

# Masterplan Mobilität und Verkehr für die Stadt Bedburg



Auftraggeber:



Stadtverwaltung Bedburg  
Am Rathaus 1  
50181 Bedburg

Der Masterplan Mobilität und Verkehr  
beruht auf einem Gutachten von:



Mittelstraße 55 – 40721 Hilden  
Tel.: 02103 / 9 11 59-0  
Fax: 02103 / 9 11 59-22  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

*Bildquellen Titelseite:*

*Bild 1: Eigene Aufnahme*

Stand: 14.03.2019

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
1.1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise.....	3
1.2	Prozess- und Bürgerbeteiligung.....	4
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b> .....	<b>5</b>
2.1	Lage und regionale Verflechtungen.....	5
2.2	Stadt- und Einwohnerstruktur der Stadt Bedburg.....	7
2.2.1	Stadtstruktur und Ortsteile.....	7
2.2.2	Versorgung, publikumswirksame Einrichtungen und Freizeitstandorte.....	8
2.2.3	Schulen und soziale Einrichtungen.....	10
2.2.4	Beschäftigte und Gewerbeflächen.....	12
2.2.5	Einwohnerprognose.....	13
2.3	Mobilität der Bevölkerung in Bedburg.....	15
2.4	Rückblick auf die bisherigen Maßnahmen in Bedburg.....	17
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse</b> .....	<b>18</b>
3.1	Motorisierter Individualverkehr.....	18
3.1.1	Netzstruktur.....	18
3.1.2	Knotenpunkte.....	20
3.2	Belastungen.....	21
3.2.1	Zählungen.....	21
3.2.2	Verkehrsmodell.....	22
3.2.3	Ruhender Verkehr.....	27
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr.....	30
3.4	Radverkehr.....	34
3.5	Fußverkehr und Nahbereichsmobilität.....	37
3.6	Verkehrssicherheit.....	40
3.7	Mängelanalyse aus der Sicht der Bürger.....	43
3.8	Stärken, Schwächen sowie Handlungsfelder.....	44
<b>4</b>	<b>Strategien der Verkehrsentwicklung in Bedburg</b> .....	<b>49</b>
4.1	Szenarien der Verkehrsentwicklung.....	49
4.2	Ziel-Modal-Split für Bedburg 2030 und Handlungsziele.....	52
<b>5</b>	<b>Integriertes Maßnahmen- und Handlungskonzept</b> .....	<b>56</b>
5.1	Straßennetzhierarchie.....	56
5.2	Maßnahmenbündel Blerichen.....	58
5.3	Maßnahmenbündel Schulzentrum.....	67

5.4	Maßnahmen im Handlungsfeld MIV - Straßennetz- und Straßenraumgestaltung .....	74
5.5	Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr .....	82
5.6	Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr und Nahbereichsmobilität.....	96
5.7	Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV .....	104
5.8	Maßnahmen im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und Ruhender Verkehr.....	110
5.9	Handlungsfelder im Bereich Inter-/Multimodalität und Mobilitätsmanagement.....	115
<b>6</b>	<b>Stufenkonzept.....</b>	<b>121</b>
6.1	Kurzfristige Maßnahmen.....	121
6.2	Mittelfristige Maßnahmen .....	124
6.3	Langfristige Maßnahmen .....	126
6.4	Daueraufgaben.....	128
6.5	Kostenschätzung .....	128
6.6	Fördermöglichkeiten .....	129
<b>7</b>	<b>Wirkungsanalyse, Evaluierung und Klimaschutz im Verkehr .....</b>	<b>130</b>
7.1	Wirkungsanalyse .....	130
7.2	Klimaschutz im Verkehr .....	131
7.3	Evaluierung.....	132
<b>8</b>	<b>Ausblick .....</b>	<b>133</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>134</b>
	<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>136</b>
	<b>Glossar und Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>137</b>
	<b>Anlage 1: Mängelanalyse aus den Ortsbegehungen .....</b>	<b>i</b>
	<b>Anlage 2: Handlungsfelder für die Leitbildfindung .....</b>	<b>vii</b>

## 1 Einleitung

### 1.1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Der Masterplan Mobilität und Verkehr (MMV) ist ein Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems innerhalb der Stadt Bedburg. Mit ihm soll der strategische Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet dargestellt werden. Ziel des MMV ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Bedburg zu entwickeln. Dabei werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten festgelegt.

Mit dem aktuellen MMV soll der veränderten Verkehrssituation Rechnung getragen werden und es soll ein abgestimmtes Konzept für die zukünftige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung der Stadt Bedburg bis zum Jahr 2030 beinhalten. Dabei legt der Verkehrsentwicklungsplan langfristige Ziele und Strategien zukünftiger Verkehrsentwicklung fest und dient Politik und Verwaltung als Handlungsrahmen und Zielvorgabe.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden alle Verkehrsmittel behandelt: Pkw- und Lkw-Verkehr, Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV. Für die Stadt Bedburg wurden folgende Leitziele definiert:

- Erhalt des **leistungsfähigen Verkehrssystems** und **Sicherung der Erreichbarkeit** bei wachsender Bevölkerungsentwicklung
- **Ausgewogenes Miteinander** der verschiedenen Verkehrsarten innerhalb des Verkehrssystems
- **Förderung des Fuß- und Radverkehrs** welcher insbesondere im Binnenverkehr einen hohen Stellenwert besitzt und aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur zur Entlastung des innerörtlichen Verkehrsgeschehens beitragen kann
- **Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung** des Verkehrs
- **Veränderung des Modal-Splits** zugunsten des Umweltverbundes

Auf den Leitzielen aufbauend folgen die Handlungsziele, die einen eindeutigen und spezifischen Endzustand beschreiben:

- Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf ein leistungsfähiges Vorbehaltsnetz und Entlastung der Wohnbereiche von quartierfremdem Verkehr
- Erfassung der momentanen Verkehrssituation durch eine fundierte Bestandsaufnahme (inkl. verkehrstechnischer und verkehrsverhaltensbezogener Erhebungen) und Erstellung eines leistungsfähigen Verkehrsmodells zur Prognoseabschätzung der Auswirkungen zusätzlicher Verkehrserzeuger
- Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen für Netzergänzungen im überregionalen Netz und ihre Auswirkungen auf die Innenstadt und Wohnqualität sowie strategische Aussagen zu Knotenpunkten und zur Verkehrsberuhigung
- Bestandsorientierter Planungsansatz für das Straßennetz: Nutzungsoptimierung und Qualitätsverbesserung vor Netzergänzungen
- Mobilität für Jedermann: Barrierefreiheit an Haltestellen und zentralen Einrichtungen
- Realistische Handlungskonzepte für den ÖPNV, insbesondere die Aufwertung der RB 38 zur S-Bahn sowie die Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt

## 1.2 Prozess- und Bürgerbeteiligung

Die Erstellung des Masterplans Mobilität und Verkehr erfolgte dabei dialogorientiert mit den Bürgern der Stadt Bedburg. Hierzu gehörten:

- Durchführung von Planungsspaziergängen in den Ortsteilen zur Aufnahme von Mängeln und Anregungen vor Ort
- Durchführung von zwei Bürgerwerkstätten mit Interessierten. In einem ersten Workshop wurde die Bestandsanalyse vorgestellt und die Strategien für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bedburg im Rahmen von Kleingruppenarbeit diskutiert. In einer zweiten Bürgerwerkstatt wurden die einzelnen Maßnahmen vorgestellt und auch in Kleingruppen diskutiert. Dabei wurden Anregungen und Hinweise mit aufgenommen.

Nachfolgend ist in Abbildung 1.2-1 der Prozessablauf des Masterplans Mobilität und Verkehr für die Stadt Bedburg dargestellt.

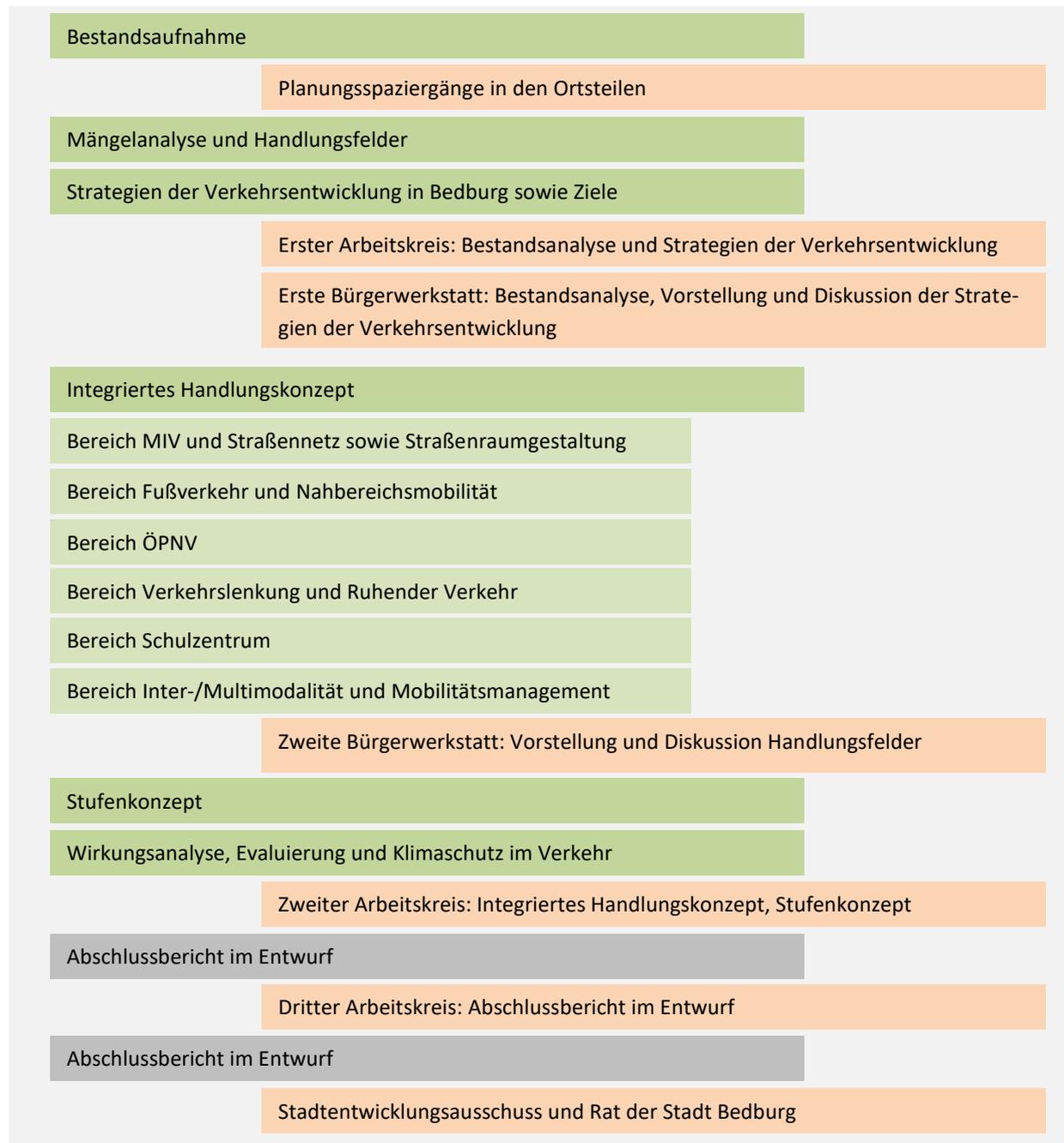


Abb. 1.2-1 Arbeits- und Prozessablauf Masterplan Mobilität und Verkehr Bedburg

Während des Bearbeitungsprozesses fanden intensive Abstimmungen mit dem Arbeitskreis Verkehr und den Rats- und Ausschussmitgliedern der Stadt Bedburg statt. In zwei Sitzungen wurden hier die Arbeitsergebnisse der Bestandsanalyse und des Maßnahmenkonzepts vorgestellt und auch diskutiert.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Lage und regionale Verflechtungen

Bedburg ist eine Stadt im Rheinland in Nordrhein-Westfalen mit rund 25.000 Einwohnern. Sie gehört zum Rhein-Erft-Kreis im Regierungsbezirk Köln. Seit 2011 besitzt sie den Status einer mittleren kreisangehörigen Stadt. Bedburg liegt linksrheinisch in der Kölner Bucht zwischen den Großstädten Düsseldorf, Köln, Mönchengladbach und Aachen sowie im Uhrzeigersinn an folgenden Städten und Gemeinden: Jüchen, Grevenbroich, Rommerskirchen, Bergheim, Elsdorf, Titz und indirekt Erkelenz. Es ist die nördlichste Stadt im Rhein-Erft-Kreis und grenzt im Nordosten an den Rhein-Kreis Neuss sowie im Westen an den Kreis Düren.

#### Regionale und überregionale Einbindung

In Abb. 2.1-1 ist die regionale und überregionale Einbindung der Stadt Bedburg dargestellt.

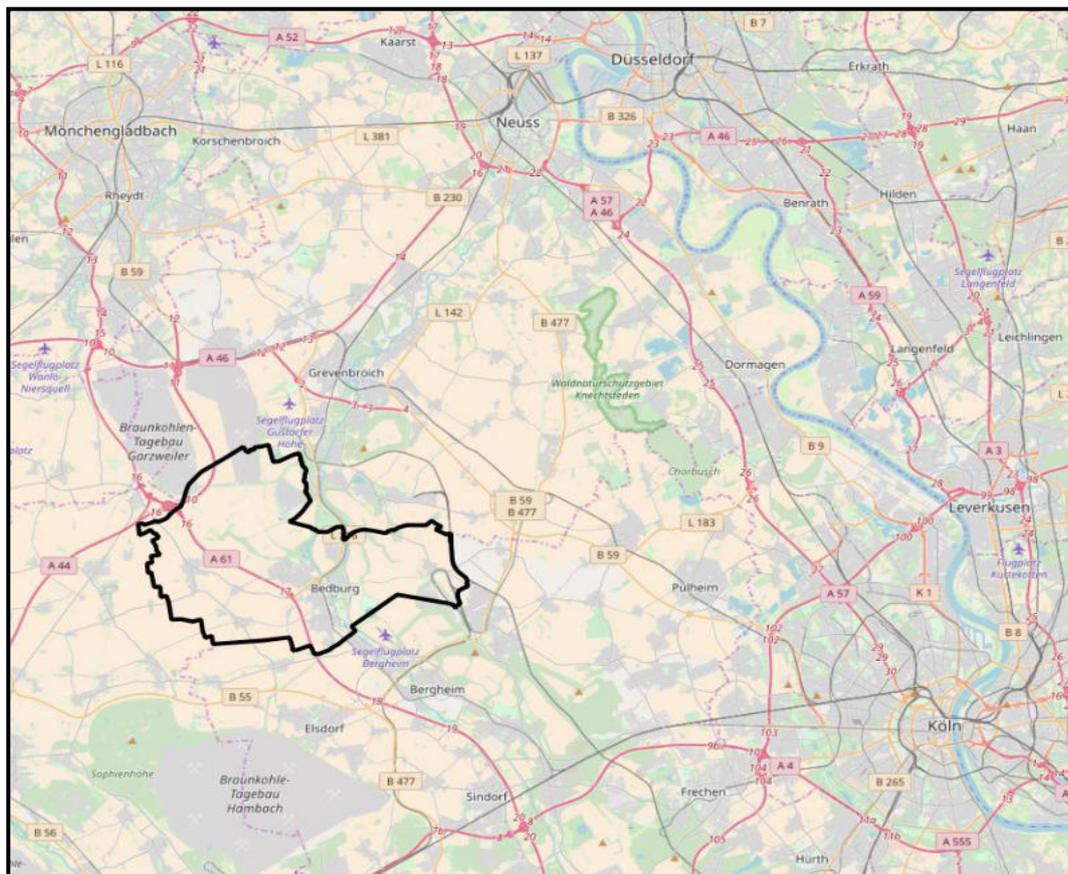


Abb. 2.1-1 Regionale und überregionale Einbindung Bedburg (

Die nächstgelegenen Großstädte sind die Oberzentren Köln mit ca. 28 km, die Landeshauptstadt Düsseldorf mit ca. 30 km und die Stadt Mönchengladbach mit ca. 25 km Entfernung. In Abb. 2.1-2 sind die Fahrzeiten zu den drei Oberzentren dargestellt.

Von Bedburg Bf. nach...	Entfernung (Luftlinie) in km	Fahrzeiten MIV	Fahrzeiten ÖPNV

Düsseldorf Hbf.	ca. 30	50 bis 70 Min.	50 bis 80 Min.
Köln Hbf.	ca. 28	45 bis 70 Min.	45 bis 70 Min.
Mönchengladbach Hbf.	ca. 25	35 bis 50 Min.	45 bis 65 Min.
Aachen Hbf.	ca. 45	50 bis 70 Min.	85 bis 110 Min.
Bergheim Bf.	ca. 8	15 bis 25 Min.	15 bis 25 Min.
Grevenbroich Bf.	ca. 15	20 bis 30 Min.	15 bis 20 Min.

Abb. 2.1-2 Reisezeitvergleich zu den nächsten Städten und Oberzentren

Die Stadt Bedburg ist über die Landesstraße L279 an die Bundesautobahn A 61 angebunden. Von der einzigen Anschlussstelle Bedburg abgehend führt die L279 weiter bis Grevenbroich. Damit ist für alle Ortsteile Bedburgs ein Zugang zu den Fernverkehrsstraßen auf kurzem und direktem Wege gegeben. Über die A 61 besteht außerdem am Kreuz Kerpen Anschluss an die A 4 in Richtung Köln und Aachen sowie über das Kreuz Jackerath<sup>1</sup> in Richtung Mönchengladbach und Düsseldorf.

Im Schienenverkehr ist Bedburg über die Regionalbahnen RB 38 und RB 39 direkt an die beiden Oberzentren Köln und Düsseldorf sowie die beiden Städte Bergheim und Grevenbroich angebunden.

Die Bahnstrecke (Erftbahn) soll gemäß des Zielkonzeptes 2025 des Nahverkehr Rheinland (NVR)<sup>2</sup> elektrifiziert und mit einem Überwerfungsbauwerk in Horrem an die bestehende S-Bahn-Strecke nach Köln angebunden werden. Dazu soll die S 12 ab Horrem über die Erftbahn nach Bedburg verkehren, die Strecke Horrem–Düren wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 von der S 13/19 übernommen. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2012 bescheinigt dieser Variante einen hohen Kosten-/Nutzen-Faktor. Mit der Errichtung der Erft-S-Bahn würde dann der Takt von einem 30'-Takt auf einen 20'-Takt verbessert werden. Mit der Errichtung der S-Bahn wird auch eine deutliche Zunahme der ÖV-Pendler erwartet.

### Pendlerstrukturen und -entwicklungen

In Bedburg waren 2014 11.820 Personen erwerbstätig. Insgesamt pendelten 2017 2.721 Personen nach Bedburg ein und 8.682 aus Bedburg aus. Bedburg weist demnach einen negativen Pendlersaldo auf, d.h. es pendeln mehr Beschäftigte aus der Stadt aus als ein. Seit 2010 ist dabei eine leichte Zunahme sowohl der Ein- als auch Auspendler zu verzeichnen (s. Abb. 2.1-3).<sup>3</sup>

	Bevölkerungsstand	Erwerbstätige	Berufseinspendler (Tagespendler)	Innergemeindliche Berufspendler	Berufsauspendler (Tagespendler)
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
30.06.2014	23.037	11.820	2.721	3.138	8.682
30.06.2012	24.547	11.684	2.631	3.129	8.555
30.06.2010	24.786	11.423	2.343	3.003	8.420

Abb. 2.1-3 Ein- und Auspendler der Beschäftigten in Bedburg

Die Pendlerströme zeigen hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung einen deutlichen Schwerpunkt insbesondere nach Köln.

<sup>1</sup> Im Norden wird die A 61 gemeinsam mit der A 44 / 44n ab 2018 direkt entlang des Tagebau Garzweiler geführt. Die neue Autobahn ersetzt die alte A 44, die 2006 für den Tagebau weichen musste und wird auch den Verkehr der A 61 aufnehmen. Ab 2035 wird die A 61 wiederhergestellt.

<sup>2</sup> Siehe hierzu Nahverkehrsplan des NVR Rheinland mit dem Stand 2016

<sup>3</sup> Quelle: IT.NRW

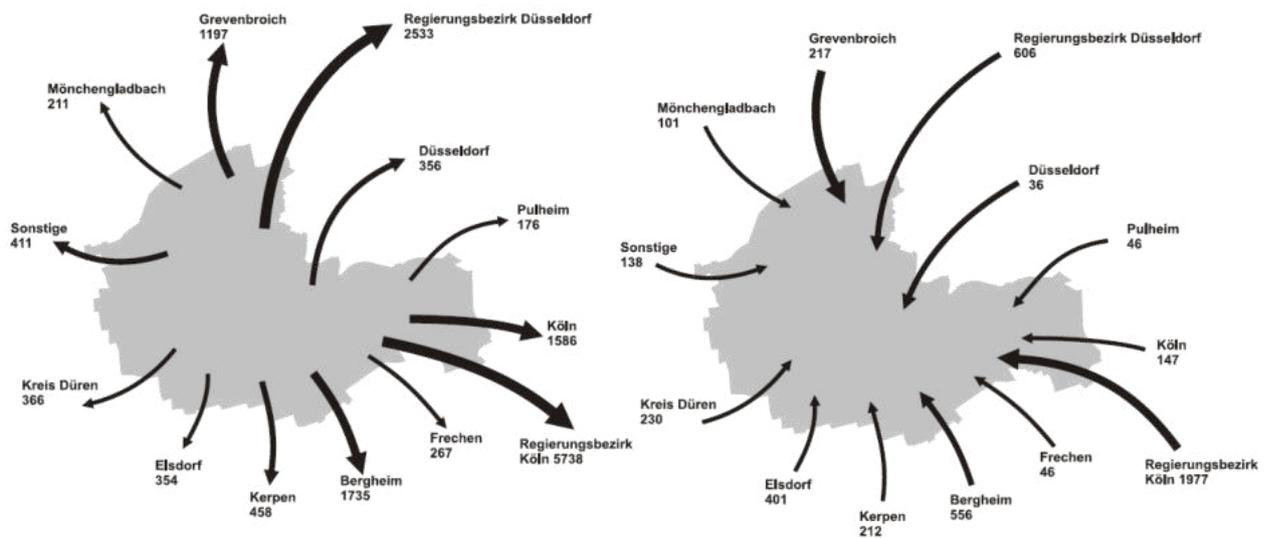


Abb. 2.1-4 Pendlerströme der Stadt Bedburg (Stand 2014)

## 2.2 Stadt- und Einwohnerstruktur der Stadt Bedburg

### 2.2.1 Stadtstruktur und Ortsteile

Die Stadt Bedburg setzt sich aus vierzehn Stadt- und Ortsteilen zusammen. Innerhalb des kompakten Siedlungskörpers befinden sich die Stadtteile Bedburg, Kaster, Kirdorf, Broich, Lipp, Milendorf, Königshoven und Blerichen. Als solitäre Ortsteile westlich der A 61 können die Ortsteile Kirchherten & Grottenherten, Kirchtroisdorf & Kleintroisdorf, Oppendorf und Pütz benannt werden. Im Osten der Stadt Bedburg befinden sich der Ortsteil Rath und das Gewerbegebiet Mühlenertf. In Abb. 2.2-1 sind die Einwohnerzahlen getrennt nach Ortsteilen dargestellt.

Einwohner in Bedburg						
	31.12.2009	30.11.2015	31.10.2016	davon männlich	davon weiblich	in % (30.10.2016)
Bedburg	4698	4.666	4.745	2.404	2.341	19,1%
Blerichen	2453	2.384	2.473	1.206	1.267	10,0%
Broich	1049	1.052	1.179	661	518	4,7%
Grottenherten	352	385	376	190	196	1,5%
Kaster	5785	6.124	6.233	3.166	3.067	25,1%
Kirchherten	2034	1.960	1.990	958	1.032	8,0%
Kirchtroisdorf	1016	1.040	1.080	555	525	4,3%
Kirdorf	1221	1.101	1.101	539	562	4,4%
Kleintroisdorf	164	153	168	82	86	0,7%
Königshoven	1889	1.908	1.895	965	930	7,6%
Lipp	2258	2.309	2.263	1.145	1.118	9,1%
Oppendorf	102	89	83	44	39	0,3%
Pütz	296	301	304	153	151	1,2%
Rath	929	930	932	479	453	3,8%
<b>Bedburg gesamt</b>	<b>24.246</b>	<b>24.402</b>	<b>24.832</b>	<b>12.547</b>	<b>12.285</b>	<b>100,0%</b>

Abb. 2.2-1 Einwohner in Bedburg nach Ortsteilen

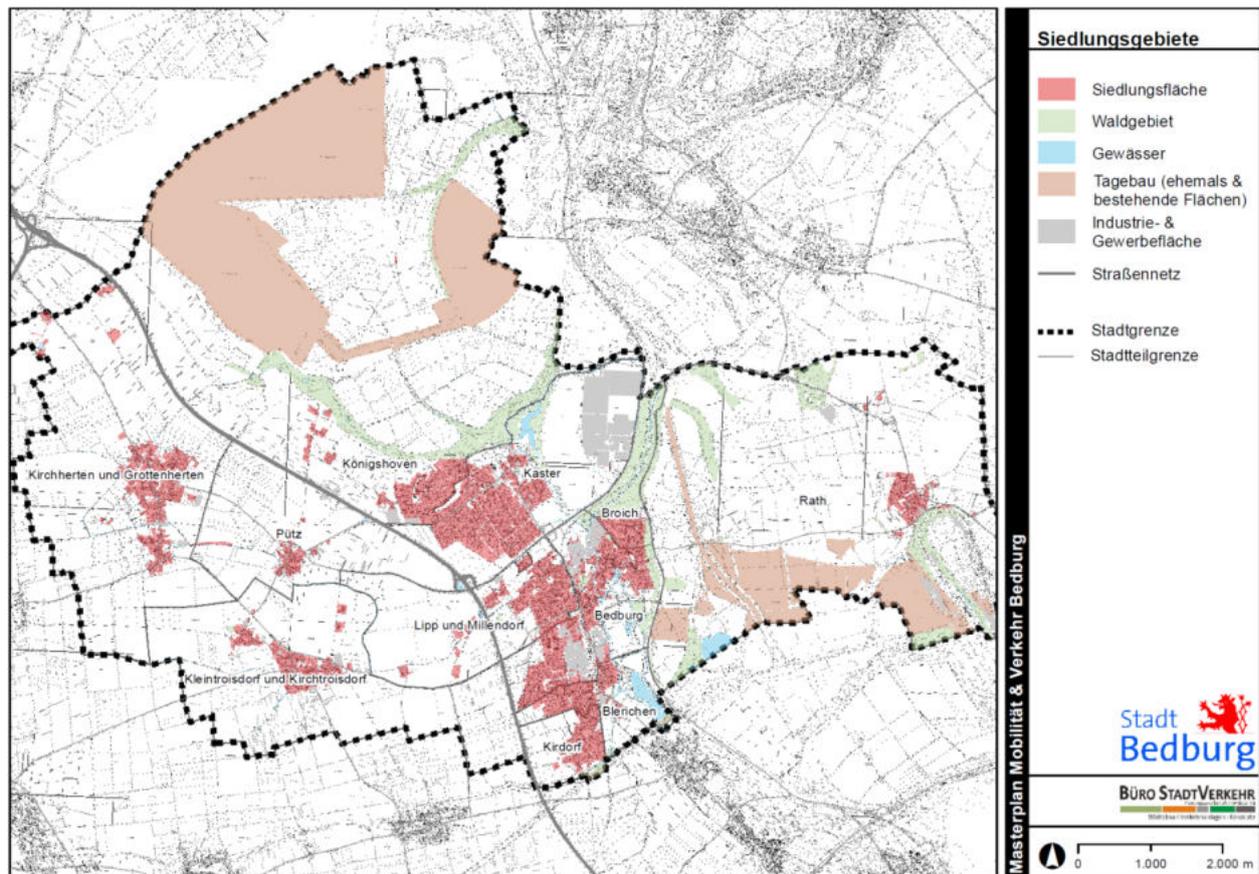


Abb. 2.2-2 Stadtgliederung in Bedburg

### 2.2.2 Versorgung, publikumswirksame Einrichtungen und Freizeitstandorte

In der Stadt Bedburg prägen mit dem Hauptzentrum Bedburg und dem Stadtteilzentrum Kaster zwei zentrale Versorgungsbereiche unterschiedlicher Ausstattung die Versorgungsbedeutung des Mittelzentrums. Somit konzentrieren sich die einzelhandelsbezogenen Versorgungsfunktionen in Bedburg im Wesentlichen auf zwei Zentren: Bedburg und Kaster. Diese Bipolarität äußert sich unter anderem darin, dass im Stadtteil Bedburg der Einkaufsschwerpunkt im mittelzentralen Bedarf liegt und sich das kulturelle Angebot der Stadt hier bündelt (z. B. im Schloss Bedburg). Im Stadtteil Kaster dominiert dagegen die Wohnfunktion. Gleichzeitig befinden sich hier das Rathaus und diverse (Nah-)Versorgungseinrichtungen. Das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot ist somit im Hauptzentrum deutlich größer und vielfältiger als im Stadtteilzentrum, das im Wesentlichen Nahversorgungsfunktionen übernimmt.

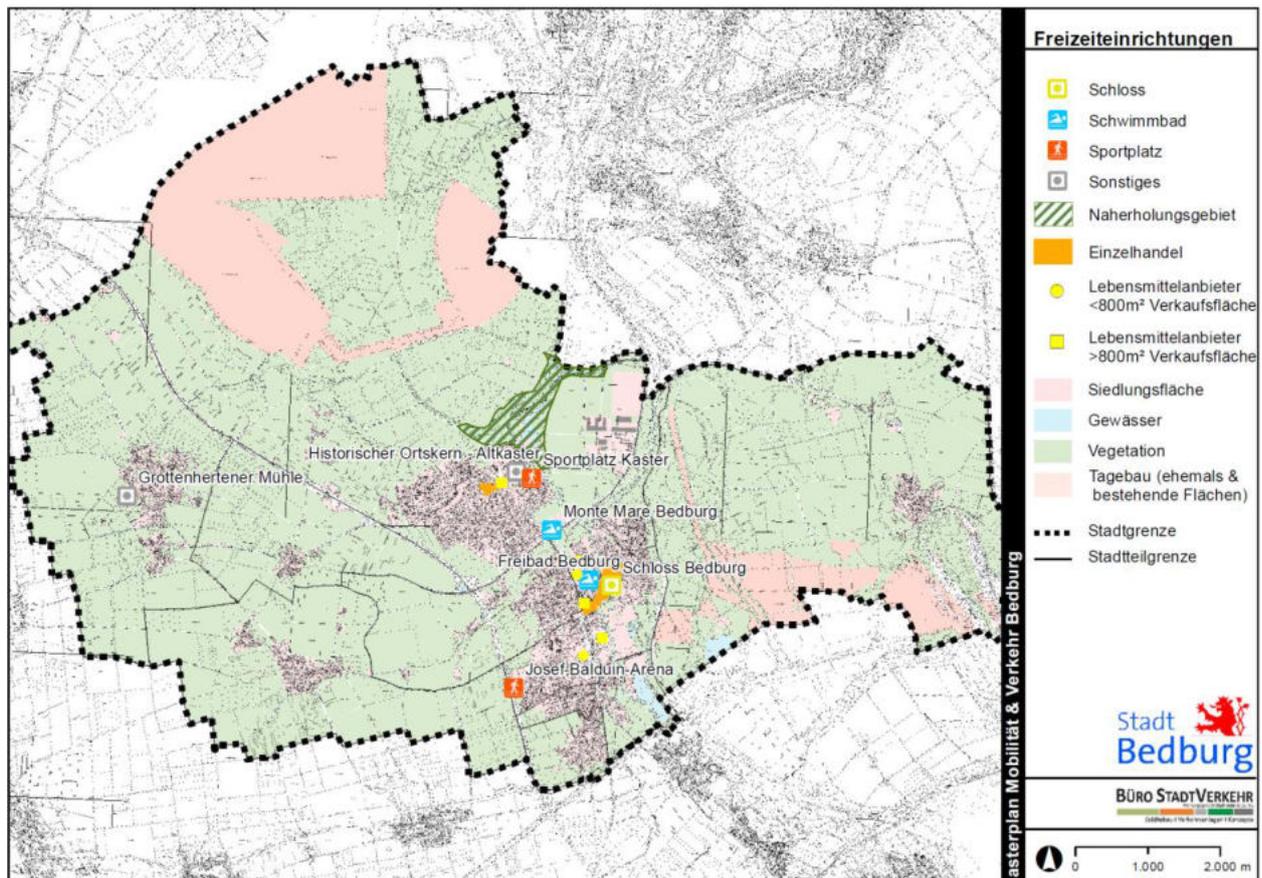


Abb. 2.2-3 Einzelhandel- und Freizeiteinrichtungen in Bedburg

Darüber hinaus sind im Stadtgebiet Einzelhandelsbetriebe angesiedelt, die als Versorgungsstandorte ohne zentrale Bedeutung gesehen werden können: Bahnstraße (REAL), St.-Rochus-Straße (REWE), Wiesenstraße (LIDL), Wiesenstraße (ALDI), Adolf-Silverberg-Straße (NETTO)<sup>4</sup>.

Die wesentlichen publikumsbedeutsamen Einrichtungen und Tourismusziele der Stadt Bedburg sind in der Abbildung 2.2-3 dargestellt. Diese sind:

- Freibad Bedburg
- Monte Mare Bedburg
- Schloss Bedburg
- Josef-Balduin-Arena
- Historischer Ortskern Altkaster
- Grottenhertener Mühle

Neben den Freizeiteinrichtungen spielen auch Krankenhäuser und Kliniken eine bedeutsame Rolle. Nicht nur durch ihren hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen stellen diese Einrichtungen bedeutsame verkehrsrelevante Einrichtungen dar. In Bedburg gibt es das Krankenhaus „St. Hubertusstift“ mit 70 Betten.

<sup>4</sup> Diese strukturprägenden Lebensmittelanbieter sind alle dem Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) zugeordnet.

### 2.2.3 Schulen und soziale Einrichtungen

Alle weiterführenden Schulen konzentrieren sich am Schulzentrum in Bedburg. Dagegen verteilen sich die vier Grundschulen wohnortnah auf die jeweiligen Ortsteile. In Abb. 2.2-4 sind die Schulstandorte dargestellt.

