohlen, Lücken zu schließen und dabei unzureichend befestigte Wege baulich aufzuwerten und zu befestigen, fehlende Verbindungen zu ergänzen und folgende geeignete Standards für Gehwege (v.a. bei ausstehenden Erneuerungsmaßnahmen) zu berücksichtigen und einheitlich umzusetzen. Generell sollte eine Gehwegbreite von 2,5m angestrebt werden, wobei die Breite auf stark genutzten Wegen breiter (mehr als 3m), und auf Wegen mit niedrigerer Frequentierung schmaler (1,5m bis 2m) sein kann. Darüber hinaus sollten im gesamten Gemeindegebiet attraktive Ziele und Routen einheitlich ausgeschildert werden. Es sollten zudem Karten und Pläne des Fußverkehrsnetz an zentralen Punkten auf-/dargestellt werden.</p> <p><u>2. Fußwegerouten in und zwischen den Ortsteilen</u></p> <p>Fußwegerouten in und zwischen den Ortsteilen sorgen für eine bessere Verbindung dieser und schaffen einen Anreiz für den Fußverkehr. Um dies zu gewährleisten, sollten direkte Wege geschaffen und Umwege verhindert werden. Bei dem Ausbau der Fußwegerouten sollte sich am Radwegenetz orientiert werden. Im gleichen Maße sollten auch Fußwegerouten, naturnaher und getrennt vom Radverkehr, entstehen. Bei der Ausgestaltung der Fußwegerouten ist es wichtig, sich an der Checkliste für die Gehwegqualität zu orientieren und beispielsweise für ein ausreichendes Sicherheitsempfinden durch gute Ausleuchtung und Barrierefreiheit zu sorgen. Bei der Entstehung eines Konzepts von Verbindungswegen sollten zum einen Freizeitrouten für Spaziergänger, aber vor allem auch Alltagsrouten ausgebaut werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>A.1, B.2</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>80 % der Deutschen gehen gerne zu Fuß. Der Anteil, wie viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden, liegt im Bundesdurchschnitt bei 22 %.</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderinitiative Fußverkehr FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Fußgänger, Mobilitätseingeschränkte</p>
--	---	--

	<p>Für das Konzept ist es wichtig, sich an attraktiven Zielen für den Fußverkehr zu orientieren.</p> <p><u>3. Durchlässigkeit von Sackgassen für Fuß- und Radverkehr</u> Wenn die Durchlässigkeit von Sackgassen durch entsprechende Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet wird, trägt dies wesentlich dazu bei, Umwege für diese Verkehrsträger abzubauen und sie somit zu attraktiver zu gestalten.</p>	<p>Raumkategorien Ortsteilzentren</p>
<p>Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)</p> <p>2024 ● 2035</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Bundesamt für Straßen (ASTRA) (2015) - Fusswegenetzplanung – Handbuch, Handbuch für die Netzplanung des Fußverkehrs</p>		

A.5 - Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die Errichtung von qualitativen Querungen trägt zu einer höheren Verkehrssicherheit bei und stellt einen wichtigen Bestandteil für direkte Wegeverbindungen dar. Es gibt in Kreuzau bereits einige Querungsstellen, welche entsprechend baulich ausgestattet sind, jedoch sollten diese im gesamten Gemeindegebiet eingerichtet werden und als Standard gelten. Zudem ist der Straßenraum oft nicht barrierefrei durch die bauliche Gestaltung von Bordsteinen, schlechten Sichtbeziehungen durch Gemeindemobiliar, durch schlechte oder fehlende Markierungen und Beleuchtung und das Fehlen taktiler Elemente, Rampen oder Aufzügen</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die Einrichtung von sicheren Querungsanlagen und Knotenpunkten in der Gemeinde Kreuzau ist unerlässlich, um die Verkehrssicherheit in Zukunft zu gewährleisten. Dafür sind folgende Maßnahmen von Bedeutung:</p> <p><u>1. Querungshilfen</u></p> <p>Querungshilfen umfassen bauliche Anlagen wie Querungsinseln, Fußgängerüberwege, die Errichtung von Shared-Spaces und optimierten LSA-Anlagen für Fußgänger. Zudem ist es wichtig Sichtbeziehungen zu schaffen, um die Verkehrssicherheit zwischen den Verkehrsträgern zu erhöhen. Die Beleuchtung und Ausschilderung von bspw. Fußgängerüberwegen trägt dazu bei, dass die verschiedenen Verkehrsträger auf die Fußgänger aufmerksam gemacht werden.</p>  <p>Fußgängerüberweg mit Querungshilfe – G. Bendias</p> <p>Shared-Spaces sind Verkehrsräume, bei denen es keine bauliche Trennung des Straßenraums gibt. Durch die geteilte Fläche für unterschiedliche Verkehrsträger ist eine größere Rücksichtnahme erforderlich. Dieses Konzept ist vor allem nützlich für die Ortsteile Kreuzau und Winden und Orte, an denen vorwiegend Fußgänger den Raum</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p> <p>Schnittstellen</p> <p>B.3, A.1, A.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>2018 verunglückten in Deutschland insgesamt 109.587 Fußgänger- und Radfahrer, 598 davon tödlich.</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra), Förderung der Nahmobilität FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau, Straßenbau</p> <p>Zielgruppe</p> <p>Fußgänger, Mobilitätseingeschränkte, (MIV, Radverkehr)</p>
---	--	--

nutzen und der MIV sich unterordnen sollte. Ein anschauliches Beispiel ist dieser Shared-Space in Flensburg, bei dem unter anderem auch auf die Barrierefreiheit geachtet wurde.




Testphase eines Shared Space in Flensburg– [Flensburger Tagesblatt](#)

Raumkategorien
Gesamte Gemeinde

2. Fußgängerfreundliche Knotenpunkte

Um fußgängerfreundliche Knotenpunkte zu schaffen, sollten längere Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet sowie eine Restgrünanzeige in LSA-Anlagen aufgenommen werden. Zudem ist eine „grüne Welle“ für den Fußverkehr, welche durch Bedarfsgrün für den MIV realisiert werden könnte hilfreich, um direkte und kurze Wege zu gewährleisten. Um LSA-Anlagen für den Fußverkehr zu optimieren, sollten dort wo eine hohe Frequentierung des Fußverkehrs besteht, Grünzeiten verlängert werden. Darüber hinaus sollten an Knotenpunkten und Kreuzungen Sichtbeziehungen geschaffen werden. Bäume oder Schilder an Kreuzungen schränken oft die Sicht ein. Besonders während der Abendstunden oder der „dunkeln Jahreszeiten“ trägt die Beleuchtung von Kreuzungen und geeignete Abbiegewinkel zu mehr Verkehrssicherheit für Fußgänger bei. Bestehende Hindernisse (z.B. ruhender Verkehr und Werbetafeln) sollten identifiziert werden, um folglich vor Ort gewährleisten zu können, dass Fußgänger gefahrlos die Straße überqueren können.

4. Markierungen

	<p>Markierungen an Kreuzungspunkten helfen dabei den Straßenraum sicherer zu machen und zu lenken. Auch die auffällige Kennzeichnung von Zebrastreifen durch Schilder und die stärkere Ausleuchtung von Überquerungen trägt dazu bei, mehr Sicherheit zu schaffen.</p>	
<p>Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2015) - Fusswegenetzplanung – Handbuch, Handbuch für die Netzplanung des Fußverkehrs</p>		

3.1.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

MITTEL - BIS LANGFRISTIG

A 2 – Barrierefreie Mobilität

A 6 – Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten



3.2 Handlungsfeld (B): Radverkehr

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr eine zentrale Säule in der Kreuzauer Mobilitätswende dar. Ähnlich wie der Fußverkehr ist der Radverkehr vor allem umwelt- und ortsverträglich. Aber auch in Hinsicht auf die Sozialverträglichkeit büßt er nur geringfügig ein. Einem Großteil der Bevölkerung steht ein Fahrrad, Pedelec oder ähnliches zur Verfügung, welches genutzt werden kann. Insbesondere Pedelecs wohnt, in Bezug auf die Gemeinde Kreuzau, ein großes Potential inne, da topografische Hürden und längere Distanzen nun besser erreichbar sind.

Gegenüber motorisierten Verkehrsträgern weist das Fahrrad einen sehr geringen Flächenverbrauch auf. So benötigt ein abgestelltes Rad 85% weniger Fläche als ein durchschnittlich geparkter Pkw. Für Pedelecs oder andere mit Elektrizität angetriebenen Fahrräder muss an bestimmten Standorten E-Ladinfrastruktur eingerichtet werden, wodurch der Flächenverbrauch geringfügig ansteigen kann.

Weitere Vorteile im Radverkehr liegen unter anderem in gesundheitlichen Aspekten. Fahrradfahrer erhalten Bewegung, bringen ihren Kreislauf in Schwung und reduzieren gleichzeitig die CO₂-Emissionen, wodurch indirekt ebenfalls ein Beitrag zur Gesundheit geleistet wird. Darüber hinaus kann eine Strecke, vor allem während der Stoßzeiten, durchaus schneller bewältigt

werden als mit dem eigenen Pkw. Besonders im Zusammenhang mit einem Pedelec können beachtliche Geschwindigkeiten aufgebracht werden.

Das Gemeindegebiet von Kreuzau birgt sowohl Potenziale als auch Hürden für den Radverkehr.

Topografisch gesehen ergeben sich zwei problematische Faktoren. Durch den Höhenunterschied zwischen Ortsteilen an der Rur und Ortsteilen auf den angrenzenden Höhenterrassen ergeben sich im intrakommunalen Radverkehr erhebliche Höhenmeter, die mit dem Fahrrad überwunden werden müssen. Zusätzlich ergeben sich, gerade im Gemeindegebiet nordwestlich der Rur, auch erhebliche Höhenunterschiede in den Gemeinden selbst, da sie eine Hanglage aufweisen. Abgesehen von den zu überwindenden Höhenmeter bildet eine Höhenstufe nördlich der Rur, bei Winden und Untermaubach, eine natürliche Sperre für Verkehrsverbindungen. Dadurch ist es nur schwer möglich von dort Radverkehrsverbindungen nach Kreuzau mit einer hohen Direktheit der Route zu bewerkstelligen.

Bei einem ersten Blick auf den Radroutenplaner NRW ergibt sich der Eindruck, dass das Gemeindegebiet von Kreuzau mit zahlreichen und auch ausreichenden Radverkehrsverbindungen durchzogen ist und die Ortsteile untereinander und mit dem Hauptort Kreuzau gut verbunden sind.

Bei einer Prüfung des Radverkehrsnetzes fällt allerdings auf, dass einige Abschnitte außerhalb von Ortschaften mit dem MIV zusammengeführt werden,

und zwar in Bereichen, in denen dies nicht zu empfehlen ist. Dadurch ergeben sich erhebliche Lücken im Radverkehrsnetz, die die Angebotsqualität deutlich herabsetzen.

Das betrifft die Route zwischen Kreuzau und Boich, auf der der Radverkehr auf der Höhe von Drove ohne Radverkehrsanlagen auf der Landesstraße L 249 geführt wird. Dort wird der Radverkehr mit dem MIV im Geschwindigkeitsbereich von 100 km/h konfrontiert, was für Radfahrende keine sichere Alternative darstellt und nicht den Regeln für die Führung von Radverkehr im außerörtlichen Bereich entspricht (FGSV 2010). Im gleichen Bereich des Gemeindegebiets wird der Radverkehr zwischen Thum und Drove auf der L 250 geführt, was aus den vorher genannten Gründen ebenfalls als nicht zulässig angesehen werden muss. Hier ergeben sich daraus Netzbrüche, die die Funktionalität des Radverkehrsnetzes herabsetzen und einer Förderung des Radverkehrs entgegensteht. Zumal diese Bereiche als topografisch geeignet angesehen werden müssen, da hier keine größeren Verwerfungen zu finden sind und der Höhenunterschied, von 69 m auf einem Streckenabschnitt von ca. 3,5 km, auf der Routen langsam und stetig überwunden werden könnte.

Eine ähnliche Situation ergibt sich zwischen Boich und Leversbach. Hier wird der Radverkehr zwar nicht auf einer Landesstraße geführt, dafür aber auf einer Straße mit Gemeindeverbindungsfunktion. Auf dieser Strecke ist für den MIV in weiten Teilen auch Tempo 100 zulässig und weist damit ebenfalls, besonders unter Berücksichtigung des herrschenden Gefälles, eine zu hohe

Differenz zwischen der Regelgeschwindigkeit des Radverkehrs und des MIV's auf.

Weitere Netzbrüche ergeben sich in der topografisch bewegten Landschaft nordwestlich der Rur. Hier sind die Ortsteile Bogheim, Langenbroich und Bergheim betroffen.

Die Route von Bogheim nach Langenbroich/Bergheim ist unter zwei Gesichtspunkten als negativ einzustufen. Einerseits lässt sie eine, für den Alltagsradverkehr, erforderliche Direktheit vermissen, andererseits wird auch hier der Radverkehr außerorts auf einer Fahrbahn mit dem MIV geführt. In diesem Fall auf den Kreisstraßen 31 und 39 und auch hier sind Geschwindigkeiten bis 100 km/h für den MIV zulässig. Für den Abschnitt der Kreisstraße 28 die, die Verbindung zwischen Kreuzau – Drove in Richtung Soller darstellt, gilt derselbe Befund.

Auch die Weiterführung der Radroute von Bergheim nach Kreuzau, über Winden, weist die gleichen Defizite auf. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Bergheim und Winden wird der Radverkehr wiederholt auf der K 39 geführt und hier zusätzlich noch auf einem Abschnitt mit bis zu 10 % Gefälle/Steigung.

Durch die schon angesprochene topografische Verwerfung in diesem Bereich ist eine alternative Führung, ohne einen intensiven finanziellen Einsatz, nicht zu realisieren.

In den Ortslagen selbst werden die Radfahrenden oft auf verträglichen Routen geführt, in den meisten Fällen in Tempo 30 Zonen oder zumindest in Bereichen mit Tempo 50, aber keinem Durchgangsverkehr.

In einzelnen Fällen ist innerorts die Radverkehrsführung auch nicht optimal. So werden in Kreuzau (teilweise), Leversbach, Bergheim und Winden die Radfahrenden im Mischverkehr in Bereichen mit Tempo 50, in Kombination mit Durchgangsverkehren, geführt. Im genauen Fall kommt es dabei natürlich auf die real herrschende Verkehrsbelastung an und ob diese zu hoch ist, allerdings lässt sich dies im Fall von Kreuzau, durch die Rückmeldungen aus der Online-Umfrage sowie dem ersten Bürgerworkshop, bestätigen. Zusätzlich ergeben sich in Kreuzau in der Hauptstraße/ L 249 Problematiken hinsichtlich der gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr auf dem Bord. In dem genannten Bereich wird der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr auf einer Straßenseite auf dem Bord in Kombination mit dem Fußverkehr geführt. Das betreffende Bord ist, besonders unter Berücksichtigung der direkt darauf mündenden Eingangsbereiche der Häuser zu schmal, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sehen für innerörtliche Bereichen in denen Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt werden ein Mindestmaß von 2,5 m vor, die regelmäßig unterschritten wird. Besonders vor dem Hintergrund einer angestrebten Erhöhung des Rad- und Fußverkehrs am Modal Split und der Routenbedeutung hinsichtlich der Haupttrouten aus Drove, Boich und Thum.

Hinsichtlich des Radverkehrspotentials bildet sich ein Schwerpunkt südöstlich der Rur ab. Gerade die Ortsteile Drove, Boich und Thum weisen keine, für den Alltagsradverkehr, nennenswerten topografischen Probleme auf und die Realwegsentfernungen nach Kreuzau (Drove 3,5 km, Boich 5,4 km, Thum 6,5 km) und Nideggen (Drove 6,4 km, Boich 2,7 km, Thum 3,6 km), als die beiden Versorgungsschwerpunkte für den täglichen Bedarf, können im Falle von Kreuzau, als gering und potenziell geeignet für den Radverkehr verstanden werden. Die Verbindung in Richtung Nideggen ist topografisch anspruchsvoller, dennoch, mit Blick aufwachsende Pedelec-Anteile, perspektivisch eine sinnvolle Verbindungsrelation.

Besonders intrakommunal zwischen den einzelnen Ortsteilen liegen Radverkehrspotentiale, da selten mehr als 3 km zwischen zwei Nachbar-Ortsteilen zurückgelegt werden müssen.

Den topografischen Begebenheiten, als Minderungsfaktor für das Radverkehrspotential, steht ganz klar die vermehrte Nutzung von Pedelecs im Alltagsverkehr gegenüber. Da inzwischen davon ausgegangen wird, dass 40 % der Neuerwerbungen bei Fahrrädern deutschlandweit auf E-Bikes entfallen, werden die topografischen Schwierigkeiten in der Zukunft in den Hintergrund rücken und dadurch noch mehr Potential für den Radverkehr frei werden. Gute Erreichbarkeiten mit geringen Realwegsentfernungen bieten zudem die ÖPNV-Haltestellen in Kreuzau. Mit entsprechenden Radabstellanlagen könnte hier ein Potenzial der Gemeinde liegen.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurde in der Gemeinde Kreuzau für den Radverkehr unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Das Alltagsnetz weist nicht denselben Standard wie das touristische Netz auf.
- Es sind immer wieder Netzlücken vorhanden.
- Es sind bislang Fahrradstraßen vorhanden.
- Der Rad- und Fußverkehr teilen sich häufig die Verkehrsfläche.
- Es besteht keine einheitliche „Philosophie“ bei der Führung des Radverkehrs und den Standards der Radverkehrsanlagen.
- Der Radverkehr verläuft häufig zwischen dem fließenden und dem ruhenden Verkehr.
- An zentralen Standorten sind nur wenige Radabstellanlagen vorhanden.

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Nahversorgung gewährleisten
- Verkehrsbelastung reduzieren
- Erreichbarkeit sichern
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur




- Umweltverbund stärken
 - Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation investieren
- Folgend werden die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Förderung und Attraktivierung des Radverkehrs in der Gemeinde Kreuzau leisten sollen.

3.2.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Radverkehr

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
B.1	Flächendeckende Radabstellanlagen	Mittel ★★★	Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
B.2	Wegeführung	Hoch ★★★★	Mittelfristige Aufgabe	Ortsteile
B.3	Querungsbereiche	Hoch ★★★★	Kurzfristige Aufgabe	Ortsteile

B.1 – Flächendeckende Radabstellanlagen

Hintergrund (Anlass) Flächendeckende Radabstellanlagen stellen eine wesentliche Infrastruktur des Radverkehrs dar. Das Wissen, dass das Fahrrad am Zielort vor der Witterung und Diebstahl geschützt abgestellt werden kann, baut für einige Menschen ein wesentliches Hemmnis für die vermehrte Nutzung des Fahrrads ab. Da die mittleren Kaufpreise von Fahrrädern, insbesondere durch den wachsenden Anteil von Pedelecs, stetig steigen wird dieser Aspekt in Zukunft zusätzlich an Relevanz gewinnen.	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine Zur flächendeckenden Einrichtung von Radabstellanlagen müssen folgende Bausteine umgesetzt werden. <u>1. Fahrradparkleitsystem</u> Während Parkleitsysteme für den MIV bereits die Regel sind, gibt es entsprechende Systeme für den Radverkehr bislang kaum. Jedoch kann die Einrichtung eines solchen Systems dazu beitragen, das Fahrradparken zu erleichtern und verträglicher in den Straßenraum einzufügen. Im Rahmen des Parkleitsystems sollten die Abstellanlagen eine gut ersichtliche Beschilderung erfahren. Insbesondere sichere Abstellanlagen, können weiträumiger im Nahraum ausgewiesen werden. Zusätzlich sollten die Anlagen auf einer digitalen Informationsplattform einsehbar sein. <u>2. Qualität & Quantität</u> Die Ausstattung sowie die flächendeckende Verfügbarkeit stellen den wichtigsten Punkt für ein funktionales Netz von Radabstellanlagen dar. Im Sinne der Quantität ist es wichtig, dass flächendeckend in Kreuzau Abstellanlagen vorhanden sind. Bei der Positionierung und Größe sollte sich an den tatsächlichen Bedarfen orientiert werden. Während an den Orten mit vielen Arbeitsplätzen und an wichtigen ÖPNV-Umsteigepunkten eine Vielzahl von größeren und kleineren Anlagen benötigt werden, ist der Bedarf in Wohngebieten in den äußeren Ortsteilen zumeist niedriger einzuschätzen. Bei der qualitativen Ausstattung sind folgende Punkte zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit Der Sicherheitsaspekt steht für viele Radfahrende beim Abstellen ihrer Räder im Fokus. Da die mittleren Kaufpreise von Fahrrädern, insbesondere durch den wachsenden Anteil von Pedelecs, stetig steigen wird dieser Aspekt in Zukunft 	Anteil an der Zielerreichung 
		Kosten 
		Klimaschutz 
		Schnittstellen C.1, F.3, G.5
		Daten, Zahlen, Fakten 145.000 versicherte Fahrräder wurden 2020 in Deutschland geklaut. Tendenz seit Jahren sinkend.
		Mögliche Fördermittel Förderung der Nahmobilität Bike+Ride Offensive (Kommunalrichtlinie)
Akteure Gemeinde Kreuzau		
Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger		

	<p>zusätzlich an Relevanz gewinnen. Dementsprechend sollten an wichtigen Abstellpunkten in Kreuzau abschließbare Anlagen eingerichtet werden. Hierbei kann es sich je nach Bedarf um Abstellboxen für einzelne Räder sowie um abschließbare Sammelanlagen handeln.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Witterungsschutz Ein weiteres Qualitätsmerkmal hochwertiger Abstellanlagen ist die Überdachung. Auf diese Weise wird das Rad vor der Witterung geschützt und der Komfort des Radfahrens in Kreuzau wird erhöht. • Hochwertige Anlehnbügel Anlehnbügel stellen den Standard für die meisten Radabstellanlagen dar. Räder lassen sich beidseitig anlehnen und bequem abschließen. Anlehnbügel sollten mittelfristig zum Kreuzauer Standard werden und alte Einhängeanlagen ersetzen. <p><u>3. Quartiersgaragen</u> Quartiersgaragen sollen mittel- bis langfristig in Kreuzau etabliert werden, um Parkplätze aus dem öffentlichen Raum zu verlagern und so den Straßenraum hochwertiger nutzen zu können. In diesen Quartiersgaragen müssen auch Abstellbereiche für Fahrräder vorgesehen sein. Insbesondere in innerkommunalen Bereichen, wo nicht alle Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit haben ihr Rad sicher zu Hause abzustellen. Für diese Nutzer könnte eine Quartiersgarage eine Möglichkeit darstellen ihr Rad vor Diebstahl und Witterung geschützt abzustellen. Insbesondere durch den wachsenden Anteil teurer Pedelecs wird der Bedarf an sicheren Stellplätzen, mit Lademöglichkeiten, wachsen. Des Weiteren können die Stellplätze von Personen genutzt werden, welche zur Quartiersgarage mit dem Rad fahren, um auf ihren/ einen Pkw umzusteigen.</p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)</p> <p>2024 2035</p>		

