

Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder

Stand: Dezember 2023 -ENTWURF



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

im Auftrag der

Gemeinde Kreuzau

Der Bürgermeister -Vergabestelle-

Bahnhofstraße 7

52372 Kreuzau

Ansprechpartner: Stabsstelle Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement

Telefonnummer: 02422 507-451

E-Mail-Adresse: mobil@kreuzau.de

Stand: Dezember 2023

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis	3
1 Einführung.....	4
2 Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder.....	5
2.1 Ziele des Mobilitätskonzepts der Gemeinde Kreuzau	5
2.2 Strategie	23
2.3 Leitbild	27
2.4 Handlungsfelder.....	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prognose Anteil der Elektroautos (BEV und PHEV) am Pkw-Bestand in Deutschland bis 2030	8
Abbildung 2: Lineare Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes im Verkehrssektor in % bis 2045 (im 5 Jahres Intervall)	9
Abbildung 3: Beispielhafte Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes im Verkehrssektor in % bis 2045 (im 5 Jahres Intervall).....	10
Abbildung 4: Zielvorstellung zur Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split) im Personenverkehr in NRW.	12
Abbildung 5: Modal-Split im Kreis Düren 2014.....	12
Abbildung 6: Harmonischer Modal Split.....	14
Abbildung 7: Ergebnisdarstellung aus der Online-Umfrage "Meine Mobilität"	16
Abbildung 8: Zielsystem Mobilitätskonzept Kreuzau	27
Abbildung 9: Die zehn Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts der Gemeinde Kreuzau	31

1 Einführung

Die großen Verkehrsuntersuchungen wie Kontiv (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten), MiD (Mobilität in Deutschland) und SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) zeigen deutlich: unsere Gesellschaft wurde und wird über die Zeit immer mobiler und legt ständig weitere Entfernungen zurück. Folgerichtig wurden zunehmend höhere Erwartungen an die Verkehrsträger, im Hinblick auf die Verfügbarkeiten, Erreichbarkeiten oder auch Reisezeiten, formuliert. Diese Entwicklungen wirken sich logischerweise auf die vorhandenen Verkehrs- und Mobilitätsnetze und die Gestalt unserer Siedlungsräume aus, sie folgen dem Diktat der Mobilität, jedoch oft zu Lasten der Lebensqualität. Und so ist in vielen Regionen, Städten und Quartieren die Last des Alltagsverkehrs kaum noch zu bewältigen.

Dagegen formulierte sich aber schon vor Jahren Widerstand. Seitdem wird vermehrt darauf geachtet, dass Mobilität verträglicher werden muss. An die Seite dieser funktionalen Notwendigkeit tritt nun, mit der Veränderung unseres Klimas bzw. dem dringenden Ziel, der globalen Klimakrise entgegenzuwirken, ein weiterer treibender Faktor. Und so gilt es umso mehr, eine flexiblere, umweltfreundlichere und nachhaltigere Mobilität zu schaffen.

Damit ist der Zukunftsauftrag, eine nachhaltige, siedlungs- und klimaverträgliche, aber auch breit akzeptierte Mobilität, die zugleich hochleistungsfähig ist, zu implementieren, formuliert.

Das war Grund und Anlass für die Gemeinde Kreuzau, das Mobilitätskonzept zu beauftragen, das auch das Meta-Ziel des Konzepts ist.

2 Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder

Im Folgenden werden die Ziele, die Strategie, das Leitbild und die Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept der Gemeinde Kreuzau dargestellt. Die Zieldimension beschreibt dabei, möglichst validierbar und daher normativ geprägt, den gewünschten Endzustand der Mobilitätssituation in der Gemeinde in der Zeit ab dem Jahr 2035. Die Strategie beschreibt, wie man umsetzungsorientiert, nachvollziehbar und erfolgreich dieses Ziel erreicht. Das Leitbild dient zur Veranschaulichung der zu erreichenden Qualitäten und die Handlungsfelder schließlich zeichnen, getrennt nach Verkehrsträgern, die Umsetzungshebel des Mobilitätskonzepts der Gemeinde Kreuzau vor.

2.1 Ziele des Mobilitätskonzepts der Gemeinde Kreuzau

Rahmensetzende Faktoren und Trends

Bei näherer Betrachtung der Gesellschaften aller modernen Industrieländer zeigt sich, dass ein hohes und weiter ansteigendes Mobilitätsniveau ein vorherrschender Trend ist. Menschen legen immer mehr und immer weitere Wege zurück und verfolgen dabei den Wunsch im besten Fall immer mehr Zeit einzusparen oder zumindest ihr Zeitbudget nicht erhöhen zu müssen. Durch dieses Phänomen gelangt die vorhandene verkehrliche Infrastruktur, aber auch andere Aspekte, wie beispielsweise die Siedlungsräume oder die Umwelt, an ihre Grenzen. Es entsteht eine Rast- und Ruhelosigkeit in den Orten, es kommt zu Flächenkonkurrenzen und erhöhten Licht-, Lärm- und Schadstoffemissionen, sowie zu steigender Flächeninanspruchnahme und erhöhtem Ressourcenverbrauch. Durch die Coronapandemie reduzierte sich das Verkehrsvolumen im Jahr 2020, bedingt unter anderem durch das vermehrte Arbeiten im Home-Office oder auch der Reisebeschränkungen, deutlich und es kam zu einer kurzfristig anhaltenden Entlastung der Verkehrswege. Jedoch zeichnet sich bereits heute wieder ein Anstieg der Wege pro Person ab und es gilt zu prüfen, wie das durch die Pandemie veränderte Mobilitätsverhalten auch in Zukunft genutzt werden kann.

Diese dargestellten Aspekte unterstreichen erneut die Dringlichkeit zum Handeln der Gemeinden, um eine Neuordnung, Sicherstellung und Verbesserung verkehrlicher Strukturen und (inter- und multimodaler) Mobilität anzustreben.

Um erfolgreich zu handeln und eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität zu schaffen, muss ein Richtungswechsel und Umdenken im Bereich Mobilität erfolgen. Im Rahmen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf alternative Antriebe zu setzen und hierfür die entsprechende Infrastruktur einzurichten, ist ungemein wichtig, da aus dem MIV bedeutende Anteile der CO₂-Emissionen im Bereich Verkehr resultieren. Da er daneben aber auch sehr ineffektiv aus der Mobilitätsperspektive ist, ist seine gesamte Rohstoffbilanz um einiges schlechter als die für den Umweltverbund (Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr). Aus diesem Grund sollte der Umfang des MIVs reduziert werden, ganz gleich um welchen Antrieb es sich handelt. Darüber hinaus gilt es im Kontext aller folgenden Handlungsfelder den Flächenverbrauch zu berücksichtigen. Nicht nur der fließende, sondern vor allem auch der ruhende Verkehr tragen zu Trennungen im öffentlichen Raum bei und mindern dessen Aufenthaltsqualität. Auch hier schneidet der MIV schlecht ab, denn seine Flächeninanspruchnahme im begrenzten Straßenraum behindert die Entfaltung von Fuß- und Radverkehr und auch der ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) ist bisweilen betroffen.

Um also vermehrt Raum für den Umweltverbund, aber auch Raum in den Quartieren für die Bevölkerung und für notwendige Klimaanpassungsmaßnahmen zu schaffen, gilt es dies zu berücksichtigen. Insofern ist ein weiterer und sehr prominenter Aspekt, den das Mobilitätskonzept der Gemeinde Kreuzau abdeckt, die Klimaschutzziele des Pariser Klimaschutzabkommens, aber auch des Klimaschutzkonzeptes des Landes Nordrhein-Westfalen, des Kreises Düren und die des eigenen Klimaschutzkonzeptes, zu berücksichtigen.

Im Klimaschutzgesetz NRW wird im Paragraf 3 explizit darauf hingewiesen, dass es in Zukunft zu einer deutlichen Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) kommen muss: „(1) Die

Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen sollen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise wie folgt gemindert werden:

1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 %,

2. bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 %.