Am Schulzentrum an der Goethestraße/Eichendorffstraße konzentrieren sich:

- Silverberg Gymnasium Bedburg
- Realschule Bedburg
- Arnold-von-Harff-Hauptschule

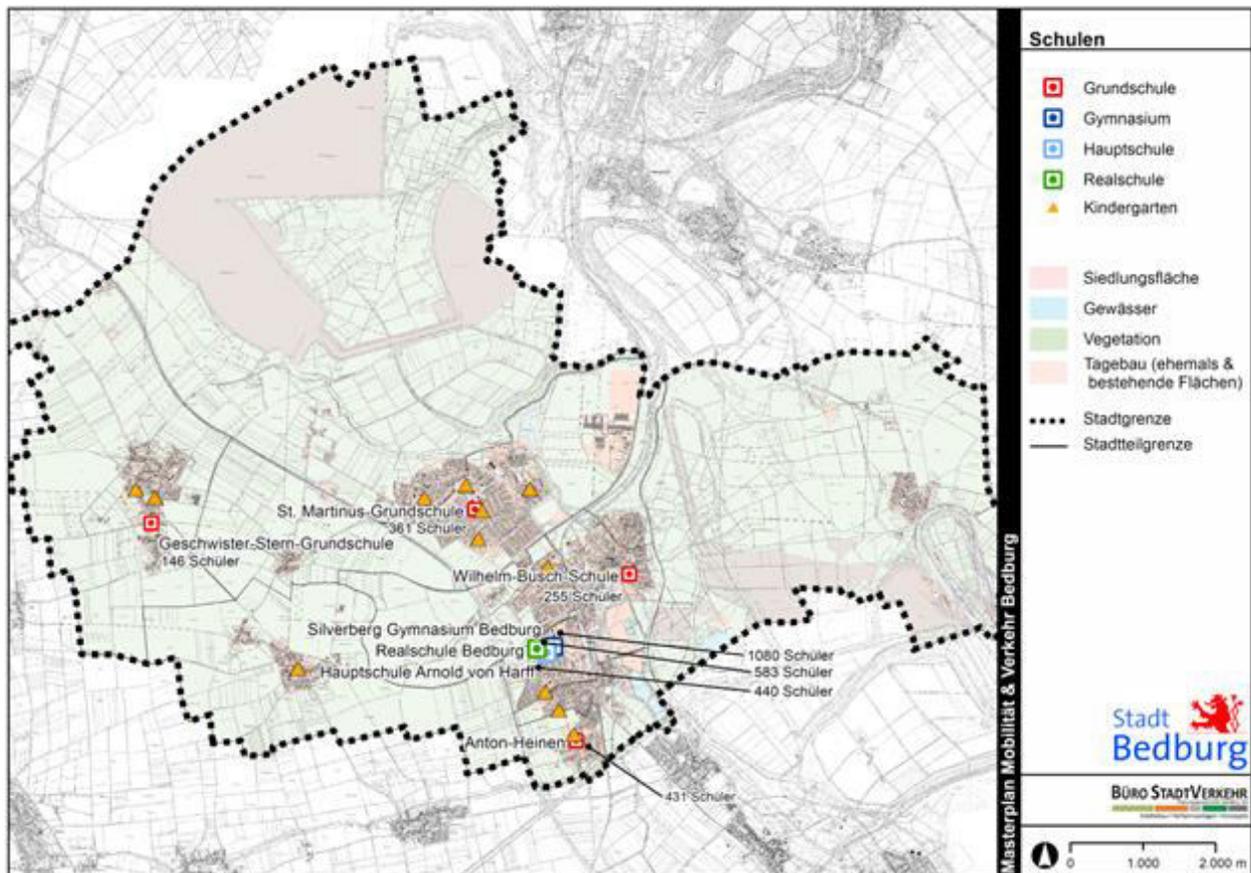


Abb. 2.2-4 Schulstandorte in Bedburg

Da ein Großteil der Schüler mit dem Bus zur Schule kommt, spielt der ÖPNV eine wichtige Rolle für den Schülerverkehr am Schulzentrum Bedburg. Dies gilt insbesondere aus den solitären Ortsteilen. Einen erheblichen Konfliktbereich am Schulzentrum stellt der Hol- und Bringverkehr dar. Dieser führt regelmäßig morgens und nachmittags an dem Sankt-Ursula-Weg und der Karlstraße zu Verkehrsbehinderungen, unter der auch der Schülerradverkehr und die Fußgänger zu leiden haben (siehe Abb. 2.2-5). Hinzu kommt, dass die Kreuzung Lindenstraße/Sankt-Ursula-Weg durch rückstauende Fahrzeuge belastet wird.

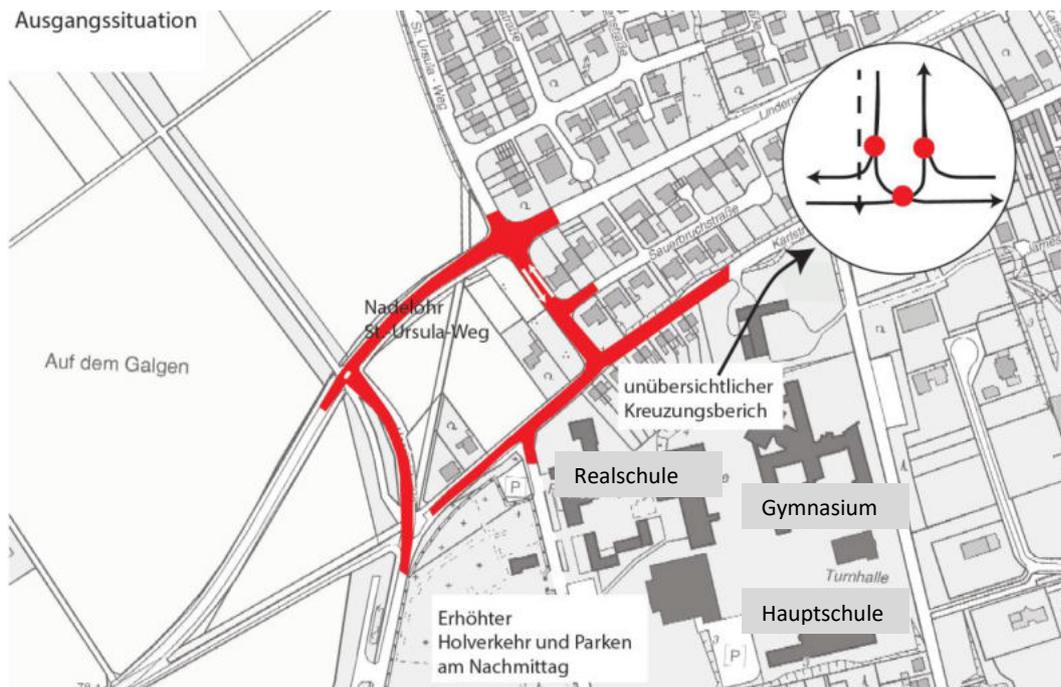


Abb. 2.2-5 Schulzentrum Bedburg (Quelle: Tim-Online)



Kurzparken von „Elterntaxis“  
auf Privatgelände und im  
Gehwegbereich



hohes Verkehrsaufkommen  
zwingt Radfahrer auf den  
Gehweg auszuweichen



konfliktträchtige Verkehrssitu-  
ationen an Knotenpunkten

Abb. 2.2-6 Problemfelder Schulzentrum Bedburg

## 2.2.4 Beschäftigte und Gewerbeflächen

Die Stadt Bedburg wies im Jahr 2014 (Stichtag 31.12.2014) 3.525 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte auf.<sup>5</sup> Von den versicherungspflichtig Beschäftigten in Bedburg sind rund 18,6% im produzierenden Gewerbe und rund 80,0% im Dienstleistungssektor beschäftigt. Der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in dem Bereich Land-, Forstwirtschaft, Fischerei beträgt in Bedburg 1,4%. Gemessen an der Zahl der Beschäftigten ist die Wirtschaftsstruktur der Stadt Bedburg im Landesvergleich im produzierenden Gewerbe unterdurchschnittlich und im Dienstleistungssektor überdurchschnittlich ausgeprägt.<sup>6</sup>

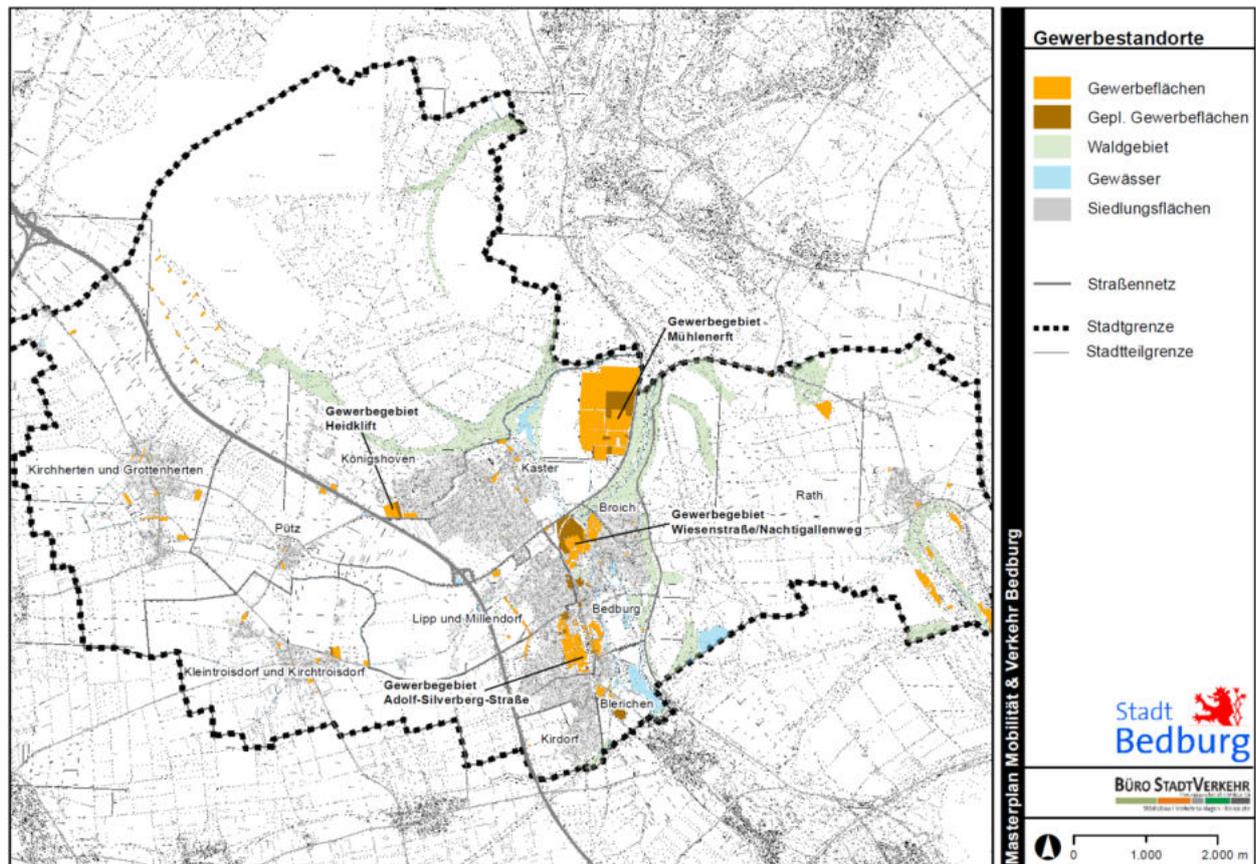


Abb. 2.2-7 Gewerbestandorte in Bedburg und geplante Gewerbeflächen

Im Industriepark Mülhenerft sowie im Gewerbegebiet Adolf-Silverberg-Straße haben viele Firmen ihre Existenz gegründet. Dies sind vor allem mittelständische Unternehmen, aber auch Großunternehmen, wie beispielsweise die DIY Logistic Services GmbH (Obi Group) oder NEX Logistics Europe. Während in der Vergangenheit Energiegewinnung, die chemische Industrie und die Braunkohlegewinnung den Wirtschaftsstandort Bedburg prägten, sind die ansässigen Unternehmen heute in der Produktion und Verarbeitung, der Logistik oder als Dienstleister in vielfältigen Bereichen, wie IT, Medien oder Umweltschutztechnologien tätig.

Das größte Gewerbegebiet stellt das GI-Gebiet Mülhenerft an der L 279 dar. Viele Firmen haben im Industrie- und Gewerbepark Bedburg/Bergheim – Mülhenerft ihren Sitz. Dieses Gebiet war früher eine ungenutzte Fläche der RWE Power AG.

<sup>5</sup> Entnommen aus: Kommunalprofil Bedburg, Regierungsbezirk Köln, IT.NRW; Stichtag 31.12.2014; Erläuterung: Hierbei handelt es sich um alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in Bedburg, unabhängig von ihrem Wohnort. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen u. a. Beamte, Selbstständige sowie Berufs- und Zeitsoldaten.

<sup>6</sup> Gemäß Einzelhandelskonzept der Stadt Bedburg von 2011 lag der Anteil noch bei 76,7% (Datenstand: 2009).

Als eine wichtige weitere gewerbliche Entwicklung wird die Errichtung eines interkommunalen Gewerbegebietes unter dem Namen :terra nova gesehen. :terra nova ist ein gemeinsames Projekt der Städte Bedburg, Bergheim und Elsdorf sowie des Rhein-Erft-Kreises im Rahmen der Regionale 2010. Die drei Kommunen und der Kreis haben einen Planungsverband gegründet, um die vom Tagebau geprägte Landschaft auch über die Braunkohle hinaus zu gestalten. Die RWE Power AG, die regionale Landwirtschaft und der Erftverband unterstützen das Projekt als weitere Partner.

## 2.2.5 Einwohnerprognose

Bezüglich der Einwohnerprognose für die Stadt Bedburg liegen zwei Typen von Entwicklungsszenarien vor. Im Gegensatz zu den externen Berechnungen beziehen die Prognosen der Stadt Bedburg die geplanten Siedlungsflächenentwicklungen mit ein. Aufgrund dessen erwartet die Stadt Bedburg eine Steigerung der EW-Zahl Bedburgs von 24.832 (2016) auf 30.000<sup>7</sup> (2030) Personen.

Einwohnerprognose der Stadt Bedburg - Vergleich unterschiedlicher Prognosestände							
	2012	2015	2020	2025	2030	2035	2040
IT.NRW 2011 bis 2030		24.044	23.270	22.502	21.670	k. A.	k. A.
IT.NRW 2014 bis 2040		22.709	21.956	21.099	20.160	19.132	18.027
Stadt Bedburg (Einwohnerstand 2015 und Prognose 2030)		24.402			30.000		
Bertelsmann <sup>8</sup>	22.930		23.170	23.200	23.180	k. A.	k. A.
Dr. Jansen Variante A (Fortschreibung Positivtrend)		25.927	25.960	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Dr. Jansen Variante B (Reduzierte Wanderungsgewinne)		25.001	24.565	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Dr. Jansen Variante C (Nullprognose ohne Wanderungsbewegungen)		23.489	22.730	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Abb. 2.2-8 Einwohnerprognose der Stadt Bedburg - Vergleich unterschiedlicher Prognosestände

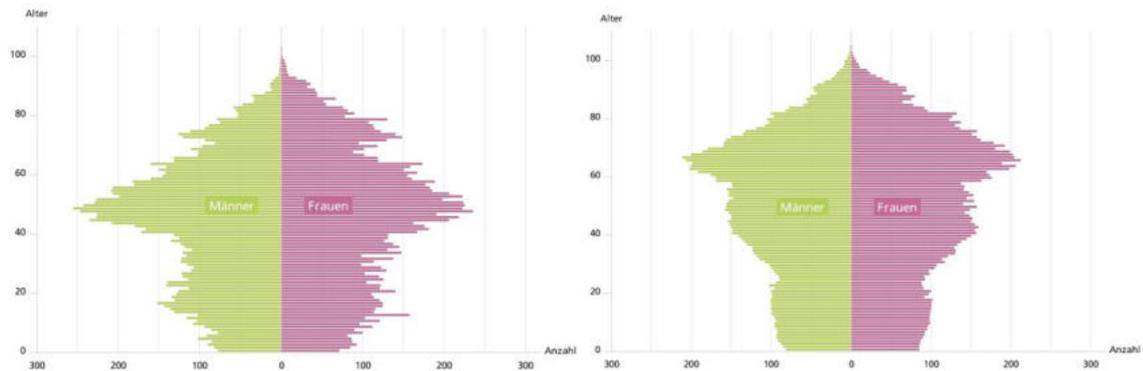
Konträr hierzu erfolgte die Einschätzung von IT.NRW und der Bertelsmann-Stiftung. Von IT.NRW liegen zwei unterschiedliche Prognoseberechnungen vor. Zum einen eine ältere Berechnung von 2011 bis 2030 und zum anderen eine aktuelle Berechnung von 2014 bis 2040. Bei den Prognoseberechnungen des IT.NRW sind die Wanderungsbewegungen nicht enthalten. Bei beiden Berechnungen liegen die Sterbefälle deutlich höher als die Geburten und die natürlichen Zuzüge, so dass hier ein negativer Wanderungssaldo unterstellt wird.<sup>9</sup>

Die Bertelsmann – Stiftung kommt in ihrer Bevölkerungsprognose für Bedburg zu stark abweichenden Ergebnissen. So prognostiziert Bertelsmann bis zum Jahr 2030 einen nahezu konstanten Bevölkerungsstand. Die wesentliche Ursache für die unterschiedliche Bevölkerungsprognose liegt vor allem in der Höhe der Annahme über den Zu- und Fortzug. Bertelsmann nimmt stärker steigende Wanderungsüberschüsse zwischen 2010 und 2029 an, die dann die Sterbeüberschüsse ausgleichen könnten. Im Ergebnis bliebe dann die Bevölkerung Bedburgs in den Jahren 2009 – 2030 nahezu konstant.

<sup>7</sup> Die prognostizierte Steigerung der EW-Zahl Bedburgs bis zum Jahre 2030 auf 30.000 wird mit aktuellen Siedlungsflächenentwicklungen und darauf basierenden EW-Schätzungen der Stadt begründet.

<sup>8</sup> Im Demografiebericht 2008 wurde Bedburg in den „Demografietyt 5“ und damit als „Stabile Stadt im ländlichen Raum“ eingestuft.

<sup>9</sup> Tendenziell werden die Bevölkerungsprognosen vom IT.NRW als zu negativ angesehen.



#12eü5 ^95

Tr

Bertelsmann-Stiftung

Unabhängig von der absoluten Einwohnerprognose werden sich jedoch die Einwohnerstrukturen im Hinblick auf die Alterskohorten im Jahre 2030 deutlich von 2012/2015 unterscheiden (siehe Abb. 2.2-9).

Im Hinblick auf die verkehrlichen Prognosen im Masterplan Mobilität und Verkehr der Stadt Bedburg für das Jahr 2030 wird eher auf die Bevölkerungsprognose von Bertelsmann zurückgegriffen, zumal die Bevölkerungsentwicklung der Jahre 2009 bis 2016 entgegen der jeweiligen Prognosetrends sogar positive Werte aufweist.<sup>10</sup>

Ergänzend wird ein Entwicklungsszenario betrachtet, in dem die Einwohnerentwicklung der Stadt Bedburg bis zum Jahre 2030 auf ca. 30.000 Einwohner steigen soll. Dies begründet sich in den aktuellen, neuen Siedlungsflächenentwicklungen (Bebauung Zuckerfabrik und andere Wohnbauflächen in Kaster und Bedburg) und der zunehmenden Attraktivität der Stadt Bedburg für die Zuzügler im Zusammenhang mit der beabsichtigten Errichtung der S-Bahn zwischen Köln und Bedburg.

---

<sup>10</sup> Hier dürften die aktuellen Flüchtlingsentwicklungen in den Jahren 2015 bis 2016 eine wichtige Rolle spielen.

## 2.3 Mobilität der Bevölkerung in Bedburg

Das derzeitige und zukünftige Kfz-Verkehrsaufkommen in Bedburg wird neben der Einwohnerzahl im Wesentlichen vom Mobilitätsverhalten der Bevölkerung bestimmt. Wichtige Kenngrößen sind der Motorisierungsgrad als Messzahl für die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeuges, die Verteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittelarten sowie der Modal Split als Zeiger der Verkehrsmittelwahl.

Im Frühjahr 2013 wurde im Rhein-Erft-Kreis eine repräsentative Haushaltbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Die Auswertung der Mobilitätsbefragung erfolgte dabei in vielen Bereichen, auch stadtbezogen.

Den Bewohnern Bedburgs stehen im Vergleich zum Kreisdurchschnitt mit 1,5 Pkw mehr Kraftfahrzeuge je Haushalt zur Verfügung. Gleichzeitig sind in Bedburg auch mehr Fahrräder im Haushalt als im Kreisdurchschnitt vorhanden (siehe Abb. 2.3-1).

Anzahl Pkws je Haushalt und Wohnort (ab 18 Jahre)							
Wohnort		Anzahl Pkws				Gesamt	Pkws je Haushalt
		0	1	2	3 und mehr		
Bedburg	in %	8,4	48,3	32,2	11,2	100,0	1,5
Rhein-Erft-Kreis		9,8	52,3	31,4	6,5	100,0	1,4
PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen ab 18 Jahre							
Wohnort		Führerschein			Gesamt		
		Ja	Nein				
Bedburg	in %	95,1	4,9	100,0			
Rhein-Erft-Kreis		92,9	7,1	100,0			
Anzahl Fahrräder zur privaten Nutzung							
Wohnort		Anzahl Fahrräder				Gesamt	Fahrräder pro Haushalt
		0	1	2	3 und mehr		
Bedburg	in %	13,8	14,5	32,4	39,3	100,0	2,3
Rhein-Erft-Kreis		16,1	21,6	30,5	31,8	100,0	2,1

Abb. 2.3-1 Pkw-Anteil, Pkw-Verfügbarkeit und Anzahl der Räder im Haushalt in Bedburg

Das Wegeaufkommen pro Einwohner liegt mit 3,0 Wege/Tag leicht unter denjenigen des Kreises mit 3,1 Wege/Tag und Einwohner. Dafür werden aber mehr Wege mit dem Rad durchgeführt (0,5 Wege/Tag und Einwohner), jedoch nur 0,1 Wege pro Einwohner/Tag im ÖPNV und nur 0,3 Wege pro Einwohner/Tag zu Fuß (siehe Abb. 2.3-2).

Wege pro Person und Tag mit verschiedenen Verkehrsmitteln						
Wohnort	Fuß	Rad	MIV	MIV-Mitfahrer	ÖPNV	Wege pro Person
Bedburg	0,3	0,5	1,8	0,3	0,1	3,0
<b>Rhein-Erft-Kreis</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>1,8</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>3,1</b>

Abb. 2.3-2 Anzahl an Wegen pro Person und Tag, bezogen auf unterschiedliche Verkehrsmittel

Im Modal-Split werden fast 70% der Wege im MIV (Fahrer und Mitfahrer) durchgeführt. Im Umweltverbund nur knapp 30% (Rad, Fuß und ÖPNV), wobei der ÖPNV-Anteil mit 4,1% fast zur Hälfte im SPNV durchgeführt wird (siehe Abb. 2.3-3). Im Vergleich zu 2003 hat der MIV gegenüber dem ÖPNV und Fußverkehr leicht zugenommen, wobei der Radverkehrsanteil von 12 auf 15% deutlichen Zuwachs hatte.

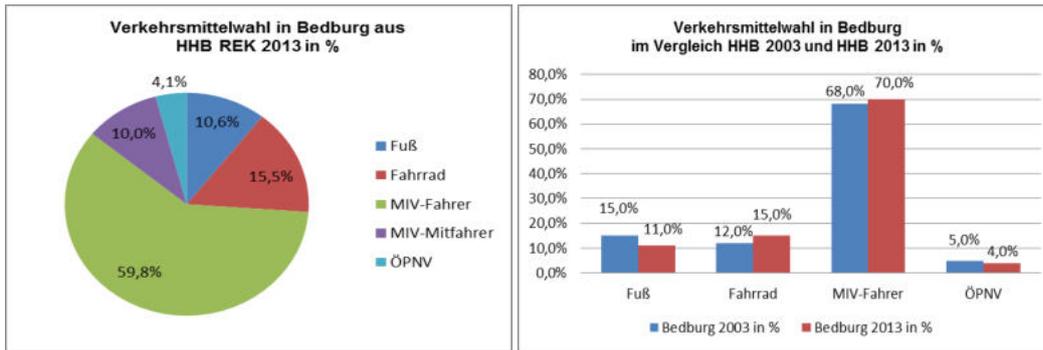


Abb. 2.3-3 Verkehrsmittelwahl in Bedburg (Stand 2013) und im Vergleich mit 2003

Fast 60% der Wege werden in Bedburg selbst durchgeführt (siehe Abb. 2.3-4). Von den 20% der Wege zu den Kommunen innerhalb des Rhein-Erft-Kreises werden ca. 12% nach Bergheim und 4% nach Elsdorf durchgeführt. Im Vergleich zum Kreisdurchschnitt haben die Beziehungen nach Köln eine deutlich geringere Bedeutung. Die übrigen Wege mit einem Anteil von 14% konzentrieren sich dabei auf die benachbarten Städte außerhalb des Rhein-Erft-Kreises mit Schwerpunkt auf Grevenbroich, Neuss, Düsseldorf und Mönchengladbach.

Verkehrsverflechtungen				
Wohnort	innerkommunal	intrakommunal	von/nach Köln	von/nach übriges Umland
Bedburg	59%	20%	7%	14%
Rhein-Erft-Kreis	56%	15%	19%	11%

Abb. 2.3-4 Verkehrsverflechtungen

Aufbauend auf dem Modal-Split aus der Haushaltsbefragung des Rhein-Erft-Kreises von 2013 werden mit den Einwohnerdaten von 2015 in Bedburg ca. 75.500 Wege an einem Werktag (Mo-Fr) erbracht (siehe Abb. 2.3-5).

Wege der Bevölkerung an einem Werktag für den Istzustand 2015 (Verkehrsmodell)						
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe	Einwohner 2015
Siedlungskern	40.574	2.983	8.950	7.160	59.668	19.544
Außenbereich	11.717	297	1.780	1.038	14.831	4.858
<b>Summe</b>	<b>52.291</b>	<b>3.280</b>	<b>10.730</b>	<b>8.198</b>	<b>74.499</b>	<b>24.402</b>

Abb. 2.3-5 Wege der Bevölkerung pro Tag in Bedburg

## 2.4 Rückblick auf die bisherigen Maßnahmen in Bedburg

In den letzten 10 bis 15 Jahren sind in Bedburg eine Vielzahl von verkehrlichen Maßnahmen umgesetzt worden. Zu nennen sind:

- Modernisierung und Umbau des Bahnhofes Bedburg mit barrierefreien Bahnsteigen und Zugängen sowie Neubau der Bussteige für den ÖPNV und Errichtung von P+R- und B+R-Anlagen (2013/2014)
- Neubau der L 361 von Bergheim bis zur L 213 mit Anbindung an die L 279/L116 (in Stufen von 1998 bis 2003)
- Ausbau und Weiterentwicklung des Industriegebietes Mühlenerft seit 1998 mit Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der L 279/Robert-Bosch-Straße (2016)
- Errichtung eines Einkaufszentrums an der Bahnstraße mit Umsetzung der K37n von der Bahnstraße bis zur L 361 (2000)
- Nutzung der ehemaligen Bandtrasse Rheinbraun als Speedway zwischen Niederaussem und Elsdorf (Radweg) als Teil des Regionale 2010-Projektes (2011)
- Errichtung Freizeitbad monte mare (2011)
- Fahrbahnsanierung und Anlegung eines Radweges auf der L 279 zwischen Pütz und dem Autobahnanschluss A61 (2018)
- Umgestaltung der oberen Lindenstraße (Innenstadt) mit neuer Parkraumaufteilung und punktueller Anpassung der Gehwege (2017)
- Errichtung einer Gemeindeverbindungstraße mit straßenbegleitendem Geh- und Radweg zwischen Bedburg und Rath (2011)
- Neue Wohngebiete in Kaster Süd-West (Carl-Leyhausen-Allee), in Königshoven (Am Mühlenkreuz/Neue Bergstraße) und in Bedburg (Albert-Einstein-Straße, von-Droste-Hülshoff-Straße).

## 3 Bestandsanalyse

### 3.1 Motorisierter Individualverkehr

#### 3.1.1 Netzstruktur

Das Straßennetz der Stadt Bedburg weist eine Länge von 191 km auf (siehe Abb. 3.1-1). Davon sind 28,2 % als Autobahn, Landesstraße und Kreisstraße klassifiziert. Die funktionale Gliederung des Straßennetzes in Bedburg umfasst folgende Elemente<sup>11</sup>:

- Autobahn: 9,7 km
- Landesstraße: 27,5 km
- Kreisstraße: 16,6 km
- Ortshauptstraße/Nebenstraße: 137,2 km

Für klassifizierte Straßen liegt die Baulastträgerschaft (bis auf die Gehwege und Parkplätze innerhalb der Ortsdurchfahrten) nicht bei der Stadt Bedburg.

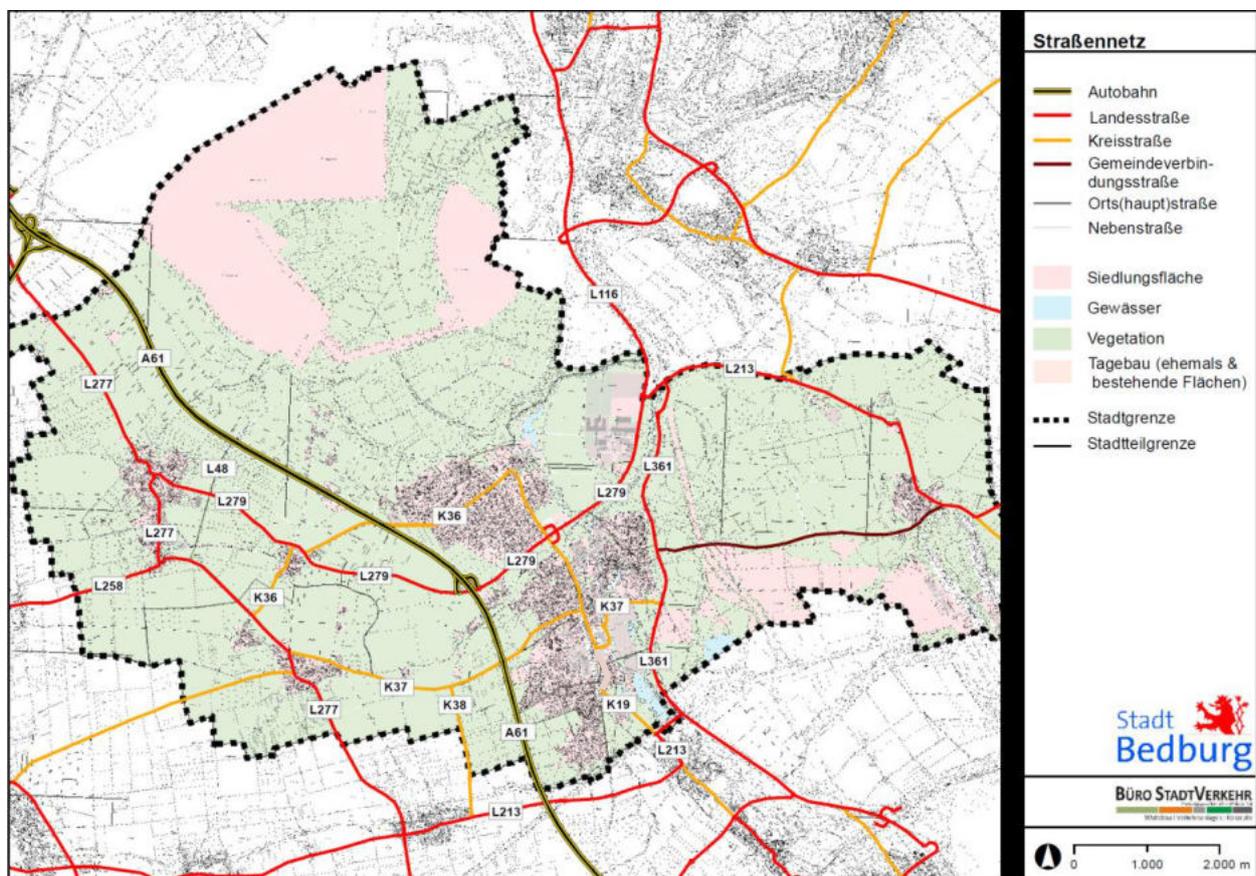


Abb. 3.1-1 Klassifiziertes Straßennetz in Bedburg

Westlich des Hauptsiedlungskörpers befindet sich die A 61, die von der niederländischen Grenze bei Venlo zum Autobahndreieck Hockenheim führt. Sie stellt die westlichste deutsche Autobahnverbindung von den Niederlanden und Belgien zum süddeutschen Autobahnnetz dar. Dabei wird der sehr hoch belastete Kölner Ring vermieden. Die A 61 wird daher stark von Lkws aus den Niederlanden frequentiert. An der L 279 zwischen den Stadtteilen Kaster und Lipp/Millendorf befindet sich die einzige Anschlussstelle im Stadtgebiet. Von besonderer Bedeutung hinsichtlich der überregionalen Bedeutung ist die Landesstraße L 279, die Bedburg über die L 116 an Grevenbroich anbindet. Dabei wird diese Relation L 279/L 116 zwischen der Anschlussstelle Bedburg an der A 61 und der Anschlussstelle Grevenbroich der A 46 auch als Abkürzung für die Autobahnumfahrung des Tagebaugesbietes Garzweiler genutzt. Ab 2018 wird aufgrund des Autobahnneubaus

<sup>11</sup> Quelle: MBWSV NRW, IT.NRW, Bez.-Reg. Köln (Stand: 01.01.2013)

durch das Tagebaugebiet Garzweiler die zeit- und wegekürzere Verbindung über die L 279/L 116 an Bedeutung verlieren. Eine weitere wichtige Landesstraße stellt die L 361 dar, die östlich des Siedlungskörpers von Bergheim kommend zur L 279 geführt wird, um die großen Stadtteile in Bedburg (Bedburg, Blerichen, Kirdorf und Lipp) vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Allerdings sind die Verkehrsbelastungen auf der L 361 als gering einzustufen. Weitere wichtige Landesstraßen stellen die L 277 und die L 258 dar, die vor allem die westlich der A 61 gelegenen Stadtteile anbinden. Im Osten beginnt die L 213 an der L 279 und L361 östlich des Gewerbegebietes Mühlenerft und wird über den Stadtteil Rath nach Bergheim-Hüchelhoven mit Anschluss an die B 477 geführt. Darüber hinaus beginnt an der L 279 an der Pützer Straße südlich des Stadtteils Kirchherthen die L 48, die heute aufgrund des Tagebaugebietes nur eine örtliche Funktion hat.