B.2 – Wegeführung


<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Ein wesentlicher Faktor für einen hohen Modal Split Anteil des Radverkehrs ist das Vorhandensein eines dichten und qualitativ hochwertigen Radwegenetzes. Dieses ermöglicht das komfortable und sichere Radfahren in Kreuzau.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Zur Einrichtung eines dichten und hochwertigen Radverkehrsnetzes in Kreuzau müssen bezüglich der Wegeführung folgende Bausteine umgesetzt werden:</p> <p><u>1. Einheitliche Radverkehrsführung</u></p> <p>Das bestehende Radwegenetz in Kreuzau ist in der Führung und Qualität nicht durchgehend hochwertig. Um das Radwegenetz qualitativ aufzuwerten, müssen einheitliche Standards gesetzt werden. Dies betrifft unter anderem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wegeführung: Vermeidung von Umwegen für Radfahrende • Getrennte Fahrspuren: Wenn möglich sollte der Radverkehr über eine baulich getrennte Fahrspur zu den anderen Verkehrsträgern verfügen. Dies verringert das Konflikt- und Unfallpotenzial. • Vorrang Radverkehr bei gemeinsamer Fahrbahnnutzung: Bei notwendiger gemeinsamer Fahrbahnnutzung von Radverkehr und MV sollte in Betracht gezogen werden dem Radverkehr über die Einrichtung von Fahrradstraßen Vorrang einzuräumen, um die Risiken für Radfahrende zu minimieren. • Fahrbahnoberfläche: Schlaglöcher, Wurzelschäden oder ein unebener Untergrund wirken sich negativ auf den Fahrkomfort aus und verringern so die Attraktivität des Radfahrens. Die Oberflächen der Radwege in Kreuzau sollten durchgehend so beschaffen sein, dass sie das komfortable Fahren erlauben. Schlaglöcher, Wurzelschäden oder fehlende Pflastersteine wirken sich negativ auf den Fahrkomfort aus und verringern so die Attraktivität des Radfahrens. • Beschilderung: Während es für den MV als Standard gilt, dass wichtige Reiseziele gut ausgeschildert sind, ist dieser Aspekt für den Radverkehr noch ausbaubar. Wichtige Routen und Ziele sollten im gesamten Gemeindegebiet so ausgeschildert sein. 	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>A.1, A.4, A.5, B.2</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Ziel Nationaler Radverkehrsplan: Erhöhung der täglichen zurückgelegten Wegstrecke mit dem Rad von 112 Mio. km (2017) auf 224 Mio. km bis 2030</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra), Förderung der Nahmobilität Sonderprogramm Gemeinde und Land (Bund) FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p>
---	---	---

	<p>2. Vorrangnetz Radverkehr</p> <p>Insbesondere auf wichtigen und viel genutzten Strecken bietet sich die Einrichtung von Vorrangrouten für den Radverkehr an. Durch diese Routen wird das Radfahren komfortabler und sicherer, wodurch mehr Menschen motiviert werden können das Fahrrad zu nutzen. Diese Vorrangrouten müssen miteinander verbunden sein, um ein Vorrangnetz zu schaffen, welches weite Teile des Kreuzauer Gemeindegebietes abdeckt. Bausteine eines solchen Vorrangnetzes sind</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direktverbindungen in das Grundzentrum Kreuzau: Durch die vielen Dienstleistungs-, Arbeits- und Nahversorgungsangebote in Kreuzau ist dieses das primäre Zielgebiet der Verkehre in der Gemeinde Kreuzau. Um dieses Zielgebiet möglichst gut an die übrigen Ortsteile anzuschließen, sollten möglichst umwegfreie Direktverbindungen in das Gemeindezentrum eingerichtet werden. • Fahrradstraßen: Auf Fahrradstraßen wird Radfahrenden bei gemeinsamer Straßennutzung gegenüber dem motorisierten Verkehr Vorrang eingeräumt. So kann die Einrichtung von Fahrradstraßen insbesondere auf Streckenabschnitten sinnvoll sein, wo der Straßenquerschnitt eine gemeinsame Straßennutzung von Radverkehr und MIV notwendig macht. Durch die Einräumung des Vorrangs für Radfahrer können Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern vorgebeugt werden. • LSA-Schaltung: Wartezeiten an Ampeln tragen maßgeblich dazu bei, das Radfahren zu verlangsamen. Im Vorrangnetz-Radverkehr sollte versucht werden die Schaltung der LSA für den Radverkehr zu optimieren. Hierzu sollte sofern möglich eine Grüne Welle für den Radverkehr angestrebt werden. Des Weiteren könnte die Anzeige der Restgrünzeit an den LSA eingerichtet werden. Dies erhöht nachweislich die Bereitschaft von Radfahrenden an einer roten Ampel zu warten, anstatt diese einfach zu überfahren. 	<p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p>
	<p>3. Überwindung von Barrieren</p> <p>Im Kreuzauer Gemeindegebiet gibt es verschiedene große Barrieren, welche nur mit Hilfe von technischen Bauwerken, primär Brücken, überquert werden können. Dies sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnlinien 	<p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
		<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsdurchfahrten die durch den Schwerverkehr stark frequentiert werden • Rur <p>Im Rahmen der Wegeführung des Radwegenetzes ist dafür Sorge zu tragen, dass entsprechende Querungsstellen für die Barrieren an den notwendigen Orten verfügbar sind. Außerdem sollten diese Querungsstellen keine Engpässe im Radverkehrsnetz darstellen, sondern einen Ausbaustandard aufweisen, durch welchen sie leicht passierbar sind.</p> <p><u>4. Querverbindungen schaffen</u> Möglichst direkte Wegeverbindungen sind wichtig damit Umwege vermieden und Ziele möglichst schnell erreicht werden können. Hierzu sollte angestrebt werden, dass Sackgassen für Radfahrende, wie auch für den Fußverkehr, durchlässig gestaltet werden. Außerdem sollte der Zweirichtungsverkehr für den Radverkehr in Einbahnstraßen zulässig sein. Durch diese Maßnahmen können wesentliche Umwege reduziert werden.</p> <p><u>5. Ausbau touristischer Routen</u> Die touristischen Radverkehrsrouten in Kreuzau, wie die RurUferradweg werden bereits heute von Fahrradtouristen angenommen. Mit dem weiteren Ausbau touristischer Strecken und ergänzenden Angeboten wird nicht nur der Tourismus gefördert, sondern auch die lokale Wirtschaft und der lokale Radverkehr, da die touristischen Strecken ebenso von Kreuzauern und Kreuzauerinnen genutzt werden.</p>	
<p>Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Gemeinde Berlin (2018) - Quartiersgaragen in Berlin, Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in neuen Gemeindequartieren Nahmobil Hessen (2020) - Leitfaden Fahrradabstellanlagen</p>		

B.3 – Querungsbereiche

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Querungsbereiche sind immer Streckenabschnitte, an denen das Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmenden erhöht ist. Besondere Risiken bestehen an den Punkten, an denen sich der motorisierte und der nicht-motorisierte Verkehr kreuzen. Das Konfliktpotential und das damit einhergehende Unfallrisiko, soll für alle Verkehrsträger angegangen und minimiert werden. In diesem Maßnahmensteckbrief wird sich jedoch auf die Querungsbereiche des Radverkehrs fokussiert.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Zur Herstellung möglichst konfliktarmer und sicherer Querungsbereiche sollten folgenden Bausteine umgesetzt werden.</p> <p><u>1. Markierungen und Beschilderungen</u> Bodenmarkierungen und ergänzende Beschilderungen tragen dazu bei Querungsbereiche sicherer zu gestalten. Durch sie werden die Verkehrsteilnehmer über die Regelungen an dem entsprechenden Querungspunkt informiert und können sich entsprechend verhalten. Insbesondere in unübersichtlichen Kreuzungsbereichen, in welchen sich der Radverkehr und der motorisierte Verkehr die Fahrbahn teilen sind Markierungen und Beschilderungen wichtig, um die Fahrspuren klar voneinander abzutrennen.</p> <p><u>2. Freie Sichtbeziehungen</u> Eine uneingeschränkte Sicht erlaubt es den Verkehrsteilnehmenden die Verkehrssituation vollständig zu erfassen und entsprechend richtig einzuschätzen. In Querungsbereichen freie Sichtbeziehungen herzustellen ist dementsprechend unerlässlich. Zur Umsetzung müssen Querungsbereiche frei von Elementen im Sichtbereich gestaltet werden. Beispielsweise dürfen keine Pflanzen oder ruhender Verkehr die Sicht einschränken.</p> <p><u>3. Radfahrerfreundliche Querungsbereiche</u> Radfahrende sind im Straßenverkehr wesentlich größeren Risiken ausgesetzt als Verkehrsteilnehmer in Pkws. Dementsprechend müssen sie in Querungsbereichen besonders geschützt werden. In diesen Bereichen muss Wert daraufgelegt werden, dass der Radverkehr möglichst eine eigene, baulich vom MIV getrennte, Fahrbahn besitzt. Des Weiteren muss der Querungsbereich so angelegt sein, dass der motorisierte Verkehr den Radverkehr nur langsam und in einem möglichst sicheren Winkel</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p>
		<p>Kosten</p> <p>€€€</p>
		<p>Klimaschutz</p> <p>☀️☀️☀️</p>
		<p>Schnittstellen</p> <p>A.6, I.3</p>
		<p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>In der Region Hannover ereignete sich mehr als 1/3 der Unfälle von 2011-19 in innerkommunalen Querungsbereichen</p>
		<p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderung der Nahmobilität FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p>
		<p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau</p>
<p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>		

	quert. Insbesondere bei Abbiegevorgängen nach rechts kann es durch den toten Winkel ansonsten zu gefährlichen Unfällen kommen.	Raumkategorien Gesamte Gemeinde
Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Region Hannover (2021) – Die Ideale Kreuzung		

3.2.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

B 1 - Flächendeckende Radabstellanlagen



3.3 Handlungsfeld (C): ÖPNV

Der ÖPNV stellt in der Gemeinde Kreuzau nur einen Anteil von 16 % am Modal-Split dar, obwohl ein Großteil der Kreuzauerinnen und Kreuzauer in unter 5 Minuten eine Haltestelle erreichen können. Grundsätzlich ist der ÖPNV ein wichtiger Bestandteil des Umweltverbunds und der zukunftsfähigen Mobilität, da er nicht nur das motorisierte Verkehrsmittel mit dem geringsten CO₂-Austoß pro Passagier ist, sondern auch große Bereiche einer Gemeinde für die Bürgerinnen und Bürger mit einem geringen Kostenaufwand zugänglich machen kann.

Wenn die Taktungen entsprechend hoch angesetzt und die einzelnen Linien gut aufeinander abgestimmt sind, können Bus und Bahn ein attraktives Angebot gestalten. Die Gemeinde Kreuzau wird bereits von 8 Buslinien und der Rurtalbahn bedient. Jedoch muss vor allem das Angebot in den Ortsteilen ohne Anbindung an die Rurtalbahn angepasst werden. Da die Bürgerinnen und Bürger in den äußeren Ortsteilen häufig nur eine geringe ÖPNV-Taktungen auffinden und zugleich die Angebote für den alltäglichen Bedarf geringer sind als im Ortsteil Kreuzau selbst, sollte hier zuerst gehandelt werden.

Zugleich gehören zu einem Attraktiven ÖPNV, welcher eine Alternative zum MIV bieten soll, gut ausgestattete Haltestellen, welche nicht nur das Warten auf die nächste Verbindung vereinfachen, sondern auch das sichere Abstellen

beispielsweise von Fahrrädern ermöglichen. So kann ein erster Beitrag zu multimodalen Wegeketten geleistet werden.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurde in der Gemeinde Kreuzau für den ÖPNV unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Die Taktung kann besonders in den äußeren Ortsteilen erhöht werden.
- Bei angenehmen Realwegsentfernungen zu den Haltestellen können Defizite in vielen Ortsteilen ausgemacht werden.
- Nur wenige Haltestellen verfügen über eine beidseitige Überdachung oder Radabstellanlagen.
- Laut Bürgerinnen und Bürgern ist das „Angebot zu teuer, unattraktiv und unflexibel“.

Für die Gemeinde Kreuzau und die ÖPNV-Gestaltung gilt es jedoch immer den begrenzten Handlungsspielraum auf Grund der Zugehörigkeit zur Verkehrsgesellschaft AVV zu berücksichtigen.

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Verkehrsbelastung reduzieren
- Erreichbarkeit sichern
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Umweltverbund stärken
- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern

- Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation investieren

Folgend werden die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Förderung und Attraktivierung des ÖPNVs in der Gemeinde Kreuzau leisten sollen.

3.3.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds ÖPNV

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
C.1	Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen	Gering ★☆☆	Kurzfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
C.2	Qualität der Fahrzeuge	Mittel ★★★	Mittelfristig Aufgabe	Gesamte Gemeinde
C.3	Ausbau Netz / Verdichtung	Hoch ★★★	Kurz- bis Mittelfristig Aufgabe	Ortsteile

C.1 – Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Haltestellen besitzen als Einstiegs- bzw. Ausstiegspunkt in den ÖPNV eine große Bedeutung. Sie stellen ein dauerhaft sichtbares Element der ÖPNV-Infrastruktur im Straßenraum dar, an welche hohe Nutzungsansprüche gestellt werden. Damit Haltestellen diesen Ansprüchen gerecht werden und Bürgerinnen und Bürger nicht von der ÖPNV-Nutzung abhalten, müssen Haltestellen möglichst einheitlich qualitativ hochwertig und funktional ausgestattet werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um einen einheitlichen Standard für die Haltestellen in Kreuzau herstellen zu können sollte ein Leitfaden zur Ausstattung der Haltestellen erarbeitet werden. Dieser sollte Aussagen zu folgenden Aspekten treffen:</p> <p><u>1. Witterungsschutz</u> Derzeit weisen die ÖPNV-Haltestellen in Kreuzau oftmals nur in eine Fahrtrichtung eine Überdachung auf oder in manchen Fällen gar keine. Sämtliche Haltestellen, welche von regulären Buslinien angefahren werden sollten in beide Fahrtrichtungen über einen überdachten Unterstand verfügen, welcher vor Niederschlag und Regen effektiv schützen kann.</p> <p><u>2. Sitzmöglichkeiten</u> Eine ausreichende Anzahl an Sitzmöglichkeiten an Haltestellen ist insbesondere für körperlich eingeschränkte Menschen notwendig, um Wartezeiten komfortable überbrücken zu können. Die notwendige Anzahl an Sitzplätzen sollte auf Basis der Fahrgastzahl an den Haltestellen festgelegt werden. Die Haltestellen könnten hierzu je nach Ein- und Ausstiegswerten in verschiedene Kategorien eingeteilt werden. Darüber hinaus sollte die Qualität der bestehenden Sitzmöglichkeiten überprüft und bei Bedarf entsprechend verbessert werden.</p> <p><u>3. Beleuchtung</u> Gute Sichtverhältnisse tragen für viele Menschen dazu bei das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern. Bei Dunkelheit ist hierzu eine gute Beleuchtung ausschlaggebend. Dementsprechend müssen alle Haltestellen über eine ausreichende Beleuchtung verfügen, damit sich die wartenden Fahrgäste bei Dunkelheit sicher fühlen können. Darüber hinaus können beleuchtete Haltestellen das Unfallrisiko reduzieren. Besonders zu den Schulverkehrszeiten können so die Bushaltestellen und der Schülerverkehr besser wahrgenommen werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★ ★ ★</p> <p>Kosten € € €</p> <p>Klimaschutz ★ ★ ★</p> <p>Schnittstellen A.1, A.2, B.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Insgesamt gibt es fast 200 Bushaltestellen in Kreuzau</p> <p>Mögliche Fördermittel ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG) FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure AVV, Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p> <p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
--	---	---

4. Taktile Leitsysteme

Die Einführung taktiler Leitsysteme an sämtlichen Haltestellen in Kreuzau unterstützt die Möglichkeit blinder Menschen den ÖPNV selbstständig zu nutzen.

5. Fahrradabstellanlagen

Im Sinne des Zieles die verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbundes durch eine weitestmögliche Vernetzung zu stärken, sollten an Haltestellen ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Die Anzahl sollte wiederum von der Fahrgastnutzung der Haltestelle abhängen. Des Weiteren sollten verstärkt genutzte Haltestellen über überdachte und abschließbare Abstellanlagen verfügen. Da während der Status Quo-Analyse ein starker Mangel an Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen vermerkt werden konnte, sollte zunächst eine Einrichtung dieser an zentralen und hochfrequentierten Standorten geschehen. Anschließend sollte das Angebot sukzessive ausgebaut werden.

6. Digitale Informationstafeln

Um Fahrgastinformationen möglichst zeitnah an die wartenden Fahrgäste zu kommunizieren, sind digitale Informationstafeln an den Haltestellen eine der am besten geeigneten Maßnahmen. Haltestellen mit einer relevanten Anzahl von Ein- und Ausstiegen sollten über digitale Informationstafeln verfügen. An wichtigen Umsteigepunkten zwischen verschiedenen Linien sollten sie sogar zwingend vorhanden sein.

Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)

2024

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

KVV (2017) - [Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV](#); Liefert anschauliche Beispiele wie die barrierefreien Haltestellen gestaltet werden können

VRN (2016) - [Leitfaden für Barrierefreie Bushaltestellen des VRN: Barrierefreie Bushaltestellen. Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Necker](#); Liefert anschauliche Beispiele wie die barrierefreien Haltestellen gestaltet werden können

ZWS (2016) - [Haltestellenleitfaden des Zweckverbands Personennahverkehr Westfalen-Süd: Haltestellenleitfaden. Empfehlungen für die Kommunen in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein.](#)

C.2 – Qualität der Fahrzeuge

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die Qualität der Fahrzeuge im ÖPNV ist ein entscheidender Faktor für die Zufriedenheit der Fahrgäste. Es muss der Anspruch sein, dass der Komfort in den Fahrzeugen in Kreuzau als sehr hoch empfunden wird.</p> <p>Da die Gemeinde Kreuzau die Busse und sonstigen Fahrzeuge nicht selbst betreibt, sondern dies im Aufgabenbereich der AVV liegt sind die Maßnahmen als Vorschläge zu begreifen. Die Umsetzung sollte in Zusammenarbeit mit der AVV und dem Kreis Düren angestrebt werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die wahrgenommene Qualität wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst, welche weitestmöglich zu optimieren sind.</p> <p><u>1. Qualität der Fahrzeuge</u></p> <p>Die Fahrzeuge sollten über eine sichtbar hohe Qualität verfügen. Der Komfort für die Fahrgäste sollte erlebbar hoch sein, beispielsweise durch bequeme Sitzpolster und ausreichende Beinfreiheit an den Sitzplätzen. Zusätzlich kann über die Einrichtung von WLAN für Fahrgäste in den Fahrzeugen nachgedacht werden. Darüber hinaus sollte stets ein einwandfreies Funktionieren der Technik sichergestellt werden, beispielsweise der Stoßdämpfer, wodurch eine angenehme Fahrt profitieren kann. Grundsätzlich sollte gewährleistet sein, dass sich die Fahrzeuge von Innen und Außen durch Sauberkeit auszeichnen.</p> <p><u>2. Barrierefreiheit</u></p> <p>Damit alle Menschen am ÖPNV teilhaben können, müssen die Fahrzeuge möglichst barrierefrei angelegt sein. Durch eine Absenkfunktion kann ein möglichst ebenerdiger Einstieg an den Haltestellen gewährleistet werden. Außerdem sollten die Sitzplätze im Fahrzeug möglichst nicht erhöht sein, um Stufen und so ein erschwertes Erreichen der Sitze zu vermeiden. Darüber hinaus gilt es das einwandfreie Funktionieren der Absenkfunktion der Busse sicherzustellen. Es sollten zusätzlich genügend Abstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen oder Gehhilfen sichergestellt werden.</p> <p><u>3. Werbung bedacht anbringen</u></p> <p>Werbung beeinflusst das Erscheinungsbild des ÖPNVs vielerorts maßgeblich. Nur selten trägt sie aber dazu bei, die optische Attraktivität der Fahrzeuge zu verbessern. Durch bedachtes Anbringen kann es gelingen die negativen Effekte zu verringern und ein ansprechendes Erscheinungsbild der Fahrzeuge sowie ein uneingeschränktes Sichtfeld der Fahrgäste zu gewährleisten.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p>
		<p>Kosten</p> <p>€€€</p>
		<p>Klimaschutz</p> <p>★☆☆</p>
		<p>Schnittstellen</p> <p>A.2</p>
		<p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Die Barrierefreiheit ist in den meisten Bussen im AVV bereits gegeben</p>
		<p>Mögliche Fördermittel</p>
		<p>Akteure</p> <p>AVV, Kreis Düren, Gemeinde Kreuzau</p>
		<p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>
<p>Raumkategorien</p> <p>Gesamte Gemeinde</p>		

4. Auslastung

Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten kann die Auslastung des ÖPNV sehr hoch sein. Insbesondere wenn die Fahrzeuge sehr voll sind und nicht ausreichend Sitzplätze für alle Fahrgäste vorhanden sind, wird die Nutzung des ÖPNV als wenig attraktiv und komfortabel betrachtet. Um diese Situation zu vermeiden, sollte darauf geachtet werden, dass genügend Fahrzeuge eingesetzt werden, um eine Überlastung der Fahrzeuge, auch zu Stoßzeiten, vermeiden zu können.

Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)

2024





2035




Anmerkungen und weitere Informationen

Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (AG „Planung“) (2020) - [Leitfaden „Nahverkehrsplan“](#)

C.3 – Ausbau Netz / Verdichtung

Hintergrund (Anlass) Um den ÖPNV nutzen zu können muss er eine Option darstellen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen. Hierzu ist es wichtig, dass von möglichst vielen Startpunkten im Gemeindegebiet möglichst viele Ziele schnell und komfortable erreicht werden können. Durch ein dichtes Netz aus Haltestellen und eine regelmäßige Bedienung dieser lässt sich dies erreichen.	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine Im Rahmen des Netzausbaus bzw. der Fahrplanverdichtung sind folgende Bausteine zentral: <u>1. Taktung und Liniendichte</u> Die Taktung muss auf den tatsächlichen Bedarf an den Linien angepasst sein. Insbesondere zu Stoßzeiten sollte die Taktung im Gegensatz zu den übrigen Zeiten deutlich verdichtet sein, um die größeren Fahrgastzahlen gut bewältigen zu können. In den Randzeiten des Fahrgastaufkommens wiederum muss sichergestellt werden, dass eine ausreichende Versorgung gegeben ist, damit der ÖPNV auch zu diesen Zeiten eine attraktive Mobilitätsalternative für viele Menschen darstellt. In Gebieten mit weniger Einwohnenden bieten sich insbesondere in den Randzeiten Anrufsammel-Taxis oder andere On-Demand-Angebote an, um den Anschluss zu gewährleisten und gleichzeitig nicht eine wenig wirtschaftliche reguläre Linienverbindung vorhalten zu müssen. In Einwohner starken Quartieren wiederum bietet sich die Einrichtung von Quartiersbuslinien an, um den ÖPNV innerhalb des Quartiers zu stärken. <u>2. Routen und Anschlüsse</u> Die Routen und Anschlüsse sollten fortlaufend entsprechend der Nutzungsansprüche optimiert werden. Insbesondere in den Randzeiten sollten Anschlussgarantien gegeben sein, damit auch mit dem „letzten Bus“ alle Ziele erreicht werden können. Zudem würde sich die Einrichtung eines sog. Hub-and-Spoke Systems als sinnvoll erweisen. So könnten innerhalb der einzelnen Ortsteile kleinere Busse verkehren, welche die Anwohner zu zentralen Umsteigepunkten befördern. Von dort an werden	Anteil an der Zielerreichung 
		Kosten €€€
		Klimaschutz 
		Schnittstellen
		Daten, Zahlen, Fakten Momentan verkehren 8 Buslinien und die Rurtalbahn in Kreuzau
		Mögliche Fördermittel Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie) IKK - Nachhaltige Mobilität
Akteure Gemeinde Kreuzau		
Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger		

	<p>Busse mit einer größeren Kapazität eingesetzt, um die Fahrgäste beispielsweise in das Kreuzauer Zentrum zu befördern.</p> <p><u>3. Anbindung in das Umland</u> Nicht nur das ÖPNV-Netz innerhalb der Gemeinde Kreuzau ist wichtig, um den Modal Split Anteil des ÖPNVs zu erhöhen, sondern auch Ziele über das Gemeindegebiet hinaus müssen bestmöglich angeschlossen werden. Nur so kann der ÖPNV auch für viele Ependler aus den Nachbargemeinden eine attraktive Alternative zum MIV darstellen.</p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Hub Chain (2021) - Leitfaden für den Betrieb von On-Demand-Bussen im suburbanen und ländlichen Raum</p>		

3.3.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

C 3 - Ausbau Netz / Verdichtung



3.4 Handlungsfeld (D): Motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierte Individualverkehr stellt in der Gemeinde Kreuzau derzeit ein Handlungsfeld dar, welches großen Veränderungen Bedarf. Besonders der Pkw dominiert in Kreuzau derzeit den Straßenraum und führt zur Einschränkung der anderen Verkehrsträger. Besonders mit Blick auf den Modal Shift gilt es im Rahmen des motorisierten Individualverkehrs eine Reduzierung der Verkehrsleistung herbeizuführen. Darüber hinaus gilt es die Kreuzauer Klimaschutzziele zu erreichen.

So sollte vor allem der Anteil des MIV in der Gemeinde reduziert werden, damit Flächen für den Umweltverbund geschaffen werden können. Derzeit werden große Anteile des Straßenraums von dem fließenden und ruhenden Verkehr genutzt, wodurch Einschränkungen und Gefahren für die Nutzer der anderen Verkehrsmittel entstehen. Darüber hinaus gehen vom MIV die größten Umweltschädigungen (u. a. CO₂-Emissionen) aus. Diese können durch die Umstellung auf E-Fahrzeuge nur bedingt gelöst werden, da der Strom nicht schnell genug „grün“ sein wird. Außerdem bürgt dieser Verkehrsträger zu Stoßzeiten nur wenige Vorteile. Häufig kommt es besonders auf den Hauptverkehrsachsen zu einem höheren Verkehrsaufkommen, welches nicht nur selten Staus mit sich bringt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung könnte hier zumindest einen kleinen Beitrag leisten

Der Kfz-Verkehr soll jedoch durch die folgenden Maßnahmen nicht verboten und aus dem Straßenbild verbannt werden. Für einen Teil der Kreuzauerinnen und Kreuzauer ist der Pkw ein essenzielles Fortbewegungsmittel, um beispielsweise zum Arbeitsplatz zu gelangen oder die eigene Mobilität sicherzustellen. Diese Aspekte gilt es einerseits zu berücksichtigen und Lösungen für die genannten Probleme zu formulieren. Andererseits sollten attraktive und sinnvolle Alternativangebote geschaffen werden, die nur entstehen können, wenn dem Umweltverbund mehr Straßenraum eingeräumt wird.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Gemeinde Kreuzau für den MIV unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Hohe Verkehrslasten v. a. auf Hauptverkehrsstraßen.
- Es ist ein hoher Parkraumanteil in der gesamten Gemeinde vorhanden.
- Durch ein ausgeprägtes Seitenraumparken werden Fuß- und Radwege eingeschränkt.
- Der Straßenzustand ist v. a. auf untergeordneten Straßen verbesserungswürdig.
- Es sind nur wenige Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge im gesamten Gemeindegebiet vorhanden.

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Verkehrsbelastung reduzieren
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Umweltverbund stärken
- Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation investieren

Um eine Entwicklung des motorisierten Verkehrs in Kreuzau anzustoßen Bedarf es unterschiedlichen Maßnahmen. Solche, die direkt und überwiegend den MIV betreffen, werden im Folgenden dargestellt. Darüber hinaus können Verkehrsträger übergreifende, somit auch den MIV betreffende, Maßnahmen den anderen Handlungsfeldern (beispielsweise Handlungsfeld F: Neue Mobilität oder Handlungsfeld I: Straßenraumgestaltung) entnommen werden. Bezüglich der in den Steckbriefen dargestellten Maßnahmen gilt es zu berücksichtigen, dass einige bereits frühzeitig durch alternative und vorübergehende Maßnahmen umgesetzt werden können. Hier können temporäre Markierungen und mobile Verkehrsschilder als Zwischenlösung dienen.

Folgend werden die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Regulierung und Anpassung des Straßenverkehrs in der Gemeinde Kreuzau leisten sollen.

3.4.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Motorisierter Individualverkehr

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
D.1	Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung	Mittel ★★★	Kurzfristige Aufgabe	Ortsteile
D.2	Knoten- und Kreuzungsbereiche	Gering ★★★	Mittelfristige Aufgabe	Ortsteile
D.3	Verkehrslenkung	Mittel ★★★	Kurz- bis mittelfristige Aufgabe	Ortsteile

D.1 - Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierungen im Gemeindegebiet bieten nicht nur einen Mehrwert für den Verkehrsfluss, sondern tragen ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Reduzierung von Lärmemissionen, der Luftreinhaltung oder auch zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum bei. Häufig wird eine Geschwindigkeitsreduzierung mit einem langsameren Vorankommen im kommunalen Raum assoziiert, jedoch ist dies nur selten der Fall. Besonders während der „Rushhour“ können häufig keine Zeitverluste verzeichnet werden und der Verkehrsfluss wird gefördert. Darüber hinaus wird der Radverkehr, sofern keine Fahrradstraße eingerichtet ist, auf dem Fahrradstreifen geführt. Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit kann Konflikten vorgebeugt werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Zur erfolgreichen Einrichtung von Geschwindigkeitsreduzierungen im Kreuzauer Gemeindegebiet müssen folgende Bausteine umgesetzt werden:</p> <p>Zunächst sollten die Höchstgeschwindigkeiten im gesamten Gemeindegebiet flächendeckend dargestellt werden. Anschließend sollten unterschiedliche Bereiche klassifiziert werden, beispielsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klasse 1: sensible Bereiche (Bildungs- oder Pflegeeinrichtung, Straßenabschnitte mit erhöhter Unfallgefahr) • Klasse 2: moderate Bereiche (Lärmbelastete Standorte, stark befahrene Abschnitte) • Klasse 3: robuste Bereiche (Gewerbe-/ Industriegebiete, stark befahrene Achsen ohne Wohnbebauung) <p>Entsprechend dieser Priorisierung gilt es Geschwindigkeitsreduzierungen im kommunalen Gebiet zu implementieren. Zu empfehlen ist hier eine einheitliche Geschwindigkeitsausweisung von 30 km/h. Hierbei sollte strängend vorgegangen werden und ganze Abschnitte mit einer Temporeduzierung ausgestattet werden. Von häufigen Geschwindigkeitswechseln ist abzuraten. Durch die am Ende gesamtstädtisch resultierende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Verkehrsfluss gefördert werden. Hierbei gilt es zudem die LSA-Schaltungen entsprechend anzupassen.</p> <p>Zu berücksichtigen gilt es zudem, dass es an einigen Verkehrswegen (v.a. Bundes- und Landstraßen) eine Anpassung der StVO bedarf, um eine entsprechende Temporeduzierung zu implementieren, welche jedoch im Rahmen der Klimaschutz und Sicherheitsdiskussionen im Verkehr zu erwarten ist.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€ € €</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>I.4, B.2</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist keine merkbare Reduzierung der Verkehrslast zu vermerken. Lärm und Emissionen nehmen jedoch ab, die Verkehrssicherheit nimmt zu.</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau, Kreis Düren, Straßen NRW, Land, Bund</p>
--	--	---

		Zielgruppe V.a. MIV, Pendler, (Radverkehr)
		Raumkategorien Gesamte Gemeinde
Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Umweltbundesamt (2016) - Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen		

D.2 - Knoten- und Kreuzungsbereiche

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Derzeit sind Knoten- und Kreuzungsbereiche vorwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Häufig werden Kreuzungsbereiche außerhalb von Wohngebieten durch eine LSA-Schaltung geregelt, welche den MIV bevorzugend berücksichtigt. Dies führt jedoch nicht selten zu einer Benachteiligung von anderen Verkehrsträgern (v.a. Fuß- und Radverkehr) und damit verbundenen längeren Wartezeiten. Zudem tragen Lichtsignalanlagen häufig zu einer Unterbrechung des Verkehrsflusses bei.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um den Verkehrsfluss auf den Kreuzauer Straßen für alle Verkehrsträger fließender zu gestalten, sollten folgende Bausteine im Rahmen dieses Steckbriefes Berücksichtigung finden:</p> <p><u>1. Kreisverkehre anstatt LSA</u></p> <p>Die Einrichtung von Kreisverkehren im Kreuzauer Gemeindegebiet kann mehrere Vorteile mit sich bringen. Einerseits kann so der Verkehrsfluss erhöht werden und es kommt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung an den Knotenpunkten. Hierdurch sinkt gleichzeitig die Unfallgefahr. Besonders an Kreuzauer Knotenpunkten, an denen häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen und eine höhere Unfallgefahr besteht können sich Kreisverkehre als sinnvoll erweisen. Zudem kann es zu einer Reduzierung der LSA-Wartezeiten, besonders außerhalb der Stoßzeiten kommen.</p>  <p>Kreisverkehr Im Hagen/ Graf-Adolf-Straße / Marie-Juchacz-Straße (Google Earth 2022)</p> <p>Bei der Einrichtung von Kreisverkehren im Straßenraum sollte zudem auf die ausgiebige Berücksichtigung der anderen Verkehrsträger geachtet werden.</p> <p><u>2. LSA: Hierarchische Abstufung des MIVs (an entsprechenden Punkten)</u></p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€ € €</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>D.1</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau, Kreis Düren, Straßen.NRW, Bund</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>MIV, Umweltverbund</p>
--	---	---

	<p>An vielen Kreuzauer Kreuzungsanlagen, welche mit LSA-Anlagen ausgestattet sind, wird der MIV nicht selten in der Schaltung bevorzugt. Hieraus ergeben sich häufig längere Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr, wodurch sich die Wegzeiten verlängern. An durch den Fuß- und Radverkehr hoch frequentierten Kreuzungen sollten die LSA-Schaltungen auf eine MIV-Bevorzugung überprüft und für dem nicht motorisierten angepasst werden. An Hauptachsen des Fahrradnetzes könnte sich die Implementierung von Sensoren als sinnvoll erweisen, damit Radfahrende bereits eine Grünschaltung anfordern können, ähnlich wie der ÖPNV.</p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Hessen Mobil (2013) - Leitfaden zur Qualitätssicherung bei Planung, Bau und Betrieb von Kreisverkehren Kompetenznetz Klima Mobil (2021) – Lichtsignalanlagen: Optimierung und Priorisierung Gemeinde Münster (2013) – Signale für den Radverkehr: Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung</p>		

D.3 - Verkehrslenkung

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>In der Gemeinde Kreuzau sind v.a. die Hauptverkehrsstraßen von einer hohen Verkehrslast betroffen. Durch eine neue Verkehrslenkung können Überlastungen von Netzteilen vermieden werden, die Auslastung von Netzteilen optimiert werden und Such- und Falschfahrten vermieden werden. Zudem wird die kurzmöglichste Fahrzeit durch gezielte Verkehrslenkung gewährleistet.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um die Bedingungen für die Verkehrsteilnehmenden der Gemeinde Kreuzau zu verbessern und den Verkehrsfluss aktiv zu steuern, gilt es den Verkehr durch verkehrslenkende Maßnahmen zu regeln. Für die Umsetzung werden folgende Bausteine empfohlen:</p> <p><u>1. Einrichtung von Vorrangrouten</u> Durch die Einrichtung von Vorrangrouten können Wohnquartiere entlastet werden. Weiter sollte der Verkehrsfluss auf den Hauptrouten gewährleistet werden. Dies kann durch Dosieranlagen, welche Staustellen dorthin verschieben, wo sie den Verkehrsablauf weniger behindern (bspw. Entlastung der Ortsteilzentren und Wohngebiete durch Dosierung auf Vorrangrouten). Zudem kann durch Lichtsignalanlagen, welche auf unterschiedliche Verkehrsbelastungen reagieren, ein besserer Verkehrsfluss gewährleistet werden. Die Vorrangrouten sollten demnach ermittelt werden und in bestehende Navigationssysteme eingearbeitet werden.</p> <p><u>2. Durchgangsverkehre und Pendler</u> Durch die Lage Kreuzaus zu Aachen, Düren, Jülich sowie weiteren Mittel- und Oberzentren sind Ortsteile auf der Zuwegung zu Bundesstraßen und Autobahnen von vermehrtem Durchgangsverkehr betroffen. Zudem weist die Gemeinde viel Verkehr durch Pendler auf. Die Hauptpendlerrouten sollten ermittelt werden und in das Vorrangroutennetz eingebaut werden. Die hohe Verkehrslast auf Straßen nahe den Ortsteilzentren sollten gesenkt und entsprechend verlagert werden, um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen und die Ortsteilzentren verkehrlich zu entlasten.</p> <p><u>3. Wegweisung</u> Durch eine gute Wegweisung wird vermieden, dass Ortsunkundige bei dem Versuch ein hohes Verkehrsaufkommen zu umgehen, durch Quartiere fahren und so Such- und Falschfahrten entstehen. Wichtige Ziele innerhalb der Gemeinde sollten besser</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★ ★ ★</p> <p>Kosten € € €</p> <p>Klimaschutz ☀ ☀ ☀</p> <p>Schnittstellen G.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Kreuzau hat ein Pendlersaldo von ca. -14.000, es Pendeln also mehr Menschen aus als ein</p> <p>Mögliche Fördermittel Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau, Kreis Düren, Bund</p> <p>Zielgruppe MIV, Pendlerverkehr</p> <p>Raumkategorien Primär Kreuzau</p>
--	---	--

ausgeschildert werden. Zudem sollten die Wege der Vorrangrouten in Navigationssystemen übernommen werden, um Such- und Falschfahrten zu vermeiden und den direkten Weg zu gewährleisten. Um Quartiere von außerhalb kommenden Verkehrs zu entlasten, können Abbiegeverbote oder Einbahnstraßen eingerichtet werden. Weiter können auch Anliegerstraßen eingerichtet werden.

4. Schließung von Schleichwegen

Wenn ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsrouten entsteht, versuchen Autofahrer häufig, über Schleichwege schneller ihr Ziel zu erreichen. Um dem entgegenzuwirken können bspw. Tempo 30-Zonen vermehrt eingerichtet oder betroffene Straßen durch die Ausweisung von Anliegerstraßen geschlossen werden. Für die Ermittlung betroffener Straßen könnten Anwohner auf einer eingerichteten Internetseite problematische Straßenabschnitte melden.

5. Autoarme Quartiere

Um die Verkehrsbelastung v.a. in Siedlungskörpern zu reduzieren können autoarme Quartiere realisiert werden. Der Ansatz von autofreien Quartieren sollte vorwiegend in neuen Quartieren realisiert werden. In Bestandsquartieren können autoarme Quartiere als Pilotprojekt umgesetzt werden. Die ersten autoarmen Quartiere sollten nahe am Zentrum gelegen sein, da dort eine bessere Anbindung an den Umweltverbund gegeben ist. Für die Umsetzung ist es besonders wichtig, die Bürger zu informieren und sie mit in die Realisierung eines möglichen Projekts zur Umsetzung einzubeziehen sowie über die Nutzung von alternativen Fortbewegungsmitteln zu informieren. Durch autoarme Quartiere können Lärm- und CO₂-Emissionen gemindert und zudem der Straßenraum vom ruhenden Verkehr entlastet werden.

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2024

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

BMVI (2005) – [Leitfaden Verkehrstelematik](#)

Stein, Thomas (2016): [Autofreies Wohnen im Bestand.](#)

3.4.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

D 3 - Verkehrslenkung



3.5 Handlungsfeld (E): Logistik- und Güterverkehr

Um in der Zukunft eine tragbare Mobilität der Gemeinde Kreuzau zu erreichen, gilt es den Logistik- und Güterverkehr mitzudenken. Der Ortsteil Kreuzau spielt dabei eine wichtige Rolle, da hier die größte Agglomeration von Gewerbe vorhanden ist und viele Verkehre durch Anlieferungen und Abtransporte anfallen. Zudem entsteht vermehrt Verkehr durch unterschiedliche Logistikzentren sowie Industrie- und Gewerbestandorte. Für einen richtigen Umgang mit den Schwerlastverkehren ist die Erstellung eines Logistik- und Güterverkehrskonzept von großer Relevanz.

Auf kleinerer Ebene sind zudem Zustellverkehre von wichtiger Bedeutung. Durch ein verändertes Kaufverhalten werden mehr Produkte online bestellt, welche durch unterschiedliche Lieferanten zu verschiedenen Zeiten angeliefert werden. Dadurch sind mehrere Transporter in einem Quartier unterwegs. Um eine klimafreundliche und nachhaltige Zustellung zu gewährleisten, besteht Bedarf für die Optimierung der Zustellverkehre im Rahmen der Lieferwege, Fahrzeuge und der Bündelung der Verkehrsmittel.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Gemeinde Kreuzau unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Viel Schwerlastverkehr, welcher durch einige Ortsteile führt (primär Kreuzau)
- Kaum Daten für den Wirtschaftsverkehr vorhanden
- Straßenraum im Ortsteil Kreuzau ist von Schwerlastverkehr geprägt, hoher Lkw-Anteil

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Klimafreundliche und nachhaltige Mobilität
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Verkehrsbelastung reduzieren
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur

Um einen geeigneten Umgang mit den Wirtschafts- und Zustellverkehren zu gewährleisten, müssen diverse Maßnahmen im kommunalen Gebiet implementiert werden. Dabei ist es von großer Bedeutung einen großen Umfang von Daten zu erheben, um so geeignete Konzepte zu erstellen.

Folgend werden Maßnahmen vorgestellt, welche zu einem Gemeindeverträglichen Güter- und Warenverkehr führen, damit diese eine tragende Säule der zukunftsfähigen Mobilität der Gemeinde Kreuzau werden kann.