(2) Bis zum Jahr 2045 soll ein Gleichgewicht zwischen den anthropogenen Emissionen von Treibhausgasen aus Quellen in Nordrhein-Westfalen und dem Abbau solcher Gase durch Senken (Treibhausgasneutralität) technologieoffen, innovationsorientiert und effizient erreicht werden.¹

Die Treibhausgasemissionen sind zu gut 90 % durch den motorisierten Straßenverkehr verursacht. Auf den Personenverkehr entfallen hierbei 68 % und den Güterverkehr 23 %². Die größten Einsparungen müssen dementsprechend bei den fossilen Brennstoffen (Diesel und Benzin) getätigt werden. Grundsätzlich sind jedoch alle Antriebsstoffe des motorisierten Verkehrs betroffen. Findet keine aktive Reduktion der THG-Emissionen statt, werden diese bis 2035, auch unter Berücksichtigung künftiger batterieelektrisch angetriebener Fahrzeuge (BEV), wenn überhaupt, nur geringfügig abnehmen, weil der Austausch BEV gegen konventionell angetriebene Fahrzeuge nur langsam vonstattengeht. So werden im Jahr 2030 nur etwa 24 % der Pkw-Flotte mit einem elektrischen Antriebskonzept unterwegs sein (vgl. Abbildung 1). Dabei sind allerdings auch die Hybridfahrzeuge eingerechnet. Der Anteil reiner BEV liegt nochmals niedriger. Insofern werden nach wie vor mindestens dreiviertel aller PKW mit einem Verbrennungsmotor unterwegs sein. Die THG-Reduktion aus diesem Bereich fällt daher überschaubar aus. Denn auch die Hybridfahrzeuge nutzen den Verbrennungsmotor, immer dann, wenn ihre Batteriekapazität erschöpft ist. Generell gilt logischerweise, dass batterieelektrische Mobilität nur dann CO₂-neutral ist, wenn der hierbei genutzte Strom es ebenfalls ist.

¹ Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen vom 08.07.2021

² https://www.klimaschutz.nrw.de/fileadmin/Dateien/Download-Dokumente/Broschueren/klimaschutzbericht_nrw_151201.pdf. Abruf am 04.11.2022

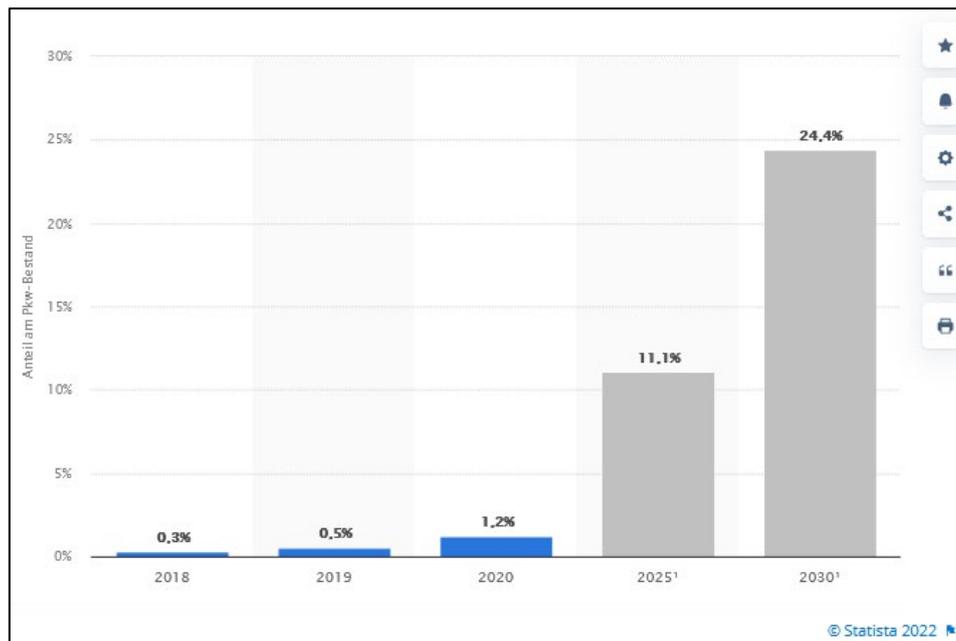


Abbildung 1: Prognose Anteil der Elektroautos (BEV und PHEV) am Pkw-Bestand in Deutschland bis 2030

Insofern könnte es ein, dass die Fortschritte beim Klimaschutz in diesem Bereich bis zum Jahr 2035 relativ knapp ausfallen.

Um die Klimaschutzziele eines kommunalen Klimaschutzkonzepts zu erreichen, sind verschiedene Dynamiken vorstellbar. So müssen die CO₂-Emissionen keineswegs linear abnehmen, unterschiedlich schnelle Verläufe der CO₂-Reduzierung können am Ende ebenfalls zur Zielerreichung führen.

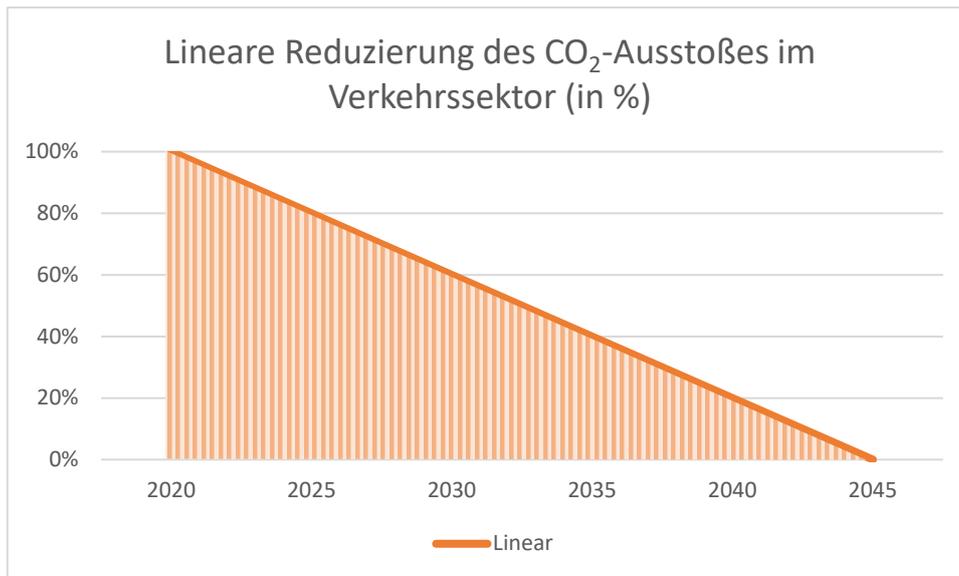


Abbildung 2: Lineare Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor in % bis 2045 (im 5 Jahres Intervall)

Neben der linearen Abnahme sind alle Verläufe denkbar, die bis zum Jahr 2050 zu einer Abnahme der Emissionen um 90 % + x, verglichen mit dem Referenzjahr 1990, führen. So kann der Rückgang der CO₂-Emissionen zunächst verhalten beginnen und sehr geringfügige Einsparungen aufweisen, bevor die Reduzierung beispielsweise ab Jahr 2030 oder 2035 deutlicher stärker ausfällt, sodass die Abnahmekurve einen konkaven Verlauf annimmt. Ein solcher Verlauf könnte zum Beispiel darauf zurückzuführen sein, dass die Popularität von E-Fahrzeugen oder weiteren alternativen Antriebsarten erst später als 2022, dann aber mit mehr Dynamik, Fahrt aufnimmt. Oder, dass der Radverkehr (wahlweise auch der ÖPNV) dem motorisierten Individualverkehr später deutlich größere Anteile abnimmt. Darüber hinaus können auch andere Maßnahmen (aus dem Maßnahmenkonzept – Teil B) später größere Erfolge und somit einhergehende CO₂-Reduzierungen mit sich bringen. So kann eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor auch, wie in der nachfolgenden Abbildung 3 dargestellt, verlaufen. D.h. hier wird dem linearen ein konkaver Verlauf der CO₂-Reduzierung gegenübergestellt. Denkbar sind aber weitere Abnahmeverläufe. Diese würden dann z.B. innerhalb der gestrichelten Korridore (blau und orange) zu verorten sein.