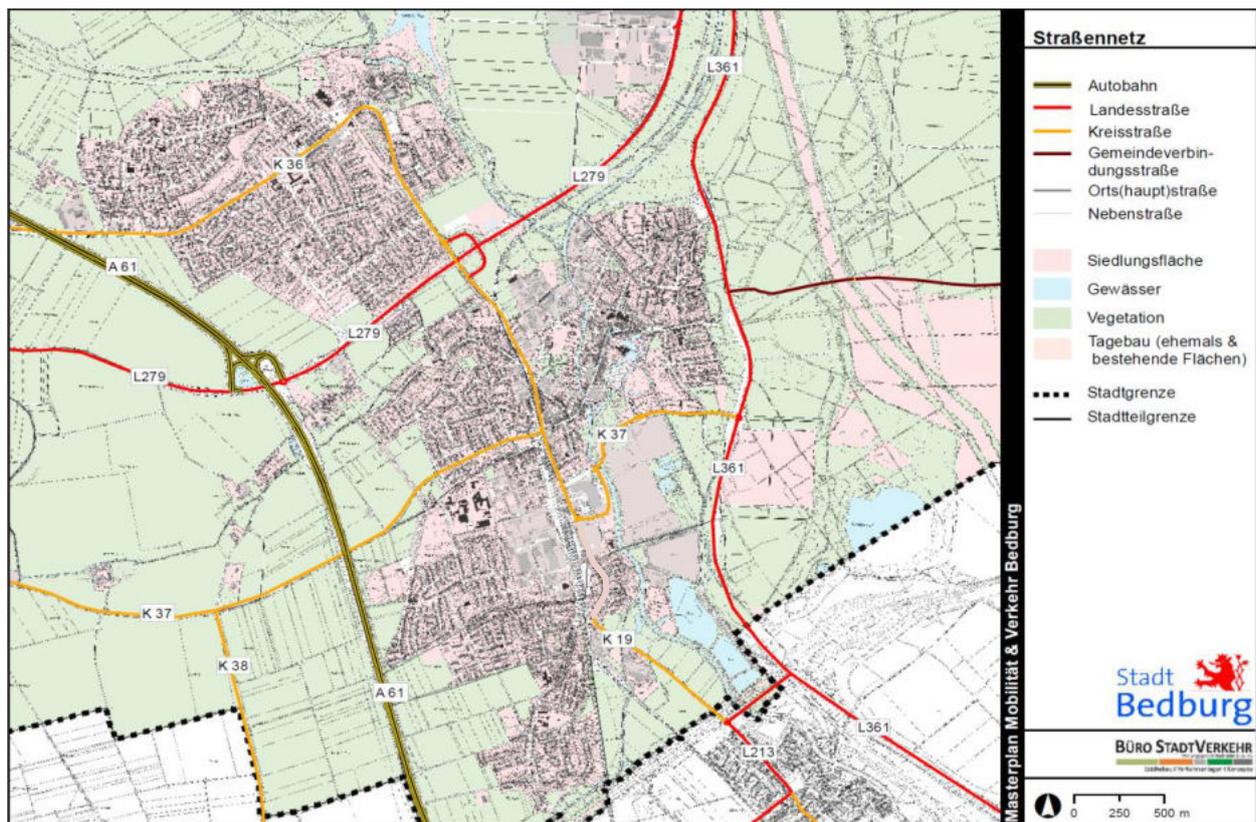


Abb. 3.1-2 Straßennetz innerhalb des Siedlungskörpers Bedburg

Unterhalb der Landesstraßen sind die Kreisstraßen angesiedelt. In Bedburg befinden sich folgende Kreisstraßen (siehe Abb. 3.1-2):

- K 19 zwischen Bergheim-Glesch (ehemals L 213) und Einmündung Kolpingstraße
- K 24 als Verbindungsstraße zwischen L 213 und L 375 (kein Bedburger Stadtgebiet)
- K 36 ab Kreuzung Lindenstraße/Bahnstraße über die Neusser Straße in Richtung Kaster und weiter über den Ortssteil Pütz an die L 277
- K 37 in West-Ost-Verlauf ab der Stadtgrenze Bedburg/Titz über die L 277 in Kirchtroisdorf und über die Lindenstraße/Bahnstraße in Richtung L 361
- K 38 als Verbindungsstraße zwischen der L 213 und K 37

Darüber hinaus gibt es eine Gemeindeverbindungsstraße zwischen Bedburg (L 361) und der L 213 in Rath, die im Zuge der Rekultivierung des Tagebaugebietes neu erstellt worden ist. Städtische Straßen, die neben der Erschließung auch eine wichtige Verbindungsfunktion übernehmen, sind nachfolgend aufgelistet worden:

- Harffer Schlossallee / Erkelenzer Straße
- Sankt-Ursula-Weg
- Wiesenstraße / Klosterstraße
- Kölner Straße / Friedhofstraße / Rupperburg

- Adolf-Silverberg-Straße / Feldstraße im Bereich der Bahnunterführung
- Lindenstraße / Graf-Salm-Straße / Friedrich-Wilhelm-Straße im zentralen Bereich von Bedburg
- Kirdorfer Allee / Theodor-Heuss-Straße

Alle anderen Straßen in Bedburg können als Hauptsammelstraße, Sammelstraße und Wohnstraße bezeichnet werden.

### 3.1.2 Knotenpunkte

In Bedburg werden sechs Knotenpunkte durch Lichtsignalanlagen (LSA) gesteuert, davon ist eine Anlage als BÜSTRA<sup>12</sup> geschaltet und befindet sich am Bahnübergang Lindenstraße (siehe Abb. 3.1-3). Zudem sind sieben Fußgängerlichtsignalanlagen (FLSA) vorhanden. Die LSA werden zur Unfallvermeidung nachts nicht abgeschaltet. Der Verkehrsfluss an den signalisierten Knotenpunkten ist meist unproblematisch. In der Spitzenstunde kann es aber vereinzelt zu Rückstaus kommen. Hiervon betroffen sind insbesondere die Knoten Lindenstraße / Bahnstraße / Neusser Straße und Neusser Straße / Wiesenstraße. Zu Schulanfangs- und Schulschlusszeiten ist der LSA-Knotenpunkt Lindenstraße / Sankt-Ursula-Weg durch hohe Belastungen aller Verkehrsmittel (Pkw, Busse, Radfahrende, Fußverkehr) gekennzeichnet.

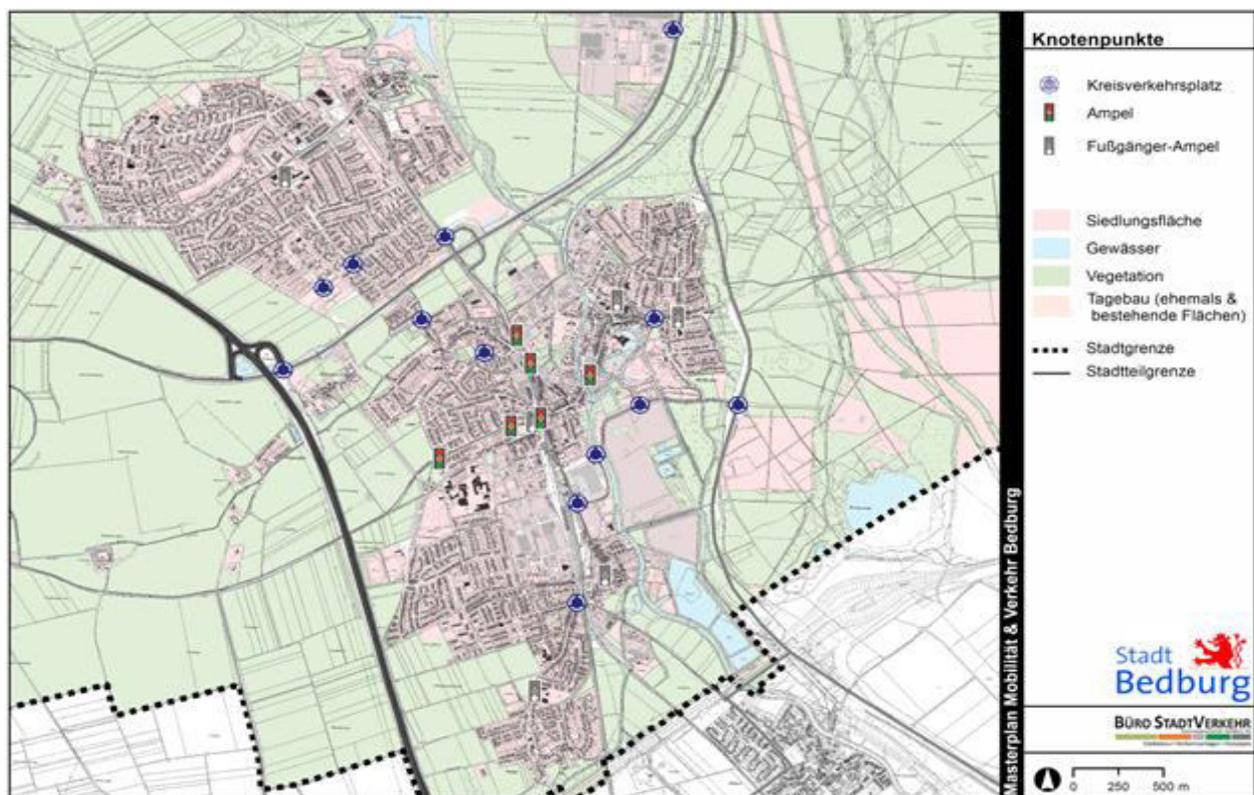


Abb. 3.1-3 Knotenpunkttypen innerhalb des Siedlungskörpers Bedburg

Hinzu kommen 16 Knotenpunkte die derzeit als Kreisverkehrsplätze ausgestaltet sind. Viele Knoten im Vorbehaltsnetz der Stadt Bedburg weisen entsprechende Belastungen auf, so dass diese hinsichtlich des Verkehrsablaufs grundsätzlich für Kreisverkehre in Frage kommen. Ausschlaggebendes Kriterium für den Bau von Kreisverkehren ist die Flächenverfügbarkeit. Neben der Verbesserung des Verkehrsflusses ist ein weiterer Vorteil von Kreisverkehren die im Vergleich mit Lichtsignalanlagen (LSA) günstigere Unterhaltung. Kreisverkehrsplätze sollen jedoch dann nicht zum Zuge kommen, wenn auf dem klassifizierten Straßennetz Schulsicherungswege vorhanden sind.

<sup>12</sup> Richtlinien über die Abhängigkeiten zwischen der technischen Sicherung von Bahnübergängen und der Verkehrsregelung an benachbarten Straßenkreuzungen und -einmündungen

## 3.2 Belastungen

### 3.2.1 Zählungen

Grundlage für die bewertende Analyse und die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes zu erarbeitenden Maßnahmenvorschläge ist die Erfassung des fließenden Verkehrs.

Im Zeitraum Dezember 2013 / Januar 2014 wurden an 19 Stellen innerhalb von Bedburg Zählungen durchgeführt. Gezählt wurde morgens von 6.00 - 10.00 Uhr und nachmittags von 15.00 - 19.00 Uhr außerhalb der Ferienzeiten an einem normalen Werktag. In der Abbildung 3.2-1 sind die Zählstellen verortet. 16 Stellen wurden durch personelle Zählungen durchgeführt und 3 mittels Seitenradar.

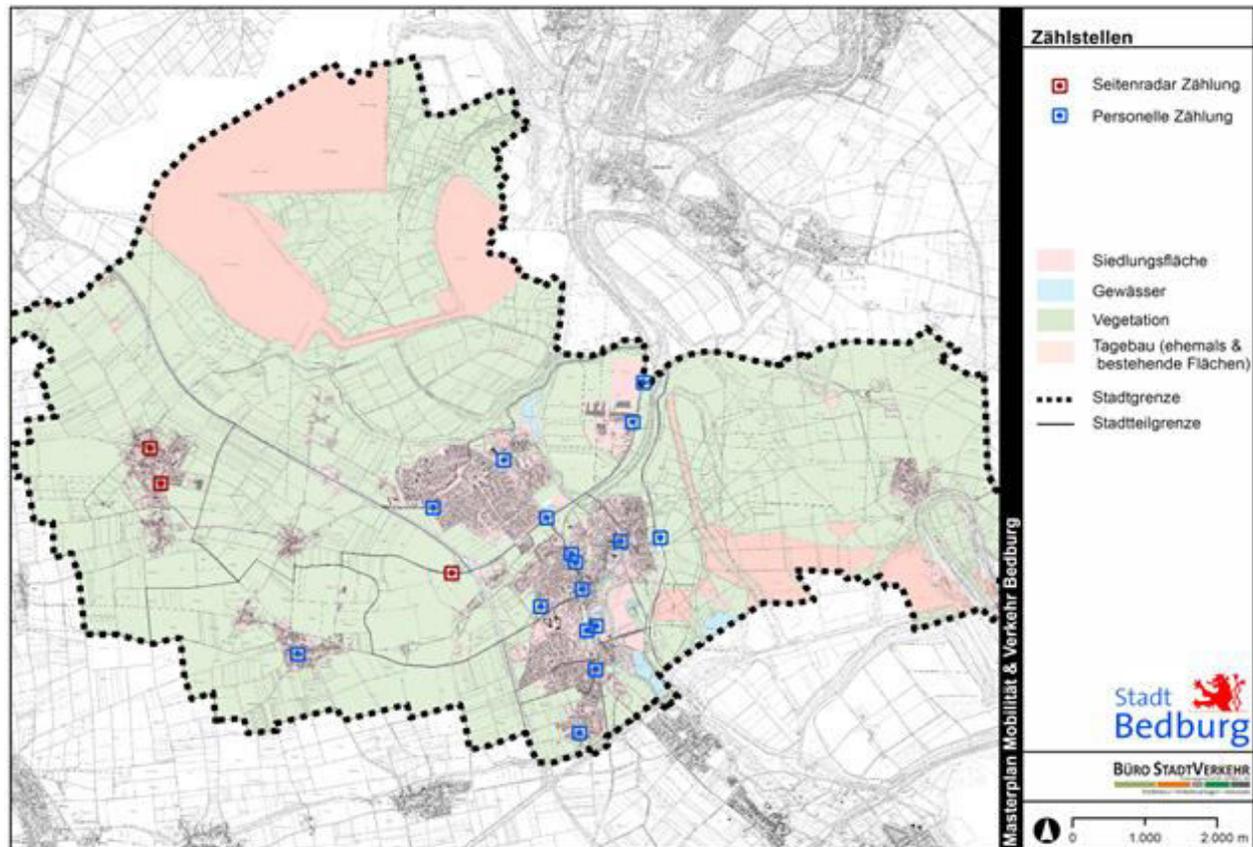


Abb. 3.2-1 Zählstellen im Straßennetz von Bedburg

In Abb. 3.2-2 sind die Tageswerte im Querschnitt dargestellt.

Querschnittszählungen und Hochrechnung auf einen DTVw in Kfz/24h					
	Zählung morgens in Kfz/4h	Zählung Nachmittag in Kfz/4h	DTV (bezogen auf morgens)	DTV (bezogen auf nachmittags)	DTV (Kfz/24h)
Neusser Str. (nördl. der Lindenstr.)	2.145	3.334	9.469	11.131	10.300
Bahnstraße	1.527	2.858	6.844	9.532	8.188
Lindenstr. (westl. der Bahnstraße)	1.195	2.209	5.364	7.566	6.465
Lindenstr. (östl. der Bahnstraße)	1.347	2.256	5.878	7.449	6.663
Neusser Str. (nördl. der Wiesenstr.)	2.340	4.031	10.319	13.467	11.893
Neusser Str. (südl. der Wiesenstr.)	2.205	3.994	9.720	13.306	11.513
Wiesenstr. (westl. der Neusser Str.)	1.603	3.111	7.026	10.256	8.641
Erkelener Str. (östl. der Neusser Str.)	538	875	2.336	2.898	2.617
St. Ursula-Weg (nördl. Lindenstr.)	832	1.099	3.579	3.602	3.590

Querschnittszählungen und Hochrechnung auf einen DTVw in Kfz/24h					
	Zählung morgens in Kfz/4h	Zählung Nachmittag in Kfz/4h	DTV (bezogen auf morgens)	DTV (bezogen auf nachmittags)	DTV (Kfz/24h)
St. Ursula-Weg (südl. Lindenstr.)	972	953	4.225	4.975	4.457
Lindenstr. (östl. St. Ursula Weg)	895	1.490	3.939	4.975	4.457
K37 (westl. St. Ursula Weg)	1.086	1.687	4.738	5.619	4.266
Theodor-Heuss-Str. (nördl. Niederembter Weg)	391	608	1.733	2.081	1.907
Theodor-Heuss-Str. (südl. Niederembter Weg)	394	597	1.746	2.046	1.896
Am Glockensprung	38	86	161	277	219
Niederembter Weg	75	139	318	447	382

Abb. 3.2-2 DTV-Werte der Zählstellen im Straßennetz von Bedburg

### 3.2.2 Verkehrsmodell

Die Bearbeitung des Netzmodells für den MIV erfolgt auf der Basis des strukturdatenbasierten Verkehrsmodells für den Rhein-Erft-Kreis. Dieses Verkehrsmodell wurde für den MIV, ÖPNV und Radverkehr mit dem Stand 2013 und dem Prognosehorizont 2025 erstellt. Für Bedburg wurde das Verkehrsmodell für den heutigen Zustand auf 2015 und die Prognose auf 2030 angepasst. Grundlage hierfür waren die Verkehrszählungen aus dem Kap. 3.2.1. Das Verkehrsmodell basiert auf Strukturdaten zu Einwohnern, Beschäftigten, Schülerzahlen und Schulplätzen sowie auf Angaben zu den Einkaufs- und Freizeitstandorten. Das Verkehrsmodell umfasst 436 Zellen, davon 250 Verkehrszellen im Rhein-Erft-Kreis und 12 Zellen innerhalb von Bedburg. Neben den Strukturdaten stellen die Mobilitätskennwerte eine entscheidende Kenngröße für die Ermittlung der Verkehrsmengen dar. Diese basieren auf der Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr, die im Mai 2013 auf Kreisebene durchgeführt und ausgewertet worden ist (siehe hierzu Kap. 2.3). Im Einzelnen sind es:

- Wegehäufigkeit und Reisezweckverteilung
- Modal Split der Einwohner getrennt nach Reisezwecken
- Wegelängen und -zeiten

Ebenfalls aus der Haushaltsbefragung wird die Ausprägung der einzelnen Reisezwecke offengelegt. Im Verkehrsmodell werden diese noch differenziert nach Hin- und Rückrichtung aufgeteilt. Der Reisezweck Schule wird detailliert nach Grundschule und weiterführende Schule unterteilt und entsprechend anderen Altersgruppen der Wohnbevölkerung sowie Schulen zugewiesen. Im Modell sind insgesamt 16 Reisezwecke hinterlegt. Das Verkehrsmodell wurde für den Istzustand 2015 aufgebaut und anhand der Zählungsergebnisse aus der Abb. 3.2-2 für den MIV kalibriert. Die Nullprognose 2030 beinhaltet zwei Szenarien:

- Nullprognose 2030 gemäß Einwohnerprognose von Bertelsmann mit 23.180 Einwohner  
→ Einwohnerrückgang von 24.402 Einwohnern (2015) um -1.222 Einwohner auf 23.180 Einwohner (2030) (siehe Abb. 2.2.8)
- Nullprognose 2030 gemäß Entwicklungsszenario mit 30.000 Einwohnern (siehe Kap. 2.2.5)  
→ Einwohnerzunahme von 24.402 Einwohnern (2015) um +5.598 Einwohner auf 30.000 Einwohner (2030)

In Abb. 3.2-3 ist das Wegeaufkommen für den Istzustand 2015 und für die beiden Nullprognosen 2030, Bertelsmann und Entwicklungsszenario, dargestellt.

Wege der Bevölkerung an einem Werktag für den Istzustand 2015 (Verkehrsmodell)						
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe	Einwohner
<b>Istzustand 2015</b>						
Siedlungskern	40.574	2.983	8.950	7.160	59.667	19.544
Außenbereich	11.717	297	1.780	1.038	14.832	4.858
<b>Summe</b>	<b>52.291</b>	<b>3.280</b>	<b>10.730</b>	<b>8.198</b>	<b>74.499</b>	<b>24.402</b>
<b>Nullprognose 2030 mit Einwohnerprognose gemäß Bertelsmann mit 23.180 Einwohner</b>						
Siedlungskern	38.951	3.013	8.368	6.516	56.848	18.565
Außenbereich	11.131	282	1.584	913	13.911	4.615

<b>Summe</b>	<b>49.672</b>	<b>3.116</b>	<b>10.193</b>	<b>7.788</b>	<b>70.769</b>	<b>23.180</b>
<b>Differenz Istzustand 2015 zu Nullprognose 2030 Bertelsmann</b>						
Siedlungskern	-1.623	30	-582	-644	-2.819	18.565
Außenbereich	-586	-15	-196	-125	-921	4.615
<b>Summe</b>	<b>-2.209</b>	<b>15</b>	<b>-778</b>	<b>-769</b>	<b>-3.740</b>	<b>23.180</b>
<b>Nullprognose 2030 mit Entwicklungsszenario (30.000 Einwohner)</b>						
Siedlungskern	50.383	3.973	9.942	6.832	71.130	24.544
Außenbereich	13.126	301	1.601	857	15.885	5.456
<b>Summe</b>	<b>63.510</b>	<b>4.274</b>	<b>11.543</b>	<b>7.689</b>	<b>87.016</b>	<b>30.000</b>
<b>Differenz Istzustand 2015 zu Nullprognose 2030 Entwicklungsszenario</b>						
Siedlungskern	11.432	960	1.573	317	14.283	24.544
Außenbereich	1.995	19	17	-57	1.974	5.456
<b>Summe</b>	<b>13.428</b>	<b>979</b>	<b>1.590</b>	<b>260</b>	<b>16.257</b>	<b>30.000</b>

Abb. 3.2-3 Wege der Bevölkerung nach Fahrtzwecken und Verkehrsmittelwahl für Istzustand und Nullprognosen 2030

Für den Istzustand 2015 wird ein Wegeaufkommen von ca. 74.500 Wegen pro Werktag (Mo-Fr) erzeugt. In Abb. 3.2-4 sind die Kfz-Belastungen an einem Werktag für den Istzustand (2015) im Querschnitt dargestellt. Die Umlegung der Verkehrsströme ergibt für jeden Straßenabschnitt die Kfz-Belastung. Die Belastungen werden als durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTVw) ausgegeben. Dieser wird als Mittel über alle Werkstage des Jahres berechnet. Die im Kap. 3.2.1 dargestellten Zählraten dienen als Grundlage für die Eichung des MIV-Verkehrsmodells.

Bei gleichem Mobilitätsverhalten und bei heutigen Verkehrsnetzen und -angeboten im MIV, ÖPNV sowie im Rad- und Fußverkehr reduziert sich wegen des leichten Einwohnerrückgangs im Prognosefall 2030 mit der Einwohnerprognose von Bertelsmann das Wegeaufkommen auf ca. 70.770 Wege pro Werktag (Mo-Fr). In Abb. 3.2-5 sind die Kfz-Belastungen für die Nullprognose 2030 (Bertelsmann) dargestellt. Die Abb. 3.2-6 zeigt die Veränderungen zwischen dem Istzustand 2015 und der Nullprognose 2030 (Bertelsmann) auf. Hier werden folgende Veränderungen sichtbar:

- Zunahme der KFZ-Belastungen auf der Autobahn und im überörtlichen Straßennetz (L279 und L361)
- Zunahme des Auspendlerverkehrs von Bedburg in Richtung der umliegenden Städte und Köln

Dagegen nimmt bei der Nullprognose 2030 mit dem Entwicklungsszenario von 30.000 Einwohnern das Wegeaufkommen auf ca. 87.000 Wege pro Tag zu. In der Abbildung 3.2-7 ist die Verkehrsbelastung für das Entwicklungsszenario 2030 mit der angenommenen Wohnbevölkerung von 30.000 Einwohnern dargestellt. Das Entwicklungsszenario geht von folgenden zusätzlichen Einwohnerzahlen aus:

- Ca. 3.500 Einwohner auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik
- Ca. 500 Einwohner im Stadtteil Kaster
- Ca. 300 Einwohner im Stadtteil Blerichen/Kirdorf
- Ca. 2.820 Einwohner durch kleinere Wohneinheiten verteilt im ganzen Stadtgebiet

Die Abb. 3.2-8 zeigt die Veränderungen zwischen dem Istzustand 2015 und der Nullprognose 2030 für das Entwicklungsszenario auf.



Abb. 3.2-4 Kfz-Belastungen an einem Werktag für den heutigen Zustand (2015) im Querschnitt

Bei der Analyse der Belastung des Verkehrsstraßennetzes lässt sich feststellen, dass die in der Relation am stärksten belasteten Straßenabschnitte und Knotenpunkte im Zentrumsbereich Bedburgs sowie entlang der Hauptverkehrsachsen liegen. Die absolut höchsten Belastungswerte finden sich entlang der Neusser Str. und Albert-Schweitzer-Str. in Richtung L279 und A61.

Obwohl das Bedburger Verkehrsstraßennetz sehr leistungsfähig ist und den gestellten Anforderungen gerecht werden kann, treten dennoch vereinzelt Problemfelder auf.

Die umliegenden Landesstraßen L361 und L279 werden entgegen ihrem Zweck als entlastendes Tangentensystem nur wenig genutzt. Hohe Verkehrsbelastungen aufgrund von Durchgangsverkehr zeichnen sich in Millendorf auf der Erkelenzerstraße, in der Kolpingstraße und in den Ortsdurchfahrten von Kirchherten, Grottenherten und Rath ab. Besonders problematisch zeigt sich die Situation auf der Kolpingstraße als Durchgangsstraße von und nach Bergheim. Diese Straße ist schon heute deutlich überlastet, die Umfahrung über die K37n und L361 wird trotz verkehrsberuhigender Maßnahmen auf der Kolpingstraße wenig befahren. Weiterhin steigende Verkehrsbelastungen, insbesondere bei einer Einwohnerprognose von 30.000 Einwohnern, kann die Kolpingstraße nicht mehr tragen.

Neben dem Problemfeld „Durchgangsverkehr“ erweist sich im Stadtgebiet insbesondere die Querung der Schienen als schwierig. An zwei Stellen muss der Autofahrer durch LSA-integrierte Schranken die Gleise niveaugleich überfahren. Infolge der zu geringen Rückstaufäche werden andere Verkehrsteilnehmer erheblich gestört und der Verkehrsfluss auf der Nord-Süd-Achse gehemmt.

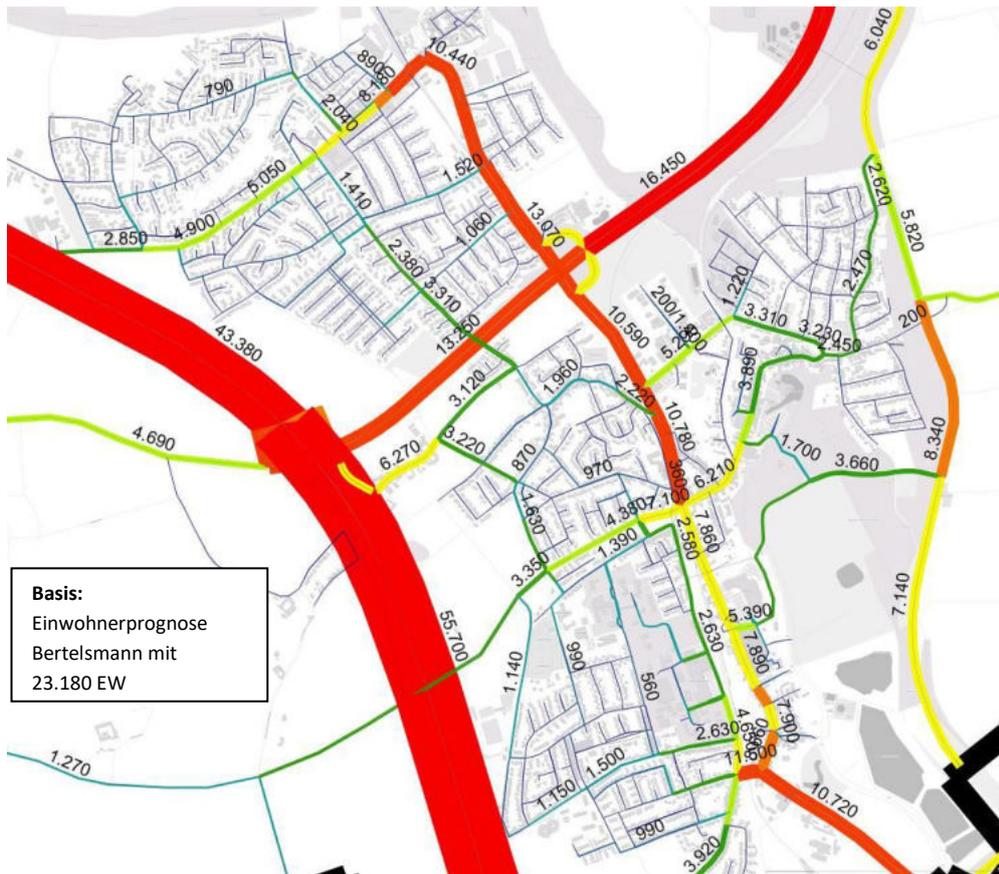


Abb. 3.2-5 Kfz-Belastungen an einem Werktag für die Nullprognose 2030 (Bertelsmann) im Querschnitt

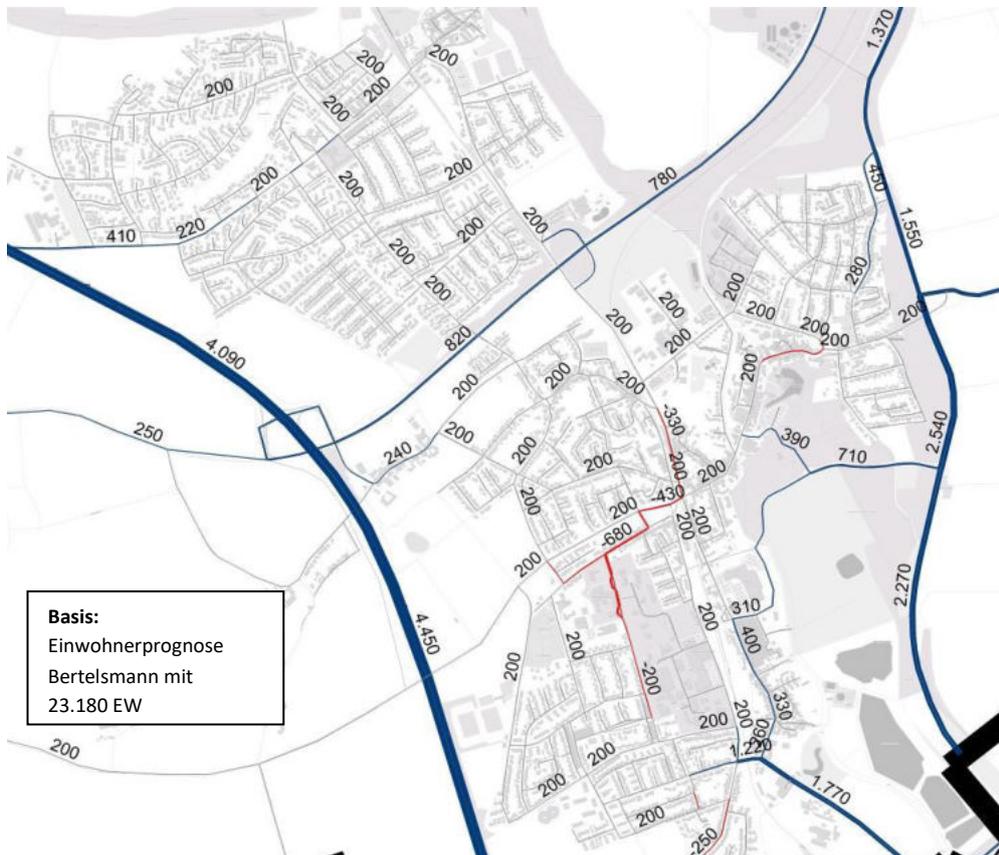


Abb. 3.2-6 Differenzdarstellung zwischen Istzustand und Nullprognose 2030 (Bertelsmann) an einem Werktag im Querschnitt



Abb. 3.2-7 Kfz-Belastungen an einem Werktag für die Nullprognose 2030 im Querschnitt für das Entwicklungsszenario (30.000 EW)

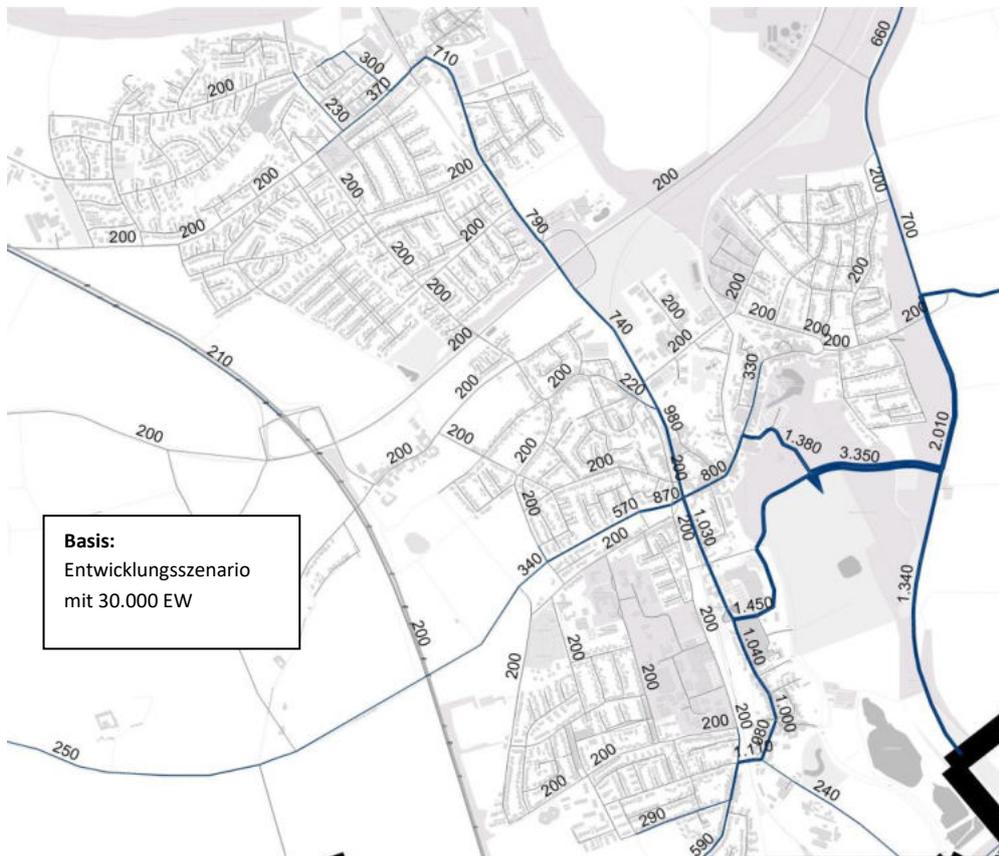


Abb. 3.2-8 Differenzdarstellung zwischen Istzustand und Nullprognose 2030 an einem Werktag im Querschnitt für das Entwicklungsszenario (30.000 EW)

### 3.2.3 Ruhender Verkehr

Das Themenfeld Ruhender Verkehr wird in der Regel mit Stellplätzen für Pkw gleichgesetzt. Ebenso dazu gehören aber auch Stellplätze für Fahrräder sowie intermodale Schnittstellen, welche den Umstieg zum ÖPNV/SPNV ermöglichen sollen.

Parken wird in der Regel in den Bereichen thematisiert in denen verschiedene Nutzergruppen zusammenkommen und sich das vorhandene Stellplatzangebot teilen müssen. In Bedburg ist dies vor allem in den beiden zentralen Bereichen Bedburg und Kaster zutreffend. In den Abbildungen 3.2-7 und 3.2-8 sind die Stellplatzanlagen in diesen beiden zentralen Bereichen dargestellt. Gegenwärtig beschränkt sich die Parkraumbewirtschaftung an beiden Standorten durch das Vorhalten einer Parkscheibe mit einer Zeitbegrenzung von 1 bis 2 Stunden.