3.5.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds **Logistik- und Güterverkehr**

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
E.1	Güterverkehrskonzept	Mittel ★★★	Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
E.2	Optimierung von Zustellverkehren	Mittel ★★★	Mittelfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
E.3	Lieferzonen (-bereiche)	Gering ★★★	Mittelfristige Aufgabe	Ortsteile
E.4	Lärmaktionsplan	Gering ★★★	Mittel- bis Langfristige Aufgabe	Ortsteile

E.1 - Güterverkehrskonzept

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Durch die großen Betriebe im ortsteil Kreuzau entstehen viele Verkehre zur Anlieferung und zum Abtransport von Gütern. Dabei wird der Verkehr unter anderem auch durch das Ortsteilzentrum geleitet, wodurch die Straßenbelastung ansteigt. Als Beispiel ist hier unter anderem die Dürenerstraße oder der Windener Weg, welche oft ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufweist, zu nennen. Zudem beeinflussen die Lärm- und Abgasemissionen die Anwohner und verringern das Sicherheitsgefühl.</p> <p>Da es zum jetzigen Zeitpunkt kein Logistik- und Güterverkehrskonzept gibt, besteht der Bedarf dieses zu erstellen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um einen besseren Umgang mit dem Logistik- und Güterverkehr in der Gemeinde Kreuzau zu erreichen, Lärm- und Abgasbelastungen zu reduzieren und das die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden folgende Bausteine empfohlen:</p> <p><u>Güterverkehr:</u> Derzeit bestehen nur wenige Kennzahlen und Daten über dem kommunalen Logistik- und Güterverkehr. Deshalb gilt es, ein Logistik- und Güterverkehrskonzept zu erstellen sowie Daten zu erheben.</p> <p>Innerhalb des Konzeptes sollten Hauptverkehrsrouten des Schwerlastverkehrs ausgemacht werden, um ggf. Alternativrouten vorzuschlagen, welche die Gemeinde Kreuzau verkehrlich entlasten. Dabei sind die großen Unternehmen in der Gemeinde Kreuzau mit von Bedeutung (Niederauer Mühle, Metsä Tissue, SmurfitKappa). Von diesen geht ein größerer Verkehrsanteil aus. Dies sollte für die Hauptverkehrsrouten des Schwerlastverkehrs berücksichtigt werden. Außerdem sollte der Einsatz von alternativen Antriebsformen sowie die Auswirkungen des Verkehrs auf Anwohner und die Ortsteilfunktionen thematisiert werden. Dabei gilt es vor allem auf die Umweltverträglichkeit und Energieeffizienz des Gütertransports zu achten, um eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, modernisieren und auszubauen.</p> <p>Des Weiteren wird empfohlen Wegeverbindungen zu optimieren und bspw. Durchfahrtsbeschränkungen für Schwerlastverkehre zu realisieren. Dies kann und soll aber nur dort geschehen, wo der Schwerlastverkehr alternative Strecken nutzen kann. Für die Reduzierung von Schwerlastverkehren innerhalb der Gemeinde kann zudem geprüft werden, an welchen weiteren Straßen Lkw-Fahrverbote oder -Nachtfahrverbote realisiert werden können.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung </p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz </p> <p>Schnittstellen D.3</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Mögliche Fördermittel FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe Privatwirtschaft</p> <p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde (primär Ortsteil Kreuzau)</p>
---	--	---

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2024

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Ministerium für Bauen, Wohnen, Gemeindeentwicklung und Verkehr des Landes NRW (2015) - [Logistikkonzept NRW](#)

Ministerium für Verkehr BW (2020) - [Güterverkehrskonzept BW](#)

Agora Verkehrswende (2020) - [Liefern ohne Lasten](#)

E.2 - Optimierung von Zustellverkehren

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Kaufverhalten wandelt sich immer stärker und die Online-Bestellungen nehmen jährlich zu. Auch durch die Corona-Pandemie gab es einen Aufschwung des Online-Handels. Der Anteil des E-Commerce am Einzelhandel stieg seit der Pandemie deutlich. 2019 lag der Anteil bei 13,3% und 2021 bereits bei 18,3%. Durch die daraus resultierenden Zustellverkehre entsteht eine höhere Verkehrsbelastung und Verkehrsprobleme sowie Emissionsbelastungen nehmen zu.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Baustein</p> <p>Um die Zustellverkehre in Kreuzau zu optimieren, werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Alternative Antriebe im Logistikverkehr:</u> Um den Logistikverkehr in der Gemeinde nachhaltiger zu gestalten, gilt es neue Mobilitätsformen zu integrieren. Diese bieten unter anderem den Vorteil lärm- und emissionsarm zu sein. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bieten zudem oft den Vorteil (bspw. Lastenrad), durch eine geringere Größe weniger Platz im Straßenraum einzunehmen und so weniger Konflikte entstehen. Für die Anlieferung der Pakete sollten zudem Elektro-Transporter bzw. Elektro-Pkw, wie bspw. der StreetScooter von DHL zum Einsatz kommen, um Emissionen zu reduzieren.</p>  <p>Vollelektrisches leichtes Nutzfahrzeug – StreetScooter</p> <p><u>2. Organisation der letzten Meile:</u> Für die Zustellung von Lieferungen sollte die Endzustellung optimiert werden. Für die verschiedenen Siedlungsbereiche und die Ortsteilebedarf es dabei einer unterschiedlichen Organisation und einer Multimodalität des Logistikverkehrs. Für die Kreuzau und seine, im Vergleich zu den anderen Ortsteilen, vergleichsweise dichte Siedlungsbereiche sollten vermehrt Lastenräder zum Einsatz kommen und für locker bebaute Wohnsiedlungen, mit einer niedrigeren Kundendichte, emissionsfreie Pkw.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★ ★ ★</p> <p>Kosten € € €</p> <p>Klimaschutz ☀ ☀ ☀</p> <p>Schnittstellen A.4, F.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Die Anzahl der Paketsendungen lag 2020 in Deutschland bei ca. 4 Milliarden.</p> <p>Mögliche Fördermittel FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau, Logistikunternehmen, Paketzusteller</p> <p>Zielgruppe Gemeinde Kreuzau, Unternehmen, private Haushalte</p> <p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
---	---	---



Lastenrad für die Auslieferung von Paketen – DHL

3. Private Paketempfangsanlagen/Paketstationen:

Micro-Hubs können zudem auch Abholstationen, Service-Points oder Paketboxen sein. Die Errichtung von Paketstationen und privaten Paketempfangsanlagen oder Paket-Shops in vorhandenen Laden-Filialen ermöglichen zudem eine flexible Abholung von Lieferungen und reduzieren Lieferwege durch die gebündelte Zustellung von Sendungen. Paketstationen sollten an wichtigen Orten, bspw. dem Kreuzauer Bahnhof, im Zentrum (Marktplatz), aber auch an wichtigen Orten in den Ortsteilen (an Haltestellen und in der Nähe von öffentlichen Plätzen) vorhanden sein. Teilweise sind bereits Packstationen an Supermärkten vorhanden. Auch in den Ortsteilen gibt es an Einzelhandelsstandorten und Supermärkten meistens eine Packstation. Weitere Packstationen sollten jedoch an alltäglichen Orten vorhanden sein, um kurze Wege zu gewährleisten.

Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)

2024



2035



Anmerkungen und weitere Informationen

Agora Verkehrswende (2020) - [Lieferrn ohne Lasten](#)

Andreas Keiser (2019) - [Standortanforderungen und räumliche Auswirkungen von Micro-Hubs](#)

BBSR (2021) - [Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum: Anpassung der baulichen Strukturen von Dörfern und Kleinstädten im Zuge der Digitalisierung des Verkehrs](#)

E.3 - Lieferzonen (-bereiche)

Hintergrund (Anlass)

Oft entstehen Probleme durch den Lieferverkehr im kommunalen Raum. Durch das Abstellen von Lieferwagen und durch fehlende Ladezonen werden häufig Konflikte im Gemeindeverkehr hervorgerufen. Dadurch werden Parkplätze blockiert und auch andere Verkehrsträger (Radfahrer, Fußgänger) behindert. Zudem entsteht durch bspw. das Parken in zweiter Reihe eine schlechte Straßenraumeinsicht und es entstehen weitere Gefahren für den Fuß- und Radverkehr.

Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine

Um mehr Verkehrssicherheit zu erzeugen und den fließenden Verkehr nicht zu beeinträchtigen, gilt es folgende Bausteine zu berücksichtigen:

Durch die Einrichtung von Ladezonen an geeigneten Stellen, welche flächensparend sind und den fließenden Verkehr nicht behindern, können Zustellungen beschleunigt und Konflikte reduziert werden. Lieferzonen und Ladezonen sollten dabei auch im Zusammenhang mit Mikrodepots geplant werden, um eine Verknüpfung des Lieferverkehrs zu erzielen. Dabei ist es wichtig, dass diese Lieferzonen- und -bereiche sowie Ladezonen ausschließlich durch den Lieferverkehr genutzt werden. Durch die gezielte Überwachung (bspw. durch Kontrollen vor Ort oder eine digitale Überwachung) dieser Flächen sollte das Falschparken (stichprobenartig) überprüft und geahndet werden. Die Parkdauer sollte zeitlich begrenzt sein (< 30 min) und auf bestimmte Uhrzeiten am Tag begrenzt sein (bspw. 7:00 bis 18:00 Werktags). Lieferzonen sowie auch Ladezonen sollten dabei vorwiegend an Hauptverkehrsstraßen eingerichtet werden, um Hindernisse (und folglich Stau) durch das Halten in der zweiten Reihe zu vermeiden. Diese Maßnahme zielt auf den Ortsteil Kreuzau ab.



Abbildung einer möglichen Ladezone mit Beschilderung – BIEK (links)
Markierung einer Ladezone in Dortmund – IHK Dortmund (recht)

Anteil an der Zielerreichung



Kosten



Klimaschutz



Schnittstellen

A.4, B.2, B3, D.1

Daten, Zahlen, Fakten

Die mit Halteverbot und Zusatzzeichen ausgeschilderten Ladezonen sind laut einer Untersuchung bis zu 80 Prozent fehlbelegt.

Mögliche Fördermittel

[FÖRi Nachhaltige städtische Mobilität](#)

Akteure

Gemeinde Kreuzau

Zielgruppe

Raumkategorien

Ortsteil Kreuzau

Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)

2024




2035

Anmerkungen und weitere Informationen

BIEK – [Initiative Ladezone](#)

E.4 - Lärmaktionsplan

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Lärmaktionspläne stellen ein fachübergreifendes Planungsinstrument dar. Im Rahmen eines Lärmaktionsplans können unterschiedliche Maßnahmen verankert werden. Hierdurch sollen von Lärm betroffene Bereiche entlastet werden, aber auch lärmarme Bereiche geschützt und erhalten werden. Grundlage eines Lärmaktionsplans sind Lärmkarten, die wiederum auf den entsprechenden Messungen beruhen. Befunde aus den Lärmaktionspläne können oftmals Maßnahmen legitimieren, die auch im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrsplanung relevant sind.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Aktuell wird von der Gemeinde Kreuzau ein Lärmaktionsplan aufgestellt. Auf dem Gemeindegebiet Kreuzaus steht hierbei der Ortsteil Kreuzau im Fokus. Durch die existierenden Gewerbestandorte im Ortsteil besteht ein konstantes und intensives Aufkommen von Schwerlastverkehr an der L249, der K32 und der K39. In der aktuell vorliegenden Lärmkartierung wird jedoch lediglich die L249 aufgeführt. Hier wäre eine Ausweitung der Messungen auf die genannten Kreisstraßen sinnvoll, um Stückwerk im Bereich der Maßnahmen präventiv entgegenzuwirken.</p> <p>Auf Grund der Tatsache, dass die Gewerbeagglomerationen im Ortskern liegen, besteht keine Möglichkeit für eine alternative Anbindung der lokalen Betriebe, sodass als Zielhorizont eine verträgliche Abwicklung des Schwerlastverkehrs fixiert werden muss. In diesem Kontext müssen die Belange von anderen Verkehrsteilnehmern in jedem Fall berücksichtigt werden, d.h. dem Fuß- und Radverkehr müssen entsprechende sichere Bewegungsräume zur Verfügung gestellt werden. Bspw. können Geschwindigkeitsbegrenzungen auf klassifizierten Straßen erlassen werden, der Einsatz von lärmindernden Straßenbelägen und weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen veranlasst werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbau von Querungshilfen für Fußgänger • Ausweisung eines gemeinsamen Geh-/Radweges • Markierung eine Schutzstreifens für Radfahrer • Überwachung und Messung der Fahrgeschwindigkeiten • Optimierung der Lichtsignalanlagen • Geschwindigkeitsanzeige 	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★ ★ ★</p> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <p>Klimaschutz</p> <p>★ ★ ★</p> <p>Schnittstellen</p> <p>A.4, A5, D.1, I.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Sonderprogramm „Stadt und Land“</p> <p>FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe</p>
---	--	---

		Raumkategorien Ortsteil Kreuzau
Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)		
 2024 → 2035		
Anmerkungen und weitere Informationen		
Umweltbundesamt (2015) - Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung		

3.5.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

E 1 - Logistik- und Güterverkehrskonzept

E 4 - Lärmaktionsplan



KURZFRISTIG

MITTELFRISTIG

LANGFRISTIG

E 3 - Lieferzonen (-bereiche)

E 2 - Optimierung von Zustellverkehren

3.6 Handlungsfeld (F): Neue Mobilität

Um in der Zukunft die Klimaschutzziele der Gemeinde Kreuzau zu erreichen, gilt es, neue Formen der Mobilität zu etablieren. Die Treibhausgas-Emissionen müssen verglichen mit dem Jahr 1990 bis 2030 um 12% abnehmen und sich bis zum Jahr 2050 um 90% reduzieren. Dies muss für alle Verkehrsträger gleichermaßen erreicht werden. Fahrzeuge mit fossilen Brennstoffen sind jedoch am stärksten betroffen. Ein wichtiger Aspekt ist die Reduzierung von Emissionen und die Einführung von neuen bzw. alternativen Antriebsformen für den ÖPNV und den MIV.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Elektrifizierung der kommunalen Flotte. Die Kommune fungiert als Vorbild für die Umsetzung, wodurch Betriebe sich diesem Vorbild anschließen können. Wenn die Elektrifizierung der kommunalen und betrieblichen Flotten Erfolg hat, können Reduzierungen von Lärm und Emissionen erreicht werden.

Damit die alltägliche Mobilität attraktiver wird ist es zudem wichtig, ein breites Angebot der Verkehrsträger welche aufeinander abgestimmt und verknüpft sowie gut erreichbar sind zu realisieren, um den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben Wege multimodal sowie auch intermodal zurückzulegen. Ein wichtiger Baustein dazu können qualitätsvolle Mobilitätsstationen sein.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Gemeinde Kreuzau unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Nicht ausreichende Verbindungen des ÖPNV, wodurch viele Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden
- Schlechte Anbindungen im Netz des ÖPNV und Radverkehrs
- Keine gesamtkommunalen Sharing-Angebote

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Gemeinde der kurzen Wege
- Erreichbarkeit sichern
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Klimafreundliche und nachhaltige Mobilität
- Umweltverbund stärken
- Verkehrsbelastung reduzieren
- Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation intensivieren

Um die Integration der neuen Mobilität zu erreichen, müssen diverse Maßnahmen im kommunalen Gebiet implementiert werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen, wie beispielsweise die „Elektrifizierung der

kommunalen Flotte“ kann sukzessive geschehen, wobei auf den aktuellen Stand aufgebaut werden kann.



Folgend werden Maßnahmen vorgestellt, welche zur Implementierung neuer Mobilitätsformen und -angebote beitragen sollen, damit alle Verkehrsträger eine tragende Säule der zukunftsfähigen Mobilität der Gemeinde Kreuzau werden können.


3.6.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds **Neue Mobilität**



Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
F.1	Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger	Hoch ★★★	Dauer- aufgabe	Gesamte Ge- meinde
F.2	Elektrifizierung der kommunalen Flotte	Mittel ★★★	Kurz- bis mit- telfristige Aufgabe	Gesamte Ge- meinde
F.3	Multimodale Verkehre	Hoch ★★★	Kurz- bis mit- telfristige Aufgabe	Gesamte Ge- meinde


F.1 - Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die meisten CO₂-Emissionen des motorisierten Verkehrs gehen vom MIV aus. Auf den ÖPNV entfallen hier hingegen pro Kopf geringere Emissionswerte. Der Fuß- und Radverkehr sind die klimafreundlichsten Verkehrsträger und werden in diesem Steckbrief nur am Rande berücksichtigt. Durch die Umstellung der Antriebsformen des motorisierten Verkehrs (u.a. MIV, ÖPNV, ...) kann ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden, bsp. durch die Senkung der CO₂-Emissionen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die Reduzierung der Emissionen und die Etablierung von neuen Antriebsformen ist angesichts der Klimaschutzziele der Gemeinde Kreuzau unerlässlich. Um diese Ziele zu erreichen, werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Kraftstoffe:</u> Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, müssen erdölbasierte Kraftstoffe durch klimafreundliche Alternativen nach und nach ersetzt werden. Alternativen zu erdölbasierten Kraftstoffen sind u. a. elektronisch betriebene Fahrzeuge (Bsp. E-Auto und Hybridauto), Wasserstoff und E-Fuels. Durch Elektrofahrzeuge können Probleme wie Schadstoff- und Lärmemissionen von Verbrennern gelöst werden. In der Zukunft können E-Fuels, welche mit Hilfe von Strom aus erneuerbaren Energien, Wasser und CO₂ aus der Luft hergestellt werden, den konventionellen Kraftstoff ebenfalls ablösen. Sie bieten zudem den Vorteil, dass sie mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren kompatibel sind, im aktuellen Fahrzeugbestand eingesetzt werden können und über das bestehende Tankstellennetz abgegeben werden können. E-Fuels können zudem herkömmlichen fossilen Kraftstoffen beigemischt werden und bieten daher die Möglichkeit, bedarfsgerecht in der Zukunft mehr und mehr fossile Brennstoffe ablösen kann.</p> <p><u>2. Fahrzeuge:</u> Elektrofahrzeuge (oder Antriebsformen wie Wasserstoff) sollten nicht nur von privaten Personen genutzt werden. Auch Fahrzeuge des ÖPNV sollten durch neue Antriebsformen ausgetauscht werden. Ein gutes Beispiel dafür ist die neue Dortmunder Busflotte. Im Rahmen des Projekts „StromFahrer“ ergänzen nun 30 Elektrobusse den Linienverkehr.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung </p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz </p> <p>Schnittstellen H.1, H.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten In Kreuzau zählt der Kreis 2019 92 E-Kennzeichen und 206 Hybridautos. Damit liegt Kreuzau kreisweit auf Platz 2 der meisten Elektro- und Hybridfahrzeugen.</p> <p>2021 lag die Anzahl der Ladesäulen in Deutschland bei rund 33.000 und knapp 6000 Schnellladesäulen.</p> <p>Mögliche Fördermittel Investitionskredit Nachhaltige Mobilität - Standardvariante</p>
--	--	---

	<p>3. Infrastruktur mit Ladesäulen: Um neue Antriebsformen zu etablieren, ist es unerlässlich die geeignete Infrastruktur für die Nutzung dieser zu schaffen. Dazu sollten auch im öffentlichen Raum genügend Ladesäulen für Pedelecs sowie E-Autos vorhanden sein. Bis 2030 werden in Deutschland mindestens 440.000 bis 843.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigt, um 10 Millionen Fahrzeuge (E-Pkw) zu versorgen. Der exakte Bedarf ist von der privaten Ladeinfrastruktur abhängig und davon, wie stark die öffentliche Ladeinfrastruktur demnach ausgelastet ist. Pro Kopf werden dazu öffentlich und privat Ladesäulen benötigt. Dabei ist zwischen AC-Ladesäulen und Schnellladesäulen zu unterscheiden. An Autobahnen und Landstraßen sind Schnellladesäulen wichtig, da diese innerhalb von einer halben Stunde das Auto auf ca. 80% aufladen. An Standorten mit längerer Verweildauer wie öffentlichen Parkplätzen und Parkhäusern oder in der Gemeinde können vorwiegend moderne normale/AC-Ladesäulen errichtet werden. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte gleichermaßen für den Radverkehr und den ÖPNV ausgerichtet werden. Wichtige Standorte für Fahrradladestationen sind bspw. häufig genutzte Fahrradrouten oder auch zentrale Orte in der Gemeinde und Parkplätze von Supermärkten. Für den ÖPNV bzw. Elektrobusse müssen die Aufgabenträger entsprechende Ladepunkte vorhalten. In der Gemeinde Kreuzau kommen hier solche Standorte in Frage, an denen Busse eine längere Pause machen. Primär sind hier aber der AVV, der Kreis und die ausführenden Unternehmen gefragt.</p> <p>4. Öffentlichkeitsarbeit: Die Nutzung von neuen Antriebsformen kann besser vorangetrieben werden, wenn über diese informiert wird. Dabei sollten Bürgerinnen und Bürger über geeignete Fördergelder, Alternativen zum Pkw und zum Aufladen von bspw. E-Autos informiert werden (siehe Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit).</p>	<p>Akteure AVV, Kreis Düren, Busunternehmen, Gemeinde Kreuzau</p>
		<p>Zielgruppe</p>
		<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen BMVI (2018) – Energie auf neuen Wegen, mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung Stiftung Mercator (2013) - Neue Mobilität für die Gemeinde der Zukunft, Informationen zur Elektromobilität und Sharing-Angeboten Elektromobilität NRW - https://www.elektromobilitaet.nrw, Informationen zur Elektromobilität für Kommunen</p>		

F.2 - Elektrifizierung der kommunalen Flotte

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Im Zuge der Klimaschutzziele und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz rückt die Elektrifizierung der kommunalen Flotte weiter in den Vordergrund. Emissionen sollten gesenkt werden und auf kurzen Strecken bieten elektrische Fahrzeuge viele Vorteile. Vorteile sind u.a. geringere Lärmemissionen und Schadstoffausstoße.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die Elektrifizierung der kommunalen Flotte ist von zentraler Bedeutung, um den Bürgerinnen und Bürgern mit gutem Beispiel voranzugehen. Um für eine erfolgreiche Elektrifizierung der kommunalen Flotte zu erreichen ist es wichtig Ziele festzulegen. Dazu sollte es einen festgelegten Zeitpunkt geben zu dem die Elektrifizierung erfolgt sein soll. Außerdem ist die Organisation von verantwortlichem Personal, bspw. für die Beantragung von Fördergeldern und der thematische Austausch bspw. mit anderen Kommunen wichtig. Um den Umstieg des Fuhrparks zu gewährleisten, ist zudem eine Befragung und Beratung der Mitarbeitenden wichtig, um deren Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern. Dieser Aspekt wird weiter unter dem Punkt Mobilitätsmanagement erläutert.</p> <p>Bei der sukzessiven Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte, steht vor allem die Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe im Vordergrund. Dabei ist nicht nur die Umstellung des Antriebs von Pkw wichtig, sondern auch ein geeignetes Angebot an Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern zu schaffen. Zudem bieten Car-sharing-Fahrzeuge (natürlich mit E-Antrieb) eine gute Alternative zum Dienstwagen. Ein wichtiger Aspekt ist zudem für den Arbeitsweg oder innerstädtische Begehungen/Besuche vermehrt den Umweltverbund zu nutzen.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung </p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz </p> <p>Schnittstellen F.1, G.4</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Ein gutes Fünftel der kommunalen Flotten in den deutschen Städten ist bereits elektrifiziert.</p> <p>Mögliche Fördermittel Investitionskredit Nachhaltige Mobilität - Standardvariante</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau, Gemeindeverwaltung</p> <p>Zielgruppe Gemeinde Kreuzau, Gemeindeverwaltung</p>
---	---	--

		Raumkategorien Gesamte Gemeinde
Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Agora Verkehrswende (2021) - Aufwind für E-Flotten in Kommunen , Informationen und Empfehlungen zur Elektrifizierung der kommunalen Flotte		

F.3 - Multimodale Verkehre

Hintergrund (Anlass)

Wege werden oft mit dem eigenen Pkw zurückgelegt, da es keine geeignete Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote in der Gemeinde gibt.

Um eine geeignete Alternative zum eigenen Pkw zu schaffen, wird ein gutes Netz des Umweltverbunds benötigt. Ein gutes Netz zeichnet sich dabei durch Mobilitätsstationen, gute Verknüpfungspunkte und bspw. die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern aus, damit die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander verknüpft werden können. Hierbei gilt es in Intermodalität und Multimodalität zu unterscheiden.

Intermodalität bezeichnet die Kombination von mehreren Verkehrsmitteln auf einem Weg. Damit ist gemeint, dass die Verkehrsmittelwahl für einen Weg sehr fle-

Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine

Um multimodale und intermodale Verkehre zu fördern, werden folgende Bausteine zur Umsetzung empfohlen:

1. Mitnahmemöglichkeiten von Rädern im ÖPNV

Durch die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV wird die intermodale Nutzung von Verkehrsmitteln gestärkt. Da Wege zu Haltestellen länger sein können, bietet die Nutzung des Fahrrads eine gute Verbindung zur Haltestelle sowie auch eine Möglichkeit von der Ankunftshaltestelle aus das entsprechende Ziel flexibel und nachhaltig zu erreichen. Für die Umsetzung der Fahrradmitnahme ist zum einen die tarifliche Ausgestaltung einer zeitlich begrenzten kostenlosen Mitnahme wichtig. Zum anderen muss im ÖPNV, innerhalb der kompletten Flotte, die Möglichkeit bestehen Fahrräder transportieren zu können und bspw. bei neuen Verkehrsmitteln auf ausreichend Stellfläche für Fahrräder zu achten. Wie in dem Beispiel des VVS bieten mehrere Buslinien im Rems-Murr-Kreis die Möglichkeit, Fahrräder auf dem Heck des Busses oder im inneren des Busses zu transportieren. Durch ersteres wird Platz im Inneren für Kinderwagen und Rollstühle gespart.