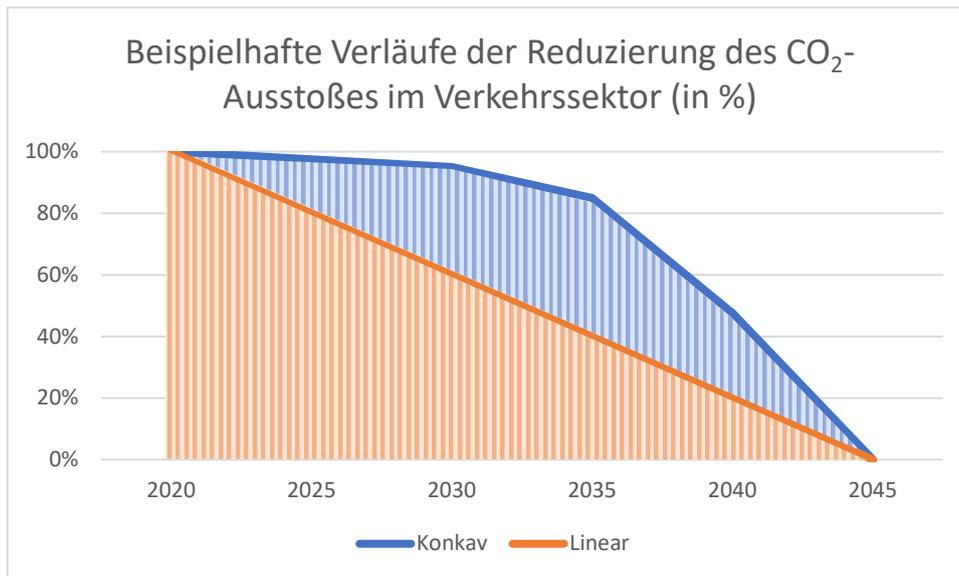


Abbildung 3: Beispielhafte Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor in % bis 2045 (im 5 Jahres Intervall)

Es sollte allerdings darauf verwiesen werden, dass bei jeder nicht linearen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes eine Zukunftshypothek entsteht und das folgerichtig die Anstrengungen zur Zielerreichung in der Zukunft deutlich verstärkt werden müssen. Dies gilt umso mehr, je weniger stark die Einsparungen in der nahen Zukunft erfolgen.

Durch die vorangestellte Ausführung wird deutlich, dass es den hohen MIV-Anteil des Modal Splits der Gemeinde Kreuzau zu reduzieren gilt, da die Ziele nach jetzigem Stand, sollte es nicht aufgrund von Innovationen zu einem starken Ausbau des „Grünen Stroms“ und der E-Ladeinfrastruktur kommen, auch mit einer „nach und nach“ erfolgenden Elektrifizierung des MIVs nicht erreicht werden können (siehe Ausführungen weiter vorne und Abschnitt differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger). Selbst wenn der Ausbau der Elektromobilität im MIV verstärkt wird, können mit einer Änderung der Antriebsart allein, die verkehrlichen Klimaziele bis 2030, 2040 oder 2050, bzw. im Kontext dieses Mobilitätskonzepts bis 2035, nicht erfüllt werden.

Insofern ist eine Stärkung und ein Ausbau des Umweltverbunds auf jeden Fall zielführend und wird dringend empfohlen. Dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs kommt hierbei eine wichtige Rolle zu, da er hocheffektiv eine große Anzahl von Menschen befördern kann. Hier liegen Potentiale in der weiteren Stärkung der

Rurtalbahn. Bei guter Anbindung an den Fuß-, Rad-, und Busverkehr, können hier sehr positive Effekte erwartet werden, insbesondere was den Alltagspendelverkehr betrifft. Gleichwohl lassen sich die Details und die Dynamik dieser Maßnahme nur zu kleinem Teil durch die Gemeinde Kreuzau beeinflussen. Wie schon beim Busverkehr, ist sie, aufgrund ihrer Kreisangehörigkeit, nicht in der Aufgabenträgerschaft.

Unter anderem, deshalb kommt dem Radverkehr eine strategische Schlüsselfunktion zu. Die Radverkehrsinfrastruktur kann schnell verbessert werden. Hier hat die Gemeinde Kreuzau einen größeren Handlungsspielraum, obgleich sie auch hier nicht die alleinige und vollständige Zuständigkeit besitzt. Außerdem können viele Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur verhältnismäßig preiswerter (als ÖPNV-Verbesserungen) und nicht zuletzt auch schneller realisiert werden. Nicht zuletzt ist der Radverkehr im Maßstab bis 5 km Entfernung innerorts oft schneller als der Pkw, dabei aber ähnlich flexibel, wie der MIV und er kann für den ÖPNV unterstützend wirken.

Mögliches langfristiges Ziel: Harmonischer Modal Split

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens (Wege) auf die unterschiedlichen Verkehrsträger wird als Modal Split bezeichnet. Der Modal Split in Nordrhein-Westfalen ist gegenwärtig, wie fast in ganz Deutschland, stark durch den MIV dominiert. Der Klimaschutzplan NRW aus dem Jahr 2016 gibt dagegen folgende Aufteilung als ideal vor:

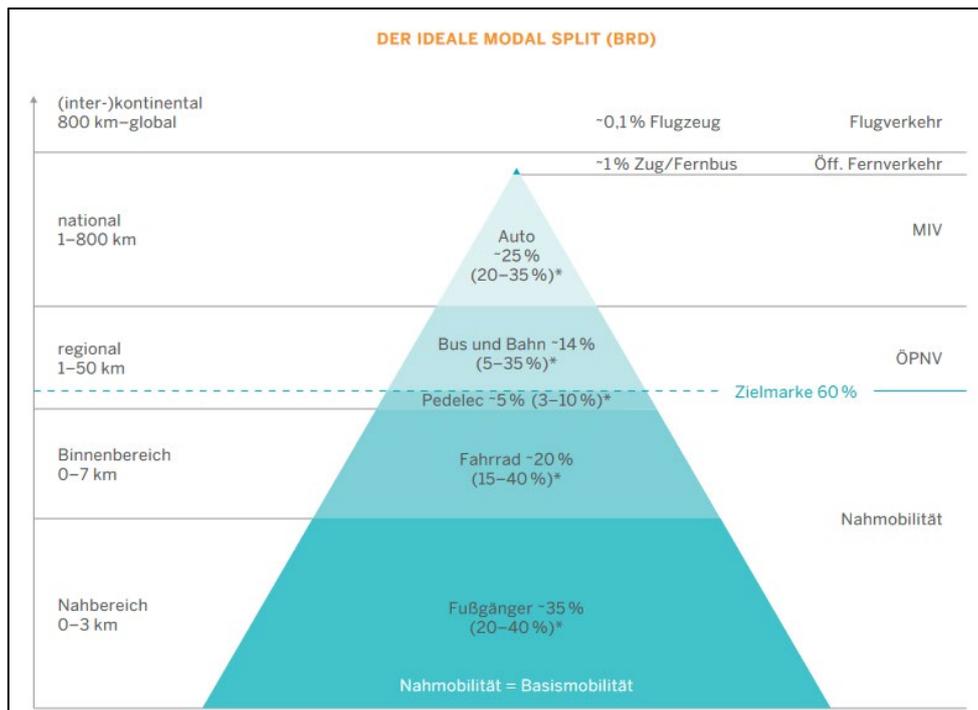


Abbildung 4: Zielvorstellung zur Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split) im Personenverkehr in NRW.

Eine mögliche Zielperspektive wäre also die Erreichung eines harmonischen Modal Splits, bei einer linearen Abnahme der CO₂-Emissionen.

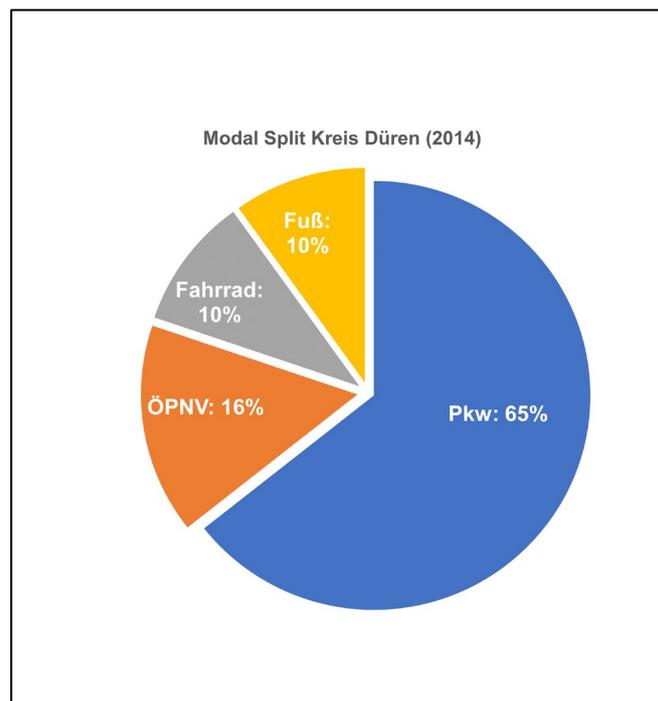


Abbildung 5: Modal-Split im Kreis Düren 2014

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Verkehrsleistung im Kreis Düren beträgt derzeit rund 65 %. Demgegenüber macht der Umweltverbund lediglich 35 % aus, mit 10 % im Fußverkehr, 10 % im Radverkehr und 15 % im ÖPNV, aus. Es wird deutlich, dass der MIV die Verkehrsleistung deutlich dominiert. Will man diese Dominanz brechen und den MIV reduzieren, dann braucht es den „Modal Shift“, also eine Verlagerung der Verkehrsleistungen auf den Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV). Bestenfalls hin zu einem idealtypischen harmonischen Modal Split, d.h. die Verkehrsleistungen teilen sich zu gleichen Anteilen auf, was im Ergebnis zu einer deutlichen Dominanz des Umweltverbunds führen würde, einer Umkehrung der Verhältnisse also. Hierbei gilt es kommunale Rahmenbedingungen zu beachten, sodass eine idealtypische Verteilung zwar ein Zielhorizont darstellt, jedoch im Falle einer ländlichen Gemeinde, wie Kreuzau, der Pkw immer eine zentrale Säule des Mobilitätsgeschehens darstellen wird.