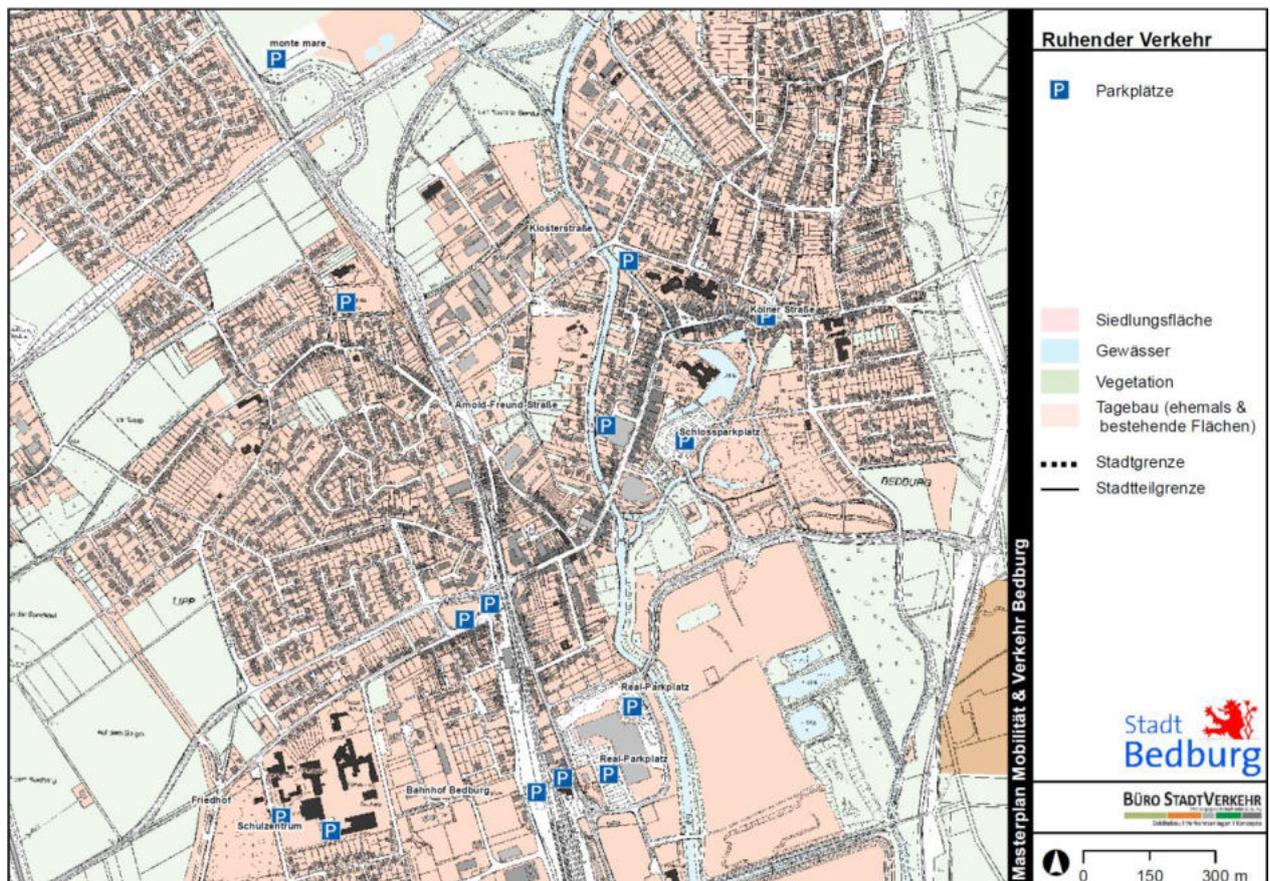


Abb. 3.2-7 Stellplatzanlagen im zentralen Bereich von Bedburg

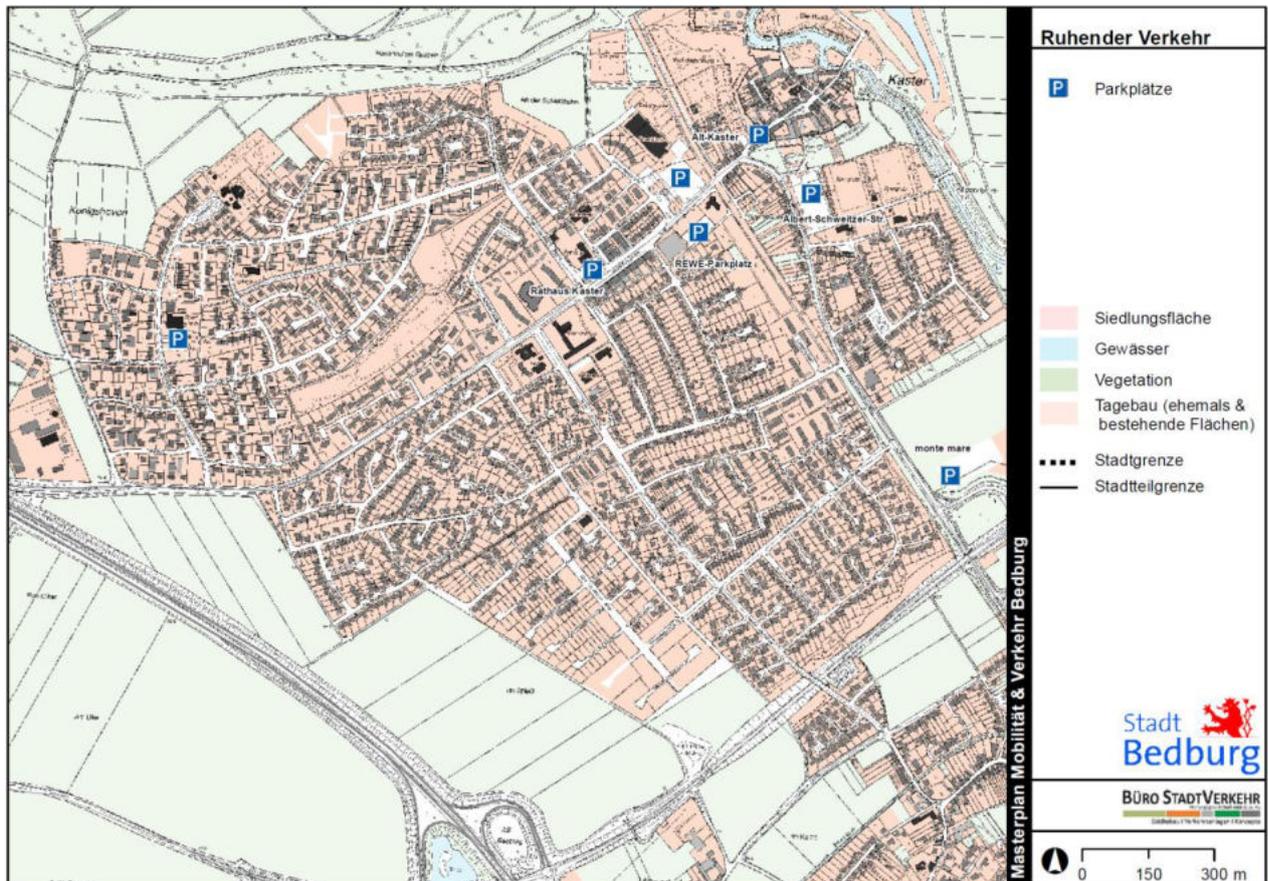


Abb. 3.2-8 Stellplatzanlagen im zentralen Bereich von Kaster

Zur Analyse dieses Themenfeldes wurde daher das öffentlich zugängliche Stellplatzangebot in den beiden zentralen Bereichen augenscheinlich erfasst. Insgesamt zeigt sich, dass an normalen Tagen auf vielen Stellplatzanlagen ausreichend freie Stellplätze vorhanden sind. Engpässe treten in der Regel nur zu bestimmten Tagen im Jahr auf (Veranstaltungen usw.).

Im Zentrum Bedburgs (obere Lindenstraße, Graf-Salm-Straße) weisen die Parkplätze eine mittlere Belegungshäufigkeit auf. Räumliche Schwerpunkte sind nicht erkennbar, die Parkvorgänge verteilen sich gleichmäßig im Straßenraum. Die Akzeptanz der begrenzten Parkdauer ist zufriedenstellend, Berufstätige können ihr Fahrzeug als Langzeitparker ohne Einschränkungen auf dem Schlossparkplatz abstellen. Dieser ist aktuell zu keiner Tageszeit vollständig ausgelastet. Problematisch sind jedoch die Parksuchverkehre, insbesondere auf der Graf-Salm-Straße. Ein nicht unerheblicher Teil der Fahrzeuge, die aus der Graf-Salm-Straße in den Knotenpunkt Friedrich-Wilhelm-Straße – Klosterstraße einfahren, verlassen den Knotenpunkt auch wieder in die gleiche Richtung. Angesichts der Tatsache, dass ein nicht unerheblicher Teil der Parkvorgänge unter 30 Min. dauert, haben die Parksuchverkehre einen erheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen in der Innenstadt.

Das Parkgeschehen in Bedburg Kaster konzentriert sich erwartungsgemäß auf den unmittelbaren Geschäftsbereich, die peripher gelegenen Parkflächen werden dagegen nur geringfügig oder überhaupt nicht genutzt. Zu den stark beanspruchten Parkzonen gehören der Rathausparkplatz und die Stellplätze entlang der Ladenzeile. Problematisch erweist sich das straßenbegleitende Längsparken entlang der Geschäftsbereiche. Einparkende Fahrzeuge behindern und gefährden den Verkehrsfluss auf der Kreisstraße.

Für die beiden zentralen Bereiche liegt keine Anwohnerparkregelung vor, lediglich in Alt-Kaster ist eine Anwohnerparkregelung vorhanden. Für das übrige Stadtgebiet gibt es keine Bereiche, wo aufgrund von Stellplatzknappheit Anwohnerparkregelung getroffen worden sind. Jedoch sind insbesondere in den Hauptsammelstraßen (Erkelenzer Straße, Kolpingstraße, Friedhofstraße) die Straßenränder mit ruhendem Anwohnerverkehr sehr stark ausgelastet. In Verbindung mit den beengten Straßenquerschnitten und den geringen Gehwegbreiten dominiert hier der ruhende

Verkehr und führt zusammen mit dem fließenden Verkehr zu Einschränkungen der Aufenthaltsqualität.



Abb. 3.2-9 Parken in den zentralen Bereichen



Abb. 3.2-10 Parken Hauptsammelstraßen

Am Bahnhof Bedburg sind auf beiden Seiten der Bahntrasse rund 105 Stellplätze angelegt, die derzeit alle sehr gut ausgelastet sind (siehe Abb. 3.2-11). Eine Erweiterung der P+R-Anlage um weitere 40 Stellplätze ist aktuell im Ausbau. Zudem sind für den Fahrradverkehr B+R-Anlagen (123 STP) im Zuge der Erneuerung des Bahnhofsbereiches errichtet worden.

Weitere Fahrradabstellmöglichkeiten befinden sich in den beiden zentralen Bereichen Bedburg (Lindenstraße) und Kaster (Rathaus Kaster).



Abb. 3.2-11 Abstellanlagen P+R und B+R am Bahnhof Bedburg

### 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) integriert. In Bedburg verkehren folgende Buslinien:

- Linie 905 (REVG)  
Bedburg Bf – Kaster  
Mo-Fr: 8 Fahrtenpaare; Sa: 5 Fahrtenpaare; 1 Fahrt, die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind
- Linie 924 (REVG)  
Bergheim-Niederaußem – Rath - Bedburg Bf.  
Mo-Fr: 9 Fahrtenpaare; 3 Fahrten, die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind
- Linie 927 (REVG)  
Bedburg Bf. – GI-Gebiet Mühlenerft  
Mo-Fr. mit 7 Fahrten, überwiegend zu Schichtanfangs- und Endzeiten
- Linie 975 (REVG)  
(Grevembroich Realschule) – Kaster – Bedburg Bf. – Bergheim Bf. – Horrem Bf.  
Mo-Fr: 28 Fahrten, Sa: 21 Fahrten; So: 9 Fahrten; 8 Fahrten, die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind
- Linie 987 (REVG)  
Bedburg Bf. – Kirchtroisdorf – Grottenherten – Kaster  
Schülerverkehr innerhalb von Bedburg mit 23 Fahrten an Schultagen, die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind
- Linie 988 (REVG)  
Elsdorf – Bedburg Bf.  
Mo-Fr: 8 Fahrten, überwiegend mit Orientierung auf Schulzeiten

In der Abb. 3.3-1 ist das Liniennetz in Bedburg mit dem Fahrplanstand 2016 dargestellt.

Die Stadtbuslinie 905 verkehrt ausschließlich auf Bedburger Stadtgebiet und verbindet die westlichen Ortsteile. Der Bus verkehrt zwischen Bedburg Bf., Kirchtroisdorf, Grottenherten, Kirchherten, Pütz und Kaster Rathaus. Wochentags verkehrt die Linie verkehrszeitenorientiert im 30-Min. bis 120-Min. Takt, samstags lediglich im zwei-Stunden-Takt zwischen 07:00 und 15:00 Uhr.

Die Linie 927 verläuft von Bedburg Bf. auf direktem Weg und ohne Zwischenhalt zum GI-Mühlenerft. Das Fahrtenangebot ist auf die Schichtzeiten im Gewerbegebiet angepasst.

Die Linie 924 beginnt in Bergheim-Niederaußem und führt über Rath zum Bf. Bedburg. Früher fuhr diese über das GI-Gebiet Mühlenerft. Mit der Linie 927 konnte die Linie 924 zwischen Rath und Bedburg gestrafft werden. Die Linie 927 dient vor allem den Beschäftigten des Gewerbegebietes Mühlenerft. Die Fahrten sind so angelegt, dass Anschlüsse von und zur RB 38 bestehen und das Fahrtenangebot sich mit 7 Fahrten überwiegend an den Schichtzeiten orientiert.

Die Linie 975 verläuft nahezu identisch mit der RB 38 von Horrem über Bergheim nach Bedburg-Kaster. Einzelne Fahrten werden im Schülerverkehr nach Grevenbroich Realschule verlängert.

Die Linie 987 dient ausschließlich dem Schülerverkehr innerhalb der Stadt Bedburg. Ziele dabei sind das Schulzentrum Bedburg sowie die Grundschulen in den jeweiligen Ortsteilen (Kirchtroisdorf, Kirchherten und die GGS Bedburg an der Kölner Straße).

Die Linie 988 dient vorrangig dem Schülerverkehr zwischen Bedburg und Elsdorf. Viele Fahrten der 988 enden am Schulzentrum Bedburg. Die Fahrtzeiten sind auf die Belange des Schülerverkehrs angepasst.

Bis auf die Linien 975 und 905 finden an Samstagen (Linien 975 und 905) und Sonntagen (nur Linie 975) keine Fahrten auf den anderen Linien statt. Im Hinblick auf das ÖPNV-Angebot ist das Linienangebot noch sehr stark auf die Bedürfnisse im Schülerverkehr ausgerichtet. Für Alltagsfahrer und Berufspendler aus Bedburg ist das derzeitige Angebot nicht attraktiv. Die zeitliche Erschließung der einzelnen Stadtteile durch den ÖPNV ist sowohl in der Fahrtenhäufigkeit als auch in der Verteilung der Fahrten über den Tag nicht zufriedenstellend. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) werden die meisten Stadtteile lediglich zwei Mal pro Stunde bedient. In den Schwachlastzeiten ist die Bedienungshäufigkeit noch erheblich geringer.

Auffälliges Merkmal der Linienführung in der Stadt Bedburg ist die zum Teil schleifenförmige Anbindung der einzelnen Stadtteile (Linie 975: Kaster, Königshoven, Innenstadt, Bahnhof). Dies geht zu Lasten der Beförderungsgeschwindigkeit und reduziert die Attraktivität erheblich, insbesondere zur Anbindung des Bahnhofs. Aus den abseits gelegenen Ortsteilen sind die Reisegeschwindigkeiten trotz der systembedingten Schwächen (Verlustzeiten durch Ein- und Aussteigevorgänge an Haltestellen, größtenbedingt geringere Fahrgeschwindigkeit) als schnell einzuschätzen. Hauptursache für die hohe und damit attraktive Beförderungsgeschwindigkeit ist die doch überwiegend geringe Bebauung und die damit verbundenen seltenen Verlustzeiten durch Haltestellenaufenthalte.

Neben den Buslinien wird in Bedburg, wie auch in den anderen Städten im Rhein-Erft-Kreis, ein AST angeboten (Linie 785). Je nach Stadtgebiet beginnt das AST werktags zwischen 17:00 Uhr und 19:20 Uhr oder 0:20 Uhr, in ausgewählten Stadtgebieten im 60-Min.Takt. Samstags fährt dieser im 60/120-Min.-Takt und Sonntags im 120-Min.-Takt und stellt eine Ergänzung des Buslinien-Angebotes dar, um auch in den Abendstunden die abseits gelegenen Ortsteile zu erreichen.

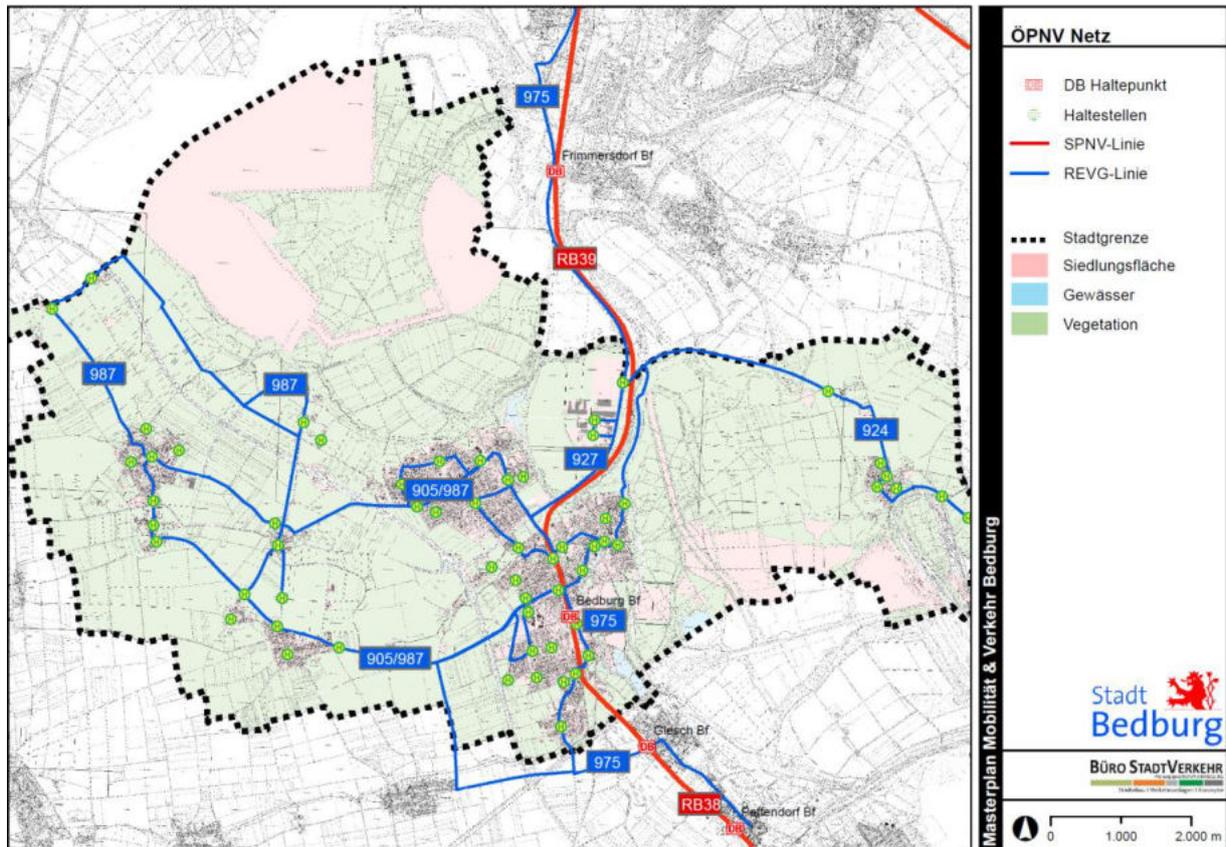


Abb. 3.3-1 ÖPNV-Netz in Bedburg (Stand 2016)

Die Haltestellen für den Busverkehr bilden den Einstieg in das System und sind somit das Aushängeschild des ÖPNV. Der Qualität der Haltestellen kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt für die Ausstattung (z.B. mit Wartehallen, Beleuchtung) aber auch für die barrierefreie Gestaltung. Aufgrund des schlechten Ausbauszustandes sind die meisten Haltestellen aus der Ferne nicht als solche erkennbar. Neben dem doch sehr mäßigen Ausstattungs- und Komfortstandard können die Haltestellen auch ästhetischen Ansprüchen nicht genügen.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2022 einen barrierefreien ÖPNV vor. Das Stadtgebiet hat 63 Haltestellen, davon 23 Haltestellen für Anrufsammeltaxis. Zwei Haltestellen am Bahnhof Bedburg erfüllen die Kriterien der Barrierefreiheit. Alle anderen Haltestellen sind derzeit nicht barrierefrei. Die Stadt Bedburg hat hierzu ein Gutachten erstellen lassen, welche Haltestellen prioritär betrachtet werden sollen und mit welchen Kosten bei einem Umbau zu rechnen ist.

Die Abbildung 3.3-2 zeigt die Erschließungsqualität in Bedburg. Die Betrachtung zum Einzugsbereich von Haltestellen dient dem Ziel, nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche in Bedburg zu identifizieren. Dabei werden folgende Grenzwerte für die maximale Fußgängerentfernungen in Metern (Luftlinie) angenommen:

- Zentrum: 300 m
- Stadt-oder Ortseilzentren: 300 m
- Stadtbereiche: 400 m
- Solitärbereiche: 500 m
- Dörfliche Bereiche: 500 m
- Ländliche Bereiche: 600 m

Dabei entsprechen 300 m Luftlinie einem maximalen Fußweg von 450 m oder 6-7 Min. Bei 500 m Luftlinie verlängert sich die Reisezeit auf 10-11 Min. oder 750 m.

Demnach sind 96,6% der Einwohner mit dem ÖPNV in Bedburg erschlossen. Die nicht erschlossenen Bereiche sind vor allem in den Arrondierungsbereichen zu finden, die mit dem normalen

Busverkehr nicht erschlossen werden können (geringe Straßenbreite, verkehrsberuhigte Bereiche usw.).

Dennoch ist die Erreichbarkeit einer Haltestelle kein zwingend notwendiges Kriterium zur Bewertung der räumlichen Erschließung, da hierbei etwaige schleifenförmige Linienführungen und Umwegefahrten nicht ersichtlich sind. Ein besonderes Beispiel hierfür ist die Linienführung der 975 in Kaster / Königshoven. Die beiden Haltepunkte Kaster Rathaus liegen lediglich 800 m auseinander. Die Linie 975 legt jedoch durch die Schleifenführung zwischen diesen beiden Punkten eine Strecke von 4500m zurück, dafür benötigt sie 9 Minuten.

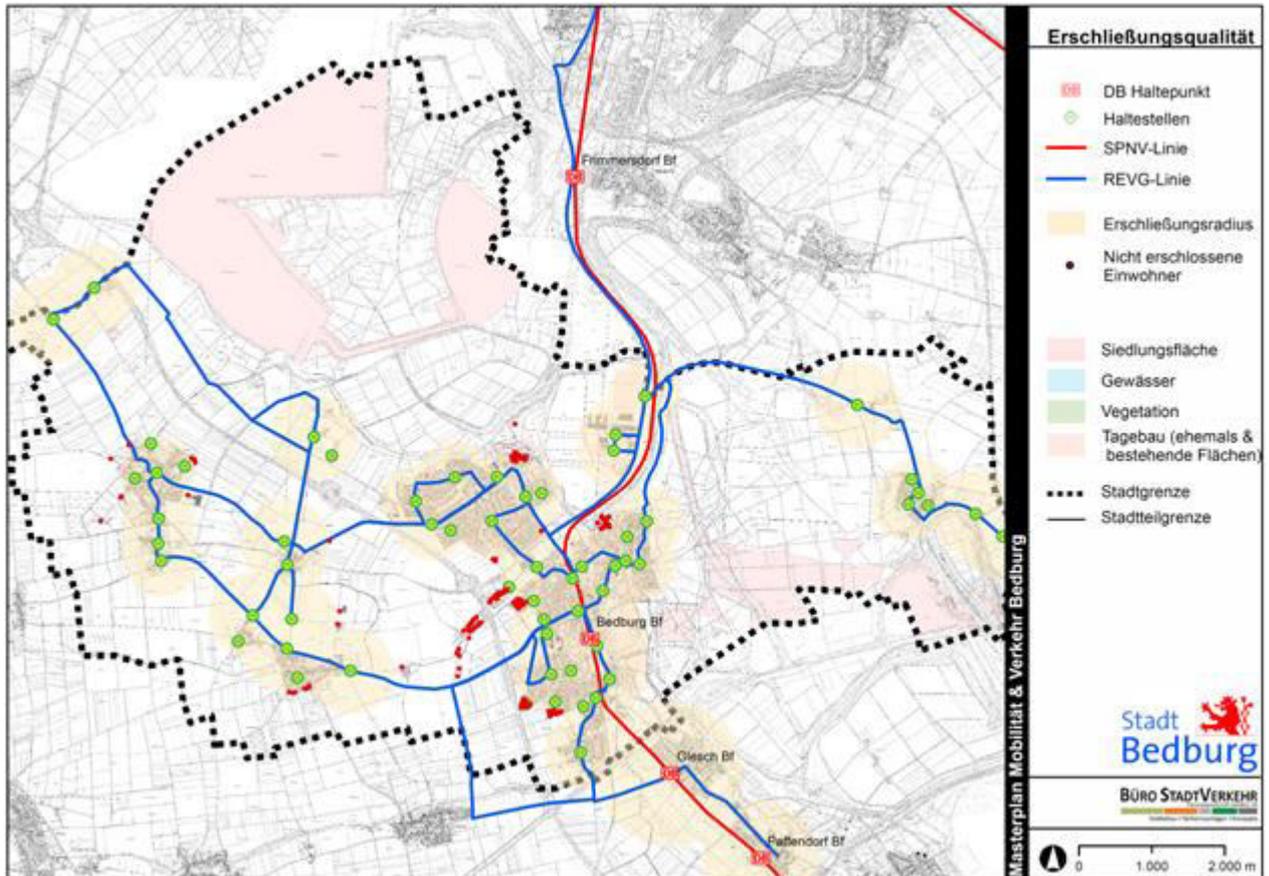


Abb. 3.3-2 Erschließungsqualität im ÖPNV

Die Kosten, die dem Fahrgast bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote entstehen, erweisen sich immer wieder als subjektiv empfundenes Hemmnis. Der IV-Nutzer bewertet die durch die Nutzung des ÖPNV entstehenden Kosten anders, als diejenigen durch die Fahrt mit dem eigenen Pkw. Die Devise: „der Pkw steht ja vor der Tür, für den Bus muss ich extra zahlen“. Bei einer derartigen Argumentation werden die Fixkosten der Pkw-Haltung im Allgemeinen verdrängt, ganz zu schweigen von den volkswirtschaftlichen Folgekosten des MIV, die im Endeffekt alle Bürger zu tragen haben.

Bedburg gehört zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Mit Stand vom 01.01.2018 gibt es insgesamt bis zu 10 Preisstufen (K, 1a, 1b, 2a, 2b, 3-7) im Regeltarif, zu denen es jeweils zusätzlich rabattierte Handy-Tickets gibt. Die Tarifzonen sollen möglichst gerechte, von der Entfernung der zurückgelegten Strecke abhängige, Fahrpreishöhen festlegen. Für Fahrten innerhalb der Stadt Bedburg gilt die Preisstufe 1a. Bergheim und Elsdorf sind über die Preisstufe 2a erreichbar. Für Fahrten nach Köln gilt die Preisstufe 4. Das Monatsticket nach Köln ist im Regeltarif mit derzeit 214,30 Euro (im Abo 185,70 Euro) zu haben. Der rabattierte Handy-Tarif liegt bei 210,19 für das Monats-Ticket. Innerhalb der Stadt Bedburg würde das Monatsticket im Regeltarif 69,20 Euro (im Abo 61,40 Euro) und im Handy-Tarif 67,12 Euro kosten. Für Fahrten nach Bergheim sind im Regeltarif 94,30 Euro (im Abo 82,30 Euro) und im Handy-Tarif 91,47 Euro im Monat notwendig. Aufgrund der geringen Angebotsqualität im straßengebundenen ÖPNV ist die Bereitschaft einer

dauerhaften Nutzung des ÖPNV innerhalb der Stadt Bedburg auch angesichts dieser Preise als gering anzusehen. Für Fahrten nach Düsseldorf/Neuss muss ein Übergangstarif zum VRR gewählt werden.

### 3.4 Radverkehr

Bedburg weist mit 15% einen vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil aus. Ein Großteil Bedburgs erstreckt sich auf einem Nord-Süd-ausgerichteten Siedlungsband. Für die Bewohner dieses Siedlungsbandes östlich der Autobahn A61 sind die zentralörtlichen Funktionen Bedburgs praktisch alle in radverkehrsgünstiger Entfernung gelegen. Für die Bewohner der Ortsteile westlich der A61 sowie von Rath hingegen ist die Situation ungünstiger. Dies wird allerdings relativiert durch die Tatsache, dass hier nur rund ein Fünftel der Bedburger Bevölkerung wohnt. Die große Mehrheit der Bürger/innen wohnt also in radverkehrsgünstiger Entfernung zu den wesentlichen innerörtlichen Zielen. Hier besteht ein hohes Potenzial für die Verlagerung von Fahrten vom MIV auf das Fahrrad.

Das Radverkehrsnetz umfasst im Prinzip alle angebauten Straßen, Radwege an Landes- und Kreisstraßen sowie alle mit dem Fahrrad nutzbaren Straßen und Wege. Die Fahrradnutzer stellen sich hierbei ihre optimale Route zusammen, nutzen dabei je nach Wegezweck neben den Radwegen an Hauptverkehrsstraßen auch Führungen durch verkehrsberuhigte Straßen, Wege in den Freiflächen und Wirtschaftswege außerorts. Je nach Wegezweck und Tageszeit sind die Anforderungen mit dem Fahrrad verschieden. Schüler und Berufstätige benötigen im Alltag direkte und alltags-taugliche Wege zu ihren Zielen. Für Freizeitradler und Touristen stehen eher landschaftsbezogene Freizeitwege abseits des Kfz-Verkehrs, welche nicht zwingend alltagstauglich sein müssen, im Vordergrund.

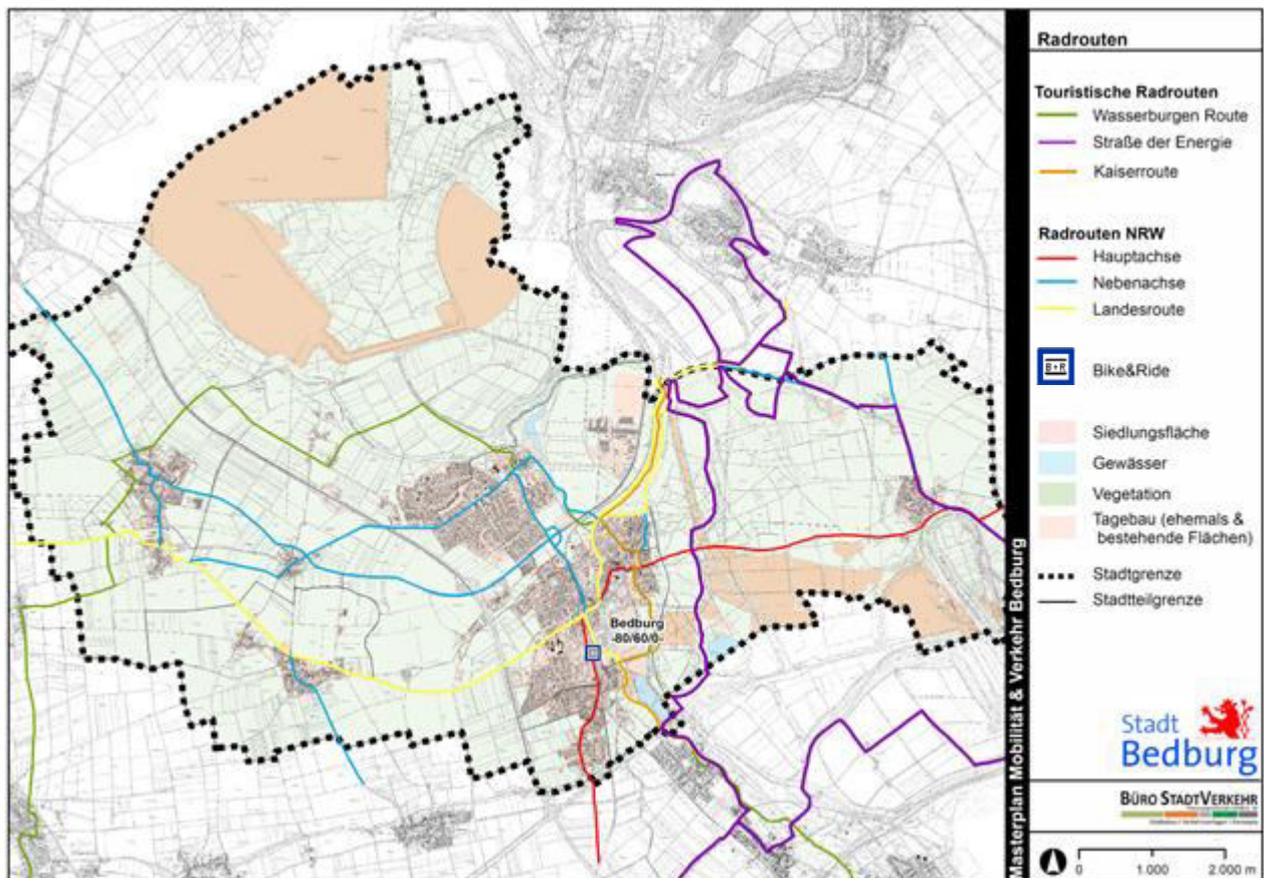


Abb. 3.4-1 Radroutenkarte in Bedburg

Bedburg ist wie jede andere Stadt in NRW in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Das Radverkehrsnetz NRW bildet die Grundlage für die Anbindung Bedburgs an die Nachbarstädte sowie der Ortsteile untereinander. In Abb. 3.4-1 ist das Radwegenetz NRW dargestellt. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschrieben. Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. In der Abb. 3.4-1 sind noch weitere Radwegerouten dargestellt. Zu nennen sind:<sup>13</sup>

- Wasserburgen-Route  
Die Wasserburgen-Route führt auf ca. 470 km, nahezu steigungsarm, am Rande der Eifel und der Kölner Bucht entlang durch die wasserburgenreichste Region Europas.
- Erft-Radweg  
Auf einer Strecke von rund 110 km verläuft der Erft-Radweg von der Quelle bei Nettersheim bis zur Mündung in den Rhein bei Neuss.
- Speedway :terra nova  
Aus der ehemaligen Abraumbandtrasse zwischen dem früheren Tagebau Bergheim und dem Tagebau Hambach entstand inzwischen ein rund 14 km langer kreuzungsfreier Rad- und Freizeitweg - der "Speedway :terra nova". Er ist Teil eines rund 34 km langen Rundkurses. Die Strecke ist noch nicht durchgehend beschildert.