Fahrrad2Go und Fahrradhecktäger im Rems-Murr-Kreis – VVS

Anteil an der Zielerreichung



Kosten

€€€

Klimaschutz



Schnittstellen

C.2, A.3

Daten, Zahlen, Fakten

Ausschlaggebend für die Wahl der Verkehrsmittel ist die gute Erreichbarkeit der Ziele (84 %), eine hohe Flexibilität (74 %) und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebotes (73 %).

[\(Befragung VCD 2016\)](#)

Mögliche Fördermittel

[ÖPNV-Gesetz \(VV-ÖPNVG\)](#)

[FöRi Nachhaltige städtische Mobilität](#)

Akteure

AVV, Kreis Düren

<p>xibel und ausdifferenziert ist. Multimodalität bezeichnet hingegen die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel in einer größeren Zeitspanne, bsp. innerhalb einer Woche oder einem Jahr, zu nutzen. Dabei wird jeweils das Verkehrsmittel genutzt, welches für den Weg am geeignetsten ist.</p>	<p><u>2. Verknüpfungspunkte schaffen</u></p> <p>Für die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten sind Park&Ride, Bike&Ride, Park&Go sowie Kiss&Ride Angebote von zentraler Bedeutung. An Bike&Ride Standorten sollte zudem ein kommunales Fahrradverleihsystem implementiert werden, welches einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbunds darstellt. Kiss&Ride Stationen bieten zudem die Möglichkeit an ausgewiesenen Parkständen für Kurzzeitparker Personen abzusetzen oder abzuholen. Sie befinden sich in der Nähe zu Bahn- und Bussteigen und erleichtern einen schnellen Umstieg vom privaten Pkw zum ÖPNV.</p> <p>Durch Verknüpfungspunkte wird es den Bürgerinnen und Bürgern erleichtert Teilstrecken mit dem Pkw oder dem Fahrrad zurückzulegen und von dort aus auf ein anderes Verkehrsmittel (Fuß, Bahn, Bus) umzusteigen. Dies erleichtert es, den Pkw oder das Fahrrad bspw. am Ortsteile abzustellen und die Ortsteile ohne Stau zu erreichen. Gute Verknüpfungsangebote sind zudem ausgezeichnet durch das kostenlose und qualitative (witterungsgeschützte) Abstellen der Fahrräder und Pkw und die gute Lage an wichtigen Umsteigepunkten.</p> <p><u>3. Mobilitätsstationen und wohnortnahe Mobilitätsangebote</u></p> <p>Um die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel zu fördern und die Alltagsmobilität auf den Umweltverbund umzulenken, gilt es Mobilitätsstationen zu errichten, um so einen Anreiz zu schaffen Wege intermodal zurückzulegen. Mobilitätsstationen ermöglichen den Nutzenden Wege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen und schaffen dabei eine gute Alternative zum eigenen Pkw. Geeignete Verkehrsmittel sind dabei der Fußverkehr, das Fahrrad, die Bahn/Straßenbahn, der Bus, das Taxi, das Carsharing und auch der Pkw.</p> <p>Ein gutes Beispiel für eine Mobilitätsstation ist diese Station in Kiel-Ellerbek. Dort gibt es ein geeignetes Bikesharing-Angebot sowie qualitative Fahrradabstellanlagen. Die Fahrradabstellplätze sind teilweise abschließbar bzw. nicht abschließbar. Zudem bietet die Mobilitätsstation witterungsgeschützte Stellplätze, u.a. auch für Lastenräder sowie eine frei zugängliche Fahrradpumpe. Die Mobilitätsstation liegt zentral im Gemeindeteil und grenzt an Bushaltestellen und eine Bahnstation.</p>	<p>Zielgruppe Gemeindebevölkerung</p> <hr/> <p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
---	---	--



Mobilitätsstation in Kiel-Ellerbek – Eigene Aufnahme

Mobilitätsstationen sollten dabei verteilt im Gemeindegebiet, bspw. im Zentrum und zentralen Orten in den Ortsteilen sowie an wichtigen Verkehrspunkten (Bahnhof Kreuzau) in Kreuzau geschaffen werden. Zudem sollten vorhandene Verkehrspunkte durch ein geeignetes Mobilitätsangebot ergänzt werden.

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2024

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017) - [Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen](#), Handbuch zur Gestaltung von Mobilitätsstationen

VCD (2017) - [Multimodal Unterwegs](#), Handlungsempfehlung zur Umsetzung multimodaler Verkehrsangebote

3.6.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

F 2 - Elektrifizierung der kommunalen Flotte

F 3 - Multimodale Verkehre



DAUERHAFTE AUFGABE

F 1 - Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger

3.7 Handlungsfeld (G): **Mobilitätsmanagement**

Zur gezielten Kommunikation mit relevanten Akteuren sollte die kommunale Verwaltung durch ein Mobilitätsmanagement ergänzt werden und gleichzeitig richtet die Gemeinde Kreuzau derzeit selbst ein internes kommunales Mobilitätsmanagement ein, um als Vorbild zu agieren. Es sollten für die Gemeindeverwaltung und die kommunalen Betriebe Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements entwickelt werden. Darüber hinaus sollten die Schulen der Gemeinde Kreuzau über ein schulisches Mobilitätsmanagement verfügen, um den Schülerinnen und Schülern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu vermitteln und möglichst viele ihrer Wege effizient über den Umweltverbund abzuwickeln. Private Unternehmen sollen durch die Gemeinde Kreuzau angehalten und motiviert werden ein betriebliches Mobilitätsmanagement einzurichten, um das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter positiv zu beeinflussen.

Die Gemeinde Kreuzau sollte als beratende und koordinierende Stelle auftreten, um mit den genannten Akteuren Lösungen zu unterbreiten, wie diese Akteure einen Beitrag zum kommunalen Ziel leisten können.

Angebote die Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit geben sich aktiv in den Prozess der Verkehrswende einzubringen stellen einen weiteren Baustein dar. So sollten Förderprogramme ausformuliert und finanziell ausge-

stattet werden mit denen das Engagement aus der Bürgerschaft von der Organisation, über die Planung bis in die Umsetzung unterstützt werden kann. Hierbei sollten vor allem erlebbare Maßnahmen auf der lokalen Ebene, im unmittelbaren Umfeld der Kreuzauerinnen und Kreuzauer, im Vordergrund stehen.

Ein weiterer wesentlicher Baustein besteht auch in der internen Kommunikation der Verwaltung, um abgestimmte Standards zu schaffen zum Umgang mit zuziehenden Personen und Unternehmen, mit Pflege und Wartung von Infrastruktur (Radwege, Aufenthaltsräume, etc.), mit planbaren, temporären Verkehrsbelastungen (durch Veranstaltungen, Baustellen, etc.) oder mit kurzfristigen Störungen und diese auch an alle beteiligten Stellen zu kommunizieren. Insbesondere in diesen Bereichen muss eine enge Kooperation mit der Öffentlichkeitsarbeit etabliert werden, um die Bevölkerung zu informieren und in den Prozess einzubinden.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Gemeinde Kreuzau unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Kein flächendeckendes BMM für Kreuzauer Unternehmen vorhanden
- Mangel an Verkehrsinformation in Schulen
- Information und Integration der Bevölkerung und Unternehmen in die Mobilitätswende

- Mobilitätswende mit wenig Präsenz in der Öffentlichkeit und Wirtschaft

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Mobilitätsmanagement ausweiten und Kommunikation intensivieren
- Umweltverbund stärken
- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern
- Attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen

Um die Mobilitätswende zu fördern und eine größere Akzeptanz in der Bevölkerung sowie den Kreuzauer Unternehmen zu erreichen, werden folgend die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Realisierung und Etablierung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements in der Gemeinde Kreuzau leisten sollen.


3.7.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
G.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamte Gemeinde
G.2	Einrichtung von Messstationen im Gemeindegebiet	Mittel ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamte Gemeinde
G.3	Implementierung von Mobilitätsfonds	Mittel ★★★	Kurzfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
G.4	Mobilitätsmanagement in der kommunalen Verwaltung	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamte Gemeinde
G.5	Quartiersmobilitätsmanagement	Hoch ★★★	Mittelfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
G.6	Schulisches Mobilitätsmanagement	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamte Gemeinde

G.1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Durch die wirtschaftlichen Tätigkeiten von Unternehmen werden eine Vielzahl von Verkehrsströmen ausgelöst. Arbeitnehmer fahren zu ihrer Arbeitsstelle, betriebliche Verkehre sind notwendig und Dienst- oder Geschäftsreisen finden ebenfalls statt. Diese Fahrten belasten die Unternehmen, die Arbeitnehmer, die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen sowie die Umwelt. Durch die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen diese notwendigen Fahrten effizienter und nachhaltiger gestaltet werden, möglichst bei gleichzeitiger Reduktion der Fahrten und Distanzen. Bei einer breitflächigen Etablierung von einem BMM in den lokalen Unternehmen, lassen sich beachtliche Erfolge erzielen, bei relativ geringem Aufwand von Seiten der kommunalen Verwaltung Kreuzaus.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um breitflächig und langfristig den Nutzen des BMMs in den Kreuzauer Unternehmen zu implementieren, sollte die Gemeinde Kreuzau als Initiator/Multiplikator für das BMM in privaten Unternehmen tätig werden. Hier ist es von Vorteil, dass die Gemeinde Kreuzau selbst ein BMM eingerichtet hat, um seiner Vorbildfunktion gerecht zu werden. Die städtische Verwaltung sollte private Unternehmen dazu motivieren ein BMM zu entwickeln und zugleich könnte die Gemeinde Kreuzau bei der Etablierung von BMM-Projekten Unterstützung leisten. Um die Unternehmen glaubhaft anzusprechen und nachhaltige Erfolge zu erzielen, sollten diese Maßnahmen zur BMM-Förderung beim Wirtschaftsförderungszentrum Kreuzau angesiedelt werden. Dieses verfügt bereits über ein gefestigtes Netzwerk in der lokalen Wirtschaft und wird von den Unternehmen als relevanter und ebenwürdiger Partner akzeptiert.</p> <p>Das Wirtschaftsförderungszentrum kann den Unternehmen bei der Entwicklung und Einführung eines BMMs beratend und unterstützend zur Seite stehen, beispielsweise durch Maßnahmen wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beratungsangebote durch die Wirtschaftsförderung • Ein Vortragsprogramm über die Potenziale und Umsetzungsmöglichkeiten für Unternehmen • Erarbeitung eines Leitfadens zu den Möglichkeiten des BMMs in Unternehmen <p>Darüber hinaus führt die Industrie- und Handelskammer Lehrgänge im Rahmen des BMMs durch, an denen die Unternehmen aus Kreuzau teilnehmen können. Maßnahmen, welche Unternehmen ergreifen können, um das nachhaltige Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden zu fördern, sind unter anderem die Einrichtung</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€ (u.a. auf Grund von weiteren Stellen i. d. kommunalen Verwaltung)</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>☀️☀️☀️</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>D.3, B.2</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderrichtlinie Betriebliches Mobilitätsmanagement FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Private Unternehmen, Gemeinde Kreuzau</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Berufstätige, Pendler, Unternehmen</p>
---	--	---

	<p>von Dienstradangeboten, Jobtickets für den ÖPNV, Mitarbeiterduschen für Radfahrende oder sichere Radabstellanlagen. Wie die Daten aus dem Pendleratlas NRW verdeutlichen, gibt es in Kreuzau eine Vielzahl von Binnenpendlern. Dementsprechend können durch den Aufbau eines leistungsstarken BMM-Programmes viele in der Gemeinde Kreuzau lebende Arbeitnehmer erreicht und ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität geleistet werden.</p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p>  <p>The diagram shows a horizontal arrow pointing to the right. The arrow is blue with a gradient, starting at '2024' on the left and ending at '2035' on the right. The arrow itself is black with a white outline.</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Mittelstandsinitiative (2018) - Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement Mobil gewinnt (2018) – Mobil gewinnt – Nachhaltige Mobilität kennt nur Gewinner; Gute Beispiele für die betriebliche Praxis</p>		

G.2a – Einrichtung von Messstationen im Gemeindegebiet - Fußverkehr

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Ziel aller Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ist es das Mobilitätsverhalten der Kreuzauerinnen und Kreuzauer langfristig hin zu mehr Nachhaltigkeit zu verändern. Ein wichtiger Baustein ist hierbei die Förderung des Fußverkehrs. Um die Veränderungen im Fußverkehr nachvollziehen zu können ist es nötig in regelmäßigen Abständen das Verkehrsverhalten zu überprüfen.</p> <p>Die Ergebnisse können genutzt werden, um den Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzeptes zu evaluieren.</p> <p>Außerdem können die Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden, um der Bevölkerung die Veränderungen im Straßenverkehr zu verdeutlichen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>An verschiedenen repräsentativen Stellen im Gemeindegebiet sollten in regelmäßigen Abständen Fußverkehrszählungen, zur Dokumentation und Evaluation der Verkehrswende, durchgeführt werden.</p> <p>In den Jahren 2030 und 2035 sollen detaillierte Modal Split-Erhebungen aller Verkehrsträger stattfinden. Diese sollen nicht nur reine Verkehrszählungen umfassen, sondern durch zusätzliche quantitative und qualitative Befragungen und Erhebungen ergänzt werden.</p> <p>Für die Zeit davor, dazwischen und danach bieten die Fußverkehr-Messstationen die Möglichkeit einen Eindruck von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens zu erheben. Im halbjährigen Rhythmus könnten die mobilen Messstationen an den gleichbleibenden Standorten (Vergleichbarkeit Modal Split-Erhebung vs. Dauererhebung) aufgebaut werden. Verschiedene technische Lösungen wie Sensoren, Laser oder Kamerasysteme ermöglichen die automatische Erfassung der Fußverkehrszahlen. Diese Systeme sind zumeist innerhalb kürzester Zeit auf- und abbaubar, wodurch sich der Zeit- und Kostenaufwand der Erhebungen in vertretbaren Grenzen halten lässt. Gleichzeitig können sie an zentralen Standorten dauerhaft montiert werden und fortlaufend Daten erheben. Sollen die Daten im öffentlichen Raum „live“ einsehbar sein, kommen auf die Kommune erhöhte Kosten zu. Hier muss mit ähnlichen Kosten wie bei der Einrichtung einer Radverkehrs-Dauerzählstelle (ca. 30.000 €) gerechnet werden. Jedoch kann hierdurch das Interesse geweckt werden. Außerdem können die Zählungen auch manuell mit Stift und Papier stattfinden.</p> <p>Der Fußverkehr sollte fokussiert in den Ortsteilzentren gemessen werden. Aufgrund der in diesen Bereichen konzentrierten Daseinsgrundvorsorge, sollte sich der lokale Fußverkehr ebenfalls dort sammeln. Da der Freizeitverkehr bei diesen Messungen nur randständig untersucht wird, werden keine Messstationen an beliebten Spazierstrecken im Außenbereich eingerichtet.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>A.5, H.3</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <p>Modal Split Kreuzau PKW: 57,8 % ÖPNV: 11,9 % Fahrrad: 17,3 % Fuß: 13 %</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderung der Nahmobilität</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau, Bürgerinnen und Bürger</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>
---	--	---


G.2b – Einrichtung von Messstationen im Gemeindegebiet - Radverkehr

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Ziel aller Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ist es das Mobilitätsverhalten der Kreuzauerinnen und Kreuzauer langfristig hin zu mehr Nachhaltigkeit zu verändern. Um diese Veränderungen nachvollziehen zu können, ist es notwendig in regelmäßigen Abständen das Radverkehrsverhalten zu überprüfen. Die Ergebnisse können genutzt werden, um den Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzeptes zu evaluieren. Außerdem können die erhobenen Daten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden, um der Bevölkerung die Veränderungen im Straßenverkehr zu verdeutlichen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>An verschiedenen repräsentativen Stellen im Gemeindegebiet sollten in regelmäßigen Abständen Verkehrszählungen des Radverkehrs, zur Dokumentation und Evaluation der Verkehrswende, durchgeführt werden.</p> <p>In den Jahren 2030 und 2035 sollen detaillierte Modal Split-Erhebungen stattfinden. Diese sollen nicht nur reine Verkehrszählungen umfassen, sondern durch zusätzliche quantitative und qualitative Befragungen und Erhebungen ergänzt werden. Für die Zeit davor, dazwischen und danach bieten die Messstationen für den Radverkehr die Möglichkeit einen Eindruck von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens zu erheben. Im halbjährigen Rhythmus könnten die mobilen Messstationen an den gleichbleibenden Standorten (Vergleichbarkeit Modal-Split-Erhebung vs. Dauererhebung) aufgebaut werden. Verschiedene technische Lösungen wie Zählschläuche oder Kamerasysteme ermöglichen die automatische Erfassung der Verkehrsmengen. Diese Systeme sind zumeist innerhalb kürzester Zeit auf- und abbaubar, wodurch sich der Zeit- und Kostenaufwand der Erhebungen in vertretbaren Grenzen halten lässt. Neben dem Erwerb eines solchen Systems (Anlage & Zubehör ca. 3.500 €) ist auch die Ausleihe möglich. Der AGFK Niedersachsen/Bremen verleiht ein Zählschlausystem beispielsweise über vier Wochen für 600 €. Beim Radverkehr sollten zusätzlich einzelne Dauerzählstellen implementiert werden. Diese sind zwar kostenintensiver (Gemeinde Hamburg: ca. 30.000 € pro Dauermessstelle) jedoch vermitteln sie der Bevölkerung ein direktes Bild über den Radverkehr und liefern belastbare Daten. Für ein möglichst genaues Bild sollten die Messstationen im gesamten Gemeindegebiet verteilt werden. Standorte für die Messstationen sollten bevorzugt an wichtigen Radverkehrsstrecken und Knotenpunkten eingerichtet werden. Hierbei handelt es sich um zentrale Punkte innerhalb der Ortsteile und wichtige Verbindungsstraßen in die benachbarten Ortsteile und das Gemeindezentrum.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung </p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz </p> <p>Schnittstellen B.2, H.3</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Modal Split Kreuzau PKW: 65 % ÖPNV: 16% Fahrrad: 10 % Fuß: 10 %</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderung der Nahmobilität</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau, Bürgerinnen und Bürger</p> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
--	--	---

	 <p><i>Mobile Zählstation mit Zählschläuchen in Lingen (AGFK 2021)</i></p>	 <p><i>Dauerzählstelle in Düsseldorf (Stadt Düsseldorf 2022)</i></p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Beginn ca. 2025, danach kontinuierliche Aufgabe) = Modal Split Erhebung</p> <p> </p>			
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Infravelo.de - Internetseite des Landes Berlin auf der dargestellt wird, wie die Daten des Radverkehrs erhoben und für die Öffentlichkeit aufbereitet werden können.</p>			


G.2c – Einrichtung von Messstationen im Gemeindegebiet – Motorisierter Individualverkehr

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Ziel aller Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ist es das Mobilitätsverhalten der Kreuzauerinnen und Kreuzauer langfristig hin zu mehr Nachhaltigkeit zu verändern. Um diese Veränderungen nachvollziehen zu können ist es nötig in regelmäßigen Abständen das Verkehrsverhalten des MIV zu überprüfen. Die Gemeinde Kreuzau verfügt bereits über eine mobile Messstation, die zu diesem Zwecke eingesetzt werden kann.</p> <p>Die Ergebnisse können genutzt werden, um den Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzeptes zu evaluieren.</p> <p>Außerdem können die Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden, um der Bevölkerung die Veränderungen im Straßenverkehr zu verdeutlichen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>An verschiedenen repräsentativen Stellen im Gemeindegebiet sollten in regelmäßigen Abständen Verkehrszählungen des MIV, zur Dokumentation und Evaluation der Verkehrswende, durchgeführt werden.</p> <p>Die Daten des ÖPNVs werden explizit nicht über ein solches Messverfahren ermittelt, da der Betreiber des ÖPNVs (hier AVV) entsprechende Daten bereits mittels der verkauften Ticketzahlen erhebt. An dieser Stelle müsste der Zugriff auf diese Daten hergestellt werden.</p> <p>In den Jahren 2025 2030 und 2035 sollen detaillierte Modal Split-Erhebungen stattfinden. Diese sollen nicht nur reine Verkehrszählungen umfassen, sondern durch zusätzliche quantitative und qualitative Befragungen und Erhebungen ergänzt werden.</p> <p>Für die Zeit davor, dazwischen und danach bieten die Messstationen die Möglichkeit einen Eindruck von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens zu erheben. Im halbjährigen Rhythmus könnten die mobilen Messstationen an den gleichbleibenden Standorten (Vergleichbarkeit Modal-Split-Erhebung vs. Dauererhebung) aufgebaut werden. Verschiedene technische Lösungen wie Zählschläuche oder Kamerasysteme ermöglichen die automatische Erfassung der Verkehrsmengen. Diese Systeme sind zumeist innerhalb kürzester Zeit auf- und abbaubar, wodurch sich der Zeit- und Kostenaufwand der Erhebungen in vertretbaren Grenzen halten lässt. Eine zeitsparendere Variante ist zudem der Einbau von Zählerstellen an Lichtsignalanlagen. So kann der Verkehr täglich und rund um die Uhr erhoben werden und es entsteht ein langfristiges Bild des MIV-Anteils.</p> <p>Die Messstationen sollen ein möglichst genaues Bild des MIVs in der Gemeinde Kreuzau liefern. Zu diesem Zweck müssen die Messstationen über das gesamte Gemeindegebiet verteilt eingerichtet werden. Die Standorte sollen insbesondere auf Streckenabschnitten liegen, welche wichtige Verbindungen innerhalb der Gemeinde Kreuzaus und in die Nachbarstädte darstellen.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>H.3</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel Förderung der Nahmobilität</p> <hr/> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau, Bürgerinnen und Bürger</p> <hr/> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p> <hr/> <p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
---	--	--

Zeithorizont (Beginn ca. 2025, danach kontinuierliche Aufgabe) = Modal Split Erhebung		
		
Anmerkungen und weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> • LSA können zu Zählstellen für Pkw ausgebaut werden. Siehe Beispiel Münster, wo bereits über 100 Ampeln entsprechende Daten erheben. 		