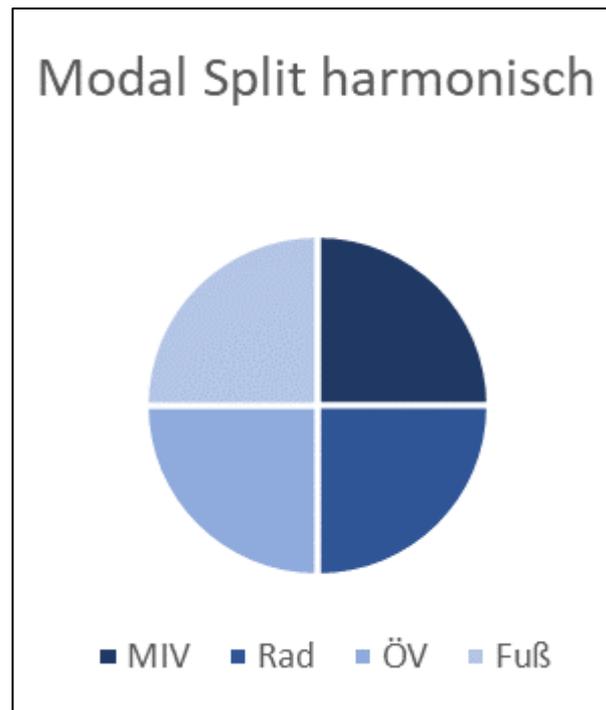


Abbildung 6: Harmonischer Modal Split

Der Vorteil, der sich bei einer solchen Aufteilung der Verkehrsleistung auf die Verkehrsträger ergibt, ist offensichtlich: zum einen lassen sich die Klimaschutzziele besser erreichen und zum anderen kommt es zu einer Demokratisierung der Verkehre. Denn bei einem harmonischen Modal-Split muss auf alle Verkehrsträger in gleicher Weise geachtet werden, eine Bevorzugung eines Verkehrsmittels, so wie in der Vergangenheit des Pkw, wäre unverhältnismäßig und unbegründet. Das wiederum führt zu einer Mobilität, die viel stärker am menschlichen Maßstab orientiert ist. Insbesondere vor allem der Fußverkehr, aber auch der Radverkehr, sind weitestgehend voraussetzungslos und so diskriminieren sie von allen Fortbewegungsarten am wenigsten. Diese Verkehrsarten machen allen sozialen Gruppen, unabhängig von ihrer ökonomischen Kraft, ein Angebot und stellen somit eine sozialverträgliche Mobilität bereit. Darüber hinaus wirken sie sich positiv auf den allgemeinen gesundheitlichen Status der Bevölkerung aus.

Allerdings erscheint es unter den gegebenen Rahmenbedingungen unwahrscheinlich, dass sich ein solcher Zielzustand für die Gemeinde Kreuzau mittelfristig (bis z.B. 2035) erreichen lässt. Der Alltag der Menschen würd durch eine hohe Abhängigkeit vom Pkw

geprägt, dafür sprechen die hohen MIV-Anteile aktuell. Daher sind, als Etappenziel, unterschiedliche Modal-Split-Aufteilungen denkbar.

Auf diesem Weg zu einer umweltfreundlicheren Mobilität, sollte dennoch kontinuierlich versucht werden, mehr und mehr MIV-Anteile auf den Umweltverbund zu verlagern. Wobei innerhalb des Umweltverbunds Flexibilität eingeräumt werden kann. Hier muss keine paritätische Aufteilung der Verkehrsleistung zwingend eingehalten werden. Die drei Verkehrsträger sind, jeder für sich genommen, ohnehin deutlich ressourcensparender und effektiver als der MIV. Es wäre also akzeptabel, wenn beispielsweise dem Radverkehr ein größerer Anteil (als 1/3 des Umweltverbundanteils) zukommt und dafür der ÖPNV einen, um das Maß der Überschreitung des Radverkehrsanteils, kleineren Anteil. Diese Flexibilität ist strategisch wichtig, da unter anderem die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde Kreuzau im Kontext der ÖPNV-Gestaltung, aufgrund der Zugehörigkeiten zum Kreis und damit zum AVV, begrenzt sind, wohingegen beim Radverkehr die volle kommunale Handlungsautonomie besteht.

Zeitlich fortlaufend gilt es, die jeweiligen Anteile weiter zu justieren und den Umweltverbund zu stärken. Dazu allerdings wäre es sinnvoll, zumindest stichprobenartig und als Zeitreihe (ca. 5 Jahre Abstand) die Anteile bzw. Entwicklung der Anteile des Modal-Split zu ermitteln, denn es gilt weiterhin, dass eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 88 % (verglichen mit dem Jahr 1990) als Ziel 2040 bzw. eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 realisiert wird (Klimaschutzgesetz NRW). Dieser Zielzustand bedeutet aber auch, dass die Beeinflussung der Verkehrsmodi zwangsläufig unterschiedlich erfolgen muss. Während der MIV reduziert werden muss, müssen alle anderen Verkehrsarten wachsen und die Verkehrsleistungen des MIVs übernehmen, um nicht an genereller Mobilität zu verlieren. Es wirkt sich ebenfalls positiv aus, wenn die Gesamtverkehrsleistung reduziert werden könnte, also weniger Verkehr bei gleichbleibender Mobilität nötig wäre. Aber würde eine solche Zielvorstellung und die stufenweise Reduktion des MIV-Anteils auch Akzeptanz in der Bevölkerung finden?

Welche Anteile der Verkehrsmittel wünschen Sie sich in 10 bis 15 Jahren? (n = 131)

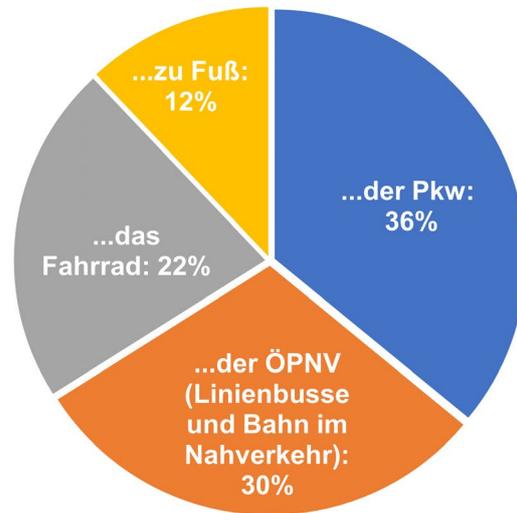


Abbildung 7: Ergebnisdarstellung aus der Online-Umfrage "Meine Mobilität"

Ein Indiz dafür findet sich in den Ergebnissen der nicht repräsentativen Online-Umfrage, welche Ende 2021 in der Gemeinde Kreuzau durchgeführt wurde. Dort wird deutlich, dass eine ganz andere Aufteilung der Verkehrsleistung durchaus Zustimmung in Teilen der Bevölkerung finden würde. Darüber hinaus gilt es anzumerken, dass eine stark veränderte Mobilität mit ausreichend Zeit auch in der Gemeinde Kreuzau durchaus realisierbar sein müsste, wie ein Blick in die aktuellen Zahlen anderer Kommunen zeigt: verschiedene deutsche Städte, wie beispielsweise Freiburg (harmonischer Modal Split, alle Verkehrsträger ca. 25 %), aber auch Ratingen mit einem Fußverkehrsanteil von rund 27 % oder Bocholt mit einem Radverkehrsanteil von rund 36 % beweisen schon heute, dass ein Modal Shift mit dominanten umweltverträglichen und nachhaltigen Verkehrsträgern durchaus möglich ist. Selbstverständlich sind diese Städte weder in der Größe noch in der Lage im Raum mit der Gemeinde Kreuzau zu vergleichen. Dennoch können sie als Exempel und Ansporn dienen.