Das Radwegenetz in Bedburg umfasst die folgenden unterschiedlichen Radverkehrsanlagen:

- Radweg (baulich angelegt, mit und ohne Benutzungspflicht)
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Offene Einbahnstraßen

In Wohngebieten ist nahezu flächendeckend Tempo 30 ausgewiesen, weshalb Radverkehrsanlagen gemäß Straßenverkehrsordnung in der Regel nicht vorgesehen sind. Grünanlagen sind in der Regel für den Radverkehr geöffnet. Darüber hinaus sind viele Wirtschaftswege für den Radverkehr freigegeben bzw. werden bei entsprechend gutem Zustand auch genutzt. Als Kfz-freie und in die Landschaft eingebundene Strecken sind sie bei entsprechender Oberfläche für den Freizeitverkehr höchst attraktiv.

Außerorts verfügen nicht alle klassifizierten Straßen über eine Radverkehrsanlage (i.d.R. kombinierte beidseitig befahrbare Geh- und Radwege). Zu nennen sind:

- L 279 zwischen der Erft und Kirchherten
- L 277 zwischen Niederembt und Kirchtroisdorf
- L 277 nördlich von Kirchherten
- L 258 westlich von Grottenherten
- L 361 südlich der Verbindungsstraße Rath
- K 38 zwischen Bedburg-Kirdorf und Niederembt

Die L 361 als Landesstraße verfügt ab der Einmündung Rupperburg über einen beidseitig befahrbaren kombinierten Geh- und Radweg, der im weiteren Verlauf dann zu einem Schutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten bis zur L 213 umgewandelt wird. An der K 19 wird der einseitig geführte kombinierte Geh- und Radweg am Ortsteingang durch eine Mittelinsel auf beiden Fahrbahnseiten geführt.

Eigenständige Radverkehrsanlagen wie Radwege, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen befinden sich nur an wenigen Abschnitten innerorts:

- Radschutzstreifen:  
Albert-Schweitzer-Straße, Harffer Schloßallee von der Sankt-Rochus-Straße bis zum KVP Steifensandstraße, Karlstraße gegen die Einbahnstraße zwischen Eichendorffstraße und Adolf-Silverberg-Str. (einseitig), Glescher Weg auf Höhe Bahnunterführung, Friedhofstraße/Rupperburg (einseitig), Adolf-Silverberg-Straße (einseitig)

---

<sup>13</sup> Neben den genannten Routen gab es bis 2014 noch die Kaiserroute, die durch Bedburg geführt wurde. Die Kaiser-Route war ein 480 Kilometer langer Radfernweg durch Nordrhein-Westfalen von Aachen nach Paderborn. Seit 2014 wird sie nicht mehr betrieben.

- Radfahrstreifen:  
Sankt-Rochus-Straße/Hauptstraße bis zur Albert-Schweitzer-Straße
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig):  
Albert-Schweitzer-Straße/Neusser Straße bis zur Einmündung Wiesenstraße,  
Erkelenzer Straße zwischen Harffer Schlossallee und Millendorfer Straße
- Getrennter Geh- und Radweg:  
Leitweg (einseitig), Harffer Schlossallee zwischen Steifensandstraße und Erkelenzer Str.,  
St.Rochus-Straße zwischen Gustav-Heinemann-Straße und Pannengasse (einseitig)
- Gehweg, Radfahrer frei (einseitig):  
Wiesenstraße zwischen Neusser Straße und Otto-Hahn-Straße, St.-Ursula-Weg zwischen Et-  
gendorfer Straße und Lindenstraße, Eichendorffstraße zwischen Karlstraße und Hermann-  
Löns-Straße, Adolf-Silverberg-Straße



Radschutzstreifen – Harffer Schloßallee



Radschutzstreifen – Albert-Schweitzer-  
Straße



Alleenradweg



Alleenradweg



Radschutzstreifen – Sankt-Rochus-  
Straße



Radschutzstreifen – Sankt-Rochus-  
Straße/Hauptstraße

Durch die flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und die vorhandenen Radverkehrsanlagen weist Bedburg ein dichtes Radwegenetz auf. Nach ERA 2010 kann der Radverkehr bei Tempo 30 bis zu einer Verkehrsbelastung von ca. 6.500 Kfz/Tag in der Regel sicher auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr geführt werden.

Auf Straßen mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder mehr werden ausgewiesene Radverkehrsanlagen empfohlen. Viele zentrale Einrichtungen in Bedburg sind über Radverkehrsanlagen überwiegend lückenlos erreichbar. Trotzdem sind im Siedlungskern aber auf folgenden Straßen auch Lücken zu finden:

- Im Zentralen Bereich: Neusser Straße, Bahnstraße
- Lindenstraße vom Bahnübergang bis zum Ortseingang der K 37
- Gustav-Heinemann-Str. zwischen St.-Rochus-Straße und Brunnenstraße
- Erkelenzer Straße in Millendorf
- Millendorfer Straße zwischen Erkelenzer Straße und St.-Ursula-Weg
- Klosterstraße
- Kirdorfer Allee
- Rupperburg im Bereich Buschacker – Rupperburg (Schutzstreifen reicht nur bis zur Hälfte der Straße)
- Kirdorfer Allee zwischen Im Embgrund und K 32

Die bestehenden Radverkehrsanlagen in Bedburg sind grundsätzlich in einem guten Zustand und entsprechen überwiegend den amtlichen Regelwerken. Allerdings sind insbesondere auf Bordsteinradwegen im Siedlungskern Mängel zu verzeichnen (geringe Radwegbreite, Sichtverhältnisse etc.). Vor allem an Einmündungen und Kreuzungen entstehen oftmals Konflikte und Unfälle mit dem Kfz-Verkehr, da diese den Radverkehr im Gehwegbereich oftmals (insbesondere beim Abbiegen) schlechter wahrnehmen.

Durch die gemeinsame Nutzung mit Fußgängern entstehen Nutzungskonflikte zwischen beiden Gruppen. Teilweise werden die Radwege durch parkende Autos und Mülltonnen eingeschränkt. Zudem ist das Linksabbiegen an Kreuzungen unkomfortabel, da hierzu der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr signalisiert wird und dadurch Wartezeiten entstehen. Die genannten Problempunkte verstärken sich in Zukunft durch die mit Pedelecs/E-Bikes verbundenen erhöhten Durchschnittsgeschwindigkeiten und vergleichsweise neue Fahrradformen wie Lastenräder und Fahrradanhänger.

Weitere Problemfelder und Mängel werden detailliert im Masterplan Radverkehr, einem gesonderten Bericht speziell für den Radverkehr in Bedburg, dargestellt.

### 3.5 Fußverkehr und Nahbereichsmobilität

Der Fußverkehr ist neben dem Radverkehr das wichtigste Verkehrsmittel für die Nahbereichsmobilität. Die kompakte Struktur des Siedlungskörpers in Bedburg bietet aufgrund der kurzen Wege gute Voraussetzungen für das Zufußgehen. 10,6% aller Wege in Bedburg werden gemäß HHB Rhein-Erft-Kreis in der Stadt Bedburg zu Fuß erbracht. Dieser Anteil dürfte im Siedlungskörper sogar noch etwas höher liegen.

Im Rahmen der Analyse des Fußverkehrs fanden hierzu in allen Ortsteilen umfangreiche Begehungen mit den Bewohnern vor Ort statt. Die Ergebnisse der Begehungen werden im Kap. 3.7 beschrieben und dargestellt. Ein Großteil der Mängel bezog sich auf den Fußverkehr und auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum. Innerhalb des Siedlungskörpers kann das Stadtgebiet im Hinblick auf den Fußgängerverkehr in zwei Bereiche aufgeteilt werden. Nördlich der L 279 sind nahezu alle Gehwegflächen auch in den verkehrsberuhigten Straßen als ausreichend breit anzusehen. Hier sind die Gesamtstraßenbreiten deutlich höher als in den südlichen Ortsteilen von Bedburg unterhalb der L 279. Gerade die Straßen und vor allem die Gehwegbreiten in den Ortsteilen Lipp, Kirdorf, Blerichen und in Bedburg sind aufgrund der Altbausubstanzen deutlich schmaler angelegt.

Grundsätzlich ist jeder mögliche „Weg“ Bestandteil des Fußgängernetzes und muss deshalb Mindestanforderungen für eine sichere Benutzung erfüllen. Einige Bestandteile des Fußgängernetzes haben aufgrund ihrer Nähe zu wichtigen Zielen eine besondere Bedeutung für den Fußgängerverkehr und stellen deshalb höhere Anforderungen in Bezug auf Komfort (zB. Gehwegbreite und -belag), Sicherheit (Durchgängigkeit, gesicherte Querungshilfen) und Gestaltung.

Generell sollte im Längsverkehr gemäß der FGSV auf Stadtstraßen eine Gehwegbreite von 2,50 m angelegt sein. Eine Breite unterhalb von 1,50 m wird als Alarmwert gesehen, da die Breite für eine sehbehinderte Person mit Begleitperson nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) nicht mehr ausreichend ist. Auf folgenden Straßen sind die Bedingungen für den Fußgängerverkehr im Längsverkehr deutlich eingeschränkt (unterhalb 1,50 m Breite):

- Erkelenzer Straße (auf der gesamten Straßenlänge von der L 279 bis zum Bahnübergang)  
Hier sind die Gehwegbreiten teilweise deutlich unter 0,75 m. Durch hervorspringende Häuser wird die Nutzbarkeit der Gehwege eingeschränkt.
- Kolpingstraße  
Zwischen der Kirdorfer-Allee und dem Kreisverkehrsplatz am Bahnhof sind die Gehwege zum großen Teil unter 1,50 m Breite.
- Sankt-Ursula-Weg zwischen Erkelenzer Straße und Millendorfer Straße
- Obere Lindenstraße zwischen der Brücke über die Erft bis zur Kreuzung Neusser Straße/Bahnstraße
- Neusser Straße und Bahnstraße zwischen Wiesenstraße und Real-Markt
- Theodor-Heuss-Straße in punktuellen Bereichen (geringe Gehwegbreite infolge von Bäumen und Parken)



Erkelenzer Str. (Millendorf)



Erkelenzer Str. (Lipp)



St.-Ursula-Weg



Kolpingstr. (Eselsmarkt)

Abb. 3.5-1 Gehwegenlagen in Bedburg

Neben dem Siedlungskörper Bedburg sind auch die Ortsdurchfahrten in Verbindung mit einem hohen MIV-Verkehrsaufkommen insbesondere in den westlichen Ortsteilen betroffen. Hierzu gehören:

- Heinsberger Straße in Kirchtroisdorf
- Margarethenstraße/Zaunstraße/Gottesacker in Grottenherten und Kirchherten
- Pützer Straße als L 277 in Kirchherten

Gerade die Gehwege in den Ortsdurchfahrten sind an vielen Stellen so schmal, dass die Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen (siehe Abb. 3.5-2).



Rödinger Str. in Kirchtroisdorf



Pfarrer-Stein-Str. in Kirchtroisdorf



Pützer Straße in Kirchherten



Zaunstraße (hinter Kreuzung  
Butterstraße/Zaunstraße)  
in Grottenherten

Abb. 3.5-2 Gehweganlagen in den Ortsdurchfahrten

Untersuchungen zum Fußgängerverkehr haben gezeigt, dass etwas über die Hälfte aller unternommenen Fußwege Entfernungen bis zu 1km betreffen, dies entspricht durchschnittlich ca. 15 Gehminuten. Wichtige Zielpunkte an denen sich der Fußverkehr an Werktagen konzentriert, sind die Einkaufsbereiche der Ortsteile und die Schulen bzw. das Schulzentrum. Auch die Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sind wichtige „Sammelstellen“ des Fußgängerverkehrs und müssen gut erreichbar sein. Dabei muss, da Haltestellen an Hauptverkehrs- oder Sammelstraßen liegen, vor allem der Querungsbedarf in ihrer unmittelbaren Nähe berücksichtigt werden.

Fast nahezu alle Wohngebiete außerhalb des klassifizierten Straßennetzes sind flächendeckend als Tempo 30 ausgewiesen. Die in Kap. 3.1.1 bereits benannten Straßen mit Tempo 50 in Wohnbereichen außerhalb des Vorbehaltsnetz sollten auf die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsregelung überprüft werden, da durch eine verminderte Geschwindigkeit in Wohnbereichen auch die Attraktivität der Nahmobilität (z.B. leichteres Queren durch größere Zeitlücken) erhöht werden kann.

Da Fußgänger extrem umwegempfindlich sind, wirken sich Unterbrechungen direkter Wegebeziehungen besonders störend aus. Die eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke Horrem – Bedburg – Grevenbroich stellt eine erhebliche Barriere für den Fußgänger und auch für den Radverkehr dar. Dies gilt insbesondere für die Erreichbarkeit des zentralen Bereiches von Bedburg durch die westlichen Stadtteile im Siedlungskörper. Im gesamten städtischen Bahnstreckenbereich befinden sich nur vier Querungsstellen:

- Bahnübergang Erkelenzer Straße
- Bahnübergang Lindenstraße
- Bahnhof Bedburg (nur fußläufig)
- Unterführung Feldstraße (Höhenbeschränkung)

Neben der geringen Anzahl an Querungsstellen der Bahnstrecken wird insbesondere der Bahnübergang Lindenstraße von den Aufstellflächen heute als sehr unzureichend angesehen, zumal an dieser Stelle zu Schulzeiten viele Radfahrer und Fußgänger nicht nur die Bahnstrecke kreuzen, sondern auch die Neusser Straße/Bahnstraße überqueren müssen. In den Karten der Anlage 1 (Mängelanalyse aus den Ortsbegehungen) zum vorliegenden Bericht sind die Problembereiche für die Nahbereichsmobilität in den einzelnen Ortsteilen der Stadt Bedburg dargestellt.

Die Herstellung von möglichst barrierefreien Verkehrsräumen ist eine Notwendigkeit um die eigenständige Mobilität von Menschen mit einer Behinderung zu ermöglichen. Dabei ist aber zudem zu berücksichtigen, dass barrierefrei gestaltete Räume auch vielen anderen Menschen zu Gute kommen. Letztlich ist fast jeder in seinem Leben (Eltern mit Kinderwagen, ältere Menschen mit Rollator etc.) zumindest zeitweise auf solche Anlagen angewiesen. Eine Erleichterung sind sie aber in jedem Fall für alle Verkehrsteilnehmer. Viele Querungsstellen an den Knotenpunkten und an den Überwegen verfügen noch über keine taktilen Beläge (siehe Abb. 3.5-3).



Abb. 3.5-3 Fehlende taktile Beläge an den Querungsstellen im Siedlungskörper von Bedburg

### 3.6 Verkehrssicherheit

Grundlage der Unfallanalyse ist die jährlich von der Kreispolizeibehörde in Hürth geführte Unfallsteckkarte, die Aufschluss über Unfallort, Unfallschwere und Unfalltyp gibt. Die Analyse umfasst flächenhafte, linienhafte und punktuelle Auswerteschritte und dient so einer umfassenden Beschreibung der Unfallsituation in Bedburg. Um den Einfluss zufälliger Schwankungen in der örtlichen Unfallverteilung zu mindern, wurde ein Untersuchungszeitraum von 3 Jahren (2011 bis 2013) gewählt (siehe Abb. 3.6-2).

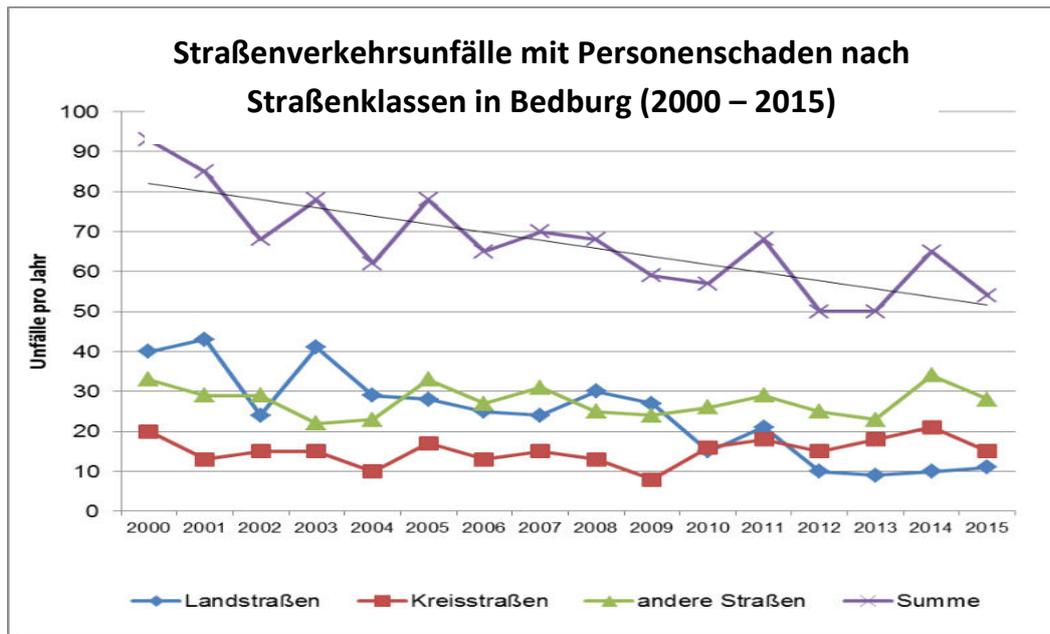


Abb. 3.6-1 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von 2000 bis 2015 in Bedburg

Sowohl die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden als auch die Zahl der in Verkehrsunfällen Verunglückten hat in der Stadt Bedburg in den letzten 15 Jahren um etwa 30 % abgenommen.<sup>14</sup>

Dieser Rückgang ist vor allem auf den Landesstraßen zu beobachten. Dagegen sind die Unfälle auf Kreis- und Stadtstraßen nahezu konstant geblieben (siehe Abb. 3.6-1).



Abb. 3.6-2 Unfallsteckkarte für den Ausschnitt Kaster

Hohe Unfalldichten ergeben sich besonders dort, wo hohe Kfz-Verkehrsstärken und hohe weitere Nutzungsintensitäten (vor allem Geschäftsnutzung) zusammentreffen. Der Großteil der Verkehrsunfälle in der Stadt Bedburg ereignet sich im Siedlungskörper. Insgesamt sind für die Zeiträume 2011: 197, 2012: 186 und 2013: 177 Unfälle erfasst worden. Bereiche mit verstärktem Unfallgeschehen sind die Sankt-Rochus Straße und die Lindenstraße. Im Erhebungszeitraum waren an den Unfällen 19 Fußgänger und 62 Radfahrer beteiligt. Die Statistik der Unfälle, in die Radfahrer und Fußgänger involviert waren, lässt keine wesentlichen Rückschlüsse auf etwaige Bereiche erhöhter Gefährdung von Fußgängern oder Radfahrern im Straßenverkehr zu. Laut Definition<sup>15</sup> gibt es in Bedburg keine „Unfallhäufungsstellen“. In Abbildung 3.6-3 sind die Unfallhäufigkeiten in Bedburg (Zeitraum 2011 bis Ende 2013) dargestellt.

<sup>14</sup> Quelle: Kreispolizei Rhein-Erft-Kreis

<sup>15</sup> Um als Unfallhäufungsstelle deklariert zu werden, müssen mindestens drei Unfälle in einem Jahr in derselben Kategorie (Gem. RdErl. des Innenministeriums & MBWSV NRW, 2008) erfolgen.

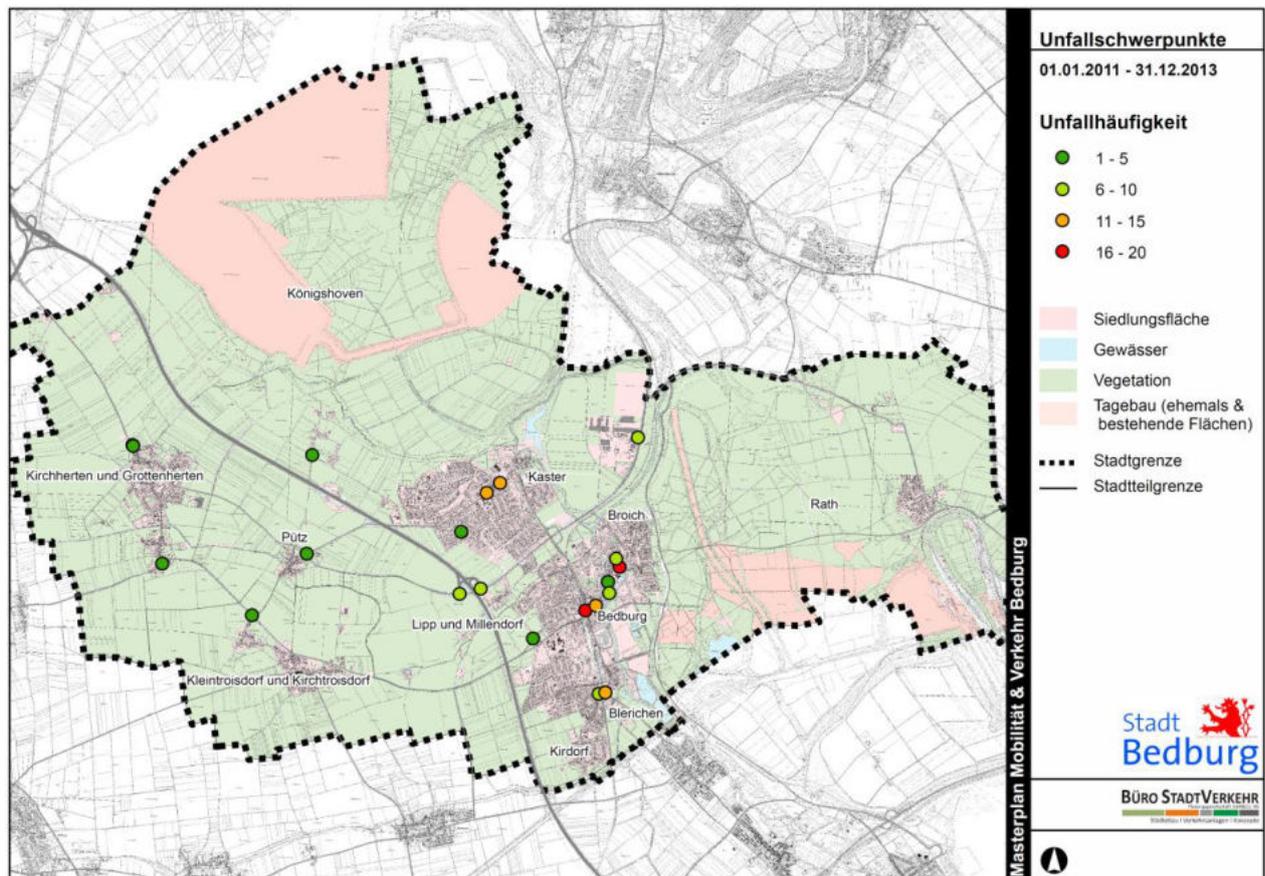


Abb. 3.6-3 Unfallhäufigkeiten in Bedburg in den Jahren 2011 bis Ende 2013

Bezüglich der Unfälle von Kindern gibt es einen Kinderunfallatlas. Der Kinderunfallatlas wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) herausgegeben. Es wird ermittelt, wie hoch der Anteil an im Straßenverkehr verunglückten Kindern in den einzelnen Städten und Landkreisen in Deutschland ist. Zudem wird ermittelt, wie oft Kinder mit welchen Verkehrsmitteln verunfallen. Die Werte für die Stadt Bedburg lassen sich auf Grundlage der vorhandenen Daten nicht ermitteln. Der Kinderunfallatlas weist für den Rhein-Erft-Kreis eine geringe bis mittlere Unfallbelastung für Kinder allgemein aus.

Erheblich zur Verkehrssicherheit beitragend sind die gefahrenen Geschwindigkeiten. Die Stadt Bedburg führt laufend Geschwindigkeitsmessungen an verschiedenen Straßen durch. Als Kennwert zur Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus wird wie allgemein üblich der Wert des  $V_{85}$  herangezogen, das heißt die Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge unterschritten wird. Bei der Bewertung der ermittelten Geschwindigkeiten wird das straßenräumliche Umfeld maßgeblich berücksichtigt. So ist beispielsweise eine  $V_{85}$  von 55 km/h im Randbereich der Bebauung weniger problematisch als in einem intensiv genutzten oder engen Straßenraum, wo die nutzungsverträgliche Zielgeschwindigkeit deutlich unter 50 km/h liegen muss. In Abbildung 3.6-5 sind die Geschwindigkeiten der von 2014 - 2018 gemessenen Straßen im Stadtgebiet dargestellt.

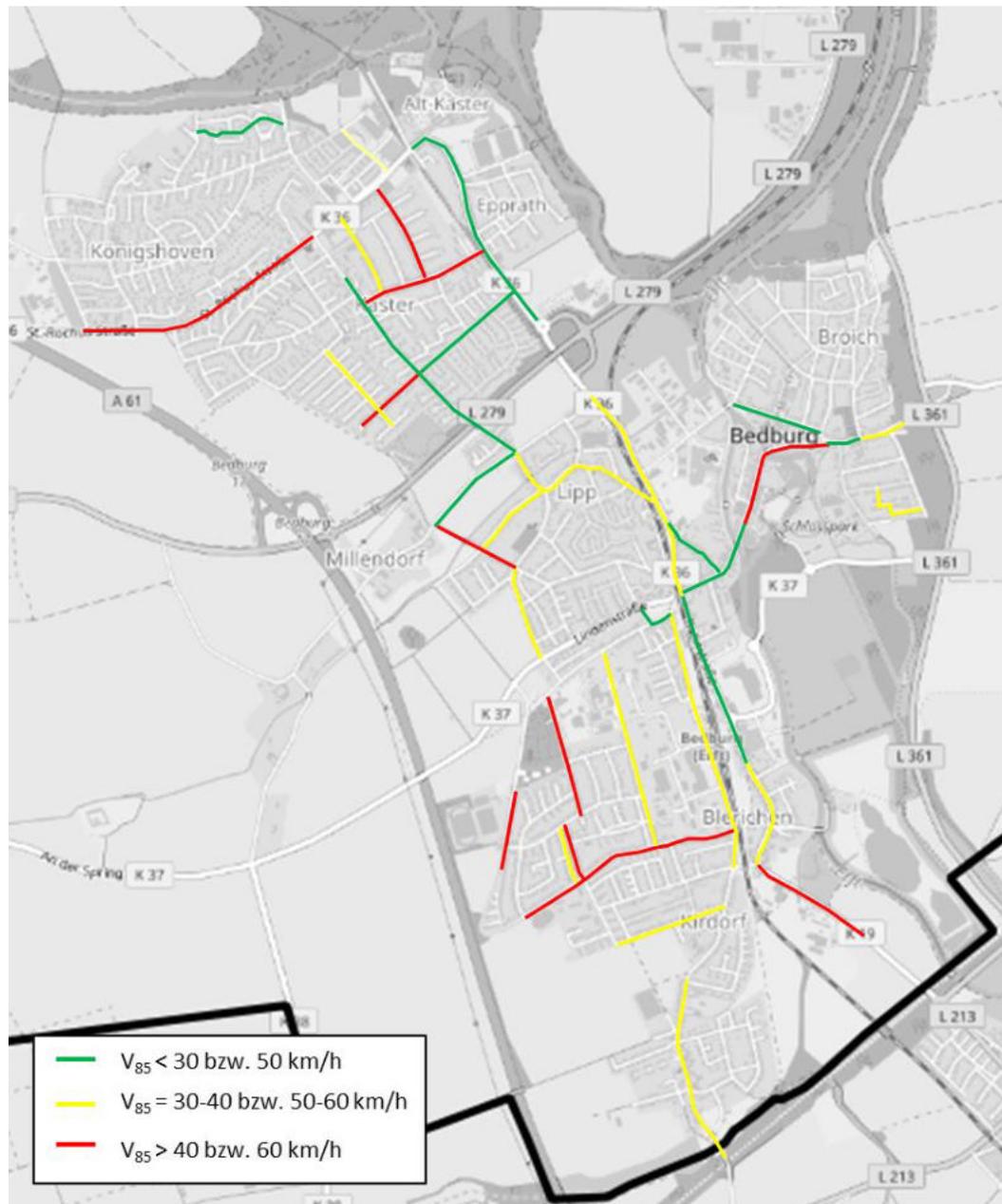


Abb. 3.6-5 Geschwindigkeiten ( $V_{85}$ ) des Kfz-Verkehrs in ausgewählten Straßenzügen

Insgesamt werden die maximalen Geschwindigkeiten auf Tempo-50 Straßen gut eingehalten, oder teilweise sogar unterschritten. Lediglich in den Ortsrandlagen treten gehäuft zu hohe Geschwindigkeiten auf, da sich die zuvor erlaubten hohen Geschwindigkeiten noch weit in den bebauten Bereich hinein auswirken. Dies zeigt sich unter anderem auf der St.-Rochus-Straße, dem Glescher Weg und der Millendorfer Straße.

In den Tempo-30-Zonen treten dahingegen häufiger Geschwindigkeitsüberschreitungen auf, durchschnittlich werden 40 km/h gefahren. Insgesamt zeigt sich aber, dass auf der Ebene der Geschwindigkeitsdämpfung nur punktueller Handlungsbedarf besteht. Dennoch sollten die Geschwindigkeitsmessungen weiterhin fortgeführt und in geeignetem Abstand wiederholt werden.

### 3.7 Mängelanalyse aus der Sicht der Bürger

Im Zuge der Bestandsaufnahme und -analyse wurde in den jeweiligen Ortsteilen ein Planungsspaziergang durchgeführt. Die Planungsspaziergänge fanden im Zeitraum August bis Oktober 2015 statt (s. Abb. 3.7-1).

Insgesamt wurden 11 Planungsspaziergänge durchgeführt, davon 2 Wiederholungsspaziergänge aufgrund zu geringer Teilnehmerzahlen. Dies betrifft die Ortsteile Lipp und Rath.

Datum	Zeit	Orts- / Stadtteil	Teilnehmer
19.08.2015	17:00 – 17:30	Rath	3
19.08.2015	17:00 – 19:00	Lipp / Millendorf	1
26.08.2015	17:00 – 19:00	Blerichen / Kirdorf	15
26.08.2015	17:00 – 19:00	Kirchherten / Grottenherten	12
02.09.2015	17:00 – 19:30	Schulzentrum	7
02.09.2015	17:00 – 19:30	Kleintroisdorf / Kirchtroisdorf	10
02.09.2015	17:00 – 18:00	Pütz	8
09.09.2015	17:00 – 21:30	Bedburg / Broich	10
23.09.2015	17:00 – 20:00	Kaster / Königshoven	14
07.10.2015	17:00 – 18:00	Lipp [Wiederholung]	5
08.10.2015	17:00 – 18:30	Rath [Wiederholung]	7
<b>11 Begehungen</b>		<b>Gesamt</b>	<b>92</b>

Abb. 3.7-1 Auflistung der Planungsspaziergänge

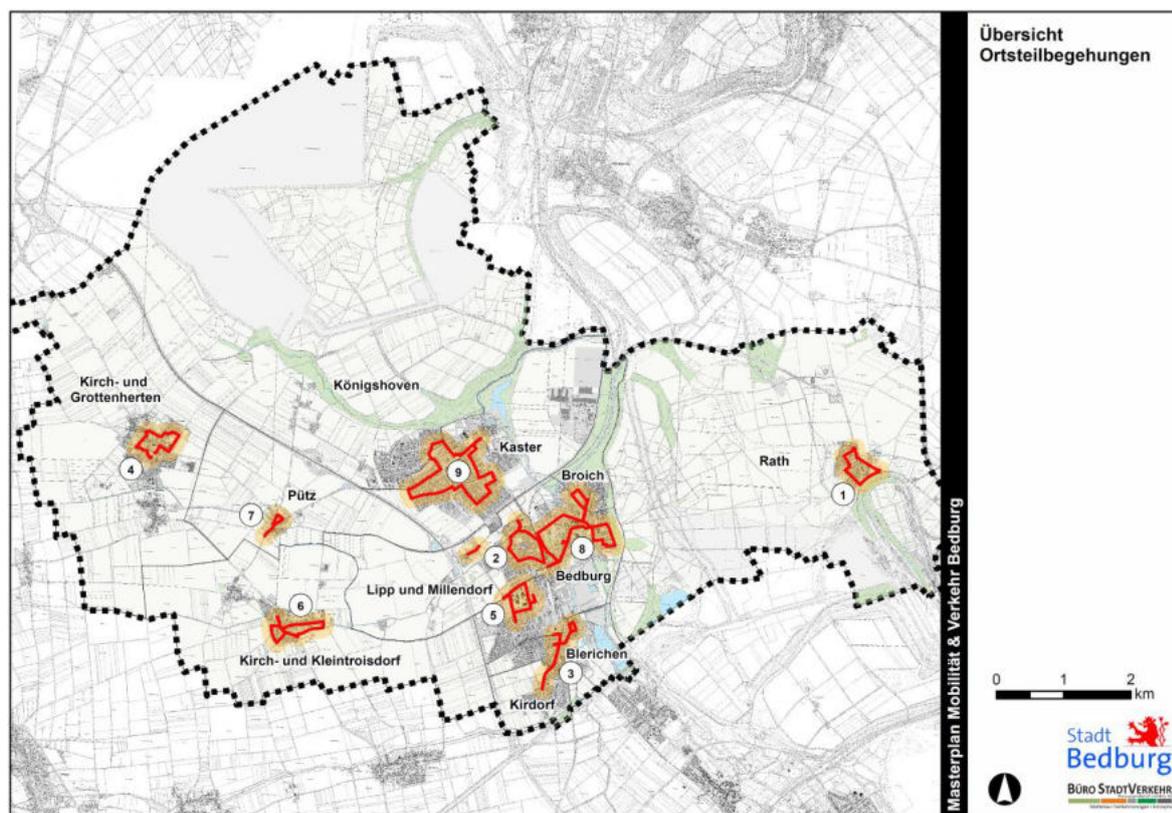


Abb. 3.7-2 Übersicht der Planungsspaziergänge

In der Anlage 2 sind die Mängelkarten für jeden Stadt- bzw. Ortsteil dargestellt.