G.3 – Implementierung von Mobilitätsfonds

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Nicht alle Teilbereiche im Themenfeld der nachhaltigen Mobilität erhalten die notwendige Förderung, um sich wie gewünscht entwickeln zu können. In Bereichen in denen Defizite erkannt werden, können kommunalen Mobilitätsfonds je nach Ausgestaltung dazu beitragen, dass die Verkehrsträger des Umweltverbundes verstärkt genutzt oder Infrastrukturen ausgebaut werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um einzelne Aspekte der Verkehrswende gezielt zu fördern kann die Gemeinde Kreuzau Mobilitätsfonds mit eigener Schwerpunktsetzung bereitstellen. Im kommunalen Haushalt könnte jährlich eine gewisse Summe für den Mobilitätsfonds bereitgestellt werden, um wechselnde Aspekte der Verkehrswende finanziell zu fördern. Mögliche Förderschwerpunkte könnten folgende Maßnahmen einschließen:</p> <p><u>1. Förderung der ÖPNV-Nutzung durch Bildungseinrichtungen</u> Die Kosten von Gruppenfahrten im Rahmen von Aktivitäten durch Bildungseinrichtungen, wie KITAs, Schulen oder Volkshochschulen können durch die Gemeinde übernommen werden.</p> <p><u>2. Förderung von Mobilitätskampagnen</u> Mobilitätsfonds können ebenso genutzt werden, um städtische Mobilitätskampagnen zu realisieren. Diese Thematik kann im Steckbrief H.2 - Gestaltung von Mobilitätskampagnen vertiefend betrachtet werden.</p> <p><u>3. Förderung von JobRad-Programmen durch die Gemeinde Kreuzau</u> Diensträder bzw. JobRäder werden bereits seit einigen Jahren steuerlich begünstigt und tragen auf diese Weise dazu bei, das Fahrrad zu einer noch attraktiveren Alternative für den Arbeitsweg zu entwickeln. Die Gemeinde Kreuzau und ihre kommunalen Unternehmen könnten ihren Mitarbeitern diese Möglichkeit ebenfalls bieten und gegebenenfalls weitergehend unterstützen, beispielsweise, wenn mit der Anschaffung eines JobRades die Abschaffung eines PKWs einhergeht. Diese Maßnahmen kann zudem mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement verknüpft werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen H.2</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Es müssen nicht nur attraktive Angebote für Arbeitgeber/ -nehmer oder Bildungseinrichtungen geschaffen, sondern ebenfalls beworben werden</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe Bürger, Bildungseinrichtungen, Unternehmen</p>
---	--	---

		Raumkategorien Gesamte Gemeinde
Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen LVR – Mit dem LVR-Mobilitätsfond freie Fahrt in die LVR-Museen LWL – Der LWL-Mobilitätsfonds fördert auch im Jahr 2022 , Schulklassen, Kindergärten und Kindertagesstätten erhalten mit LWL oder LVR-Mobilitätsfonds freie Fahrt in die LWL oder LVR-Museen Jobrad – Wir bringen Menschen auf Rad: Informationsseite für Arbeitnehmer und Arbeitgeber rund um die Vermittlung von Job-Rädern		


G.4 – Mobilitätsmanagement in der kommunalen Verwaltung

Hintergrund (Anlass) Langfristig ist ein wesentliches Ziel das individuelle Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen Kreuzaus nachhaltiger zu gestalten. Konkret bedeutet dies eine Fokusverschiebung vom privaten PKW zu den Möglichkeiten des Umweltverbundes. Ein kommunales Mobilitätsmanagement kann einen wichtigen Baustein darstellen. Es kann den Bürgern und Bürgerinnen wichtige Informationen zum Thema Mobilität in der Gemeinde Kreuzau bereitstellen und die Gemeinde selbst kann innerhalb der Gemeindegemeinschaft eine Vorreiterrolle im Rahmen der Transformation zur nachhaltigen Mobilität einnehmen.	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine Ein städtisches Mobilitätsmanagement sollte sich auf zwei übergeordnete Themenkomplexe fokussieren: <u>1. BMM in der Gemeindeverwaltung und kommunalen Unternehmen der Gemeinde Kreuzau</u> Die Gemeinde Kreuzau und ihre kommunalen Unternehmen sind bedeutende Arbeitgeber in der Region und bieten dementsprechend eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen. Außerdem besitzt die Gemeinde Kreuzau eine Vorbildfunktion für die privaten Unternehmen in Kreuzau. Homeoffice-Möglichkeiten auch über das Ende der Pandemie heraus zu erhalten, ist ein Punkt mit dem Arbeitswege städtischer Angestellter effektiv eingespart werden können. Derzeit richtet die Gemeindeverwaltung ein betriebliches Mobilitätsmanagement ein und wird damit seiner Vorbildfunktion gerecht. Um die Wege der eigenen Arbeitnehmer effizient und nachhaltig zu gestalten, sollten die kommunalen Kreuzauer die Unternehmen ebenfalls ein BMM einrichten. <u>2. Die Gemeindeverwaltung Kreuzau als beratende Informationsquelle für Kreuzauerinnen und Kreuzauer</u> Verschiedene Beratungs- und Serviceangebote können im Rahmen des Mobilitätsmanagements als Angebote für die Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden. Durch diese Angebote können die Kreuzauerinnen und Kreuzauer ihr Mobilitätsverhalten besser planen und die Möglichkeiten des Umweltverbundes werden vermittelt. Folgende Bausteine sind zur Erreichung dieser Ziele relevant: <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines Informationsangebotes bezüglich der Mobilitätsmöglichkeiten in Kreuzau, insbesondere des Umweltverbundes, für Neubürger und Neu- 	Anteil an der Zielerreichung
		Kosten
		Klimaschutz
		Schnittstellen H.1, H.2
		Zahlen, Daten, Fakten Notwendige Voraussetzungen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement sind leistungsfähige Infrastruktureinrichtungen (bspw. leistungsfähiger ÖPNV, attraktive Fuß- und Radverkehrsnetze)
		Mögliche Fördermittel
Akteure Gemeinde Kreuzau, Unternehmen		

	<p>bürgerinnen in Kreuzau. Dies könnte beispielsweise durch eine entsprechende Broschüre und eventuell ergänzende, regelmäßig stattfindende Informationsveranstaltungen gewährleistet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer Informationsplattform Mobilität <p>Dieser Baustein ist eng verknüpft mit dem Punkt H.1 Öffentlichkeitsarbeit. Eine Informationsplattform könnte den Kreuzauerinnen und Kreuzauern wichtige Informationen zur Mobilität bereitstellen.</p>	<p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger, städtische Arbeitnehmer</p>
		<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p>  <p>The timeline shows a blue arrow pointing from 2024 to 2035, indicating a long-term or permanent task.</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020) - Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess, Handbuch</p>		


G.5– Quartiersmobilitätsmanagement

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Thema der Mobilitätswende muss auch auf der Ebene des Quartiers betrachtet werden, da dieses das unmittelbare Lebensumfeld der Menschen darstellt und der Raum ist, in dem sich große Teile der Nahmobilität abspielen. Dementsprechend kann ein Quartiersmobilitätsmanagement insbesondere dazu beitragen das Mobilitätsverhalten im Nahumfeld positiv zu beeinflussen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Ein Quartiersmobilitätsmanagement stellt zunächst einmal eine Bestandsaufnahme der Verkehrsträger und -infrastrukturen innerhalb eines Quartiers dar. Im nächsten Schritt sollen die ermittelten Defizite zielgerichtet angegangen werden, um die Bürger und Bürgerinnen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten anzuregen. Langfristig sollten für das gesamte Gemeindegebiet Kreuzaus, spezifische Quartiersmobilitätskonzepte erarbeitet werden. Wichtige Aspekte, auf welche sich das Quartiersmobilitätsmanagement konzentrieren sollte, sind:</p> <p><u>1. Straßenraumgestaltung und Straßenraumaufteilung</u> Die Gestaltung des Straßenraums und seine Aufteilung sind wichtige Aspekte, welche insbesondere das Zufußgehen und Radfahren im Quartier stark beeinflussen. Ein attraktiver Straßenraum mit ausreichenden und qualitativ hochwertigen Fuß- und Radwegen ist ein wesentlicher Punkt, um diese Verkehrsträger attraktiv zu gestalten. Insbesondere Begrünungen oder kleine Quartiersplätze mit Verweilmöglichkeiten im Straßenraum können hier eine Rolle spielen.</p> <p><u>2. Parkplätze</u> Vielerorts ist der Straßenraum maßgeblich durch den ruhenden Verkehr geprägt. Dies reduziert den Raum für die übrigen Verkehrsteilnehmer wesentlich und wirkt sich negativ auf die Attraktivität von Straßenräumen aus. Im Rahmen des Quartiersmanagements sollten die Möglichkeiten überprüft werden an dieser Stelle anzusetzen und, wo möglich, Parkplätze im Straßenraum zu reduzieren. Außerdem sollten insbesondere im innerkommunalen Bereich vermehrt Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum geschaffen werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen B.1, C.3, F.1, I.2</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Häufig dominiert der MIV das Straßenbild in den Wohnquartieren, obwohl der Raum qualitativvoller genutzt werden könnte</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau, Gemeindeteilvertretung</p> <p>Zielgruppe Bürgerin und Bürger</p>
--	---	---

	<p><u>3. ÖPNV-Anbindung</u> Wie unterschiedliche Ortsteile an den ÖPNV angeschlossen sind, sollte durch das Quartiersmobilitätsmanagement erfasst werden. Anschließend kann untersucht werden, inwiefern Missstände behoben werden können. Hierbei kann insbesondere die Umgestaltung von Busfahrplänen oder die Einrichtung ergänzender Linien eine Rolle spielen.</p> <p><u>4. Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum</u> Langfristiges Ziel ist es den Umstieg vom Verbrennungsmotoren auf den Elektromotoren zu schaffen. Hierzu ist es unabdingbar, dass im öffentlichen Raum Ladeinfrastrukturen geschaffen werden. Dieser Aspekt sollte vom Quartiersmobilitätsmanagement aufgegriffen werden und Bedarfe und Möglichkeiten zur Einrichtung von Ladesäulen sollten ermittelt werden.</p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020) - Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess, Handbuch FGSV (2014) - Hinweise zur Nahmobilität Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene</p>		

G.6 – Schulisches Mobilitätsmanagement

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Der Weg zur Schule oder Ausbildungsstätte stellt für viele Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene eine der wesentlichen Strecken in ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten dar.</p> <p>Je nach Altersgruppe müssen unterschiedliche Distanzen überwunden werden und es bestehen grundsätzlich unterschiedliche Möglichkeiten und Ansprüche an die individuelle Mobilität.</p> <p>So muss ein schulisches Mobilitätsmanagement einerseits den Anspruch haben den Schülerinnen und Schülern leistungsfähige Mobilitätsangebote aufzustellen und teilweise bereitzustellen und andererseits bereits im jungen Alter die Vorzüge und Möglichkeiten des Umweltverbundes zu vermitteln.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Ein schulisches Mobilitätsmanagement sollte folgende Bausteine und Maßnahmen beinhalten, um maßgeblich zum altersgerechten, nachhaltigen Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler beizutragen:</p> <p><u>1. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation zu Schulbeginn/Schulende (Elterntaxis)</u></p> <p>Eine erhebliche Anzahl Kinder wird von ihren Eltern morgendlich mit dem PKW zur Schule oder zur KITA gebracht und im Anschluss auf diesem Weg wieder abgeholt. Diese sogenannten Elterntaxis erhöhen das Verkehrsaufkommen auf den Schulwegen und im unmittelbaren Schulumfeld. Wenn nicht eine große Zahl an Parkplätzen im Schulumfeld vorhanden ist, kann insbesondere das Anhalten und Parken den fließenden Verkehr aufhalten. Zusätzlich stellt das erhöhte Verkehrsaufkommen vor den Schulen ein Sicherheitsrisiko für Kinder auf dem Schulweg dar. Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements sollten Eltern die Nachteile der „Elterntaxis“ nahegebracht werden und Vertrauen geschaffen werden, damit die Kinder frühzeitig Selbstständigkeit im Straßenverkehr lernen. Hierzu sind Infobroschüren sowie Infoveranstaltungen für die Eltern wichtige Impulse.</p> <p><u>2. Nachhaltige Verkehrserziehung</u></p> <p>Bereits im Kindes- und Jugendalter kann die Idee eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens vermittelt werden. Hierfür können Thementage, Projekte und Infokampagnen in Zusammenarbeit mit den Schulen durchgeführt werden. In diesem Rahmen können Kindern Informationen über die Themen Nachhaltigkeit und Mobilität vermittelt werden mit besonderem Fokus auf die positiven Aspekte der aktiven Mobilität sowie des ÖPNV.</p> <p><u>3. Abgestimmter ÖPNV-Schulverkehr</u></p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p> <p>Schnittstellen</p> <p>H.2, B.1</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <p>Kinder und junge Erwachsene (< 19 Jahre) legen täglich ca. 2,8 Wege zurück und sind täglich ca. 1 Stunde „unterwegs“</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Akteure</p> <p>Bildungsstätten, Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe</p> <p>Schüler, Auszubildene, Kindergartenkinder</p>
---	--	---

	<p>Eine schnelle und möglichst direkte ÖPNV-Verbindung vom Wohnort zur Schule erhöht die Motivation für Schülerinnen und Schüler den ÖPNV zu nutzen. Wichtig ist hierfür, dass der ÖPNV-Schulverkehr gut auf die Bedürfnisse der Schüler angepasst wird, entsprechend mit zunehmendem Alter und stärker variierenden Schulbeginn- und Schulendzeiten verkehrt und sich so an diesen Stellen keine langen Wartezeiten einstellen. Außerdem ist es wichtig, dass der ÖPNV-Schulverkehr angepasst an den regulären ÖPNV verkehrt, damit relevante Anschlüsse erreicht werden.</p> <p><u>4. Fahrrad-/Rollerabstellanlagen</u> Fahrrad- und Rollerabstellanlagen an den Schulen tragen dazu bei dem Verkehrsmittel der Schülerinnen und Schüler vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung zu schützen. Auf diese Weise wird das Rad- bzw. Rollerfahren noch attraktiver für diese Zielgruppen.</p> <p><u>5. Kindertagesstättenpläne und Schulwegpläne</u> Kindertagesstätten- und Schulwegpläne können insbesondere bei jüngeren Kindern ein besseres Verständnis für ihre nähere Umgebung vermitteln und ihnen Selbstvertrauen und Sicherheit in ihrer Nahmobilität geben. Bei der Erarbeitung sollten Kinder aus der entsprechenden Zielgruppe beteiligt werden, um alle für die Kinder relevanten Aspekte in die Pläne einfließen zu lassen.</p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen ivm (2013) - Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche, Handbuch für die kommunale Praxis Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021) - Schulisches Mobilitätsmanagement in NRW</p>		

3.7.2 Zeitliche Einordnung

DAUERHAFTE AUFGABE

G 1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement

G 2 - Einrichtung von Messstationen im Gemeindegebiet

G 4 - Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung

G 6 - Schulisches Mobilitätsmanagement



3.8 Handlungsfeld (H): Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist einerseits darauf auszulegen, dass die Menschen neue oder veränderte Angebote mitgestalten oder zumindest frühzeitig kennenlernen. Andererseits – und das ist in strategischer Hinsicht der wesentliche Faktor – ist die Kommunikation aktivierend und motivierend zu gestalten. Insgesamt ist der inhaltliche Fokus auf den Umweltverbund und seine Förderung zu legen, um mit der veränderten Hardware (= den Angeboten) auch eine neue Software (= Mobilitätskultur) zu gestalten. Eine Vielzahl der bislang aufgeführten Maßnahmen kann dauerhaft nur erfolgreich sein, wenn sie von der Bürgerschaft angenommen werden. Die Öffentlichkeitsarbeit spielt eine wesentliche, wenn nicht sogar zentrale Rolle, bei der Vermittlung der neuen Angebote und veränderten Rahmenbedingungen an die Bevölkerung. Als Maßnahmen können Mobilitätskampagnen und Aktionstage dazu beitragen die Mobilitätskultur der Bürgerinnen und Bürger langfristig positiv zu beeinflussen. Diese Maßnahmen leben davon, dass sie die Bevölkerung einbeziehen und sie aktiv partizipieren lassen, wodurch die Akzeptanz für die neuen Angebote im Bereich der Mobilität gesteigert werden kann. Die Bündelung der Öffentlichkeitsarbeit auf einem Kanal ist wesentlich, um eine relevante Reichweite erreichen zu können. Hierzu sollte eine zentrale digitale Informationsplattform eingerichtet werden, auf der alles zum Thema Mobilität in Kreuzau gesammelt wird und den Bürgerinnen und Bürgern niedrigschwellig frei zugänglich ist.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Gemeinde Kreuzau unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Mangel an ausgiebiger Information über die Mobilitätswende für Bürgerinnen und Bürger
- Kommunikation von Erfolgen

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern
- Mobilitätsmanagement ausbauen und Kommunikation intensivieren
- Umweltverbund stärken
- Verkehrsbelastung reduzieren

Um die Mobilitätswende zu fördern und eine größere Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen, werden folgend die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Realisierung und Etablierung einer erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit in der Gemeinde Kreuzau leisten sollen.


3.8.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Öffentlichkeitsarbeit

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
H.1	Informationsplattform „Kreuzau.Natürlich.Mobil“ stärken	Gering ★☆☆	Kurzfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde
H.2	Gestaltung von Mobilitätskampagnen	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamte Gemeinde
H.3	Kommunikation von Erfolgen	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamte Gemeinde
H.4	Wettbewerb zukunftsfähige Mobilität in Ortsteilen	Mittel ★★☆	Mittelfristige Aufgabe	Gesamte Gemeinde

H.1 – Informationsplattform „Kreuzau.Natürlich.Mobil“ stärken

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Um den Bürgern und Bürgerinnen der Gemeinde Kreuzaus die Möglichkeit zu bieten sich über das Thema Mobilität zu informieren, sollte die bestehende Informationsplattform , auf welcher alle Informationen und Nachrichten gebündelt frei verfügbar sind, fortgeführt und die dortige Kommunikation forciert werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Das bereits eine zentrale „Adresse“ für alles im Kontext der Themen Mobilität und Verkehr existiert ist positiv hervorzuheben. Diese Maßnahme ist eng verknüpft mit Maßnahme G.4 aus dem Bereich Mobilitätsmanagement. Die Informationsplattform ermöglicht es den Kreuzauerinnen und Kreuzauern wichtige Informationen zur Mobilität bereitstellen. Über die Plattform könnten z. B. Informationen über</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle Baustellen und bevorstehende Baustellen • Kurzfristige Verkehrsstörungen und Staus • Neue und bestehende Mobilitätsangebote in Kreuzau (bspw. Einrichtung einer neuen Buslinie oder Veränderung des Fahrplans) • Angebote und Fahrtzeiten der Verkehrsträger des ÖPNV <p>bereitgestellt werden. Außerdem können Kampagnen im Bereich der Mobilität eng mit dieser Informationsplattform verzahnt werden.</p> <p>Des Weiteren könnte ein „Mängelmelder“ implementiert werden, der den Bürgerinnen und Bürgern dauerhaft eine Möglichkeit bietet Schäden, problemstellen oder auch Ideen an die Gemeindeverwaltung zu übermitteln. Die gemeldeten Mängel bzw. Vorschläge sollten in festen Zyklen gesichtet, dokumentiert und entsprechend innerhalb der Verwaltung weiterverarbeitet werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€ € €</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>G.4</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <p>Informationsplattformen tragen zur gezielten Lenkung des Verkehrs bei und können Staus vermeiden</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>
---	--	---

		Raumkategorien Gesamte Gemeinde
Zeithorizont (langfristig)		
 A horizontal arrow pointing to the right, starting at the year 2024 and ending at the year 2035. The arrow is filled with a blue-to-black gradient, being blue on the left and black on the right. The years 2024 and 2035 are written in white text at the start and end of the arrow respectively.		
Anmerkungen und weitere Informationen Köln.de - Staukarte der Gemeinde Köln und Umgebung ADAC - Informationsangebot des ADAC zu Staus, Baustellen & Parkplatzsuche		

H.2 – Gestaltung von Mobilitätskampagnen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Um eine dauerhafte Grundlage für die Verkehrswende zu schaffen ist es wichtig, dass sich das Bewusstsein der Menschen bezüglich des individuellen Mobilitätsverhaltens verändert.</p> <p>Hierzu müssen die Menschen insbesondere auf die Vorteile nachhaltiger Verkehrsträger aufmerksam gemacht werden und die Möglichkeiten diese zu erleben müssen vorhanden sein.</p> <p>An dieser Stelle sollen Mobilitätskampagnen anknüpfen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Mobilitätskampagnen können ein wichtiger Faktor sein, um das individuelle Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger auf Dauer zu beeinflussen. Zur Umsetzung erfolgreicher Kampagnen sind folgende Punkte zu beachten:</p> <p><u>1. Langfristige Dauer</u> Mobilitätskampagnen müssen den Prozess der Mobilitätswende in der Gemeinde Kreuzau dauerhaft begleiten. Einmalige Kampagnen ohne Abstimmung zu den vorhergegangenen und nachfolgenden Kampagnen werden wahrscheinlich keine nachhaltigen Erfolge erzielen können.</p> <p><u>2. Positive Ansprache</u> Die Bevölkerung muss durch die Kampagnen positiv angesprochen werden. Das bedeutet, dass die positiven Aspekte der Mobilitätswende vermittelt werden müssen, anstatt das moralisierende Kampagnen gegen den MIV gefahren werden. Außerdem sollten primär die Vorteile für das Individuum betont werden (z. B. bessere Gesundheit oder kein im „Stau-Stehen“ durch Radfahren) als die gesellschaftlichen Vorteile (z. B. klimafreundlich). Eigene und direkt erlebbare Vorteile werden besser aufgenommen als gesellschaftliche, altruistisch motivierte, abstrakte Vorteile.</p> <p><u>3. Spezifik</u> Alle Aspekte (nachhaltiger) Mobilität in einer Kampagne zu bündeln ist kaum möglich. Eine erfolgreiche Kampagne zeichnet sich dadurch aus, dass sie Botschaften zu spezifischen Aspekten vermittelt. Dementsprechend sollten die verschiedenen Verkehrsträger in aufeinander abgestimmten trennscharfen Kampagnen behandelt werden. Die Botschaften aus spezifischen Kampagnen können in der Bevölkerung wesentlich besser aufgenommen werden als überkomplexe Botschaften, welche verschiedene Themenbereiche vermengen. Des Weiteren müssen die Kampagnen</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen G.6, H.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Für eine erfolgreiche Mobilitätswende muss das Thema präsent in der Bevölkerung gezeigt werden.</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW) Nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
---	--	---

	<p>spezifisch auf die jeweiligen Zielgruppen abgestimmt sein. Hierbei spielt die zielgruppenspezifische mediale Verbreitung der Kampagne eine wichtige Rolle. Beispielsweise sollten Kampagnen für junge Leute stärker im digitalen Bereich beworben werden als eine an Rentnerinnen und Rentner gerichtete Kampagne.</p> <p><u>4. Botschaften aufeinander abstimmen und phasenweise staffeln</u></p> <p>Die Verkehrswende ist ein Prozess welcher schrittweise verläuft. Auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität gibt es Zwischenstände und -ziele. Dementsprechend müssen die den Prozess begleitenden Kampagnen phasenweise gestaffelt werden. Zusätzlich müssen die Kampagnen aufeinander abgestimmt sein. Keine Kampagne sollte ohne den Kontext der anderen Kampagnen nur für sich stehen. Kampagnen in den frühen Phasen der Mobilitätswende sollten insbesondere darauf eingehen, <u>warum</u> sich eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens für den einzelnen Menschen lohnt. Spätere Kampagnen sollten darauf aufbauend verdeutlichen, <u>wie</u> die nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens gelingen kann.</p> <p>Im Rahmen der fortlaufenden und aufeinander aufbauenden Mobilitätskampagnen, sollte eine gute Mischung zwischen verschiedenen Formaten gefunden werden. So können Kampagnen in aktivierende Kampagnen, welche Bürgerinnen und Bürger zum Partizipieren einladen, und informierende Kampagnen, bei denen der Informationsaspekt im Vordergrund steht, unterschieden werden. Ein Beispiel für eine aktivierende Kampagne ist das <i>Gemeinderadeln</i> des Netzwerkes <i>Klima-Bündnis</i>, an dem die Gemeinde Kreuzau bereits in der Vergangenheit teilgenommen hat. Im Rahmen dieser Kampagne wird ein interkommunaler Wettbewerb durchgeführt, mit dem Ziel, dass die Bürgerinnen und Bürger möglichst viele Kilometer mit dem Rad zurücklegen. Eine informierende Mobilitätskampagne führte die Gemeinde Berlin 2020 mit <i>#umdenkenumlenken</i> durch. Diese Kampagne informierte mit knapp 700 Plakaten und digital über beispielhafte Projekte der Verkehrswende.</p> <p>Zielgerichtet ergänzt werden können diese dauerhaften Kampagnen durch Aktionstage. Diese können beispielsweise gezielt im öffentlichen Raum stattfinden, um die Bevölkerung niedrigschwellig vor Ort anzusprechen. Einerseits können große Aktionstage im Gemeindezentrum durchgeführt werden, andererseits kann ein kleinerer Aktionstag auch mehrfach in unterschiedlichen Ortsteilen durchgeführt werden.</p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
--	---	---

Weitere Veranstaltungen können gezielt in Bildungseinrichtungen stattfinden, um Kinder und Jugendliche anzusprechen. Diese Aktionstage können von Schule zur Schule wandern und bewusst in die Verkehrserziehung und das schulische Mobilitätsmanagement eingebunden werden. Ein wandernder Aktionstag hat zum Vorteil, dass Materialien wiederholt genutzt und Erfahrungen mit dem Programm gesammelt und mit deren Hilfe der Aktionstag stetig weiterentwickelt werden können.