Und mit ausreichender zeitlicher Perspektive sieht der Modal-Split der Gemeinde im Jahr 2035 ggf. sicher noch lang nicht „harmonisch“ verteilt aus, aber einige Schritte in

die richtige Richtung werden getan sein und sie werden zeigen, dass eine Veränderung auch in ländlichen Kulissen, wie in der Gemeinde Kreuzau, möglich sind. Und so dürften dann die Anstrengungen und Erfolge in den Folgejahren größer ausfallen und leichter werden.

Differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger

Fußverkehr

Der Fußverkehr liegt, mit 10 % Anteil real im Kreis Düren, bereits jetzt in der Nähe des Wunschanteils von 12 %, der in der Online-Umfrage als Zielgröße definiert wurde. Eine Diskrepanz auf, die nicht ganz leicht zu schließen sein dürfte. Zu dem Modal-Split-Ziel ein Viertel der harmonischen Verteilung zu erreichen, ist die Diskrepanz noch viel größer. Aus gutachterlicher Sicht ist eine Zunahme von Fußverkehr wünschenswert und notwendig. Das bedeutet, dass hier Handlungsbedarf besteht, um den Fußverkehrsanteil sukzessive auszubauen. Positiv ist dabei, dass der Fußverkehr in seinen Grundzügen ohne jedes weitere Hilfsmittel realisiert werden kann und eine hohe Sozialverträglichkeit aufweist. Jedoch gilt es zu berücksichtigen, dass der Fußgänger mit 3 - 4 km/h der langsamste Verkehrsteilnehmer ist und somit auch am empfindlichsten auf Umwege reagiert. Darüber hinaus fallen die Bewegungsradien der Fußgänger, im Vergleich zu denen der anderen Verkehrsmodi, sehr gering aus.

Aus diesem Grund gilt es, direkte und gut erreichbare Ziele zu schaffen. Entwicklungen aus der Vergangenheit, wie die Zentralisierung von Funktionen und Infrastrukturen (Einzelhandel, Bildung, Gesundheit, Verwaltung, Gewerbe etc.), sollten überdacht werden. Diese haben zu einem Rückgang des Fußverkehrs beigetragen bzw. tragen noch immer bei. Solche Weichenstellungen lassen sich jedoch nicht über einen kurzen Zeitraum verändern oder gar rückgängig machen, da auch die Entwicklung hin zu einer autogerechten Gesellschaft und zur Zentralisierung der genannten Einrichtungen einige Jahrzehnte an Zeit in Anspruch genommen hat. Dennoch sind die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde hier groß. Sie selbst entscheidet im Rahmen ihrer Planungshoheit über den Weg der Bauleitplanung über diese Aspekte. Nicht zuletzt ist sie allerdings bei alledem darauf angewiesen, dass die Marktteilnehmer ihrer

veränderten Sichtweise folgen, denn Bauleitplanung ist Angebotsplanung und bereits realisierte Standorte genießen Bestandsschutz.

Radverkehr

Zunächst gilt es festzuhalten, dass der Radverkehrsanteil im Kreis Düren bei 10 % des Modal-Split steht. Also noch eine untergeordnete Rolle spielt. In der Online-Befragung kommt ein Wert von 22 % als Erwartungsgröße der befragten Bürgerinnen und Bürger heraus. Damit liegt der Wert ungefähr im Bereich des 25 %-Wert des Idealzustands einer harmonischen Verteilung. Hier ist der Handlungsbedarf daher hoch, es geht also um den Ausbau des niedrigen Niveaus. Dafür bringt die Gemeinde Kreuzau ganz unterschiedliche Voraussetzungen für das (mehr) Radfahren mit. Es sind teilweise topografische Hürden vorhanden, teilweise ist der Faktor der Topografie weniger bedeutend. Bei den Entfernungen von Ortsteil zu Ortsteil handelt es sich in Teilen um gut überwindbare Distanzen, einige Ortsteile sind jedoch recht weit vom Grundzentrum Kreuzau entfernt. Jenseits der Ruruferradweges besteht noch keine konsistente Ausweisung eines Radverkehrsnetztes. Der Ruruferradweg kann und sollte hierfür der Nukleus sein. Wichtig hierbei sind neben der klassischen Radwegweisung, bei der Richtung und Distanzen beschildert werden, auch punktuelle Netzkarten, die den Radfahrenden einen Überblick auf potenzielle Routen verschaffen.

Die Nachbarkommunen bzw. umliegenden Grund- und Mittelzentren liegen oftmals nicht in per se in Entfernung, die gut mit dem Rad zu bewältigen sind. Allerdings fehlen hier sporadisch Verbindungen bzw. sind lediglich in Form von Wirtschaftswegen vorhanden. Diese sind kaum einheitlich in Art und Zustand und bieten nur selten die kürzesten denkbaren Wege. Noch dazu verlaufen die überörtlichen Verbindungen überwiegend an den Straßen des motorisierten Individualverkehrs in separater Führung.

Umgekehrt gilt aber, dass die Handlungsmöglichkeiten bei dieser Verkehrsart für Kommunen so groß wie sonst nur beim Fußverkehr sind. Im Prinzip können Kommunen fast völlig autonom über die Qualitäten ihrer Radverkehrsinfrastruktur entscheiden. Und so sehen wir hier auch für die Gemeinde recht umfassende Perspektiven.

Grundsätzlich sollten strategisch möglichst direkte Verbindungskorridore zwischen den Siedlungsschwerpunkten und Wohngebieten angestrebt werden, da die Erfolge im Radverkehr dann am größten sein können, wenn die Bevölkerungsschwerpunkte und die primären Mobilitätsziele so unmittelbar wie möglich verbunden werden und gelungene Achsen geschaffen werden können. So können auch Randbereiche der Gemeinde profitieren, wenn die entsprechenden Wegeverbindungen realisiert werden können und beispielsweise eine Direktverbindung in die benachbarten Zentren oder zu den Umsteigepunkten des ÖPNV geschaffen werden, um multimodale Wegeketten anbieten zu können.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV-Anteil liegt im Moment im Kreis bei einem Anteil am Modal Split von nur 16 %. Als Wunschanteil gaben die Befragten 30 % an. Damit wird dieser Teilbereich des Umweltverbundes am höchsten gewichtet und aus der Perspektive der Bürgerinnen und Bürger fast eine Verdopplung angestrebt. Dies bedeutet, dass hier die größten Veränderungen geboten sind. Gleichzeitig ist aber dieses Handlungsfeld dasjenige, wo die Gestaltungsmöglichkeiten einer Kommune wie der Gemeinde Kreuzau mit am geringsten sind. Als Teil eines Verkehrsverbundes und noch dazu als kreisangehörige Kommune, ist eine umfassende Verbesserung des ÖPNV-Angebots immer mit vielen Akteuren abzustimmen. Außerdem soll nicht nur das Angebot ausgeweitet werden. Es soll, dem allgemeinen Trend folgend und in den Beteiligungsformaten mehrfach formuliert bzw. als Forderung erhoben tariflich preiswerter werden. Insofern sind hier doppelte Anstrengungen notwendig. Voraussichtlich wird es, ohne eine deutschlandweite Reform der Finanzierung des ÖPNVs qua Bundesgesetz, nur mit umfassendem finanziellem Engagement des Kreises und der zugehörigen Kommunen möglich sein, diese deutlichen Verbesserungen bei Angebot **und** Tarif zu erreichen. Dass dies eine entsprechende Finanzierung voraussetzt aber grundsätzlich umsetzbar erscheint, zeigt die Stadt Monheim. Hierbei handelt es sich ebenfalls um kreisangehörige Stadt, die im Verkehrsverbund eingebettet ist. Mit hohem finanziellem Investment wird der ÖPNV als Gratisangebot für die eigenen Fahrgäste bereitgestellt.

Hinsichtlich der allgemeinen Verbesserung der Angebote erscheint eine räumliche Differenzierung nach einzelnen Teilen der Gemeinde angesichts der Ergebnisse der Status Quo-Analyse und der Auswertung der Befragung wenig sinnvoll. Die Gemeinde Kreuzau benötigt bessere Angebote. Ein guter Ankerpunkt bzw. auch eine strategisch bedeutsame Maßnahme ist die Rurtalbahn. Allerdings profitieren hiervon bislang in erster Linie die Ortsteile, in denen ein Haltepunkt existiert. Hier gilt es die gute Verbindungsqualität der Rurtalbahn auch für die anderen Ortsteile zu aktivieren. In diesem Kontext steht die Erreichbarkeit im Vordergrund, d.h. die bestehenden Haltepunkte müssen durch Fuß-, Rad- und Busverkehre angebunden sein.

Mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr gilt es innerhalb der Ortslagen entsprechende Zuwegung zu ertüchtigen, sodass eine möglichst direkte, sichere und barrierefreie Zuwegung gewährleistet wird. Für den Radverkehr wird es nötig sein, bestehende Radrouten aus den unterschiedlichen Ortsteilen zum nächstgelegenen Haltepunkt der Rurtalbahn zu entwickeln bzw. zu ergänzen. Ebenso werden entsprechende Abstellinfrastrukturen an den Haltepunkten benötigt, um ein sicheres und witterungsgeschütztes Abstellen zu ermöglichen.

Die Gemeinde Kreuzau ist nicht Aufgabenträger des ÖVs. Dennoch sollte die Gemeinde Kreuzau die Möglichkeiten von bedarfsorientierten Angeboten in Betracht ziehen. Diese könnten die kleineren Ortsteile mit dem Grundzentrum Kreuzau verbinden und so eine Alternative für die innergemeindlichen Wegestrecken darstellen. Des Weiteren könnte ein solches System eine Zubringerfunktion für die Rurtalbahn übernehmen.

In jedem Fall macht hier eine fortlaufende und intensive Öffentlichkeitsarbeit in Form einer aktivierenden Kommunikations- und Marketingkampagne Sinn.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Durch die Status Quo-Analyse wurde bereits in der Erhebungsphase überdeutlich, dass der MIV-Anteil sehr hoch ausfällt und sicher im Bereich des Kreisanteils von 65 % (Fahrer und Mitfahrer MIV) liegen dürfte und damit als überdurchschnittlich hoch³ zu bewerten ist. Dem steht eine Erwartungshaltung aus der Online-Befragung von nur noch 36 % Anteil am Modal-Split gegenüber. Wenn der Modal Shift gelingen und eine

³ SrV 2013

umwelt- und gemeindeverträgliche Mobilität geschaffen werden soll, gilt es hier zeitnah und wirksam zu handeln. Das heißt einerseits, dass die Anstrengungen, die hier unternommen werden müssen, sicher sehr umfassend sein werden. Die Gemeinde Kreuzau liegt im Vergleich zu anderen Kommunen selber Größe und Lage im ländlichen Raum mit seinem MIV-Anteil von 65 % am Modal-Split im Durchschnitt, der 66 % beträgt (MiD 2018). Die Handlungsmöglichkeiten beim MIV auf kommunaler Seite sind umfangreich, wenngleich auch bei bestimmten Straßenklassen die Eingriffsmöglichkeiten eingeschränkt sind und die Kostenintensität bei Infrastruktur-Eingriffen hoch ist.

Ziel sollte hierbei sein, den Pkw-Anteil im gesamten Gemeindegebiet zu reduzieren, damit die Verkehrsflächenaufteilung für den fließenden sowie ruhenden Verkehr neu gedacht werden kann. So können bei Reduzierung des ruhenden Verkehrs größere Flächen dem Umweltverbund zugeschrieben werden und beispielsweise Rad- und Fußwege verbreitert oder ÖPNV-Haltestellen infrastrukturell aufgewertet werden. Zugleich gilt es auf jeder Ebene nachhaltige Ladeinfrastruktur bereitzustellen, da nur jedes E-Fahrzeug, welches mit „grünen Strom“ geladen werden kann, auch wirklich nachhaltig ist und so zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen kann.

Hinsichtlich der räumlichen Perspektive ist zu bedenken, dass die Anstrengungen der besonders in den Ortskernen groß sein sollten. Die Pkw-Problematik nimmt einerseits mit der Siedlungsdichte zu, aber andererseits können hier der ÖPNV und das Rad ihre Stärken ausspielen. Auch das zeigen die Ergebnisse der Status Quo-Analyse. Aber es wird erkennbar, dass eine so deutliche Absenkung des MIV-Anteils, wie theoretisch angestrebt wird (von 65 % auf nur noch 36 %) mittelfristig nur sehr schwer gelingen kann.

Langfristige Zieldimension

Der Weg zu einer veränderten Mobilität wird lang und aufwendig werden. Aber unter Berücksichtigung der Klimawandelproblematik sollte eine Zieldimension ehrgeizig ausfallen und dennoch realistisch erreichbar scheinen. Sie lautet:

Bis zum Jahr 2035, spätestens jedoch bis zum Jahr 2045, sollten in der Gemeinde Kreuzau circa...

**30 % der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr und
70 % der Wege mit dem Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr & ÖPNV)**

...realisiert werden.

2.2 Strategie

Im Kontext der angestrebten Aufteilung des Modal Splits und der Veränderung der Mobilität ist es als elementar zu betrachten, dass folgende, übergeordnete Aspekte eine ausgewogene Betrachtung und Berücksichtigung finden:

Umweltverträgliche Mobilität: Es gilt die Emissionen (Abgase, Lärm, Erschütterungen, etc.) in der Gemeinde und den Ressourcenverbrauch aller Verkehrsträger, um ein möglichst großes Maß zu reduzieren und somit den Schaden für die Umwelt möglichst gering zu halten.

Sozialverträgliche Mobilität: Es gilt eine Mobilität für alle bereitzustellen, sodass alle Bürgerinnen und Bürger unabhängig von ihrem finanziellen Hintergrund, Wohnort, Alter oder weiteren individuellen/persönlichen Merkmalen Zugang zu den Mobilitätsangeboten der Gemeinde erhalten.

Siedlungsverträgliche Mobilität: Es gilt die vorhandenen Infrastrukturen der Gemeinde bestmöglich zu nutzen, nur dort Änderungen durchzuführen, wo es nötig ist, weitestgehend keine weiteren Flächen zu beanspruchen und die Belastung der Infrastruktur durch den Verkehr zu minimieren.

Darüber hinaus gilt es weitere unabdingbare Prinzipien zu berücksichtigen, um die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität voranzutreiben und am Ende einen erfolgreichen Endzustand zu erzielen:

Vermeidung: Es gilt, die Anzahl von Wegen und deren Länge zu reduzieren. Wenn gleichwertige Ziele in geringer Entfernung aufzufinden sind, sollten die längeren Wege vermieden werden.

Verlagerung: Es gilt vermehrt den Umweltverbund, anstatt den motorisierten Individualverkehr zu nutzen.

Verträglichkeit: Es gilt, Verkehrsmittel zu nutzen, die eine emissionsfreie oder emissionsreduzierte Fortbewegung ermöglichen.

Den aufgelisteten Aspekten wohnt ein ganzheitlicher und allgemeingültiger Charakter inne. Dieser ist keineswegs beliebig oder gar obsolet, sondern setzt den inhaltlichen

Rahmen für eine konkrete Strategie im Kontext der weiteren Verkehrs- und Mobilitätsplanung für die Gemeinde Kreuzau.

Letztere trägt den individuellen Charakteristika und Rahmenbedingungen der Gemeinde Kreuzau Rechnung. In diesem Sinne stellen die sechs Strategiebausteine eine Priorisierung dar und geben vor, in welchen Bereichen die größten Potentiale für die Zielerreichung zu heben sind:

1. ÖPNV

Rückgrat eines veränderten Mobilitätsverhaltens in der Gemeinde Kreuzau kann die die Stärkung der Rurtalbahn durch ein kommunales Busangebot sein, also ein „Feedersystem“ (Flexibles, nachfrageorientiertes Zubringersystem) welches Bahnhaltepunkte an alle Quartiere der Ortsteile anschließt. Hier braucht es eine Angebotsoffensive, um ein attraktives Alternativangebot zum MIV darzustellen. Die aktuelle Dynamik des 49 €-Ticket gilt es zu nutzen, Bedarfe und Notwendigkeiten sind gegenüber den beteiligten Akteuren (Kreis Düren, AVV) zu vertreten.

2. Radverkehr

Daneben soll der Radverkehr, begleitet und unterstützt durch den Ausbau der Infrastruktur des Radverkehrs, eine zentrale Säule des Modal-Shifts darstellen. Hier gilt es den Anteil von 10 % (Kreis Düren) auszubauen. Die Topografie in der Gemeinde Kreuzau ist teilweise stark ausgeprägt, in anderen Teilen weniger ausgeprägt. Die wachsenden Anteile von Pedelecs relativieren sowohl topografische Hürden als auch Distanzen, diese Potentiale gilt es zu heben. Dabei sind solide Strukturen im Bereich der zwischenörtlichen Verbindungen Gunstfaktoren, die es weiter auszubauen gilt.

Hierbei rücken insbesondere die innerörtliche Radwegführung, die Wegweisung und die Abstellinfrastrukturen in den Fokus. Diese sind allesamt verbesserungsbedürftig.