### 3.8 Stärken, Schwächen sowie Handlungsfelder

Aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und den Planungsspaziergängen in den jeweiligen Ortsteilen sowie Gesprächen mit den Akteuren vor Ort sind für das Stadtgebiet Bedburg die Stärken und Schwächen dargestellt die dabei räumlich oder/und sektoral wiedergegeben werden (siehe Abb. 3.8-1):

	Stärken	Schwächen
Allgemein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher und ausbaubarer Radverkehrsanteil von 15,5%</li> <li>• Keine besonderen Unfallschwerpunkte mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher MIV-Anteil am Modal-Split mit ca. 70%</li> </ul>
MIV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorhandensein eines leistungsfähigen Tangentensystems im Stadtgebiet durch die L279 und L361 sowie die BAB61 (Umleitung des Durchgangsverkehr sowie Vermeidung von innergemeindlichen Durchgangsfahrten)</li> <li>• Straßennetz kann den gestellten Anforderungen entsprechen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Auslastung der umliegenden Landesstraßen L361 und L 279 für den Ziel- und Quellverkehr in Bedburg</li> <li>• Hohe Verkehrsbelastungen in Millendorf auf der Erkelenzer Straße infolge Verkehr von und zur BAB61 → Durchgangsverkehr</li> <li>• Hohe Lkw- und Durchgangsverkehrsanteile auf der Kolpingstraße wegen fehlender Brückendurchfahrthöhe auf der Kirdorfer Allee</li> <li>• Hohe Geschwindigkeiten auf den verkehrsberuhigten Straßen insbesondere in Königshoven (Brunnenstraße und Josef-Schnitzler-Straße)</li> <li>• Hoher Durchgangsverkehrsanteil in den Ortsdurchfahrten in Kirchherten/Grottenherten sowie in Rath</li> </ul>
Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichendes Stellplatzangebot</li> <li>• Keine Parkgebühren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parksuchverkehre auf der Graf-Salm-Straße</li> <li>• Straßenbegleitendes Längsparken auf der St.-Rochus-Straße</li> <li>• Stellplatzknappheit in den historisch gewachsenen Ortsteilen (zB. Erkelenzer Straße, Kolpingstraße)</li> </ul>
Straßenraumverträglichkeit		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unzureichende Gehwegbreiten und -angebote auf der Erkelenzer Straße zwischen Burgstraße und BÜ-Anlage</li> <li>• Unzureichende Gehwegbreiten und -angebote auf der Kolpingstraße</li> </ul>
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Erftbahn zu einer S-Bahn zwischen Bedburg und Köln im 20-Min-Takt</li> <li>• ÖPNV-Erreichbarkeit des GE-Gebietes Mühlenerft</li> <li>• Gute Beförderungsgeschwindigkeit zu den abseits gelegenen Ortsteilen</li> <li>• Erschließungsqualität (Haltestellen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein attraktives Busangebot innerhalb des Siedlungskerns Bedburg und umsteigefreie Verbindungen innerhalb des Siedlungskerns</li> <li>• Unzureichende Angebote im Außenbereich die zudem vorwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind</li> <li>• Schleifenfahrt der Linie 975</li> <li>• Schlechter Ausstattungs- und Komfortstandart der Haltestellen</li> </ul>
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompakte Siedlungsstruktur im Siedlungskern mit den Stadtteilen Bedburg, Lipp, Kirdorf, Blerichen, Kaster und Königshoven</li> <li>• Strukturen für eine störungsfreie Radverkehrsachse zwischen Kaster und Bedburg und weiter bis zur ehemaligen Bandtrasse (Speedway) vorhanden</li> <li>• Dichtes Radwegenetz durch die flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein in sich schlüssiges Radwegenetzsystem mit einigen Netzlücken</li> <li>• Fehlende leistungsfähige Radverkehrsachse im Siedlungskern (Bedburg und Kaster)</li> <li>• Hoher Radverkehrsanteil infolge Schülerverkehr von und zum Schulzentrum über die Karlstraße und BÜSTRA-Anlage Lindenstraße mit unsicherer Verkehrsführung an der BÜSTRA-Anlage</li> <li>• Keine Verleihangebote im Radverkehr</li> <li>• Einige Qualitätsmängel, insbesondere im Siedlungskern</li> <li>• Vereinzelt fehlende Querungen</li> </ul>
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompakte Siedlungsstruktur im Siedlungskern mit den Stadtteilen Bedburg, Lipp, Kirdorf, Blerichen, Kaster und Königshoven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnstrecke stellt eine erhebliche Barriere für den Fußverkehr dar (nur vier Querungsmöglichkeiten im Siedlungskernbereich)</li> <li>• Geringe Gehwegbreiten vor allem in den älteren Stadt- und Ortsteilen (Erkelenzer Straße, Kolpingstraße, Sankt-Ursula-Weg, Obere Lindenstraße, Neusser Straße und Bahnstraße)</li> <li>• Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeiten auf der Erkelenzer Straße, Neusser Straße (F-LSA) und</li> </ul>

		Bahnstraße
Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute regionale und störungsfreie Erreichbarkeit des GE-Gebietes Mühlenerft</li> <li>• Direkte Erreichbarkeit des GE-Gebietes Wiesenstraße/Nachtigallenweg über die Neusser Straße an die L279</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeit des GE-Gebietes Adolf-Silverberg-Straße durch konflikträchtige Straßen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kolpingstraße wegen fehlender Durchfahrtshöhe an der Unterführung Kirdorfer Allee)</li> <li>- Bahnstraße/Lindenstraße/Lipper Berg</li> </ul> </li> </ul>
Schulzentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV Ein- und Ausstieg an der Schulseite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Bring- und Abholverkehr morgens und nachmittags nach Schulschluss mit Überlastungserscheinung in den umliegenden Straßen (Karlstraße, Sankt Ursula-Weg und Goethestraße)</li> </ul>

Abb. 3.8-1 Zusammenstellung der Stärken und Schwächen im Verkehrsbereich von Bedburg

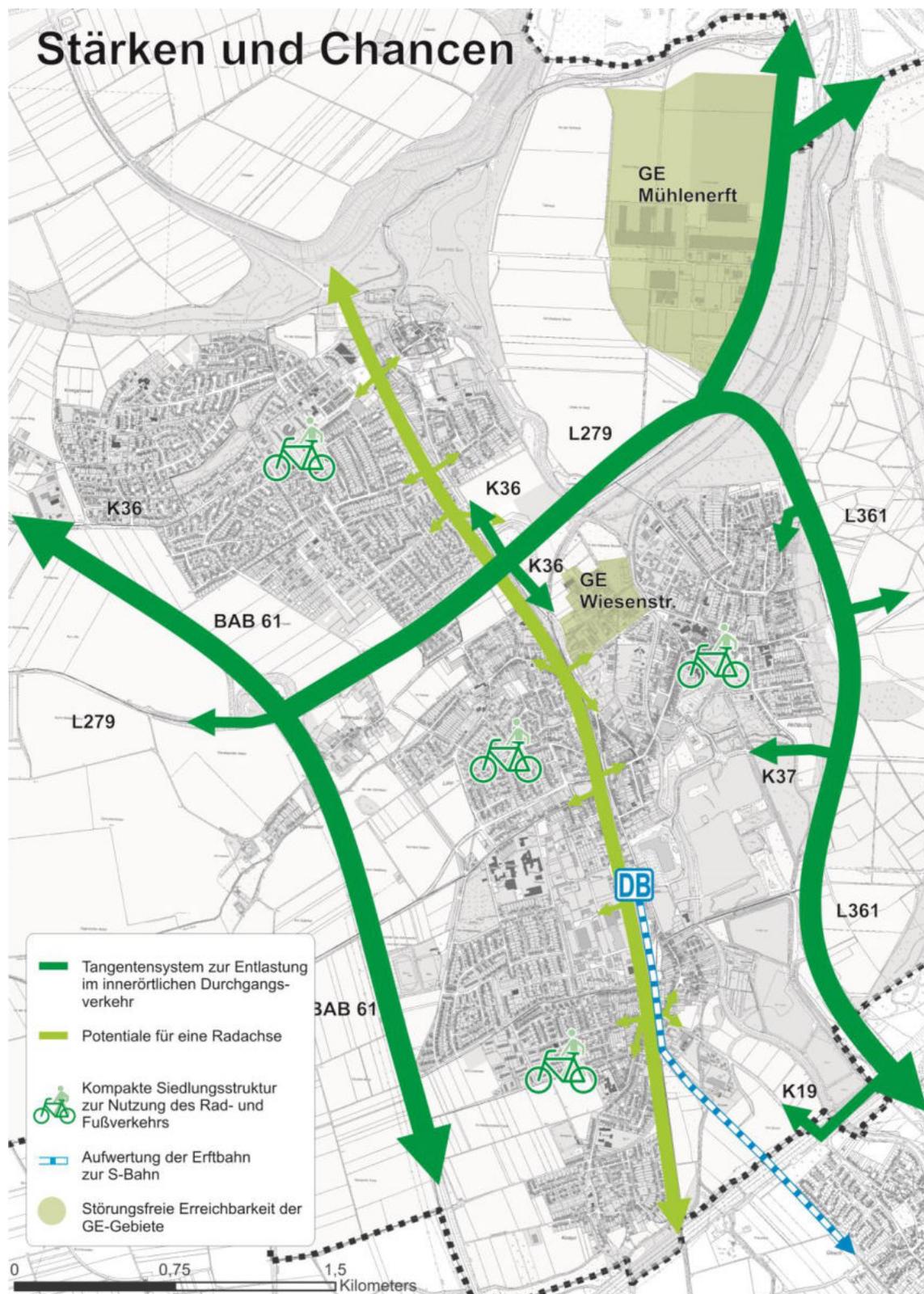


Abb. 3.8-2 Zusammenstellung der Stärken im Verkehrsbereich von Bedburg

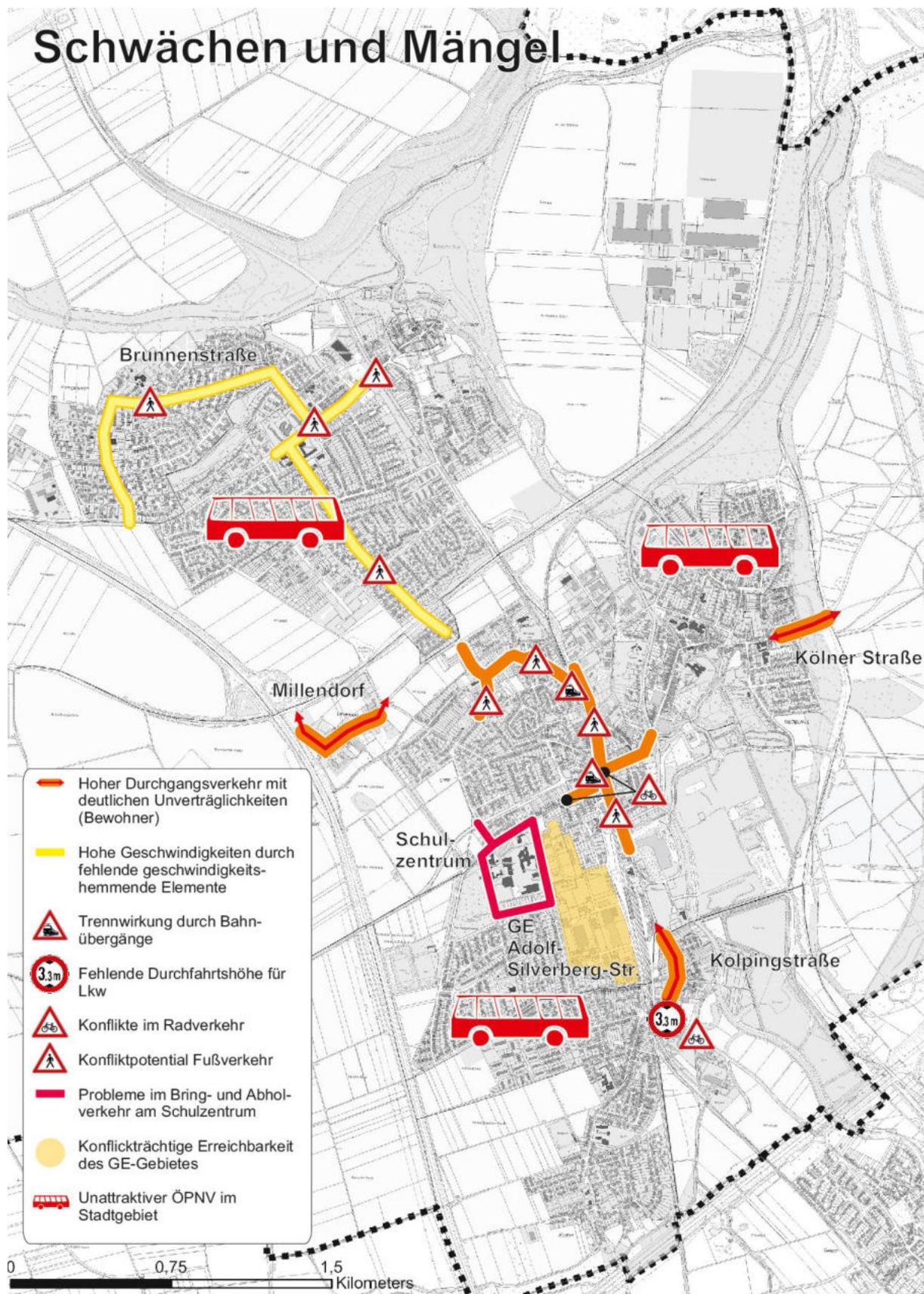


Abb. 3.8-3 Zusammenstellung der Schwächen im Verkehrsbereich von Bedburg

## 4 Strategien der Verkehrsentwicklung in Bedburg

### 4.1 Szenarien der Verkehrsentwicklung

Der Masterplan Mobilität und Verkehr für die Stadt Bedburg dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt als bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort für den nördlichen Teilbereich im Rhein-Erft-Kreis. Ziel des Masterplans ist es, ein umsetzbares Leitbild für den Verkehr mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln und den Rahmen für die daraus folgenden konkreten Umsetzungsbausteine zu setzen.



Abb. 4.1-1 Leitbildentwicklung für den Masterplan Mobilität und Verkehr in Bedburg

Um ein abgestimmtes Leitbild zu erzielen, wurden verschiedene mögliche Szenarien für die künftige Entwicklung der Mobilität aufgezeigt. Diese Szenarien wurden in einer Bürgerwerkstatt am 20.04.2016 gemeinsam mit allen Beteiligten entwickelt und diskutiert. Insgesamt bis zu drei Szenarien für die künftige Entwicklung des Verkehrs in Bedburg standen zur Auswahl:

- Beibehaltung des Status Quo mit leichten Verbesserungen
- Verbesserung der Verkehrsverträglichkeit
- Reduzierung des Autoverkehrs und Stärkung der Nahmobilität

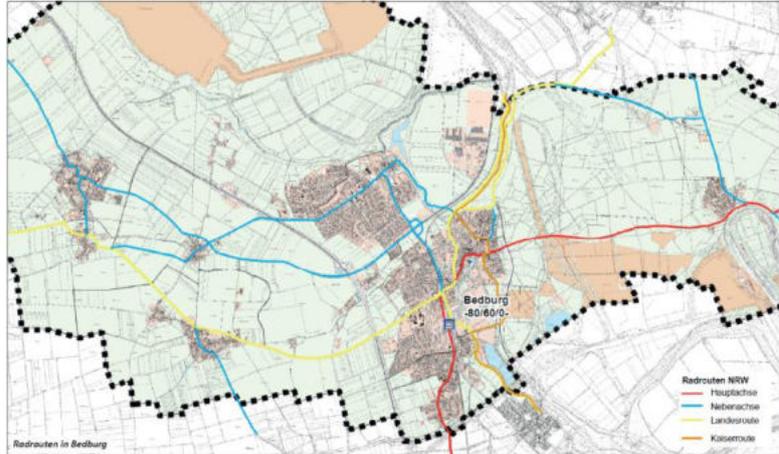
Ziel des Werkstattverfahrens war es, über die möglichen Handlungsfelder zu den einzelnen Verkehrsarten und Themenbereichen das gewünschte Szenario gemeinsam zu erarbeiten. Die jeweiligen Szenarien unterscheiden sich darin, welche Verkehrsarten in Zukunft eine stärkere Rolle im Gesamtverkehr übernehmen sollen (siehe Abb. 4.1-2).



Abb. 4.1-2 Szenarien für den Masterplan Mobilität und Verkehr in Bedburg

Für die einzelnen Themenbereiche Autoverkehr, Ruhender Verkehr, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Schülerverkehr sowie Wirtschaftsverkehr wurden für das gesamte Stadtgebiet von Bedburg Handlungsvorschläge erstellt. Beispielhaft sind für den Autoverkehr in Abb. 4.1-3 die Handlungsvorschläge dargestellt.

# Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)



## Heutige Situation

- Schmale oder nicht vorhandene Gehwege in „Straßendörfern“
- Fehlende oder gefährliche Querungen von Hauptstraßen (z.B. keine Beleuchtung an Fußgängerüberwegen)
- Netzlücken im Radwegenetz
- mangelnde Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen für Fußgänger und Radfahrer
- Neue Radabstellanlagen und Fahrradboxen am Bahnhof Bedburg
- gutes touristisches Radwegeangebot (z.B. terra nova Speedway & Erfradweg)

## Handlungsmöglichkeiten

	<b>Aufwertung von Querungsstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dort, wo Querungen aufgrund von starkem Verkehr oder schwierig einzusehenden Bereichen unsicher bzw. nicht abgesichert sind, sollten Querungsanlagen für Fuß- und ggf. Radverkehr geschaffen werden.</li> <li>- möglich sind je nach Straße und Situation: Verkehrsinseln, Fußgängerüberwege ("Zebrastrifen"), Ampelanlagen oder auch Verbesserungen an bestehenden Querungsstellen, z.B. durch Beleuchtung, Hinweisschilder usw.</li> </ul>
	<b>Schließung von Netzlücken im Radwegenetz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- plötzlich endende Radwege oder irreführende Beschilderungen bzw. Radwegweiser sollten optimiert werden</li> <li>- eine lückenlose Befahrung sollte gewährleistet werden</li> <li>- in außerörtlichen Bereichen oder auf Straßen mit Tempo 70 und mehr sollten entspr. Radverkehrswege eingerichtet werden (z.B. Schutzstreifen, separat geführte Radwege, etc.)</li> </ul>
	<b>Bei Planungen von Straßen, Einhaltung von Mindestbreiten für Gehwege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Neu- oder Umbau von Straßen soll auf die Einrichtung mindestbreiter Gehwege geachtet werden, auch wenn dies zu Lasten verringerter Fahrspurbreiten für den Autoverkehr oder wegfallender Parkmöglichkeiten geht</li> </ul>
	<b>Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch zusätzliche Radwege und/oder Fahrradstraßen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf allen Straßen im Stadtgebiet mit mind. Tempo 50 sollen entspr. Radverkehrswege eingerichtet werden, vorzugsweise mit hoher Qualität (z.B. als separate Radwege oder Schutzstreifen)</li> <li>- in einigen Wohnstraßen und Tempo 30-Zonen sollte die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden (auch als Zwei-Richtungs-Verkehr in Einbahnstraßen)</li> </ul>
	<b>Verstärkter Ausbau barrierefreier Gehwege und Querungsstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beim Neu- oder Umbau von Gehwegen sollte auf die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen geachtet werden</li> <li>- in Kreuzungs- und Querungsbereichen sollten Bordsteine abgesenkt und mit entsprechenden Bodenindikatoren (z.B. „Blindenleitspuren“) versehen werden</li> <li>- Grünzeilen an Ampelanlagen sind auch für mobilitätseingeschränkte Personen ausreichend zu gestalten</li> </ul>
	<b>Ausbau und Förderung von Fahrradverleihsystemen und Elektro-Mobilität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zur Förderung des Radverkehrs und der E-Mobilität sollte neben Verbesserungen der Radwege und -routen auch darüber hinaus gehende Infrastruktur ausgebaut werden (z.B. Abstellanlagen, etc.)</li> <li>- An zentralen Stellen sollte die Errichtung von E-Bike-Stationen geprüft werden</li> <li>- Zur weiteren Förderung sollte ein Fahrradverleihsystem im Stadtgebiet eingerichtet werden</li> </ul>

Abb. 4.1-3 Handlungsfeld Nahmobilität als Beispiel für alle anderen Themenbereiche

In der Anlage 2 sind für alle Themenbereiche die Handlungsfelder dargestellt. Die möglichen Handlungsfelder wurden im Rahmen des Werkstattverfahrens als Poster den jeweiligen Arbeitsgruppentischen zugeordnet. So konnten die Teilnehmer sich informieren, welche Handlungsmöglichkeiten zu den jeweiligen Themenbereichen zur Verfügung standen. Die Handlungsmöglichkeiten wurden dann den jeweiligen drei Szenarien farblich zugeordnet. Für die Handlungsfelder wurden kleine Kärtchen vorbereitet und auf dem Diskussionstisch ausgelegt. Die Bürger in der Bürgerwerkstatt am 20.04.2016 konnten für alle diese Themenbereiche ihre persönlichen Handlungsvorschläge auf der Stadtkarte verteilen. In Abb. 4.1-4 sind die Ergebnisse der drei Arbeitsgruppen dargestellt.



Gruppe 1



Gruppe 2



Gruppe 3

Abb. 4.1-4 Ergebnisse der jeweiligen Arbeitsgruppen bezüglich der Festlegung möglicher Handlungsfelder der jeweiligen Themenbereiche

Nachfolgend sind die gewünschten Handlungsfelder benannt, die von den Bürgern für das Stadtgebiet Bedburg an allen drei Arbeitsgruppen mehrheitlich gewählt worden sind:

<b>Autoverkehr</b>	 Schaffung zusätzlicher Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz (z.B. Landstraßen)
	 Punktuelle Umgestaltung von Tempo 30-Zonen und stärkere Beachtung der Verkehrsberuhigung
<b>Ruhender Verkehr</b>	 Behutsame Reduzierung des Parkplatzangebotes an neuralgischen Stellen (z.B. Engstellen)
	 Anwohnerparken auf markierten Parkflächen in Wohngebieten
	 Deutliche Reduzierung des Parkplatzangebotes an neuralgischen Stellen (z.B. Engstellen)
<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b>	 Aufbau eines Orts- oder Stadtbussystems mit angebotsorientiertem Fahrplan
<b>Rad- und Fussverkehr</b>	 Verstärkter Ausbau barrierefreier Gehwege und Querungsstellen
	 Ausbau und Förderung von Fahrradverleihsystemen und Elektro-Mobilität
<b>Schülerverkehr &amp; Schulwege</b>	 Restriktive Handhabung des Hol- und Bringverkehrs im Umfeld von Schulen
<b>Wirtschaftsverkehr</b>	 Verstärkte Schaffung von Lkw-Durchfahrtsverboten an neuralgischen Stellen

Abb. 4.1.5 Bevorzugte Handlungsfelder zu einzelnen Verkehrsarten und Themenbereichen

## 4.2 Ziel-Modal-Split für Bedburg 2030 und Handlungsziele

Aufbauend auf den bevorzugten Handlungsfeldern in Kap. 4.1 lässt sich für die Stadt Bedburg ein Ziel-Modal-Split von 60% im MIV und 40% im Umweltverbund ableiten. Im Umweltverbund sind alle umweltverträglichen Verkehrsarten, wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr enthalten. In Abb. 4.2-1 ist der Ziel-Modal-Split für 2030 dargestellt.

Mit der Bevölkerungsprognose von Bertelsmann mit 23.180 Einwohner für 2030 sind daher zur Erfüllung des Ziel-Modal-Split ca. 7.600 Wege im MIV auf andere umweltfreundliche Verkehrsarten zu verlagern. Im Entwicklungsszenario mit 30.000 Einwohner für die Stadt Bedburg müssen sogar 11.300 Wege pro Werktag vom MIV auf andere Verkehrsarten verlagert werden (siehe Abb. 4.2-2). Für beide Prognosehintergründe (Bertelsmann-Prognose und Entwicklungsszenario) sind daher deutliche Angebotsverbesserungen im Bereich ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erforderlich, um die angestrebten Ziele erreichen zu können.

Dieser Ziel-Modal-Split ist vor dem Hintergrund des Zeithorizonts 2030 mit einem Maßnahmenkonzept umsetzbar und auch leistbar.

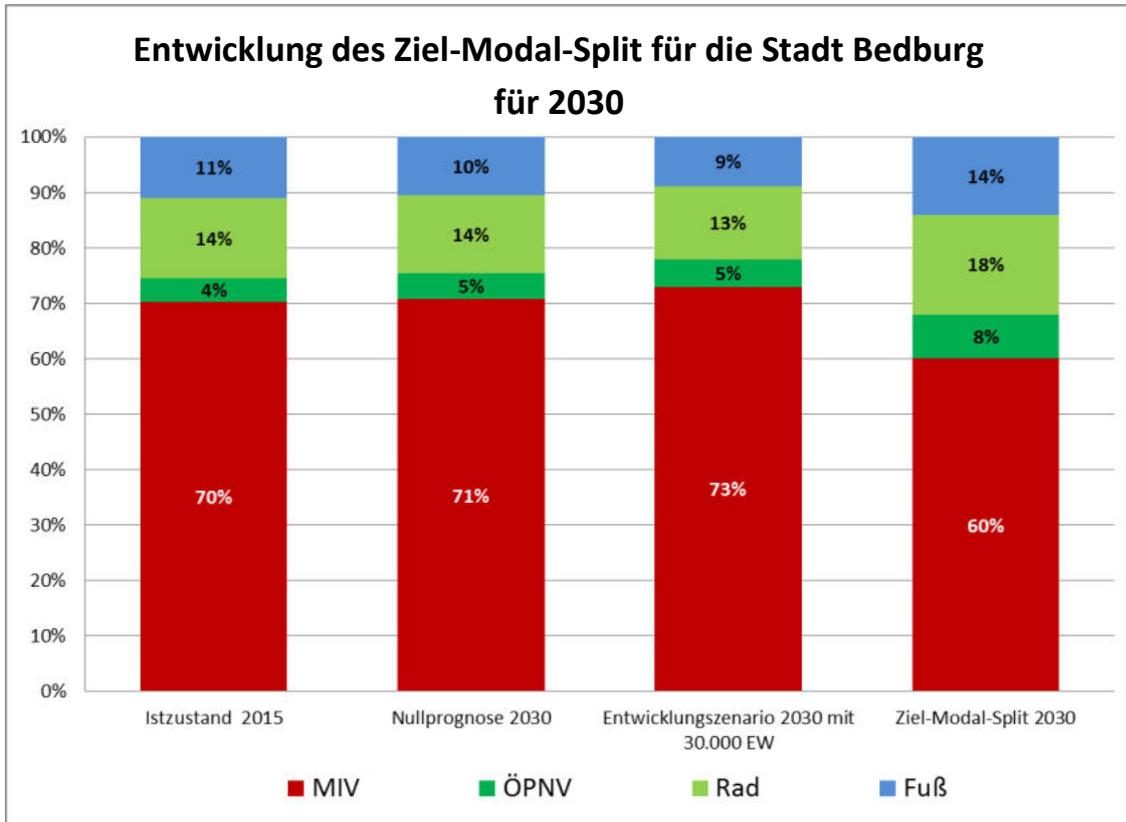


Abb. 4.2-1 Entwicklung des Ziel-Modal-Split für den Verkehr in Bedburg

#### Wege der Bevölkerung an einem Werktag für den Istzustand 2015 mit 24.402 Einwohner (Verkehrsmodell)

	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe	Einwohner 2015
Siedlungskern	40.574	2.983	8.950	7.160	59.667	19.544
Außenbereich	11.717	297	1.780	1.038	14.832	4.858
<b>Summe</b>	<b>52.291</b>	<b>3.280</b>	<b>10.730</b>	<b>8.198</b>	<b>74.499</b>	<b>24.402</b>
Modal-Split	70%	4%	14%	11%	100%	

#### Wege der Bevölkerung an einem Werktag für die Nullprognose 2030 mit Einwohnerprognose gemäß Bertelsmann mit 23.180 Einwohner (Verkehrsmodell)

	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe	Einwohner 2030
Siedlungskern	38.951	3.013	8.368	6.516	56.848	19.544
Außenbereich	11.131	282	1.584	913	13.911	4.858
<b>Summe</b>	<b>50.082</b>	<b>3.295</b>	<b>9.952</b>	<b>7.429</b>	<b>70.759</b>	<b>23.180</b>
Modal-Split	71%	5%	14%	10%	100%	

#### Wege der Bevölkerung an einem Werktag für die Nullprognose 2030 mit Entwicklungsszenario (30.000 Einwohner) (Verkehrsmodell)

	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe	Einwohner 2030
Siedlungskern	50.383	3.973	9.942	6.832	71.130	24.544
Außenbereich	13.126	301	1.601	857	15.885	5.456
<b>Summe</b>	<b>63.510</b>	<b>4.274</b>	<b>11.543</b>	<b>7.689</b>	<b>87.016</b>	<b>30.000</b>
Modal-Split	73%	5%	13%	9%	100%	

Ziel-Modal-Split 2030 mit Wegen pro Werktag für 2030						
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe	Einwohner 2030
Prognose Bertelsmann	42.455	5.661	12.737	9.906	70.759	23.180
Entwicklungsszenario	52.209	6.961	15.663	12.182	87.016	30.000
Modal-Split	60%	8%	18%	14%	100%	
Ziel-Modal-Split 2030 (Zu- und Abnahmen der Wege pro Werktag)						
Prognose Bertelsmann 2030 mit 23.180 Einwohner	-7.627	2.366	2.784	2.477		
Entwicklungsszenario 2030 mit 30.000 EW	-11.301	2.687	4.120	4.493		

Abb. 4.2-2 Veränderungsvolumen des Wegeaufkommens gemäß Ziel-Modal-Split für den Verkehr in Bedburg

**Aufbauend auf dem Ziel-Modal-Split lassen sich daher Handlungsziele für den Verkehr in Bedburg definieren.** Erste Priorität hat dabei die Verkehrsvermeidung vor der Verkehrsverlagerung vom Kraftfahrzeugverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der Verkehrsberuhigung bzw. der leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs.

- **Vermeidung unnötiger Verkehrsbelastungen**

Verkehrsvermeidung bedeutet die Begrenzung der Verkehrsleistung, insbesondere im Kraftfahrzeugverkehr, aber nicht die Einschränkung der Mobilität. Zur Verkehrsvermeidung ist die Abstimmung von Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung notwendig. Entscheidungen über die Ausweisung von neuen Siedlungsflächen prägen die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen grundlegend. Zur Schaffung verkehrsvermeidender Raumstrukturen durch Funktionsmischung - auch als Stadt der kurzen Wege bezeichnet - gehören die Stärkung der vorhandenen Zentrenstrukturen in Bedburg als Einkaufs- und Freizeitziele. Die Durchmischung von Wohn-, Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitstrukturen führt im Idealfall zu einer Verkürzung der täglichen Wege. Im Rahmen der Flächenentwicklung bzw. der Bauleitplanung ist eine Mischung verträglicher Nutzungen anzustreben.

- **Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes**

Die Verlagerung der nicht vermeidbaren Verkehre auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel ist die nächstwichtigste Option. Dazu ist es notwendig, den Umweltverbund, d. h. den ÖPNV, das Radfahren und das Zufußgehen zu stärken. Um spürbare Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den Umweltverbund zu erreichen, darf parallel hierzu allenfalls ein maßvoller Ausbau der Straßenverkehrsanlagen betrieben werden. In der Stadt Bedburg soll das ÖPNV-Angebot bestandsorientiert ergänzt und qualitativ verbessert werden. Eine offensive Ausweitung des Angebots ist derzeit nicht gewollt bzw. finanzierbar.

Besonders in den kleinen Entfernungsbereichen (bis ca. 5 km) ist das Fahrrad für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig. Ca. 50 % der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug finden in diesem Entfernungsbereich statt. Ein geschlossenes und attraktives Radwegenetz soll die Voraussetzung zur Nutzung des Fahrrads deutlich verbessern. Ansätze zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs sind insbesondere im Innenstadtbereich und auf Quartiersebene in Verbindung mit der Umgestaltungen von Straßen- bzw. Platzräumen zu sehen.

- **Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes**

Auf den vorhandenen Straßen und Knotenpunkten soll entsprechend der definierten Netzfunktion ein leistungsfähiger Verkehrsablauf sicher gestellt werden. Eine verstärkte Nutzung des Landesstraßennetzes L 279 und L 361 in Verbindung mit der BAB 61 als halber Ring um die Stadt Bedburg über eine räumliche Verlagerung des MIV ermöglicht eine Verbesserung des Verkehrsablaufs im zentralen Bereich. Dies führt zu einer Entlastung des zentralen Bereichs vom Durchgangsverkehr und ermöglicht auch in Zukunft die Sicherung und Entwicklung der zügigen Erreichbarkeit der zentralen Bereiche. Durch diese Maßnahme wird das Wohnen und Einkaufen im zentralen Bereich gestärkt und gefördert.

- **Wirtschaftsverkehr**

Die Sicherstellung eines funktionierenden Wirtschaftsverkehrs ist ein wesentlicher Teilaspekt

zur Stärkung der Stadt Bedburg. Für den Wirtschaftsverkehr sind allerdings gleichzeitig umfeldverträgliche Routen festzulegen. Die Anbindung der Gewerbegebiete ist im Einklang mit der tatsächlichen bzw. angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung zu realisieren.

- **Attraktivierung des Straßenraumes**

Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Straßen- und Platzräume sollen die im Verkehrsentwicklungsplan überlegten Konzeptionen unterstützen. Dies betrifft auch die Kompensation verbleibender negativer Beeinträchtigungen durch attraktive Straßenräume. Parksuchverkehre sind in den betroffenen Straßen besonders störend, da sie neben der generellen Mehrbelastung den Verkehrsablauf behindern und vermeidbar sind. Ein ausreichendes, gut erschlossenes und somit leicht auffindbares und erreichbares Parkraumangebot dient daher der Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs und zudem der Aufenthaltsqualität in vielen Straßenräumen.

- **Verkehrssicherheit**

Ein wesentliches Ziel zur Verbesserung des Wohnumfeldes besteht in der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Durch die Reduzierung von Lärm, Abgasen und Erschütterungen sollen die verkehrlich bedingten Beeinträchtigungen der Umfeldqualität abgebaut werden.

- **Öffentlichkeitsarbeit zur Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung**

Dem Bereich der Öffentlichkeitsarbeit kommt unabhängig von den Ober- und Handlungszielen besondere Bedeutung zu. Die Öffentlichkeitsarbeit muss sowohl zur Information der Bevölkerung über Ziele und Maßnahmen der Verkehrsplanung und bestehende Verkehrsangebote wie auch zur Meinungsbildung genutzt werden. Die Informationen über Verkehrsangebote spielen insbesondere im Bereich des ÖPNV eine große Rolle. Als weiterer Informationsschwerpunkt ist die Stärkung der zentralen Einkaufsbereiche in Bedburg und Kaster vor dem Hintergrund von kurzen Einkaufs- und Freizeitwegen zu sehen. Fehlende Informationen zu bestehenden Verkehrsangeboten führen zu einer geringen Akzeptanz der Angebote. Dies gilt sowohl für die Einführung neuer Angebote als auch für eine ständig wiederkehrende Information über bestehende Angebote. Besonderer Wert soll auf Informationen über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen gelegt werden. Die Nutzung neuer Medien kann hier durchaus hilfreich sein.

## 5 Integriertes Maßnahmen- und Handlungskonzept

Aufbauend auf den bevorzugten Handlungsfeldern (Kap. 4.1) und Handlungszielen (Kap. 4.2) wurde ein integriertes Handlungskonzept entwickelt. Die nachfolgenden Maßnahmen sind dabei als integrierte, ineinander greifende Systemkomponenten eines geschlossenen Gesamtkonzeptes zu verstehen. Zur besseren Übersicht werden die Maßnahmen insgesamt sieben Themenfeldern bzw. Verkehrsarten zugeordnet:

- MIV: Straßennetz- und Straßenraumgestaltung
- Radverkehr
- Fußverkehr und Nahbereichsmobilität
- Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit
- ÖPNV
- Verkehrslenkung und ruhender Verkehr
- Intermodalität, Mobilitätsmanagement

Zusätzlich werden zwei Gesamtmaßnahmen mit räumlichen Schwerpunkten in Blerichen und am Schulzentrum definiert. Ziel ist die Entwicklung eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrssystems, das insbesondere die Stärken sowie die Verknüpfungen der einzelnen Verkehrsmittel untersucht und weiter optimiert. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Erhalt der leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, der Sicherung der Mobilität für alle Bedburger und der Stärkung des Umweltverbundes.