Zeithorizont (Daueraufgabe)




2024


2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Agora Verkehrswende (2019) - [Neue Wege in die Verkehrswende Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change](#), Impulspapier
 Gemeinde Berlin - [Informationskampagne #umdenkenumlenken](#)
 Gemeinderadeln – [Radeln für ein gutes Klima](#)

H.3 – Kommunikation von Erfolgen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die Verkehrswende ist ein langfristiger Prozess, der aller Voraussicht nach Jahrzehnte dauern wird. Die ambitioniert gesteckten Ziele sind dementsprechend weit entfernt. Um in Angesicht dieser schwierigen Generationenaufgabe die Motivation in der Gesellschaft hochzuhalten, sollten die bereits erzielten Zwischenziele entsprechend kommuniziert werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Erreichte Zwischenziele und Erfolge bezüglich der Verkehrswende müssen, von der Gemeinde Kreuzau bewusst, als Teil der Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden. Dies kann zum Beispiel durch klassische Formen der Öffentlichkeitsarbeit geschehen, wie Pressemitteilungen oder einem jährlichen Bericht zum Stand der Verkehrswende in der Gemeinde Kreuzau. Ergänzend können Erfolge aber auch im Rahmen der Mobilitätskampagnen kommuniziert werden. Auf diesem Weg können auch Menschen erreicht werden, die durch die übliche Öffentlichkeitsarbeit nicht erreicht werden.</p> <p>Die erreichten Erfolge dürfen zwar gefeiert werden, jedoch ist es wichtig, dass nicht der Eindruck entsteht, dass keine weiteren Anstrengungen und Veränderungen notwendig sind. Es sollte klar darauf verwiesen werden, welche weiteren Schritte folgen müssen, damit die gesamte Verkehrswende gelingen kann.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung </p> <p>Kosten </p> <p>Klimaschutz </p> <p>Schnittstellen H.2</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Durch die Kommunikation von Erfolgen, können Bürgerinnen und Bürger „ihre“ Erfolge sehen und werden motiviert.</p> <p>Mögliche Fördermittel Nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
---	--	---

		Raumkategorien Gesamte Gemeinde
Zeithorizont (Nach Erhebung erster Verkehrsträgerzahlen, dann Daueraufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Agora Verkehrswende (2019) - Neue Wege in die Verkehrswende Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change , Impulspapier		

H.4 – Wettbewerb zukunftsfähige Mobilität in Ortsteilen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Um ein langfristiges Umdenken bezüglich des individuellen Mobilitätsverhaltens anzuregen, muss versucht werden die Kreuzauer und Kreuzauerinnen über eine Vielzahl an Kanälen zu erreichen. Ein Weg, um mediales und öffentliches Interesse zu generieren und die Bürger und Bürgerinnen gleichzeitig aktiv in den Prozess der Mobilitätswende einzubinden kann ein Wettbewerb „zukunftsfähige Mobilität“ darstellen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Das Ziel des Wettbewerbs ist es Aufmerksamkeit für das Thema nachhaltige/zukünftige Mobilität zu erzeugen und die Bürgerschaft aktiv am Prozess der Mobilitätswende partizipieren zu lassen. Umgesetzt werden sollen lebensnahe Projekte auf Ortsteilebene. In der Gemeinde Kreuzau bestehen in den unterschiedlichen Ortsteilen teilweise unterschiedliche Herausforderungen im Kontext der Mobilität, sodass im Rahmen eines Wettbewerbes ein breites Spektrum an Lösungsideen entstehen kann. Auf dieser Ebene können die Ideen aus der Bürgerschaft zunächst einmal kostengünstig erprobt werden. Im Erfolgsfall kann eine Ausdehnung des Projektes auf weitere Teile des Gemeindegebietes angestrebt werden. Hierfür kann die Gemeinde Preisgelder ausloben, mit denen die beste(n) Projektideen unterstützt werden. Des Weiteren kann die Gemeinde die Umsetzung mit ihrer Expertise unterstützen.</p> <p>Um den Wettbewerb erfolgreich umsetzen zu können ist es wichtig, dass er im angemessenen Maße durch mediale Öffentlichkeitsarbeit unterstützt wird. Nur auf diese Weise kann genug Aufmerksamkeit generiert werden, damit die Leitidee des Wettbewerbes in der Bevölkerung ankommt und geeignete Wettbewerbsbeiträge eingereicht werden. Geeignete Interessengruppen und Vereine sollten von Seiten der Gemeinde explizit motiviert werden Wettbewerbsbeiträge einzureichen. Die Umsetzung der Projekte sollte durch die Gemeindeverwaltung aktiv unterstützt werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>H.2, G.4</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <p>Je mehr die Bürgerinnen und Bürger in den Gestaltungsprozess einbezogen werden, desto größer ist die Akzeptanz</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau, Bürgerinnen und Bürger</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>
---	---	--

		Raumkategorien Gesamte Gemeinde
Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe) 2024 ● 2035 →		
Anmerkungen und weitere Informationen FGSV (2014) - Hinweise zur Nahmobilität Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene		

DAUERHAFTE AUFGABE

H 1 - Einrichtung einer Informationsplattform

H 2 - Gestaltung von Mobilitätskampagnen

H 3 - Kommunikation von Erfolgen



3.9 Handlungsfeld (I): Straßenraumgestaltung

Die Art und Weise wie der Straßenraum gestaltet und genutzt wird trägt wesentlich dazu bei wie die Bürgerinnen und Bürger den Straßenraum erleben. Hochwertige Straßenräume zeichnen sich dadurch aus, dass sie keine reinen Verkehrsräume sind. Sie verfügen über diese Funktion hinausgehende Qualitäten. Sie besitzen Aufenthaltsmöglichkeiten, welche die Interaktionen im öffentlichen Raum fördern. Durch öffentliche Plätze, Bepflanzungen, Sitz- und Spielmöglichkeiten wird diese Aufenthaltsqualität entscheidend beeinflusst. Ein wesentliches Element, welches vielerorts weniger hochwertige Straßenräume dominiert ist der ruhende Verkehr. Durch seine Dominanz werden andere Verkehrsteilnehmer eingeschränkt, Flächen für hochwertigere Nutzungen werden blockiert und die Gestalt des Straßenraumes ist auf negative Art und Weise durch Pkws geprägt. Die Reduktion des ruhenden Verkehrs ist in vielen Bereichen der erste notwendige Schritt, um den Straßenraum zu attraktiveren.

Neben dem Aspekt der Aufenthaltsqualität besitzen hochwertige Straßenräume durch gute Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer eine Grundvoraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme. Einerseits tragen gute Sichtverhältnisse zum Sicherheitsgefühl bei, andererseits reduzieren sie direkt die Unfallgefahr im Straßenverkehr.

Die Qualität der Straßenraumgestaltung soll im gesamten Gemeindegebiet Kreuzaus optimiert werden, um Aufenthaltsqualität und Sicherheit flächendeckend zu gewährleisten.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurde in der Gemeinde Kreuzau unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Hoher Parkraumanteil und ausgeprägtes Seitenrandparken
- Häufige Behinderung des Fuß-/Radverkehrs durch den ruhenden Verkehr
- Radverkehr verläuft häufig zwischen fließendem und ruhendem Verkehr

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen
- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern


3.9.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Straßenraumgestaltung

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
I.1	Straßenerneuerung als Chance	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamte Gemeinde
I.2	Ruhender Verkehr	Hoch ★★★	Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe	Ortsteile
I.3	Verbesserung der Sichtbeziehungen	Mittel ★★★	Kurzfristige Aufgabe	Ortsteile
I.4	Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten	Hoch ★★★	Langfristige Aufgabe	Ortsteile

I.1 – Straßenerneuerung als Chance

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Straßen müssen rund alle drei bis vier Jahrzehnte aufgrund von Abnutzungserscheinungen grundlegend erneuert werden. In vielen Kommunen, ebenfalls in Kreuzau, wird mittelfristig ein großer Teil der Straßen an das Ende der erwarteten Nutzungsdauer gelangen. Ebenso sind oftmals Tiefbaumaßnahmen notwendig, diese können genutzt werden, um im Nachgang auch das Gesicht einer Straße zu verändern.</p> <p>Die zwingend notwendige Erneuerung dieser Straßen muss als Chance gesehen werden, die gesamte Straßenraumgestaltung nochmals neu zu überdenken.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die notwendigen Erneuerungsmaßnahmen bieten die Möglichkeit den Straßenraum kosteneffizient neu zu gestalten und aufzuteilen. Bei jeder Erneuerung sollten folgende Aspekte und Fragen in die Planung einfließen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die neue Straße losgelöst von der alten Straße neudenken Wie der Straßenraum heute aussieht, darf für die Neuplanung keine große Rolle spielen. Einzig die maximale Breite des Straßenschnitts sowie die zukünftig zu erfüllenden Ansprüche sollten in Anbetracht der veränderten Ansprüche an eine Straße beachtet werden. Eine Straße genauso neu zu bauen, wie sie vor Jahrzehnten gebaut wurde, wird nur in Ausnahmefällen sinnvoll sein. • Welche Ansprüche soll die Straße in Zukunft erfüllen? Im Rahmen der Verkehrswende soll sich der Modal Split in Zukunft maßgeblich zugunsten des Umweltverbunds entwickeln. Damit gehen veränderte Ansprüche an die Straßenraumgestaltung einher. Alle Verkehrsträger müssen angemessene Verkehrsflächen vorfinden. Außerdem muss die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden. Innerorts soll der Straßenraum vielfach zusätzlich eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen. • Werden die Belange aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt? Früher spielte der MIV für die Planung von Infrastrukturen oftmals eine übergeordnete Rolle. Zukünftig sollten Straßen verstärkt auf den Umweltverbund ausgerichtet werden, um diesen gezielt zu fördern. Dementsprechend müssen in der Neubauplanung alle Verkehrsträger angemessen berücksichtigt werden. Die Straßenplanung muss weniger MIV-zentriert erfolgen. • Wie kann die Straße so gestaltet werden, dass auf zukünftige Veränderungen im Verkehrsverhalten flexibel reagiert werden kann? Eine neue Straße besitzt eine voraussichtliche Nutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten. In dieser Zeit können sich die Ansprüche und Nutzungsmuster 	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <p>Klimaschutz</p> <p>☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen</p> <p>A.1, B.2</p> <p>Daten, Zahlen Fakten</p> <p>Nutzungsdauer für geringbelastete Hauptverkehrsstraßen (HVS) rd. 50 Jahre, stärkere Belastung (HVS) rd. 40 Jahre</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Städtebaufördermittel (Bund) Förderung der Nahmobilität Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau, Straßen NRW, Kreis Düren, Land, Bund</p>
--	---	---

	<p>verändern. In der Planung sollten entsprechende Szenarien direkt mitgedacht werden, um zukünftig flexibel auf Veränderungen reagieren zu können. Beispielsweise werden momentan vielerorts noch viele Parkplätze für den MIV benötigt. Wenn dieser Bedarf in Zukunft geringer wird, ist es gut, wenn der Straßenraum initial so geplant wurde, dass die Parkflächen mit minimalem Aufwand in andere Nutzungen, beispielsweise Grünflächen oder Radwege, überführt werden können. Hier ist zu empfehlen vermehrt aus Straßenmarkierungen zu setzen, anstatt baulich abgegrenzte Parkflächen zu realisieren.</p>	<p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
		<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p>  <p>The diagram shows a horizontal arrow pointing to the right. The arrow is blue with a black outline. The year '2024' is written in white on a black rectangular background at the start of the arrow. The year '2035' is written in white on a black rectangular background at the end of the arrow. The arrow itself tapers slightly towards the right end.</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken, bietet wertvolle Beispiele zur Straßenraumumgestaltung in Deutschland Durch die Erschließungskosten, welche bei der Straßenerneuerung anfallen, können die anliegenden Gebäudeeigentümer an den Kosten beteiligt werden.</p>		

I.2 – Ruhender Verkehr

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Laut dem Umwelt Bundesamt verfügten im Jahr 2020 über 77% der privaten Haushalte über einen Pkw. Insgesamt kommen in Deutschland auf 1.000 Einwohner 580 Pkw. Da Pkw nur einen Bruchteil des Tages genutzt werden, muss den Großteil der Zeit Fläche zur Verfügung stehen, auf welcher sie abgestellt werden können. In Anbetracht dieser Tatsachen ist es einleuchtend, dass der ruhende Verkehr den öffentlichen Straßenraum vielerorts prägt und teilweise dominiert. Um diese Situation zu verbessern, müssen passgenaue Maßnahmen entwickelt werden, um den ruhenden Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig neue, mit weniger Nachteilen behaftete Parkräume eingerichtet werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>In Hinblick auf das Handlungsfeld Parken müssen in der Gemeinde Kreuzau drei konkrete Handlungsfelder angegangen werden:</p> <p><u>1. Seitenraumparken des MIVs reduzieren</u></p> <p>Das Seitenraumparken ist vielerorts ein prägendes Element im Straßenraum. Mit diesem Zustand gehen Probleme, welche bereits im Teil A des Maßnahmenkonzepts erläutert wurden, einher. Die folgenden Bausteine tragen zur Lösung dieser Probleme bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fuß- und Radverkehr schützen Insbesondere Radfahrende können in Bereichen, in denen das Seitenraumparken in direkter Nähe zur Radfahrbahn lokalisiert ist, Opfer von Unfällen werden. Diese Unfälle passieren einerseits während des Ein- und Ausparkens der Pkw und durch sogenanntes Dooring (Door=Tür). Dies bedeutet, dass die Tür eines parkenden Pkws unvorsichtig und plötzlich auf den Radweg geöffnet wird und Radfahrende die Kollision mit der geöffneten Tür in voller Fahrt nicht mehr verhindern können. Um derartige Unfälle zu vermeiden, müssen problematische Straßenräume erhoben werden und durch entsprechende Maßnahmen verbessert werden. Problemzonen können durch die Reduktion von Parkplätzen verbessert werden, ansonsten müssten bauliche und organisatorische Maßnahmen durchgeführt werden, um Parkplätze und Radwege besser zu trennen. • Mobilitätseingeschränkte unterstützen Pkw ist es in manchen Abschnitten des Straßenraumes gestattet ganz oder zumindest teilweise auf dem Gehweg zu halten oder zu parken. Dies schränkt alle Zufußgehenden ein, insbesondere aber Mobilitätseingeschränkte. Gehwege, die 	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>A.2, A.3, B.2, D.4, F.1, G.5, I.4</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Die durchschnittliche Suchzeit für Parkplätze im Straßenraum in Großstädten beträgt 8-10min</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderung der Nahmobilität FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau, Parkraumbewirtschaftung</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Bürger, Pendler</p>
--	---	--

	<p>nur eine geringe Breite aufweisen, können durch parkende Pkw für Rollstuhlfahrende oder Menschen, die auf einen Rollator oder Kinderwagen angewiesen sind, nur schwierig oder gar nicht passierbar werden. An diesen Stellen müssen entsprechende Park- und Halteverbote umgesetzt werden, um die uneingeschränkte Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verringerung des untergeordneten, ruhenden Verkehrs im Quartier In vielen Bereichen der Gemeinde dominiert der ruhende Verkehr das Straßenbild. Die Reduktion der Parkplätze führt dazu, dass diese Straßenräume wieder offener, fußgängerfreundlicher und insbesondere für die Anwohnenden weitaus attraktiver werden. Zudem können aus dem zurückgewonnenen Straßenraum weitere Spielflächen für Kinder entwickelt werden. • Effizientere Gestaltung des Parkraums vor allem in den Ortsteilzentren Die abgestellten Pkw nehmen einen erheblichen Teil der Fläche im Straßenraum ein, welcher anderweitig sinnvoller und nachhaltiger genutzt werden könnte. So könnten anstelle der Parkflächen Rad- und Fußwege ausgebaut werden oder öffentliche Räume und Grünflächen angelegt werden. Diese Nutzungen wären insbesondere in der Ortsteilzentrenattraktiver und sinnvoller als Parkplätze im Seitenraum. <p><u>2. Quartiersgaragen</u></p> <p>Wenn Parkplätze im öffentlichen Raum reduziert werden sollen, müssen Alternativen geschaffen werden, da die Anzahl an Pkw sich kurz- bis mittelfristig höchstens marginal verringern wird. Bestenfalls kann mit guten Konzepten und Angeboten eine langfristige Reduktion erreicht werden.</p> <p>Grundsätzlich ist eine Quartiersgarage eine verkehrstechnisch günstig gelegene, gut erreichbare Abstellanlage, primär für PKWs, welche den Stellplatzbedarf der umgebenden Nachbarschaft decken soll. Hierzu ist es wichtig, dass sie fußläufig schnell und gut erreichbar ist. Zusätzlich zu PKW-Parken können unter Umständen noch andere mobilitätsbezogene Funktionen und Dienstleistungen, wie z. B. Fahrradwerkstätten oder Carsharing-stationen in Quartiersgaragen gebündelt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze für MIV und Radverkehr Neue Parkplätze in Kreuzau sollen primär in Quartiersgaragen geschaffen werden. Quartiersgaragen sollen durch ihre zentrale Lage im Quartier und durch 	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
--	--	---

eine angemessene Größe Parkplätze für Anwohnende und Anlieger im Quartier bereitstellen. Sie sind in Lagen einzurichten, von denen möglichst viele Menschen im Quartier sie innerhalb kurzer Zeit fußläufig erreichen können.

Die Quartiersgaragen sollen aber nicht nur Parkplätze für Pkw bereitstellen, sondern insbesondere im innerkommunalen Bereich auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder beinhalten.

- E-Ladepunkte in Quartiersgaragen schaffen

Die E-Mobilität soll in den nächsten Jahren deutlich ausgebaut werden. Insbesondere in innerkommunalen Bereichen, in welchen nur wenige Fahrzeughalter über einen festen Stellplatz mit Stromanschluss verfügen, wird es dementsprechend wichtig sein E-Ladepunkte in ausreichender Zahl zu schaffen. Bei der Planung von Quartiersgaragen sollte dieser Punkt von Beginn an mitgedacht werden und dementsprechend eine Vielzahl von Ladepunkten in ihnen eingerichtet werden.


3. Parkflächen in den Ortsteilzentren

Der innerörtliche Raum in Kreuzau ist aufgrund seiner Einwohnerdichte und der Vielzahl von Funktionen, welche Vorort lokalisiert sind, besonders stark vom Verkehr und insbesondere vom ruhenden Verkehr betroffen. Um diese Problematik zu reduzieren, sollen verschiedene Bausteine umgesetzt werden

- Parkraumkonzept

Die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes für den Ortsteil Kreuzau ist ein wesentlicher Baustein, da es dazu beiträgt die aktuelle Situation zu erfassen und die strategischen Ziele hinsichtlich des Parkraums in ein Konzept und schlussendlich in die Realität umzusetzen.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes sollten alle Parkflächen in Kreuzau und ihre Auslastung erfasst werden. Anschließend gilt es zu ermitteln welche Flächen nicht optimal genutzt werden und wie ihre Nutzung optimiert werden kann. Das wahrscheinliche Ergebnis ist, dass es Bereiche gibt, die unter einem sehr hohen Parkdruck stehen und andere deren Auslastung zu gering ist. Eine geringe Auslastung wird wahrscheinlich bei den innerkommunalen Parkhäusern zu verzeichnen sein.