3. Information und Aktivierung tut Not

„Tue Gutes und rede darüber!“ Mobilitätsveränderungen brauchen viel Information und positive Ansprache, d.h. es braucht Kampagnen und Mitmachformate. Diese sollten immer den Gedanken der positiven Kommunikation folgen, d.h. keine Forcierung der Front MIV vs. Umweltverbund. Im Mittelpunkt müssen die positiven Aspekte des Umweltverbundes stehen. Hierbei gilt nicht nur auf die Notwendigkeit der Senkung der

CO₂ -Emissionen abzustellen. Vielmehr muss den Bürgerinnen und Bürgern der persönliche Nutzen, bspw. die gesundheitlichen Vorteile aktiver Alltagsmobilität nähergebracht werden. Des Weiteren gilt es den Mehrwert durch Umgestaltung von Straßenräumen sowie dem öffentlichen Raum als Ganzes aufzuzeigen. Positive Veränderungen des unmittelbaren Lebensumfeldes sind weit aus wirksamer als abstrakte, schwer greifbare Erfolge im Kontext des Klimaschutzes.

4. MIV

Der MIV ist für einige Wegzwecke und Bevölkerungsgruppen weiterhin ein notwendiger Teil, um die Alltagsmobilität zu gewährleisten. Dieser Fakt darf nicht negiert werden. Hier müssen die Weichen für eine CO₂ neutrale und verträgliche Abwicklung des MIVs gestellt werden.

Dementsprechend gilt es den MIV dort, wo er durch seinen Platzbedarf und seine Emissionen (Lärm, Abgase) einen Störfaktor darstellt, einzuhegen. In Konsequenz dessen müssen die Belange anderer Verkehrsteilnehmer entsprechend berücksichtigt werden. Hier rücken die Ortsdurchfahrten in den Fokus, welche oftmals durch enge Straßenquerschnitte gekennzeichnet sind, was die erforderlichen Umgestaltungsarbeiten erschwert.

5. Zu Fuß geht´s gut

Der Fußverkehr ist Anfang und Ende einer jeden Wegeketten, in der Vergangenheit wurde dem Fußverkehr jedoch nicht die benötigte Aufmerksamkeit geschenkt, sodass bestehende Fußverkehrsinfrastrukturen oftmals in keinem adäquaten Zustand sind.

In diesem Kontext sind bestehende Strukturen als Nukleus für weitere Netzkonzeptionen zu nutzen. Hier braucht es direkte Routen und adäquate Querungshilfen an den neuralgischen Punkten entlang des klassifizierten Straßennetzes.

6. Ebnet der Neuen Mobilität den Weg!

Neben Sharing-Formen braucht es auch und gerade für die E-Mobilität ausreichend Lademöglichkeiten, weil nicht jeder daheim laden kann. Hier steht das ganze Land und auch die Gemeinde Kreuzau vor einer enormen Aufgabe, die zeitnah in Angriff und etappenweise angegangen werden muss. Hier gilt es insbesondere die Quartiere mit

Geschossbau und hohen Mieterquoten in den Fokus, als primäre räumliche Handlungsfelder, zu rücken.

2.3 Leitbild

Aus dem ausgelobten Ziel ergibt sich das folgende Leitbild:

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.

Ein abstraktes Leitbild allein kann Ansporn und Motto sein, braucht aber Konkretisierungen. Es kann aber nur durch die passenden Teilziele wirksam beschrieben werden:



Abbildung 8: Zielsystem Mobilitätskonzept Kreuzau

1. Umweltverbund stärken

Um nachhaltig eine Verbesserung der Mobilitätssituation in der Gemeinde Kreuzau zu erreichen, ist es wichtig, den Umweltverbund zu stärken. Dazu gehört der Ausbau des ÖPNVs, sowie des Rad- und Fußverkehrs, um auf lange Sicht den motorisierten Individualverkehr reduzieren zu können.

2. Verkehrsbelastung reduzieren

Um eine Einsparung an Emissionen zu erreichen, sollte die Anzahl der zurückgelegten Wege möglichst verringert und die Distanzen reduziert werden. Dabei ist vor allem auch die Verlagerung auf andere Verkehrsträger wichtig, um den motorisierten Individualverkehr möglichst stark zu reduzieren.

3. Erreichbarkeit sichern

Die Erreichbarkeit der einzelnen Ortslagen für die Bürgerinnen und Bürger ist zu attraktiveren. Das gilt für alle Verkehrsträger, jedoch stets mit einem Fokus auf den Umweltverbund. Also sollte die Erreichbarkeit aller Ortslagen, sowie deren Siedlungsschwerpunkte auf hohem Niveau gewährleistet werden, dabei aber möglichst Auto-arm stattfinden können. Ferner ist die Erreichbarkeiten bestehender Einzelhandelslagen, insbesondere in Kreuzau selbst, sicherzustellen.

4. Stadt der kurzen Wege (Das Leitbild gilt auch für Dörfer und Siedlungen)

Damit der Umweltverbund attraktiv für alle Bürgerinnen und Bürger wird, müssen die Einrichtungen des alltäglichen Bedarfs in zumutbarer Nähe zum Wohnort angesiedelt werden. Daher sollte das Ziel, auch der Siedlungsplanung, darin bestehen, Funktionsmischungen herzustellen und Einrichtungen zum Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen kleinräumig anzubieten, damit dem Umweltverbund auch im Bereich der Befriedigung der Daseinsgrundvorsorge eine Chance eingeräumt wird und dessen Anteil am Modal Split ausgebaut werden kann.

5. Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur

Um die Grundvoraussetzungen für die Mobilität zu schaffen, ist es wichtig, die entsprechende Infrastruktur zu bieten. Hierbei steht nicht nur die bauliche Instandsetzung der Fuß-, Radwege und Straßen im Vordergrund, sondern beispielsweise ebenfalls eine Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für diverse Verkehrsträger, eine erweiterte Kennzeichnung von Querungspunkten/-anlagen sowie ausreichend ausgestattete Haltepunkte des ÖPNVs.

6. Attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen

Die alltäglichen Wege spielen eine große Rolle für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Durch attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsorte werden die soziale Interaktion, sowie die Nutzung des öffentlichen Raums und der Wege gestärkt.

7. Verkehrssicherheit erhöhen

Um in der Zukunft die aktiven Verkehrsarten Fußverkehr und Radverkehr zu stärken, sollte die Sicherheit dieser gewährleistet sein. Durch bauliche Maßnahmen, sowie durch kommunikative Elemente kann diese Sicherheit erreicht werden.

8. Barrieren abbauen und Teilhabe sichern

Da verschiedene Personengruppen auch verschiedene Ansprüche an den Raum stellen, gilt es, die Teilhabe aller Personengruppen zu gewährleisten und die Voraussetzungen für jede individuelle Mobilitätssituation zu schaffen. Dies geht Hand in Hand mit der Generationengerechtigkeit bezüglich der Mobilität.

9. Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation intensivieren

Um die Mobilität in der Gemeinde zukunftsfähig zu gestalten, kann das Mobilitätsmanagement als Instrument genutzt werden. Die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel steht dabei im Vordergrund. Gleichzeitig heißt Mobilitätsmanagement auch Monitoring und Schaffung von Standards zur Pflege von

Verkehrswegen und für Sondersituationen während Baustellen oder Veranstaltungen. Über die Verbreitung und Kommunikation von Informationen, welche nachhaltigen Möglichkeiten zur Fortbewegung bestehen, sowie durch ein Umdenken der Bürgerinnen und Bürger werden alternative Verkehrsmittel attraktiver. Dieser Hebel ermöglicht eine wirkungsvolle Ansprache, d.h. Beratung, aber auch Diskussion, zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität.

2.4 Handlungsfelder

Die Darstellung zukünftiger Mobilitätsentwicklung lässt sich in umfassende Handlungsfelder gliedern. Diese tragen zu unterschiedlichen Anteilen zu den Dimensionen des Leitbildes bei:



Abbildung 9: Die zehn Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts der Gemeinde Kreuzau

1. Fußverkehr

Die vorhandenen Fußwege in den Orten der Gemeinde weisen nur teilweise echten Netzcharakter auf. Weiterhin besteht bei Betrachtung der Gehwegzustände, z.T. deutliches Verbesserungspotenzial. Aber auch mit Blick auf die Trennung der einzelnen Verkehrsträger im Straßenraum, Querungsanlagen sowie der Barrierefreiheit besteht Handlungsbedarf. Beinahe überall sollten daher zügig Maßnahmen umgesetzt werden, um die Attraktivität des Fußverkehrs aufrechtzuerhalten und zu steigern. Um die weitestgehende Wirkungskraft des Fußverkehrs nutzen zu können, ist der Fokus darauf zu legen, Ziele im nahen Umfeld, d.h. im Ort, im Quartier oder Ortsteil oder angrenzend daran, anzubieten. Hierzu sind eben auch temporäre Angebote zu zählen, wie es regelmäßige Märkte oder Freizeitangebote sein können.