Dem Radverkehr als nachhaltige und flächenverbrauchsarme Verkehrsart kommt in Zukunft eine besonders wichtige Rolle zu. Deswegen wurde der Radverkehr in einem gesonderten Bericht – dem Masterplan Radverkehr – behandelt. Dieser enthält neben der Bestandsanalyse und der Konzeption des Radwegenetzes einen vollständigen Maßnahmenkatalog. Die einzelnen Maßnahmen des Masterplan Radverkehrs werden zusammengefasst in den Masterplan Mobilität und Verkehr übernommen.

Für die einzelnen Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplans wurden Maßnahmenfelder mit richtungweisenden Ansätzen sowie konkreten Einzelmaßnahmen entwickelt, die nachfolgend in Form von Maßnahmensteckbriefen dargestellt werden. Auf den Maßnahmensteckbriefen sind detaillierte Angaben (u.a. Baulastträger, Kosten, Priorisierung, Fördermöglichkeiten und Umsetzungsfrist) in übersichtlicher Form enthalten. Den unterschiedlichen Themenfeldern wurden in der Kopfzeile unterschiedliche Farben und Symbole zugeordnet. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich in den Steckbriefen auch je eine Auflistung zur Bedeutung der Maßnahme und zu Anhängigkeiten und Komplementaritäten zu anderen Maßnahmenfeldern bzw. Maßnahmen.

### 5.1 Straßennetzhierarchie

Die Stadt Bedburg ist durch eine hohe Bedeutung des Kraftfahrzeugverkehrs geprägt. Der Anteil des MIV am Modal Split liegt mit 70% weit über dem Bundesdurchschnitt bzw. den Motorisierungsgraden einiger Städte vergleichbarer Größe. Die gute Kfz-Erreichbarkeit ist eine wichtige Grundvoraussetzung für Bedburg, führt aber auch zu hohem Pkw-Verkehr, insbesondere bei den Pendlerverkehren. So sind die Straßen und Verkehrsanlagen sehr stark auf die Belange des Kfz-Verkehrs abgestimmt. Negative Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs führen an vielen Stellen des Stadtgebietes zu erheblichen Unverträglichkeiten. Hier sind insbesondere die engen Straßenquerschnitte in den historisch gewachsenen Ortschaften zu nennen, die heute als Hauptverkehrsachse genutzt werden.

Aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums wird sich der Kfz-Verkehr – bezogen auf die absolute Anzahl der Kfz-Fahrten – in Zukunft erhöhen. Bestenfalls kann der Anteil durch die Umsetzung aller Verkehrsmaßnahmen auf heutigem Niveau gehalten werden. Somit wird ein erheblicher Teil des zukünftigen Verkehrsgeschehens weiterhin über den Kfz-Verkehr abgewickelt.

Die Basis der zukünftigen Verkehrsabwicklung des MIV bildet das Vorrangnetz innerhalb Bedburgs (siehe Abb. 5.1-1). Ziel ist dabei die Bündelung bestimmter Quell-, Ziel- und

Durchgangsverkehre mit regionaler und kommunaler Verbindungs- und Erschließungsfunktion auf durchgängige und für den Kfz-Verkehr bevorrechtigte Routen. Das Vorrangnetz konzentriert sich auf Straßen mit ausreichendem Leistungsvermögen in Bereichen geringer Wohndichte, so dass Durchgangsverkehr in Wohngebieten vermieden werden kann. Die Hierarchie erfolgt abtufend in den Funktionskategorien:

- Hauptverkehrsstraße mit regionaler Funktion
- Hauptverkehrsstraße mit nahräumlicher Funktion (Innerörtliche Hauptstraße)
- Erschließungsstraße mit nahräumlicher Verbindungsfunktion (Hauptsammelstraßen)
- Sonstige Erschließungsstraßen (Wohnstraßen)

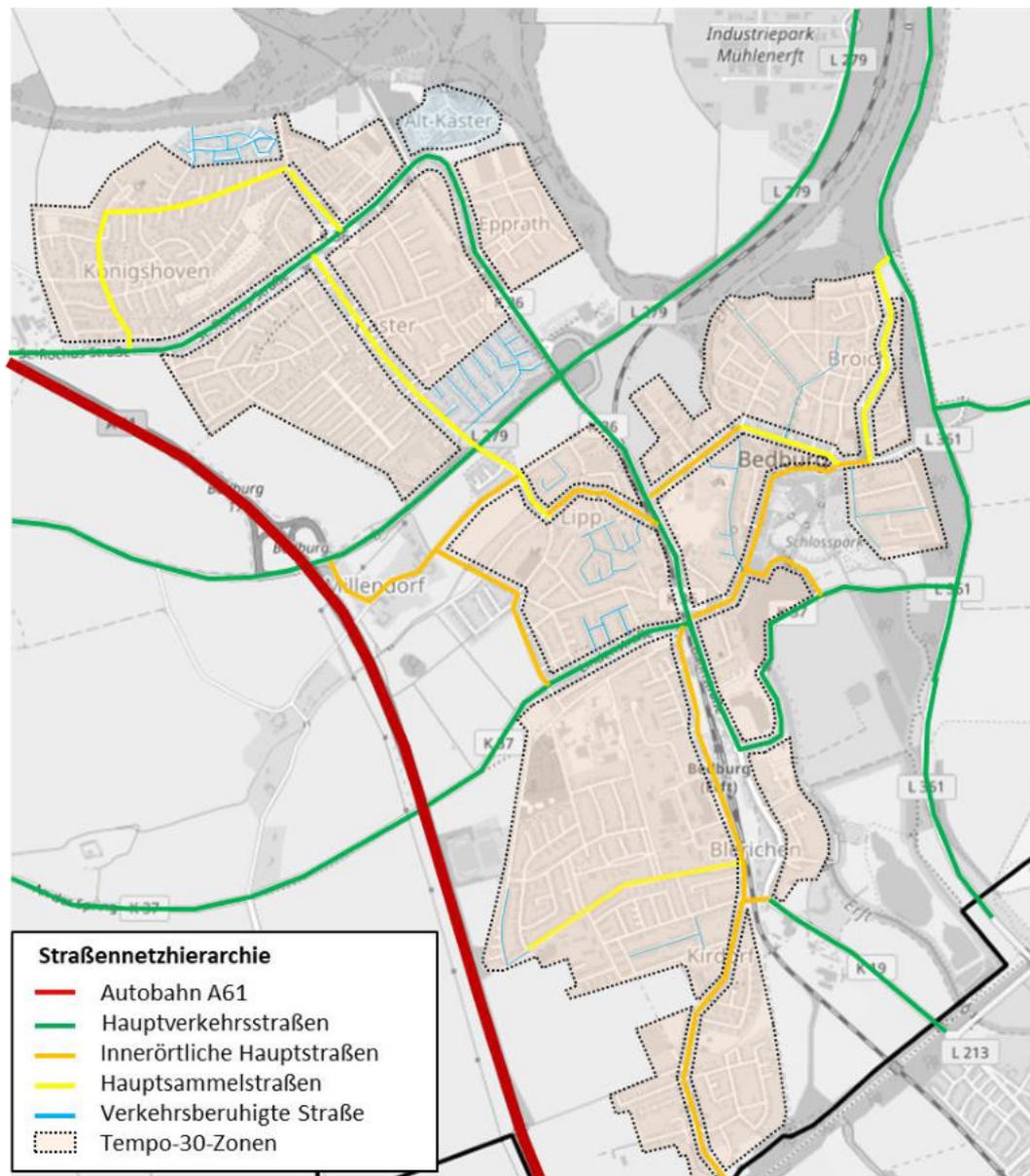


Abb. 5.1-1 Straßennetzhierarchie der Stadt Bedburg

Unter den Begriff Hauptverkehrsstraßen fallen die in der Regel als Landes- oder Kreisstraßen qualifizierten Straßen mit überregionaler Verkehrsbedeutung und meist erheblichen Verkehrsbelastungen. Ihnen obliegt eine wichtige innerörtliche Funktion, gleichzeitig binden sie aber auch das Umland sowie benachbarte Zentralorte an.

Innerörtliche Hauptstraßen weisen im innerstädtischen Netz eine herausragende Verbindungsfunktion auf - entweder einzelner Stadtteile untereinander oder zum Stadtzentrum. Sie können außerdem auch überörtliche Relationen von eher untergeordneter Bedeutung herstellen. Ihre Verkehrsbelastung kann unter Umständen an die der Hauptverkehrsstraßen heranreichen.

Die Hauptsammelstraßen dienen der Fortführung der über das untergeordnete Straßennetz konzentrierten Verkehrsströme aus größeren geschlossenen Siedlungsbereichen zum Netz der Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen. Sie weisen somit gegenüber der umliegenden Straßen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf.

Die Wohn- und Anliegerstraßen dienen der kleinräumigen Verteilung des Verkehrs zu den einzelnen privaten Abstellplätzen bzw. gleichgelagerten Zielen. Bereiche abseits der Hauptverkehrsstraßen und innerörtlichen Hauptstraßen werden effizient und sinnvoll zu Tempo-30-Zonen zusammengefasst.

Diese Straßenkategorien orientieren sich an der Bedeutung und dem Ausbaustandard der Straßen für den Kfz-Verkehr. Sie sind nicht allein abhängig von der Kfz-Verkehrsbelastung. An allen innerörtlichen Straßen erfolgen jedoch vielfältige Überlagerungen mit anderen Nutzungsansprüchen und Funktionen, die in Wechselbeziehung zueinander stehen können und oft auch miteinander konkurrieren (zB. Wohnen an einer Hauptverkehrsstraße).

Für die konsequente Umsetzung des Vorrangnetzes bedarf es einiger Umgestaltungsmaßnahmen. Diese Maßnahmen erstrecken sich nicht nur auf das Vorrangnetz selbst, sondern greifen auch innerhalb der nachgeordneten Straßenzüge. Über die Verbindungsfunktion kann lediglich leichter über Zulässigkeit, Ausgestaltung und Priorisierung von Maßnahmen entschieden werden. Für den Einzelfall ist jedoch immer eine individuelle Betrachtung und Abwägung weiterer Faktoren nötig.

## 5.2 Maßnahmenbündel Blerichen

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Bedburg wurde ein bestandsnahes Konzept als Modell eines zukünftigen Verkehrsstraßennetzes erarbeitet. Die Entscheidung für ein derartiges Konzept beruht auf dem Analyseergebnis einer auch für zukünftige Belastungen ausreichenden Leistungsfähigkeit des vorhandenen Netzes. Das bestehende Straßennetz – punktuell verbessert durch einige leistungsfähigkeitserhöhende Maßnahmen – bildet daher die Grundlage der bestandsnahen Netzkonzeption.

Die Schwächen im Bedburger Verkehrsstraßennetz sind:

- Geringe Auslastung des Hauptstraßennetzes, insbesondere der umliegenden Landesstraßen L361 und L279 für den Ziel- und Quellverkehr
- hohe Durchgangsverkehrsanteile zur BAB 61 auf der Erkelenzer Straße
- hohe Lkw- und Durchgangsverkehrsanteile auf der Kolpingstraße
- hoher Durchgangsverkehrsanteil in den Ortsdurchfahrten Kirchherten/Grottenherten und Rath
- Geschwindigkeitsüberschreitung auf bestimmten Straßenabschnitten
- Nicht leistungsfähige Querungsstellen der Bahngleise
- Hohe Schleich- und Durchgangsverkehrsanteile auf der Graf-Salm-Straße

Aufgrund der besonderen Bedeutung und Wechselwirkungen zueinander werden einige Umbau- und Aufwertungsmaßnahmen räumlich zusammengefasst. Dieses Projektbündel rund um Blerichen nimmt eine zentrale Rolle im Masterplan Mobilität und Verkehr ein und gilt als Voraussetzung zum Erreichen der definierten Ziele. Obwohl die Einzelmaßnahmen hauptsächlich den Straßenraum und Verkehrsfluss fördern, erfüllen sie auch wichtige Aufgaben für den Fuß- und Radverkehr.

Die Gesamtmaßnahme in Blerichen leistet einen maßgeblichen Beitrag dazu, die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu erhalten. Dies wird insbesondere vor den steigenden Einwohnerzahlen

und damit auch Pkw-Fahrten besonders wichtig. Einige Straßenzüge und Zwangspunkte sind aktuell nicht auf die steigenden Belastungen ausgelegt, hier gilt es den vorhandenen Raum umzugestalten und zu modernisieren, oder dort wo dies nicht möglich ist, neue Verbindungen zu schaffen und den alten Raum umzufunktionieren.

Die Gesamtmaßnahme setzt sich aus folgenden Einzelmaßnahmen zusammen:

- S1 Beibehaltung und Modernisierung der BÜSTRA-Anlage Lindenstraße zw. Bahnstraße und Lindenstraße und Direktanbindung der Adolf-Silverberg-Straße an die Lindenstraße inkl. Aufstufung der Adolf-Silverberg-Straße zur Kreisstraße
- S2 Umbau der BÜ-Anlage Erkelenzer Str. mit neuer Einmündung Erkelenzer Straße / Neusser Straße mit BÜSTRA-Anlage
- S3 Umbau der Unterführung Feldstraße unter der Bahnstrecke mit einer lichten Höhe von 4,50m um den Lkw-Verkehr im Bereich der Kolpingsstraße zu reduzieren und zur direkten Anbindung des GE-Gebiet Adolf-Silverberg-Straße
- S4 Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Kolpingstraße
- S5 Anbindung der K37n an die Bahnstraße mit Sperrung der Bahnstraße südlich der Tankstelle (Offenhalten für Bus- und Radverkehr)

Eine für den Verkehrsfluss erhebliche Barriere stellt die von Nord nach Süd verlaufende Bahnstrecke Grevenbroich – Bedburg – Horrem dar. Sie teilt die Stadt in zwei strukturell unterschiedliche Hälften: Wohnen im Westen und Versorgung im Osten. An nur drei Zwangspunkten, zwei Bahnübergängen (Lindenstraße und Erkelenzer Straße) und einer Bahnunterführung (Feldstraße), kann der MIV die Gleise überqueren. Diese drei Bahnquerungen sind alle mit Problemen behaftet und nicht auf die heutigen bzw. künftigen Verkehrsstärken ausgelegt. An den Bahnübergängen Erkelenzer Straße und Lindenstraße bilden sich durch die langen Schließzeiten bei Bahndurchfahrt und die geringen Aufstellflächen bereits heute regelmäßig Staus. Insbesondere die BÜSTRA-Anlage Lindenstraße entspricht nicht mehr dem heutigen technischen Standard. Die noch von Hand geschaltete Anlage ist störanfällig, bei einem schwerwiegenden Defekt kann der Bahnübergang über mehrere Wochen gesperrt sein. Dabei werden für den Bahnübergang Lindenstraße bis zum Jahr 2030 ca. 2500 kreuzende Pkw mehr erwartet als heute – zuzüglich der Radfahrer und Fußgänger. Eine Modernisierung ist demnach zwingend notwendig. Abstimmungen zwischen Rhein-Erft-Kreis und DB-Netz sind bereits angelaufen.

Die Bahnüberführung Feldstraße ist zwar für den Pkw-Verkehr weitestgehend unproblematisch, dafür ist sie aber mit einer lichten Höhe von 2,40m nicht für die Durchfahrt von Lkw oder Bussen geeignet. Dies ist besonders kritisch für die Verkehrslenkung des Lkw-Verkehrs. Das angrenzende Gewerbegebiet Adolf-Silverberg-Straße muss über lange Umwege, häufig auch trotz Durchfahrverbot durch die Kolpingstraße, angefahren werden. Obgleich frühzeitiger wegweisender Beschilderung verirren sich dennoch Lkw vor die Unterführung, des öfteren haben sich diese Lastkraftwagen schon unter der Eisenbahnbrücke festgefahren und leichte Schäden verursacht. Die auf diesem Abschnitt verkehrende Buslinie kann die Unterführung nur mittig befahren. Dabei muss der entgegenkommende Verkehr warten – ein Unterfangen welches bei einer so hohen Verkehrsstärke nicht zumutbar ist.

Neben den drei Gleisquerungen gehören dem Maßnahmenbündel aufgrund der Wirkungsverflechtung auch die Verkehrssituation auf der Kolpingstraße sowie die Anbindung der K37n an die Bahnstraße an.

Die Kolpingstraße ist als Teilstück der Nord-Süd-Verbindung K36, K37 und K19 von starkem Durchgangsverkehr belastet, die Umgehungsstraße L361 wird nur geringfügig genutzt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (DTV 8700 Kfz/Tag) ist die Abgasentwicklung und Lärmbelästigung auf den engen Straßenzügen problematisch und es fehlt an Parkraum für die Anwohner. Trotz vieler verkehrsrechtlicher und baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (zB. Fahrgassenversätze, Pflanzbeete, abknickende Vorfahrt uvm.) bleiben die Verkehrsbelastung und die gefahrenen Geschwindigkeiten weiterhin hoch. Zukünftig wird mit einer weiteren Verschärfung der Situation gerechnet – die steigende Nutzung der Innenstadt (ehem. Toom-

Markt Lindenstraße mit SB-Markt, Büros und Praxen) sowie die Einwohnerentwicklung auf dem ehemaligen Gelände der Zuckerfabrik werden zu einem weiteren Zuwachs von Fahrten auf der Kolpingstraße führen. Dabei ist die Straße schon heute überlastet und die weichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind erschöpft.

Nördlich der Kolpingstraße schließt die K37 an, die nach Norden in die K36 übergeht. Auf Höhe des Bf Bedburg geht die K37n ab und stellt die Verbindung zur L361 her. Zwischen der K37 und der K37n befindet sich der REAL-Markt, westlich davon der Bf Bedburg. Zusammen mit dem östlich anschließenden Neubaugebiet auf dem ehemaligen Gelände der Zuckerfabrik zeichnet sich dieses Areal durch einen bedeutsamen Anteil im Bedburger Quell- und Zielverkehr aus. In Zukunft werden hier nicht nur mehr Pkw-Verkehr, sondern auch mehr Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende zwischen Neubaugebiet und Bahnhof erwartet. Damit dieser sensible Bereich nicht zu stark belastet wird, soll die K37n nördlich des REAL-Marktes direkt an die Bahnstraße angeschlossen werden.

## S Maßnahmenbündel Blerichen

### Maßnahme S1:

Beibehaltung und Modernisierung der BÜSTRA-Anlage Lindenstraße zw. Bahnstraße und Lindenstraße und Direktanbindung der Adolf-Silverberg-Straße an die Lindenstraße inkl. Aufstufung der Adolf-Silverberg-Straße zur Kreisstraße

### Maßnahme S2:

Umbau der BÜ-Anlage Erkelenzer Str. mit neuer Einmündung Erkelenzer Straße / Neusser Straße mit BÜSTRA-Anlage

<b>Träger:</b> Rhein-Erft-Kreis Stadt Bedburg DB Netz	<b>Kosten:</b> 2.000.000 € (S1) 950.000 € (S2)	<b>Priorität:</b> Sehr hoch	<b>Förderung:</b> Eisenbahnkreuzungsgesetz und GVFG (s.S. 129)	<b>Umsetzungsfrist:</b> Mittelfristig (S1) Kurzfristig (S2)
--	--	--------------------------------	--	---



Abb. 5.2-1 Entwurststudie Bahnübergänge Lindenstraße und Erkelenzer Straße (Büro StadtVerkehr)

### Beschreibung:

Die beiden höhengleichen Bahnübergänge Erkelenzer Straße und Lindenstraße sind für den Verkehrsfluss in Bedburg von großer Bedeutung. Der BÜ Erkelenzer Straße dient als Verbindung von Kaster nach Bedburg-Zentrum, die BÜSTRA Lindenstraße bindet das Schulzentrum, das GE-Gebiet Adolf-Silverberg-Straße, sowie die Stadtteile Lipp und Bedburg-Zentrum an.

Probleme ergeben sich aktuell aus der unzureichenden Qualität der Eisenbahnquerung und den fehlenden Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr an der BÜSTRA Lindenstraße. Ein Hauptaugenmerk der Umbaumaßnahmen liegt auf dem Erhalt der Leistungsfähigkeit der Gleisquerungen.

## S Maßnahmenbündel Blerichen

Kriterium des Umbaus der beiden Bahnübergänge Lindenstraße und Erkelenzer Straße ist die weiterhin mögliche Öffnung für den MIV, Fuß- und Radverkehr. Für beide Maßnahmen liegen Entwurfsstudien vor.

Mit dem Umbau der Bahnübergänge gehen dabei folgende Maßnahmen und Ziele einher:

- Umbau der Einmündung Erkelenzer Straße / Neusser Straße mit einer BÜSTRA-Anlage, wobei die Lage der Einmündung so festgelegt wird, dass diese nicht mehr im spitzen Winkel liegt
- Verlängerung der Germaniastraße in Richtung Süden und Anbindung an die Lindenstraße. Auf dem verlängerten Bereich Ausweisung der Germaniastraße als Einbahnstraße.
- Verschwenkung der Gleise in Richtung Westen zur Aufnahme zusätzlicher Abbiegerspuren auf der Bahnstraße / Neusser Straße
- Umbau der Kreuzung Lipper Berg / Lindenstraße zu einem Kreisverkehrsplatz
- Verbesserte Verkehrsführung von der Lindenstraße in die Adolf-Silverberg-Straße mit dem Ziel der besseren Anbindung des GE-Gebietes Adolf-Silverberg-Straße und Änderung der Vorfahrtsrichtung in Richtung Adolf-Silverberg-Straße

### **Bedeutung der Maßnahme:**

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der BÜSTRA-Anlagen
- Sicherung der Querungen
- Bessere Anbindung der Adolf-Silverberg Straße (Gewerbegebiet)
- Größere Aufstellanlagen für MIV, Fahrrad und Fußgänger
- Verbesserte Gleisquerung der Erkelenzer Straße im 90° Winkel (Verkehrssicherheit)

### **Bezug zu anderen Maßnahmen**

A2.4 Prüfung der Umgestaltung der Erkelenzer Str. zwischen der BÜ-Anlage und der Harffer Schlossallee mit Gehwegverbreiterung und Anpassung der Stellplätze im Straßenraum

## S Maßnahmenbündel Blerichen

**Maßnahme S3:**

Umbau der Unterführung Feldstraße unter der Bahnstrecke mit einer lichten Höhe von 4,50m um den Lkw-Verkehr im Bereich der Kolpingsstraße zu reduzieren und zur direkten Anbindung des GE-Gebiet Adolf-Silverberg-Straße

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg (Rhein-Erft-Kreis) Deutsche Bahn	<b>Kosten:</b> k.A.	<b>Priorität:</b> hoch	<b>Förderung:</b> k.A.	<b>Umsetzungsfrist:</b> mittelfristig
--	------------------------	---------------------------	---------------------------	--



**Beschreibung:**

Die Bahnunterführung Feldstraße ist neben den beiden Übergängen Lindenstraße und Erkelenzer Straße die dritte Quermöglichkeit der Bahngleise für den MIV in Bedburg. Die Unterführung Feldstraße ist die einzige Querung, die die Schienen nicht niveaugleich passiert. In Zukunft kommt der Bahnunterführung vor dem Hintergrund der steigenden Verkehrszunahme eine besondere Rolle zu.

Die Bahnunterführung Feldstraße ist aktuell mit einer Höhe von 3,40 m und einer lichten Höhe von 2,40 m ein Konfliktpunkt. Da die Durchfahrt mit dem Lkw nicht möglich ist, muss das GE-Gebiet Adolf-Silverberg-Straße von aus Süden kommenden Lastkraftwagen weiträumig über den Bahnübergang Lindenstraße umfahren werden.

Ein Umbau des Brückenbauwerks zu einer lichten Höhe von 4,50 m wird empfohlen. Dabei sollten einige weitere Maßnahmen vorzeitig geprüft werden:

- Führung des Alleinradweges neben den Gleisanlagen auf dem Brückenbauwerk
- Rückbau des KVP Feldstraße und Direktanbindung der Adolf-Silverberg-Straße

Die Elektrifizierung der Erftbahn zur S-Bahn und die damit verbundenen Gleiserneuerungen bieten die Möglichkeit zum Umbau des Brückenbauwerks. Das Änderungsverlangen wurde der Deutschen Bahn bereits vorgetragen, es folgen weitere Prüfungen.

## S Maßnahmenbündel Blerichen

### **Maßnahme S3:**

Umbau der Unterführung Feldstraße unter der Bahnstrecke mit einer lichten Höhe von 4,50m um den Lkw-Verkehr im Bereich der Kolpingsstraße zu reduzieren und zur direkten Anbindung des GE-Gebiet Adolf-Silverberg-Straße

### **Bedeutung der Maßnahme:**

- Direkte Anbindung des GE-Gebiets Adolf-Silverberg-Straße
- Sicherung der Gleisquerungen
- Verkehrsberuhigung auf der Kolpingstraße (insb. Schwerlastverkehr)
- Möglichkeit einer störungsfreien Führung des Alleenradweges
- Konfliktreduktion im ÖPNV

### **Bezug zu anderen Maßnahmen:**

S1 Beibehaltung und Modernisierung der BÜSTRA-Anlage Lindenstraße  
S2 Umbau der BÜ-Anlage Erkelenzer Str.  
S4 Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Kolpingstraße

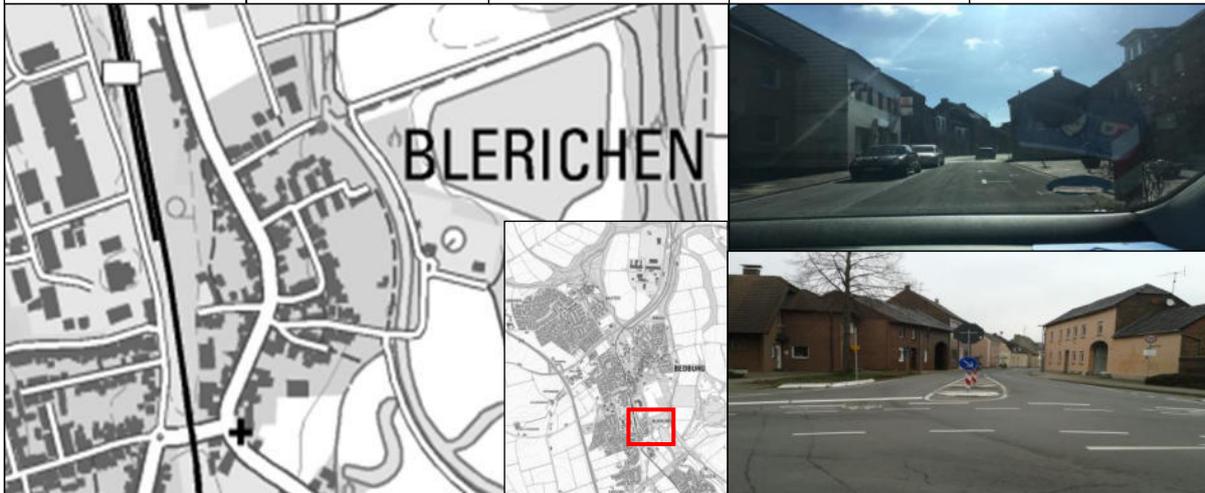
Alleenradweg, Umbau der Erftbahn zu einer S-Bahn

## S Maßnahmenbündel Blerichen

### Maßnahme S4:

Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Kolpingstraße

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg	500.000 €	Sehr hoch	Förderung der Nahmobilität NRW und KAG	mittelfristig



### Beschreibung:

Ein besonders konfliktreicher Bereich in der Stadt Bedburg ist die Kolpingstraße als Verbindung nach Gleich. Die schnellere und leistungsstärkere Umgehung über die K37n und L361n wird trotz erschwelter Verkehrswegeführung auf der Kolpingstraße nur wenig genutzt. Vor dem Hintergrund der wachsenden Bevölkerung in diesem Gebiet (Baugebiet Zuckerfabrik und Kolpingstraße) wird die Kolpingstraße den schon heute zu starken Durchgangsverkehr in Zukunft nicht mehr tragen können. Hier zeigt sich ein dringender Handlungsbedarf zur Reduzierung der Verkehrsmenge. Die Erstellung einer gesonderten Verkehrsuntersuchung und eines Maßnahmenkonzeptes wird empfohlen.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Prüfung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verringerung des Parkdrucks
- Verringerung des Durchgangsverkehrs
- Abstufung in der Straßennetzhierarchie

### Bezug zu anderen Maßnahmen:

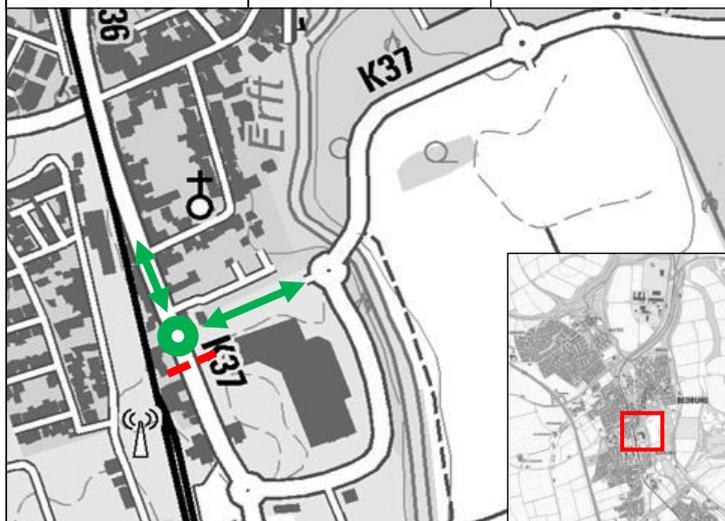
- S3 Umbau der Unterführung Feldstraße  
B1.3 Prüfung der Machbarkeit von Erweiterungen der Gehwegbreiten  
D1.1 Beteiligung am überregionalen Lkw-Führungssystem SEVAS

## S Maßnahmenbündel Blerichen

### Maßnahme S5:

Anbindung der K37n an die Bahnstraße, ggf. mit KVP auf der Bahnstraße

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Rhein-Erft-Kreis Stadt Bedburg Priv. Investor	1.200.000 €	mittel	GVFG	kurzfristig



### Beschreibung:

Bereits bei den Planungen zum Bau der Südumgehung K37n wurde diese weitere Anbindung der K37n bedacht. Aufgrund dessen liegt bereits ein dritter, bislang nicht angeschlossener, Kreisverkehrsarm am KVP Erftbrücke vor. Ursprünglich handelten die Planungen von einem Anschluss der K37n an die Adolf-Silverberg-Straße mit einer Straßenunterführung unter der Bahnstraße. Diese Anbindung sollte den Verkehr des Bahnübergangs Lindenstraße übernehmen, so dass dieser geschlossen werden sollte. Aus heutiger Sicht kann auf eine Fortsetzung der K37n bis zur Adolf-Silverberg-Straße verzichtet werden, da der vorhandene Bahnübergang an der Lindenstraße weiterhin für den MIV-Verkehr geöffnet bleiben soll. Hierzu wird der Bahnübergang Lindenstraße erneuert und das Straßenumfeld neu gestaltet.

Mit der Netzergänzung geht die Chance zur Sperrung der Bahnstraße südlich der Tankstelle für den MIV einher. Lediglich Busse, sowie Radfahrer und Fußgänger können hier bis zum Bf noch passieren. Durch die Umleitung des MIV wird eine stärkere Nutzung der L361 und eine massive Entlastung für die Kolpingstraße erwartet. Gleichzeitig schafft die Netzergänzung eine bessere Anbindung von der L361 über die K37n an die Bahnstraße / Neusser Straße und damit auch an die westlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteile. Dabei wird insbesondere die Durchfahrt durch die Innenstadt (Lindenstraße) und der sensible Knotenpunkt am Bahnhof Bedburg entlastet. Vom positiven Effekt der Netzergänzung profitiert ebenfalls der Knoten K37n / St. Florian-Straße, der durch das neue Baugebiet auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik als einer von zwei Zufahrten in Zukunft stärker belastet sein wird.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Leistungsfähige und schnelle Anbindung der K37n an die Bahnstraße
- Entlastung des KVP Bahnhof Bedburg (insbesondere bei steigender Belastung durch Einwohnerentwicklung auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik)
- Vermeidung von Durchgangsverkehr auf der oberen Lindenstraße

### 5.3 Maßnahmenbündel Schulzentrum

Das Umfeld von Schulen ist immer ein sensibler Bereich, insbesondere wenn wie am Schulzentrum Bedburg drei Schulen an einem zentralen Standort zusammenkommen. Rund 1600 Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene pendeln täglich aus Bedburg und den benachbarten Kommunen zum Schulzentrum.

Die autonome Mobilität der Kinder auf ihrem Schulweg ist dabei sehr wichtig für die Entfaltung ihrer Fertigkeiten und Kompetenzen. Sie fördert die Gesundheit, hilft bei der motorischen und kognitiven Entwicklung und steigert die soziale Fähigkeit. Dennoch werden zunehmend mehr Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Das Auto ist das häufigste genutzte Verkehrsmittel und damit auch prägend für die Kinder und ihre Mobilität von Morgen. Ziel sollte daher sein, die selbstständige Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den ÖPNV durch sichere, aber auch interessante und gut nutzbar empfundene Schulwege zu fördern.

Im Rahmen der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass das Schulzentrum morgens und nach Schulschluss erheblich durch den Elternverkehr in seiner Zu- und Abfahrt eingeschränkt ist. Die vielen Hol- und Bringdienste führen zu chaotischen Verkehrssituationen und damit zu einer abnehmenden Verkehrssicherheit am Schulzentrum und in dessen Umfeld.

Ziel des Handlungsfeldes Schulzentrum ist nicht nur die Minimierung der Konfliktbereiche bei der Zu- und Abfahrt zum Schulzentrum, sondern vielmehr ein Gesamtkonzept zur Förderung der eigenständigen Mobilität. Zu den Handlungsfeldern gehören insbesondere Anpassungen der Infrastruktur und der Verkehrslenkung, angeknüpft an Angeboten zur Mobilitätsbildung und Information. Durch geeignete Maßnahmen soll der Hol- und Bringverkehr reduziert und das zu-Fuß-Gehen, das Fahrrad fahren und die Nutzung des ÖPNV attraktiviert werden.

Nachfolgend sind die Maßnahmen für das Schulzentrum dargestellt.

#### E1 Minimierung der Konfliktbereiche am Schulzentrum Bedburg

##### Aufklärungs- und Informationskampagne

- Abendveranstaltung mit den Eltern (Elternabende)
- Erstellung eines Flyers und Verteilung an Eltern der 5.Klasse
- Stärkere Ordnungsmaßnahmen vor Ort
- Durchführung von Verkehrswochen etc.