	<p>Um die Parkplatzsuche in Kreuzau effizienter zu gestalten kann angedacht werden ein (digitales) Parkleitsystem einzuführen. Gerade die in Bereichen mit einer hohen Parkplatzauslastung trägt der Parkplatzsuchverkehr wesentlich zur Verkehrsbelastung bei. Durch innovative Smart-City-Lösungen, könnte hier Abhilfe geleistet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Kosten für das innerstädtische Parken zu erhöhen, trägt dazu bei, dass der Umweltverbund insbesondere für Besucher der Kreuzau und Pendler eine bessere Alternative darstellt. Außerdem wird die Auslastung der innenkommunalen Parkhäuser erhöht, wenn weniger kostenlose Parkplätze zur Verfügung stehen. Kostenlose Parkplätze für Pkws sind ein Privileg des MIVs das in Angesicht der knappen und teuren innerkommunalen Flächen und der angestrebten Verkehrswende, nicht mehr zeitgemäß ist. • Großflächig sollte in der Kreuzau überprüft werden, welche Straßenräume durch den ruhenden Verkehr derart dominiert werden, dass die Aufenthaltsqualität leidet. In diesen Bereichen muss dringend über die Reduktion der Parkflächen nachgedacht werden. Gegen diese Art der Maßnahmen formiert sich häufig Protest von (wenigen) Anwohnenden, welche „ihre“ Parkplätze behalten möchten, zur Umsetzung der Verkehrswende ist es jedoch zwingend notwendig, dass die jahrzehntelange Privilegierung des MIVs gegenüber anderen Verkehrsträgern und Nutzungen auf den Prüfstand gestellt wird. 	
<p>Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen</p> <p>Umweltbundesamt (2021) – Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Gemeinde für Morgen, Instrumente zur Parkraumbewirtschaftung</p> <p>Umweltbundesamt (2020) – Quartiersmobilität gestalten, Verkehrsbelastung reduzieren und Flächen gewinnen</p>		

I.3 – Verbesserung der Sichtbeziehungen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Sehen und Gesehen werden sind im Straßenverkehr und somit im Straßenraum zwei wesentliche Faktoren, um Sicherheit zu gewährleisten. Bei Sicherheit handelt es sich einerseits um die Verkehrssicherheit und das Ziel die Unfallgefahr zu reduzieren. Andererseits geht es insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger darum, dass unzureichend einsehbare Angsträume reduziert werden, um insbesondere bei Dunkelheit eine angstfreie Mobilität für alle Altersgruppen und Geschlechter der Gesellschaft zu garantieren.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Bei der Verbesserung der Sichtbeziehungen müssen zwei Zielkomplexe bearbeitet werden:</p> <p><u>1. Unfallgefahr reduzieren</u></p> <p>Die Verbesserung der Sichtbeziehungen kann wesentlich dazu beitragen die Unfallgefahr im Straßenverkehr zu reduzieren, hierzu müssen verschiedene Bausteine realisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Sichtbeziehungen an Ein-/Ausfahrten Um diesen Baustein umzusetzen, müssen zuerst die problematischen Ein- und Ausfahrten in Kreuzau ermittelt werden. Dies sollte nicht allein durch die Analyse der Verwaltung passieren, sondern es sollte gezielt dazu aufgerufen werden, dass die Bürgerinnen und Bürger Hinweise zu problematischen Stellen einreichen (ggf. über die Einrichtung einer Internetseite). Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass alle Stellen ermittelt werden, die in der Lebensrealität der lokalen Bevölkerung problembelastet sind. Im nächsten Schritt geht es darum die Situation an den ermittelten Problemstellen zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen je nach Problematik individuelle Lösungen gefunden werden. Während an manchen Einfahrten bereits die Reduktion um wenige Parkplätze ausreicht, um die Sichtbeziehungen wesentlich zu verbessern, müssen anderorts eventuell bauliche Maßnahmen umgesetzt oder Spiegel installiert werden. • Reduzierung der Geschwindigkeit an Einfahrten/Einmündungen Zur Reduktion der Unfallgefahr ist die Geschwindigkeitsreduktion an Einfahrten zum Teil bereits ausreichend. Insbesondere, wenn höhere Geschwindigkeiten vor Ausfahrten möglich sind, ist es für Autofahrende im Gemeindeverkehr schwierig die Situation im Straßenverkehr rechtzeitig richtig einzuschätzen. Bei 	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>A.6, D.1</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Städtebaufördermittel (Bund) FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Gemeinde Kreuzau</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Alle Verkehrsteilnehmer</p> <hr/> <p>Raumkategorien</p> <p>Gesamte Gemeinde</p>
--	---	--

reduzierten Geschwindigkeiten wird die Unfallgefahr durch längere Reaktionszeiten, kürzere Bremswege und verbesserte Übersichtlichkeit der Verkehrssituation deutlich reduziert.

- **Pflege von Grünschnitt**
Grünanlagen sind eine absolute Bereicherung im Straßenraum, können aber zur Einschränkung von Sichtbeziehungen führen. Insbesondere wenn Bäume oder Hecken nicht angemessen gepflegt werden können sie so stark wachsen, dass ihre Äste wichtige Sichtbeziehungen beeinträchtigen. An dieser Stelle ist ein Monitoring durch die verantwortliche Stelle in der Gemeindeverwaltung angebracht. Zusätzlich sollte es in der Bevölkerung klar kommuniziert werden, dass Hinweise auf problematische Stellen gerne bei einer zuständigen Stelle eingereicht werden können. Wichtig ist hierbei, dass die Behebung dieser Missstände zeitnah geschieht.

2. Angstfreie Mobilität

Um das Ziel einer angstfreien Mobilität für alle Teile der Bevölkerung zu erreichen, müssen zunächst die Problemstellen im Kreuzauer Gemeindegebiet ermittelt werden. Hier ist die Einbindung der Bürgerschaft ebenfalls zu empfehlen. In der Folge lassen sich Probleme vor allem durch zwei Bausteine beheben:

- **Schaffung von Sichtbeziehungen**
Wenn Straßenräume schlecht einsehbar gestaltet sind, stellt sich für einige Menschen insbesondere bei Dunkelheit ein Unsicherheitsgefühl ein. Diese Problematik kann durch auf den konkreten Fall angepasste individuelle Maßnahmen behoben werden.
- **Leitfaden Beleuchtung von Geh- und Radwegen**
Unsicherheiten im Straßenraum werden stark von der Helligkeit beeinflusst. Bei guten Lichtverhältnissen ist das Sicherheitsgefühl deutlich höher als bei schlechten. Deshalb muss es das Ziel der Gemeinde Kreuzau sein, überall im Gemeindegebiet für eine angemessene Beleuchtung im Straßenraum zu sorgen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte ein Leitfaden entwickelt werden, der klare Standards vorgibt, insbesondere für Geh- und Radwege.

Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)

2024

2035

Anmerkungen und weitere Informationen


Fördergemeinschaft gutes Licht – [Licht.Wissen 03, Straßen, Wege und Plätze](#), Möglichkeiten der Beleuchtung in Städten und Kommunen

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2018) - [Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen](#)

Region Hannover (2021) – [Die Ideale Kreuzung](#)

I.4 – Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Der Straßenraum war im Laufe der Geschichte der Gemeinde immer auch ein sozialer Raum, in dem Begegnungen stattfanden und die Menschen, zumindest in den warmen Monaten, einen wesentlichen Teil der ihnen zur Verfügung stehenden Zeit verbrachten. Seit der Massenmotorisierung durch den MIV hat sich dies zunehmend gewandelt, sodass der Straßenraum heute vielerorts nur noch die Funktion als Verkehrsraum besitzt.</p> <p>Um dem (innerörtlichen) Straßenraum wieder mehr von seiner ursprünglichen Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsort zurückzugeben muss die Aufenthaltsqualität wieder erhöht werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die Aufenthaltsqualität soll zuvorderst an zentralen Orten in Kreuzau, wie in den Ortsteilzentren und zentralen Plätzen gesteigert werden. Zur Umsetzung sind verschiedene Bausteine geeignet.</p> <p><u>1. Schaffung von Sitzmöglichkeiten</u> Durch hochwertige Sitzmöglichkeiten werden die Menschen zum Verweilen eingeladen und soziale Interaktion kann entstehen. Zudem können Mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger Rastzeiten einlegen.</p> <p><u>2. Bepflanzung anlegen</u> Bepflanzungen sind ein wesentlicher Faktor dafür, dass ein Raum als attraktiv wahrgenommen wird. Wichtig ist, dass die Bepflanzung eine gewisse Vielfalt besitzt und entsprechend gepflegt wird. Neben der erhöhten Aufenthaltsqualität trägt Grün in der Gemeinde dazu bei, die ökologische Qualität zu erhöhen und das Mikroklima, insbesondere im Hinblick auf die stetig heißer werdenden Sommer, zu verbessern.</p> <p><u>3. Einrichtung sanitärer Anlagen</u> Die flächendeckende Einrichtung sanitärer Anlagen ermöglicht es den Nutzerinnen und Nutzern sich über einen längeren Zeitraum im öffentlichen Raum aufzuhalten. Außerdem wird die Qualität des öffentlichen Raumes gesteigert, da sogenannte <i>Urinecken</i> durch die Verfügbarkeit von sanitären Anlagen reduziert werden.</p> <p><u>4. Errichtung von Spielmöglichkeiten</u> Kinder und Eltern sind die Zielgruppe von Spielmöglichkeiten. Durch hochwertige Spielmöglichkeiten wird der öffentliche Raum bei entsprechendem Wetter aktiviert. Bei der Errichtung von Spielmöglichkeiten sollte grundsätzlich auch die Einrichtung von hochwertigen Sitzmöglichkeiten für Eltern und Begleitpersonen mitgedacht werden, damit die Aufenthaltsqualität auch für diese Gruppen gegeben ist.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen A.3, I.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderung der Nahmobilität FöRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p> <p>Zielgruppe Bürger</p> <p>Raumkategorien</p>
--	---	---

		Gesamte Gemeinde (Fokus Ortsteilzentren und Versorgungsstandorte)
Zeithorizont (Langfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken BBSR (2015) - Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume		

3.9.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

I 2 - Ruhender Verkehr



2024

2035

KURZFRISTIG

MITTELFRISTIG

LANGFRISTIG

I 3 - Verbesserung der Sichtbeziehungen

I 4 - Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten

DAUERHAFTE AUFGABE

I 1 – Straßenerneuerung als Chance

3.10 Handlungsfeld (J): Raumplanung

Die Raumplanung spielt im Kontext der langfristigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung eine zentrale, übergeordnete Rolle. Das aktuelle Mobilitätsgeschehen wird durch die vorhandenen Raumstrukturen determiniert.

Die Lebensrealität und der Lebensalltag der Bürgerinnen und Bürger wird durch unterschiedliche Teilbereiche geprägt. Diese stellen die fünf Grunddaseinsfunktionen dar:

- Wohnen
- Arbeiten
- Bildung
- Versorgung
- Freizeit und Erholung

Um all jenes zu realisieren, erwächst aus diesen Grunddaseinsfunktionen, auch Primärbedürfnissen, das Sekundärbedürfnis des „Mobils-eins“.

Die Verteilung der genannten Funktionen im Raum bestimmen also, je nach Wohnort, welche Grad an Mobilität, ja nach räumlicher Kulisse,

von Nöten ist, um die Primärbedürfnisse befriedigen zu können. Daraus erwachsen entsprechende Wege und Wegeketten, die in Ihren Distanzen variieren und letztlich in ihrer Gesamtheit das Mobilitätsgeschehen bestimmen. In der Gemeinde Kreuzau ist die Verteilung der genannten Funktionen stark auf Kreuzau konzentriert, insbesondere im Kontext der Nahversorgung und der medizinischen Versorgung.

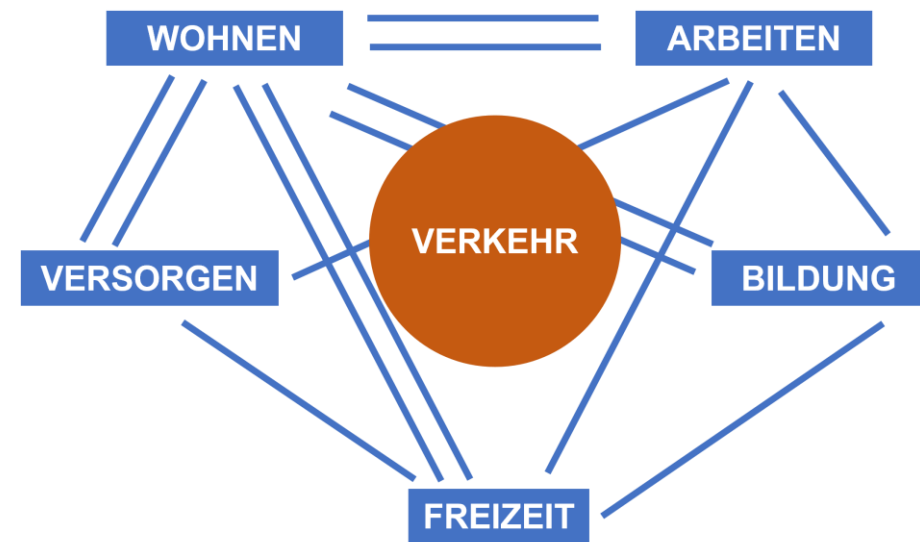


Abbildung 3: Grunddaseinsfunktionen und Mobilität

In Kontrast dazu zielt die Raumordnung, und damit auch die Raumplanung, darauf ab, die Funktionen im Raum so zu verteilen, dass Bündelungspotentiale entstehen und einer dispersen Verteilung im Raum

entgegengewirkt wird, was wiederum den Grad an notwendiger Mobilität erhöht, der zur Bewältigung des Alltags nötig ist. In diesem Spannungsfeld gilt es ein gesundes Maß zwischen Zentralisierung und Verteilung von Funktionen zu finden. Die Prämisse lautet: Kurze Wege durch Erhaltung bzw. Implementierung der Funktionsträger in unmittelbarer Nähe von Siedlungsbereichen.


3.10.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds **Raumplanung**




Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
G.1	Schaffung und Erhaltung attraktiver und erreichbarer Ziele	Mittel ★★★	Dauer- aufgabe	Gesamte Ge- meinde
G.2	Durchlässigkeit der Siedlungskörper herstellen und bewahren	Mittel ★★★	Dauer- aufgabe	Gesamte Ge- meinde


G.1 – Schaffung und Erhaltung attraktiver und erreichbarer Ziele

Hintergrund (Anlass)	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um in Zukunft den Fußverkehr nachhaltig zu stärken, gilt es nahegelegene attraktive Ziele zu schaffen. Dafür sollten folgende Bausteine berücksichtigt werden:</p> <p>1. Mobilitätsstationen Mobilitätsstationen stellen für den Fußverkehr einen wichtigen Bestandteil dar, da sie unter anderem verschiedene Mobilitätsangebote verknüpfen und ein breites Angebot an erreichbaren Verkehrsträgern bieten. Um den Fußverkehr zu fördern und die Alltagsmobilität auf den Umweltverbund umzulenken, gilt es Mobilitätsstationen zu errichten, um so einen Anreiz zu schaffen Wege zu Fuß und intermodal zurückzulegen. Die Wege zu den Haltestellen sollten zudem attraktiv gestaltet werden. Darüber hinaus sollten auch Haltestellen fußläufig in angenehmer Entfernung (5 Minuten oder max. 300 m) zum Wohnstandort und zu wichtigen Zielen gewährleistet werden, um die Nutzung dieser zu erhöhen.</p> <p>2. Gemeinde der möglichst kurzen Wege Kurze Wege in der Gemeinde bzw. den Ortsteilen sind elementar, um fußläufig wichtige alltägliche Wege bewältigen zu können. Nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Ortsteilzentren sollten deshalb Versorgungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten für den täglichen Bedarf sollte innerhalb eines 600 m-Radius liegen. Super- oder Wochenmärkte, aber auch Kiosks, können dabei ein geeignetes Angebot bereitstellen bzw. ergänzend wirken. Auch Packstationen sollten in geeigneter Entfernung zum Wohnort lokalisiert werden. Dabei sollte die Packstation idealerweise in einer Entfernung</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <hr/> <p>Kosten €€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz ★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel FÖRi Nachhaltige städtische Mobilität</p> <hr/> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p>
-----------------------------	---	--

	<p>von 600 m erreicht werden können und zudem an Orten zu finden sein, die auf dem Weg zu anderen Zielen liegen, um so Wege kombinieren zu können. Auch Freizeiteinrichtungen wie Skatebahnen, Spielplätze oder Trimm-dich-Pfade tragen dazu bei, den Fußverkehr in den Ortsteilen zu stärken. Um diese Ziele auf kurzem Weg zu erreichen, ist es notwendig ein umwegefreies Netz und zahlreiche Querungsmöglichkeiten zu schaffen.</p>	<p>Raumkategorien Gesamte Gemeinde</p>
<p>Zeithorizont (langfristig)</p>  <p>2024 2035</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen</p>		

G.2 – Schaffung und Erhaltung attraktiver und erreichbarer Ziele

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Fuß- und Radverkehr weisen eine hohe Sensibilität für Umwege vor, d.h. umso direktere Routen zu potenziellen Zielen bestehen, desto attraktiver sind diese Fortbewegungsarten. Durchlässige Siedlungskörper erhöhen die durchschnittliche Direktheit möglicher Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr, sodass komparative Zeitvorteile des MIV eingedämmt werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Zielsetzung ist es einerseits, bei Neuausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten dem Zuschnitte von Flurstücken so zu wählen, dass entsprechende Raumkapazitäten für entsprechende Wegeverbindungen vorhanden sind und diese auch implementiert werden können. Im Bestand gilt es potenzielle Durchstiche zu identifizieren und entsprechende Flächenankäufe seitens der Gemeinde Kreuzau zu prüfen.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung </p> <hr/> <p>Kosten </p> <hr/> <p>Klimaschutz </p> <hr/> <p>Schnittstellen (A), (B)</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <hr/> <p>Akteure Gemeinde Kreuzau</p> <hr/> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
---	--	--

		Raumkategorien Gesamte Gemeinde
Zeithorizont (langfristig)		
2024  2035		
Anmerkungen und weitere Informationen		

3.10.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG



I 4 - Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten

DAUERHAFTE AUFGABE

J 1 . - Schaffung attraktiver Ziele

J 2 – Durchlässigkeit der Siedlungskörper herstellen und bewahren

4 Zentrale Maßnahmen

Maßnahmen, welche für das gesamte Gemeindegebiet Kreuzaus von Bedeutung sind und flächendeckend implementiert werden müssen, sind unter der folgenden Überschrift *Gesamt Kreuzau* zusammengefasst.

Gesamte Gemeinde Kreuzau



Stärken

- Rurtalbahn
- Rurradweg
- Digitales Informationsangebot



Schwächen

- Fuß-/ Radverkehr oft behindert & keine einheitl. Führung
- ÖPNV-Netzlücken & -Bedienung der Randgebiete gering
- Hohe Verkehrslasten v.a. auf Hauptverkehrsstraßen
- Kein Güterverkehrskonzept
- Einbeziehung der Unternehmen ist Zukunftsaufgabe
- Ausbau der Kommunikationsaktivitäten von großer Relevanz



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A - Fußverkehr	A 2 – Barrierefreie Mobilität, A 3 - Abbau von Nutzungskonflikten
Handlungsfeld B - Radverkehr	B 1 - Flächendeckende Radabstellanlagen
Handlungsfeld C - ÖPNV	C 1 – Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen, C 2 – Qualität der Fahrzeuge, C 4 – Tarifstruktur
Handlungsfeld E – Logistik- und Güterverkehr	E 1 – Logistik- und Güterverkehrskonzept
Handlungsfeld F – Neue Mobilität	F 1 – Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger, F 2 – Elektrifizierung der kommunalen Flotte, F 3 – Multimodale Verkehre
Handlungsfeld G – Mobilitätsmanagement	G 1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement, G 2 – Einrichtung von Messstationen im Gemeindegebiet, G 3 – Implementierung von Mobilitätsfonds, G 4 - Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung, G 5 – Quartiersmobilitätsmanagement, G 6 – Schulisches Mobilitätsmanagement
Handlungsfeld H - Öffentlichkeitsarbeit	H 1 – Einrichtung einer Informationsplattform, H 2 – Gestaltung von Mobilitätskampagnen, H 3 – Kommunikation von Erfolgen, H 4 – Wettbewerb zukunftsfähige Mobilität in Ortsteilen

5 Zusammenfassung und Ausblick

Die hochmobile und daueraktive Gesellschaft formuliert hohe Erwartungen an die Verkehrsträger im Hinblick auf die Verfügbarkeiten, Erreichbarkeiten oder auch Reisezeiten. Diese Entwicklungen wirken sich auf die vorhandenen Verkehrs- und Mobilitätsnetze und auch auf die Gestalt unserer Städte aus. Alles folgt dem Diktat der Mobilität, zu oft jedoch zu Lasten der Lebensqualität. Und so ist in vielen Regionen, Kommunen und Quartieren der Alltagsverkehr kaum noch zu bewältigen. Dagegen formulierte sich mehr und mehr Widerstand und so wird heute vermehrt darauf geachtet, dass Mobilität verträglicher abgewickelt wird, sodass andere Verkehrsträger gefördert und andere Funktionen der öffentlichen Räume berücksichtigt werden. An die Seite dieser Notwendigkeiten tritt nun, die globale Klimakrise als ein weiterer treibender Faktor. Daher gilt umso mehr, dass eine flexiblere, umweltfreundlichere und nachhaltigere Mobilität erreicht werden muss.

Ausblick

Mit dem Mobilitätskonzept wird der Gemeinde Kreuzau ein strategisches Grundkonzept für die perspektivische Entwicklung des Verkehrs vorgelegt. Es stellt aus Sicht der Gutachter die verkehrsplangerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien bis in das Jahr 2035 bzw. 2045 dar. Es legt die zukünftigen Aufgaben fest und gibt Einschätzungen zur Priorisierung und Dringlichkeit von Maßnahmen ab. Einen Schwerpunkt sieht das Mobilitätskonzept bei der Förderung des Umweltverbunds. Denn soll ein Wandel der Mobilität gelingen, ist dieser unbedingt weiterzuentwickeln.

Mit dem Konzept wird der Gemeinde Kreuzau ein Leitfaden an die Hand gegeben, der als Menü bzw. Rezept zur Erreichung der gesetzten Verkehrsziele verstanden werden kann. Es wird allerdings unbedingt darauf ankommen weiter in engem Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde zu stehen, um deren Wünsche, Anregungen und Ideen zu kennen und fortlaufend in das Konzept mit einfließen zu lassen. Denn nur so kann dieses Konzept eine Entwicklung der gesamten Mobilität in Kreuzau vorantreiben und damit eine Bereicherung für die gesamte Bevölkerung der Gemeinde Kreuzau sein.

Es wird empfohlen neben einer erklärenden und aktivierenden Öffentlichkeitsarbeit in Kampagnenform, weiterhin regelmäßig partizipative Elemente durchzuführen, so z.B. die Umfragen oder auch Diskussionsforen. Alle diese Formate sollen den Gedanken einer umwelt- und klimagerechten Mobilität der Zukunft in Kreuzau weiter verstetigen, um bei allen Akteuren, alle

Facetten einer modernen Mobilität bekannt zu machen und um Akzeptanz zu werben. Die Bürgerinnen und Bürgern sollen mit ihren Wünschen und Erwartungen an die Mobilität der Zukunft ernst genommen werden und auch aktiv mitgestalten können. Oftmals sind es gerade die Bürgerinnen und Bürger die Problemstellungen im Detail kennen.

Es wird auch empfohlen den Arbeitskreis weiterhin mit dem Mobilitätskonzept und seiner Umsetzung zu befassen.

Mit der Beendigung des Mobilitätskonzeptes im Frühjahr 2024 fängt jedoch die tatsächliche Arbeit erst an. Nunmehr startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung der definierten Maßnahmen zur Zielerreichung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung, die nach Möglichkeit von der Bevölkerung getragen und unterstützt wird. Ein langwieriger Prozess, der aber bei konsequenter Umsetzung und politischem Willen die gewünschten Effekte zeigen wird.