2. Radverkehr

Die vorhandenen Bedingungen bieten räumlich klar begrenzt ein erstes Fundament zur stärkeren Nutzung des Fahrrads. Zur Optimierung beitragen wird sicherlich die Erhöhung des Sicherheitsgefühls bei den Radfahrenden, in erster Linie auszulösen durch ein lückenloses Radverkehrsnetz und eine sichere Infrastruktur. Dabei kann die Attraktivität durch Ausweisung eines Vorrangnetzes mit Radschnell- und Direktverbindungen ins Zentrum, sowie zwischen den Orten, einen wesentlichen Beitrag leisten. Weiter wurde auch die Beschilderung von „Schleichwegen“ zur besseren Orientierung von Radfahrenden und Fußgängern und Fußgängerinnen im Rahmen der Beiratssitzung gewünscht. Darüber hinaus ergibt sich eine Zunahme des Radverkehrsanteils nur dann, wenn auch sichere und leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, z.B. als Fahrrad-Quartiersgaragen. Zudem können auch Sharing-Angebote (E-Scooter und Fahrrad auch, aber nicht nur für Pendler) Teil dieses Handlungsfeldes sein und als zusätzliche verträgliche Mobilitätsoptionen agieren.

3. ÖPNV

Das bisherige Netz gilt es auszuweiten, dabei ist sowohl die Umstrukturierung und Ergänzung wie auch die Neustrukturierung mit kleinteiliger Bedienung denkbar. Eine

Verdichtung ist aus Nachfrager-Sicht dringend geboten – sowohl räumlich als auch zeitlich. Die Tarifstrukturen sind zu vereinfachen und insgesamt auf ein niedrigeres Kostenniveau für die Fahrgäste zu reduzieren, hier hat der Bund durch die Einführung des 49 €-Tickets einen ersten wichtigen Schritt getan. Darüber hinaus gilt es, die Verbindungen in die umliegenden Kommunen zu erweitern, um eine attraktive Alternative zum MIV zu schaffen, denn wie auch die Telefondatenanalyse sowie die weitere Auswertung gezeigt haben, finden große Teile, insbesondere der Pendlerwege, interkommunal statt. Es muss hierbei jedoch bedacht werden, dass die Gemeinde Kreuzau Teil des Verkehrsverbunds ist und aus diesem Grund lediglich über einen eng begrenzten eigenen Handlungsspielraum verfügt. Über Mobilstationen und Abstellmöglichkeiten im Haltestellen- und Rurtalbahn-Haltestellen-Umfeld kann sie aber die Inter- und Multimodalität vorantreiben. Die wohnortnahe Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote ist – zur Reduzierung der privaten Pkw-Dichte – anzustreben.

4. Motorisierter Individualverkehr

Das Straßenverkehrsnetz erlaubt die Nutzung des Pkws ohne große Hürden und Kompromisse, weshalb die Infrastruktur für den MIV keinen Ausbau benötigt. Der Fokus sollte darauf liegen, Vorrangrouten auszuweisen, um die Verkehrsbelastung aus den Siedlungskörpern herausnehmen und Pendlerströme effektiver durch und an sensiblen Bereichen vorbeizulenken. Unabhängig sollten auch Maßnahmen ergriffen werden, die die aktuelle Situation für Fuß- und Radverkehr in den Siedlungskörpern verbessern. Zudem sollten Konflikte mit anderen Verkehrsträgern stärker berücksichtigt und beispielsweise Geschwindigkeitsreduzierungen implementiert werden.

5. Logistik und Güterverkehr

Für den Logistik- und Güterverkehr gilt es Vorrangrouten zu konzipieren, die den Verkehr gezielt mit wenig Berührung der Siedlungsschwerpunkte an ihr Ziel führen. Zentral gilt es konkrete Daten für den Logistik-, Güter- und Schwerlastverkehr zu

erheben, da zum derzeitigen Zeitpunkt nur lückenhafte Informationen zur Verfügung stehen.

Zentrale Herausforderung in der Gemeinde Kreuzau sind die Gewerbebetriebe in Kreuzau selbst, die entsprechenden Quell- und Zielverkehre verursachen.

6. Neue Mobilität

Um neue Mobilitätsformen langfristig im Gebiet der Gemeinde zu implementieren, gilt es unter anderem für alle Verkehrsträger (Radverkehr, ÖPNV, MIV, Logistik- und Güterverkehr) (Antriebs-)Technologien zu verfolgen, die der nachhaltigen Mobilität entsprechen. Thema kann hierbei selbstverständlich auch die Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur für diverse Verkehrsträger im Gemeindegebiet sein. Zudem gilt es, die Verkettung von unterschiedlichen Verkehrsträgern zu vereinfachen, um so alltägliche Wege multimodal bewältigen zu können. Zugleich sollte hier ein regelmäßiges Monitoring stattfinden, um so Veränderungen des Mobilitätsverhaltens frühzeitig zu erkennen und Anpassungen vornehmen zu können.

7. Mobilitätsmanagement – Erhaltung und Entwicklung

Zur gezielten Kommunikation mit relevanten Akteuren (Schulen, Unternehmen, etc.) sollte die Verwaltung (in der Gemeinde oder im Kreis) durch ein proaktives Mobilitätsmanagement weiter ausbauen und forcieren werden und gleichzeitig als Vorbild ein eigenes kommunales Mobilitätsmanagement für die Mitarbeit und Mitarbeiterinnen einrichten. Als beratende und koordinierende Stelle sollten gemeinsam Lösungen gefunden werden, wie die Akteure einen Beitrag zum gemeindeweiten, ggf. sogar kreisweiten Ziel leisten können. Ein wesentlicher Baustein besteht auch in der internen Kommunikation der Verwaltung, um abgestimmte Standards 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 zu schaffen und diese auch an alle beteiligten Stellen zu kommunizieren.

8. 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.

9. Straßenraumgestaltung

Die Gestaltung von Straßen und Plätzen im gesamten Gemeindegebiet ist ein wesentlicher Hebel für Veränderungen. Dabei ist die Priorisierung des Autoverkehrs auf öffentlichen Flächen zu überwinden und eine Umverteilung des Raumes – nach lokalen Gegebenheiten – notwendig. Vorrangige Bereiche sind die Ortsteilzentren bzw. zentralen Plätze, mit besonderem Fokus auf den Innenbereichen. In den Wohnquartieren besteht teils dringender Bedarf, den ruhenden Verkehr neu zu strukturieren und höhere Flächenverträglichkeit zu realisieren. Dabei sind auch (mittel- und langfristige) Bedarfe der Elektromobilität zu berücksichtigen.

10. 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, folgen aus diesen Grunddaseinsfunktionen neben Primärbedürfnissen, das Sekundärbedürfnis des „Mobiltseins“.

Die Verteilung der genannten Funktionen im Raum bestimmen also, je nach Wohnort, welche Grad an Mobilität, je nach räumlicher Kulisse, notwendig ist, um die Primärbedürfnisse befriedigen zu können. Daraus erwachsen entsprechende Wege und Wegeketten, die in Ihren Distanzen variieren und letztlich in ihrer Gesamtheit das Verkehrsgeschehen bestimmen.

Im Zuge dessen zielt die Raumordnung, und damit auch die Raumplanung, darauf ab, die Funktionen im Raum so zu verteilen, dass Bündelungspotentiale entstehen und eine allzu verstreute Verteilung im Raum entgegengewirkt wird. Eine zu starke Zentralisierung und die damit einhergehende Funktionsentleerung von Ortsteilen ist jedoch kontraproduktiv. Die Prämisse lautet: Keine Zentralisierung, wo sie nicht unabdingbar ist. Kurze Wege ermöglichen durch Erhaltung bzw. Implementierung der Funktionsträger in unmittelbarer Nähe von Siedlungsbereichen.

Damit sind nun die Handlungsfelder deutlich umrissen und liefern eine abstrakte Orientierung für alle weiteren Planungen im Kontext der Mobilität. Im weiteren Projektverlauf werden diesen Handlungsfeldern konkrete Maßnahmen zugeordnet, um die Erdung des Konzepts in der Realität zu gewährleisten.