##### Verkehrslenkende und bauliche Maßnahmen am Schulzentrum

- Markierung eines Radschutzstreifens auf dem St.-Ursula-Weg
- Umwandlung der Kalrstraße zwischen Adolf-Silverberg-Straße und St.-Ursula-Weg in eine Fahrradstraße (Pkw frei)
- Einführung einer Einbahnstraßenregelung auf der Karlstraße
- Durchbindung der Karlstraße an die Herderstraße
- Durchbindung der Eichendorffstraße an die Adolf-Silverberg-Straße
- Prüfung der Umnutzung des Schülerparkplatzes am Gymnasium als Hol- und Bringzone
- Prüfung einer Hol- und Bringzone entlang der Lindenstraße
- Umsetzung eines Ringverkehrs im ÖPNV
- Umbau des Knoten Lindenstraße – Herderstraße zu einem Kreisverkehrsplatz

##### Maßnahmen im Zuge eines Neubaugebiets

- Abstufung des St.-Ursula-Wegs zwischen Eifelstraße und Lindenstraße zur Tempo-30-Zone
- Deinstallation der Lichtsignalanlage am Knoten St.-Ursula-Weg – Lindenstraße
- Ausweisung des St.-Ursula-Wegs zwischen Lindenstraße und Karlstraße als Fahrradstraße (Bus frei)

##### Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

- Beschilderung und Wegweisung



## E Konzept für das Umfeld des Schulzentrums

### Maßnahme E1:

Minimierung der Konfliktbereiche am Schulzentrum Bedburg

#### Träger:

Stadt Bedburg

#### Kosten:

900.000 €

#### Priorität:

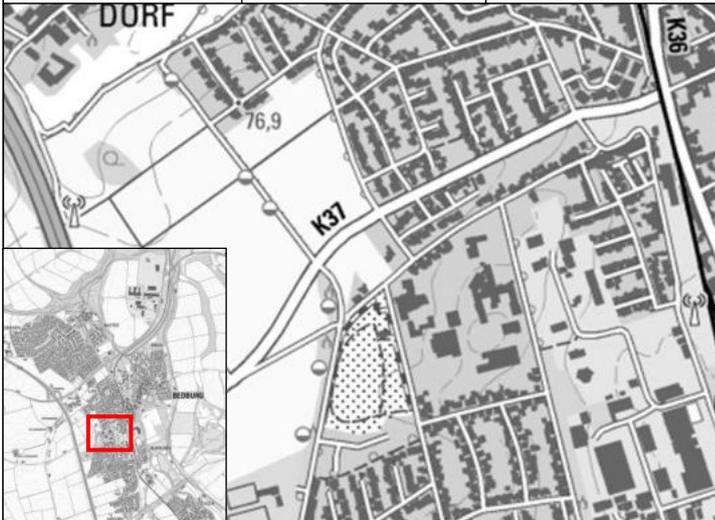
hoch

#### Förderung:

Förderung der  
Nahmobilität NRW

#### Umsetzungsfrist:

Kurz- bis mittel-  
fristig



### Beschreibung:

Für das Umfeld des Schulzentrums wurde eine umfassende Lösung mit einigen Einzelmaßnahmen erarbeitet. Um die vorhandenen Problembereiche systematisch zu verbessern und Synergieeffekte auszunutzen, wurden die Einzelmaßnahmen insgesamt vier Phasen zugeordnet. Vor dem Beginn einer jeden Phase soll die aktuelle Situation am Schulzentrum erneut beobachtet und, wenn sinnvoll, leichte Anpassungen am Gesamtkonzept vorgenommen werden. Damit kann die Wirkung der einzelnen Phasen eruiert und flexibel auf potenzielle Probleme eingegangen werden.

#### Phase 1:

Die erste Phase stellt eine Sofortmaßnahme dar und bezieht sich vornehmlich auf eine infrastrukturelle Verbesserung für den Radverkehr und das schulische Mobilitätsmanagement.

Für von Norden anführende Schüler wird auf dem St.-Ursula-Weg in Fahrtrichtung Schulzentrum ein Rad-schutzstreifen auf der Straße angelegt. Auf der Straße geführte Radfahrer werden besser wahrgenommen und haben ein geringeres Unfallrisiko. Gerade an Kreuzungen und Einmündungen mindert sich so das Gefahrenpotenzial erheblich. Gleichzeitig wird am Knoten St.-Ursula-Weg – Lindenstraße ein vorgezogener Radaufstellbereich analog zur gegenüberliegenden Seite installiert. Dieser ermöglicht den Radfahrern das Einordnen vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs, damit sich die Radfahrer bei der Weiterfahrt im unmittelbaren Blickfeld von den Kfz-Fahrern befinden. Das Konfliktpotenzial zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und abbiegenden Kraftfahrzeugen wird so stark minimiert. Die Führung des Radverkehrs ist bis zur Karlstraße ausnahmslos auf der Fahrbahn vorgesehen. Die Markierung erfolgt in zwei Abschnitten.

Neben den sichtbaren Maßnahmen bietet es sich unter diesem Anlass an, auch weiche Maßnahmen im Sinne des schulischen Mobilitätsmanagements zu fördern. Dies trägt dazu bei, den Verkehr von und zu dem Schulzentrum sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten sowie bei Kindern und Jugendlichen ein bewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern. Grundsätzlich sollten Aufklärungs- und Informationskampagnen Vorzug vor den baulichen Umgestaltungen gegeben werden.



## E Konzept für das Umfeld des Schulzentrums

### Maßnahme E1:

Minimierung der Konfliktbereiche am Schulzentrum Bedburg

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg	900.000 €	hoch	Förderung der Nahmobilität NRW	Kurz- bis mittel-fristig

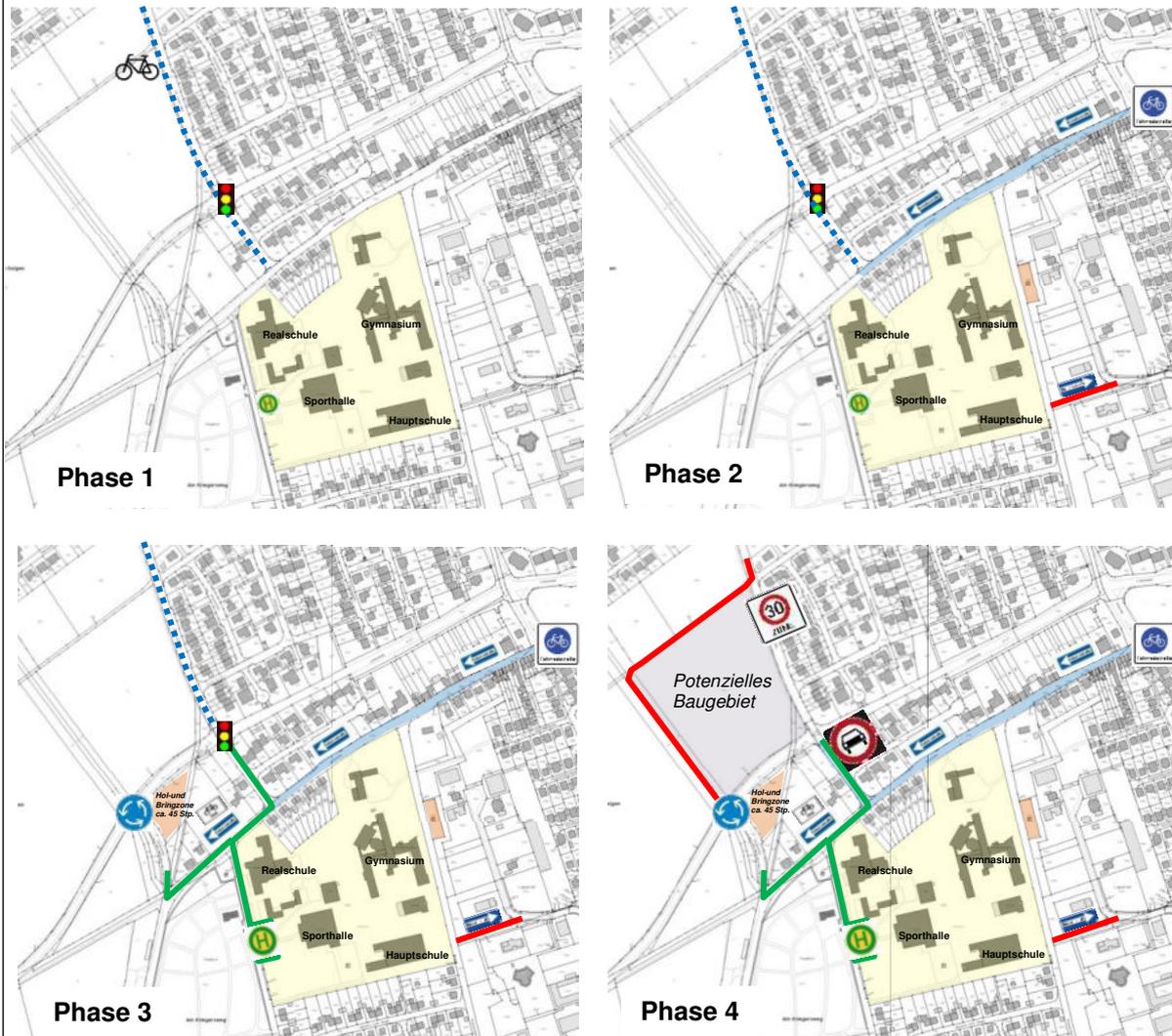


Abb. 5.3-1 Phasenkonzept für das Umfeld des Schulzentrums

### Phase 2:

Die zweite Phase konzentriert sich insbesondere auf das Umfeld des Gymnasiums. Die Karlstraße wird zwischen Adolf-Silverberg-Straße und St.-Ursula-Weg zu einer Fahrradstraße umgewandelt. Fahrradstraßen sind grundsätzlich dem Fahrradfahrer vorbehalten, ein Nebeneinander Fahren ist hier ausdrücklich erlaubt. Mit Hilfe von Zusatzschildern wird auf der Karlstraße auch der Pkw-Verkehr zugelassen, jedoch nur in eine Fahrtrichtung. Somit wird der Schleichverkehr vom St.-Ursula-Weg zum Gymnasium unterbunden und der Knoten St.-Ursula-Weg – Karlstraße verkehrssicherer gestaltet. Aufgrund der geräumigen Straßenbreite auf der Karlstraße muss bei der Einrichtung der Einbahnstraße auf geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Verschwenkungen etc. geachtet werden. Der großzügige Seitenraum kann dann für andere Belange umfunktioniert werden.



## E Konzept für das Umfeld des Schulzentrums

### Maßnahme E1:

Minimierung der Konfliktbereiche am Schulzentrum Bedburg

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg	900.000 €	hoch	Förderung der Nahmobilität NRW	Kurz- bis mittel-fristig



Abb. 5.3-2 Entwurfsskizze Karlstraße (Büro StadtVerkehr)

Erfahrungsgemäß erreichen aber auch drängende Appelle und bauliche Eingriffe nicht alle Eltern. Es gibt immer eine Restmenge von Eltern, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule fährt. An diese Zielgruppe richtet sich das Konzept der Hol- und Bringzone, wobei ein verkehrssicherer Bereich in hinreichender Entfernung zur Schule angeboten wird. Die Einrichtung von Elternhaltestellen ist in der Fachwelt durchaus umstritten, da sie auch als besonderer Service für Elterntaxis missverstanden werden können. Daher sollten sie in die Elternschaft klar als „Notanker“ kommuniziert werden. Die Einrichtung einer solchen Hol- und Bringzone wäre auf dem Schülerparkplatz vor dem Gymnasium möglich.

Zur weiteren Abflussregelung und Entlastung der Karlstraße wird der Fußweg zwischen Eichendorffstraße und Adolf-Silverberg-Straße zu einer Einbahnstraße ausgebaut, alternativ eine Verbindung weiter nördlich. Somit ist in diesem Abschnitt die Umsetzung eines Ringverkehrs und damit eine Entzerrung der Pkw-Ströme möglich.

### Phase 3:

In der dritten Phase wird maßgeblich der nordwestliche Bereich im Umfeld des Schulzentrums angepasst. Geplant ist die Durchbindung der Karlstraße an die Herderstraße im Einrichtungsverkehr. Damit kann die gesamte Karlstraße vom MIV nur noch in Richtung Westen befahren werden. Für den Radverkehr wird bis zum Beginn der Fahrradstraße ein Angebotsstreifen in Gegenrichtung abgesetzt. Der ÖPNV verkehrt dann in einem Ringverkehr mit Einfahrt über den St.-Ursula-Weg und Ausfahrt über die Herderstraße. Die bestehende Bushaltestelle am Schulzentrum bleibt bestehen und dient als Wendemöglichkeit. Durch diese Maßnahme können die Busströme bei Erhalt des Verlaufs deutlich entzerrt werden. Auf dem Abschnitt Karlstraße zwischen Goethestraße und Herderstraße wird ein zeitlich begrenztes Halteverbot analog zu den bestehenden Halteverboten in der Umgebung angeordnet.

Um den Verkehrsfluss insbesondere für den ÖPNV am Knoten Herderstraße – Lindenstraße zu erhalten, wird an dieser Stelle ein Kreisverkehrsplatz mit 38-40m hergerichtet. Statistisch gesehen zeichnen sich Kreisverkehre durch eine höhere Verkehrssicherheit aus und haben eine höhere Durchlassgeschwindigkeit. Neben den drei vorhandenen Einmündungen (Lindenstraße und Herderstraße) eröffnet sich so die Möglichkeit das Gebiet nördlich der Lindenstraße als potenzielles Baugebiet mit zu erschließen.



## E Konzept für das Umfeld des Schulzentrums

### Maßnahme E1:

Minimierung der Konfliktbereiche am Schulzentrum Bedburg

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg	900.000 €	hoch	Förderung der Nahmobilität NRW	Kurz- bis mittelfristig

In unmittelbarer Nähe zum Schulzentrum wird entlang der Lindenstraße eine zentrale Hol- und Bringzone mit ca. 45 Stellplätzen hergestellt. Dieser Parkplatz ist zu Schulzeiten dem Elternverkehr vorbehalten, die erlaubte Haltezeit ist auf den Hol- und Bringvorgang begrenzt. Die Anbindung erfolgt mit eigener Zu- und Abfahrt über den geplanten Kreisverkehrsplatz an der Herderstraße. Durch die Bündelung des Hol- und Bringverkehrs auf eine sichere Fläche reduzieren sich die Konfliktpunkte auf der Karlstraße, insbesondere am Knoten St.-Ursula-Weg, erheblich. Zwischen Hol- und Bringzone und Schulzentrum wird ein Gehweg mit gesicherter Straßenüberführung über die Karlstraße installiert.

#### Phase 4:

Die Phase 4 kann als Maximalplanung angesehen werden und ist keine Voraussetzung für die Funktionalität des Gesamtkonzeptes. Über die Ausweisung eines neuen Baugebiets und die dazugehörige Straßenerschließung kann die neue umrahmende Straße die Aufgabe der innerörtlichen Hauptstraße übernehmen. Dies bietet die Möglichkeit, den St.-Ursula-Weg zwischen Eifelstraße und Lindenstraße zu einer Tempo-30-Zone abzustufen. In Folge der geringen Verkehrsbelastungen auf dem St.-Ursula-Weg kann die LSA am Knotenpunkt St.-Ursula-Weg – Lindenstraße demontiert werden – der Knotenpunkt gilt dann als vorfahrts-regelte Kreuzung ohne LSA. Dies dient nicht nur der verkehrssicheren An- und Abfahrt auf dem St.-Ursula-Weg, sondern löst auch den Konflikt zwischen räumlich enger Lage von Kreisverkehr und Lichtsignalanlage.

Ferner bietet es sich an, den südlichen Abschnitt des St.-Ursula-Wegs zwischen Lindenstraße und Karlstraße als zusätzliche Fahrradstraße (Bus frei) auszuweisen.

Ziel ist es insgesamt, den Hol- und Bringverkehr beinahe vollständig aus der Karlstraße zu entfernen und damit den Rad- und Fußverkehr zu stärken. Dennoch sollen die Einschränkungen für die Anwohner so gering wie möglich gehalten werden. Die Parkplätze innerhalb des Schulzentrums werden in den Schulzeiten dem Lehrpersonal vorbehalten. Außerhalb der Schulzeiten können diese auch für Elternabende oder Abend-/ Sport- und sonstige Veranstaltungen genutzt werden. Dies setzt eine Beschilderung der Stellplätze und Kontrolle, zB. durch Plaketten für Lehrpersonal und Oberstufenschüler, voraus. Der Parkplatz am Friedhof muss ebenfalls mit Hinweis auf Friedhofsnutzung ausgeschildert werden.

Eine Überprüfung der Schulwegsicherheit nach der Durchführung der geplanten Maßnahmen kann mit Hilfe einer Fragebogenaktion unternommen werden. Hierdurch werden wichtige Informationen zum Mobilitätsverhalten der Kinder und Eltern sowie zur allgemeinen verkehrlichen Situation vor Ort gewonnen.

#### Bedeutung der Maßnahme:

- Verbesserung der Hol- und Bringsituation am Schulzentrum
- Verkehrssicherheit Fahrrad
- Fahrradstraße als wichtige Hauptroute
- Verbesserung Bus



## E Konzept für das Umfeld des Schulzentrums

### Maßnahme E2:

Mobilitätsmanagement in den Schulen: Beratung, Information, Motivation

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg				Daueraufgabe

### Beschreibung:

Das schulische Mobilitätsmanagement ist eng mit den Themen Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung vernetzt und soll den Verkehr von und zur Schule sicherer, klimaschonender und nachhaltiger gestalten. Diese Maßnahmen zu Information, Organisation, Erziehung und Service ergänzen die „harten“ Handlungsfelder zur Infrastruktur.

An allen Grundschulen im Stadtgebiet sollen die Grundschüler gestärkt werden, ihren Schulweg gefahrlos und sicher nutzen zu können. Der Schulweg ist ein Erlebnis-, Lern- und Sozialisationsweg, auf dem das Kind seine motorische Beweglichkeit und Selbstständigkeit stärkt und Vertrauen in die eigene Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit gewinnt.

Das schulische Mobilitätsmanagement kann als Weiterentwicklung der klassischen Verkehrserziehung verstanden werden mit dem Ziel einer nachhaltigen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens. Zu den Maßnahmen gehören unterrichts-theoretische Aspekte (Verkehrserziehung, Beteiligungsmöglichkeit in der Verkehrsplanung, Analyse des Verkehrsaufkommens etc.), strategische Aspekte (Durchführung von Aktionstagen, Aufstellung von Mobilitätsplänen etc.) und verkehrs-praktische Maßnahmen (Bildung von Fahr- und Gehgemeinschaften, Radverkehrsschulungen etc.).

Beispielhafte Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements sind:

- Steigerung der Verkehrssicherheit durch Schulwegpläne (Karte des Schulumfeldes mit Gefahrenstellen und den gesicherten Wegen. Wird in Zusammenarbeit mit den Eltern, der Polizei und der Stadt individuell erstellt)
- Kommunikation und Austausch mit Polizei, dem Rhein-Erft-Kreis und anderen Kommunen
- Bildung von Geh- und Radfahrgemeinschaften (Walking – Bus / Cycling-Bus): Bildung von Gehgemeinschaften: Da viele Eltern ihre Kinder weder alleine auf den Schulweg schicken wollen, noch sie täglich begleiten können, entstanden mit dem Walkingbus oder Mobikids aus Bayern Möglichkeiten für Gehgemeinschaften auf dem Schulweg. Mit dem Walkingbus werden 8 bis 14 Kinder zu Fuß von einem oder mehreren Erwachsenen zur Schule begleitet. Die vorderen beiden Kinder bilden den „Busfahrer“, die letzten beiden die „Schaffner“. Die erwachsenen Begleitpersonen haben nur Kontrollfunktion. Der Walkingbus läuft wie ein Linienbus feste „Haltestellen“ an, an denen die Kinder abgeholt werden. Der Walkingbus läuft täglich, bei jedem Wetter. Die Kinder können so Selbstständigkeit im Verkehr erlernen, ohne allein zu gehen. Die Eltern müssen sich selbst organisieren, absprechen und abwechseln. Diese Aktionen sind mit einem sehr geringen finanziellen Aufwand verbunden. Der Erfolg hängt maßgeblich vom persönlichen Engagement der Eltern und der Lehrer ab. Eine andere Formation nennt sich MOBIKIDS oder Ameisen. Bei diesem MOBINET-Pilotprojekt kommen vier bis fünf Gruppen „Ameisen“ aus allen Himmelsrichtungen, auf festgelegten Routen auf die Schule zu. An Sammelpunkten stoßen neue Schüler dazu. So wachsen die Häufchen an und werden sicher von einem Elternteil auf das Schulgelände gebracht. Mit dem Projekt Mobikids wurden erstmals in Deutschland die Effekte einer maßgeschneiderten Mobilitätsberatung an einer Grundschule untersucht: Der Anteil gefahrener Schulkinder hat sich innerhalb eines Jahres um 15 Prozent verringert.
- Verkehrs- und Mobilitätserziehung zur Förderung der eigenständigen und sicheren Mobilität der Kinder (zB. Ampelmännchen-Diplom)
- Schülerprojekte wie Kinderstadtpläne, Schulwegdetektive (eigenständige Bewertung der Schulwege, Aufzeigen von Mängeln und Lösungsvorschlägen) und Wettbewerbe (Führen eines Mobilitätstagebuchs etc.)



## E Konzept für das Umfeld des Schulzentrums

### Maßnahme E2:

Mobilitätsmanagement in den Schulen: Beratung, Information, Motivation

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg				Daueraufgabe

- Sichere Erreichbarkeit der Schule mit dem Fahrrad, Radfahrausbildung
- Sichere Erreichbarkeit der Schule zu Fuß, Werbung für den Fußweg zur Schule, Verkehrshelfer
- Organisation von Elternabenden: Thematisierung der Hol- und Bringdienste, Aufklärung zu den Halteverboten im Umfeld der Schule, Erläuterung der Tempolimits auf schulnahen Straßen, Heranführen an das Thema umweltfreundliche Mobilität
- Umweltfreundliche Mobilität zu Klassenausflügen oder -fahrten

Die Stadt Bedburg kann nicht alleiniger Initiator solcher Maßnahmen werden. Sie hängen entscheidend vom Engagement Dritter ab. Die Stadt kann jedoch eine beratende und unterstützende Rolle bei den Schulen sowie Eltern und Kindern einnehmen, Alternativen zu festgefahrenen Routinen aufzeigen und die Mobilitätsbildung fördern.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verkehrserziehung
- Grundlage für späteres gesundes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten
- Schärfung der Wahrnehmung von Um- und Mitwelt

### Bezug zu anderen Maßnahmen:

E1 Minimierung der Konfliktbereiche am Schulzentrum Bedburg

## 5.4 Maßnahmen im Handlungsfeld MIV - Straßennetz- und Straßenraumgestaltung

Neben den Maßnahmen der räumlichen Schwerpunktbereiche Blerichen und Schulzentrum wurden für die Stadt Bedburg auf Basis der Mängelanalysen weitere Handlungsempfehlungen vorgenommen. Diese erstrecken sich nicht nur auf das Vorbehaltsnetz, sondern können auch in den Nebenstraßen wirken. Entgegen dem Schlüsselprojekt steht bei den nachfolgenden Maßnahmen nicht der Erhalt der Leistungsfähigkeit aufgrund des Bevölkerungswachstums im Vordergrund, vielmehr ist das Ziel die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Entlastung der Wohnviertel vom Kfz-Verkehr sowie der bedarfsorientierte Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur.

Folgende Maßnahmen wurden für die Stadt Bedburg ermittelt:

### **Neubau von Straßen / Netzergänzungen**

- A1.1 Errichtung einer Umgehungsstraße der L213 zur direkten Anbindung an die B59 nördlich von Rath gemäß FNP Bedburg und FNP Bergheim.

### **Umbau von Straßen und straßenräumliche Aufwertungsmaßnahmen**

- A2.1 Prüfung der Umgestaltung der Erkelenzer Str. zwischen der BÜ-Anlage und der Harffer Schlossallee mit Gehwegverbreiterung und Anpassung der Stellplätze im Straßenraum
- A2.2 Umbau der Kreuzung Neusser Straße / Wiesenstraße zu einem KVP
- A2.3 Umbau der Kreuzung Albert-Schweitzer-Str. - L279 zu einem KVP
- A2.4 Langfristiger Aus-/Umbau der Friedrich-Wilhelm-Str. im Bereich des Marktplatzes in eine Hauptgeschäftsstraße mit Tempo 20 km/h (Shared-Space-Fläche) mit straßenräumlicher Aufwertung
- A2.5 Ausbau der Burgstraße
- A2.6 Prüfung einer Ortsumgehung Kirchherten
- A2.7 Bau zweier Mini-Kreisverkehre auf der Theodor-Heuss-Straße
- A2.8 Weitere Prüfung der Umgestaltung des Umfeld im Bereich der Anton-Heinen-Grundschule und KiTa-Zufahrt
- A2.9 Prüfung einer Anbindung der Erkelenzer Straße an die L279



## A1 Neubau von Straßen und Netzergänzungen

### Maßnahme A1.1:

Errichtung einer Umgehungsstraße der L213 zur direkten Anbindung an die B59 nördlich von Rath gemäß FNP Bedburg und FNP Bergheim

#### Träger:

Rhein-Erft-Kreis  
Stadt Bedburg  
Stadt Bergheim  
Landesbetrieb

#### Kosten:

k.A.

#### Priorität:

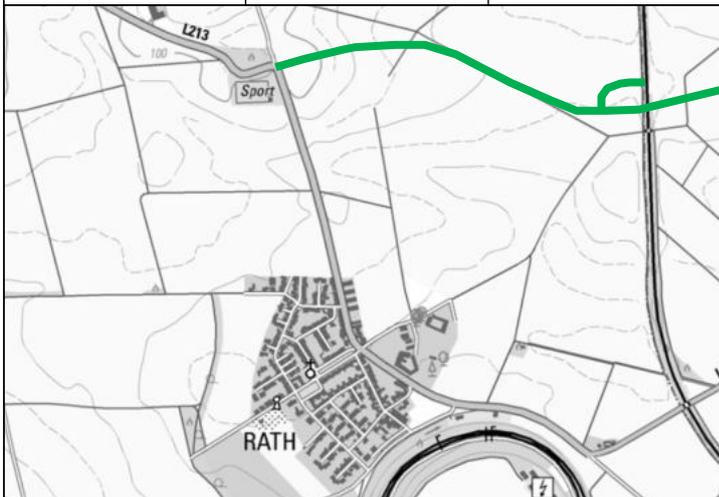
gering

#### Förderung:

k.A.

#### Umsetzungsfrist:

langfristig



#### Beschreibung:

Die L279 soll die L213 direkt an die B59 anbinden. Damit wird eine schnelle und umwegfreie Verbindung nach Rommerskirchen, Pulheim, Stommeln und Köln geschaffen. Diese Maßnahme ist bereits in den Flächennutzungsplänen der Städte Bedburg und Bergheim enthalten.

#### Bedeutung der Maßnahme:

- Schnelle Verbindung Richtung Köln und Neuss
- Verringerung des Durchgangsverkehrs (insbesondere Schwerlastverkehr) in Rath



## A2 Umbau von Straßen und straßenräumliche Aufwertungsmaßnahmen

### Maßnahme A2.1:

Prüfung der Umgestaltung der Erkelenzer Str. zwischen der BÜ-Anlage und der Harffer Schlossallee mit Gehwegverbreiterung und Anpassung der Stellplätze im Straßenraum

#### Beschreibung:

Siehe Maßnahme B1.2



## A2 Umbau von Straßen und straßenräumliche Aufwertungsmaßnahmen

### Maßnahme A2.2 und A2.3:

Umbau der Kreuzung Neusser Straße - Wiesenstraße zu einem KVP

Umbau der Kreuzung Neusser Straße - L279 zu einem KVP

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Rhein-Erft-Kreis Landesbetrieb Stadt Bedburg	550.000 € (A2.2) 500.000 € (A2.3)	hoch	GVFG	mittelfristig



### Beschreibung:

Für die Verbesserung des Verkehrsflusses und Erhöhung der Verkehrssicherheit wird auf der Nord-Südgerichteten Hauptachse der Neusser Straße die Errichtung zweier Kreisverkehre vorgeschlagen. Ein Kreisverkehr soll an der Kreuzung Neusser Straße - Wiesenstraße die aktuell vorhandene Lichtsignalanlage ablösen und die Anbindung der Wiesenstraße an den Bahnübergang Erkelenzer Straße verbessern. Bei Durchfahrt der Erftbahn bilden sich im Zuge der Schrankenschließzeiten am BÜ Erkelenzer Straße lange Rückstaus, die durch die Ampelschaltung am Knoten Neusser Straße – Wiesenstraße weiter gesteigert werden. Kreisverkehre ermöglichen einen kontinuierlichen Verkehrsfluss und verhindern damit Rückstau sowie zusätzliche Emissionen durch Halten und Anfahren. Gleichzeitig sind sie durch die geringeren Fahrgeschwindigkeiten sowie durch weniger Konfliktpunkte (keine Linksabbieger) verkehrssicherer als Knotenpunkte mit LSA, ermöglichen eine Wendemöglichkeit und besitzen gegenüber der LSA einen geringeren Wartungs- und Betriebskostenaufwand.

Ein weiterer Kreisverkehr soll auf der Neusser Straße - Auffahrt L279 analog zur entgegengesetzten Auffahrt Monte Mare errichtet werden. Durch den Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehr lässt sich eine überdurchschnittliche Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit erreichen. Dies gilt nicht nur für den MIV, sondern auch für den Radverkehr.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Verbesserung des Verkehrsflusses auf der vielbefahrenen Hauptachse
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (MIV und Radfahrer)
- Vermeidung von Rückstau durch den BÜ Erkelenzer Straße

### Bezug zu anderen Maßnahmen:

S2 Umbau der BÜ-Anlage Erkelenzer Straße

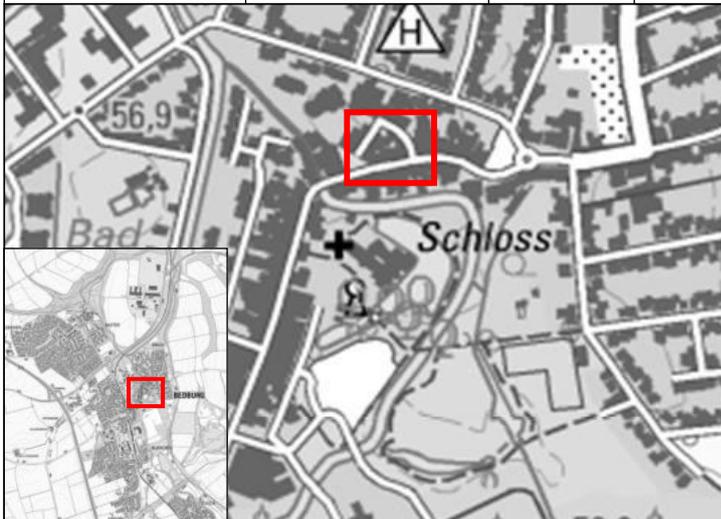


## A2 Umbau von Straßen und straßenräumliche Aufwertungsmaßnahmen

### Maßnahme A2.4 (B1.1):

Langfristiger Aus-/Umbau der Friedrich-Wilhelm-Str. im Bereich des Marktplatzes in eine Hauptgeschäftsstraße mit Tempo 20 km/h (Shared-Space-Fläche) mit straßenräumlicher Aufwertung

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b> 1.000.000 € (A2.4)	<b>Priorität:</b> hoch	<b>Förderung:</b> Förderung der Nahmobilität und Städtebauförderung NRW	<b>Umsetzungsfrist:</b> mittelfristig
---------------------------------	--------------------------------------	---------------------------	--	--



### Beschreibung:

Eine wichtige Umgestaltungsmaßnahme ist der langfristige Aus-/Umbau der Graf-Salm-Straße im Bereich Marktplatz in eine Hauptgeschäftsstraße mit Tempo 20 km/h (Shared-Space-Fläche). Im Rahmen dieser Maßnahme ist zudem eine straßenräumliche Aufwertung vorgesehen. Ziel sollte sein, den Straßenraum so zu gestalten, dass er gleichwertig von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden kann und so eine Belebung des zentralen Einkaufsbereiches von Bedburg gefördert wird. Im Zuge einer „Entregelung“ der Verkehrslandschaft wird eine gewollte Unsicherheit erzeugt, welche die Verkehrsteilnehmer dazu zwingt, den Raum situationsbedingt durch Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmern einzuschätzen. Dies führt dazu, dass der MIV bewusst langsamer fährt. Gleichzeitig werden Durchfahrts- und Parksuchverkehre erschwert.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Attraktivierung und Belebung des Innenstadtbereichs
- „Entregelung“ der Verkehrslandschaft
- Geschwindigkeitsreduktion
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Geringerer Durchfahrts- und Parksuchverkehr



## A2 Umbau von Straßen und straßenräumliche Aufwertungsmaßnahmen

### Maßnahme A2.5:

Ausbau der Burgstraße

#### Träger:

Stadt Bedburg

#### Kosten:

k.A.

#### Priorität:

Sehr hoch

#### Förderung:

keine

#### Umsetzungsfrist:

kurzfristig



#### Beschreibung:

Die einseitig bebaute Burgstraße ist eine nicht asphaltierte, schwer zu befahrende Straße. Sie wird neben den Anwohnern auch vom Hol- und Bringverkehr zur KiTa Pustebume genutzt. Der Ausbaustandard wird zurzeit geprüft. Im Zuge der Maßnahme kann weitere Baufläche ausgewiesen werden.

#### Bedeutung der Maßnahme:

- Qualitätsverbesserung der Straße



## A2 Umbau von Straßen und straßenräumliche Aufwertungsmaßnahmen

### Maßnahme A2.6:

Prüfung einer Ortsumgehung Kirchherten

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg Landesbetrieb Straßen NRW	10.000.000 €	mittel	GVFG	langfristig
		 <p>Variante 2 – Ortsnahe und angebaute Trasse</p>		

Abb. 5.4-1 Ortsumgehung Kirchherten Variante 2 – Ortsnahe und angebaute Trasse (Büro StadtVerkehr)

#### Beschreibung:

Der historisch gewachsene Ortsteil Kirchherten befindet sich im Westen des Stadtgebietes. Kirchherten ist durch hohe Durchgangsverkehrsanteile auf beengten Straßenzügen geprägt (Pützer Straße, Zaunstraße und Gottesacker). Insbesondere bei Umleitungsverkehren der A61 ist die verkehrliche Belastung der Ortsdurchfahrt - vor allem durch den Lkw-Verkehr - nicht tragbar. Gleichzeitig beeinträchtigen zu hohe Geschwindigkeiten im Ortskernbereich in Kombination mit den sehr schmal angelegten Straßen und Gehwegen die Verkehrssicherheit. Aufgrund dessen wurde eine Suchraumanalyse für potenzielle Ortsumgehungstrassen der L279 durchgeführt. In der Abbildung dieser Maßnahme wird beispielhaft eine der vier ermittelten Varianten aufgeführt. In den weiteren Schritten muss die Machbarkeit der Ortsumgehung geprüft werden.

#### Bedeutung der Maßnahme:

- Deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung im Ortskern
- Reduzierung des Verkehrslärms im Ortskern
- Gewinnung von möglichen Wohnbau- und Gewerbeflächen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

#### Bezug zu anderen Maßnahmen:

B1.3 Prüfen der Machbarkeit von Erweiterungen der Gehwegbreiten durch Zurücknahme von Parkständen im Straßenraum und Schaffung von punktuellen Engstellen



## A2 Umbau von Straßen und straßenräumliche Aufwertungsmaßnahmen

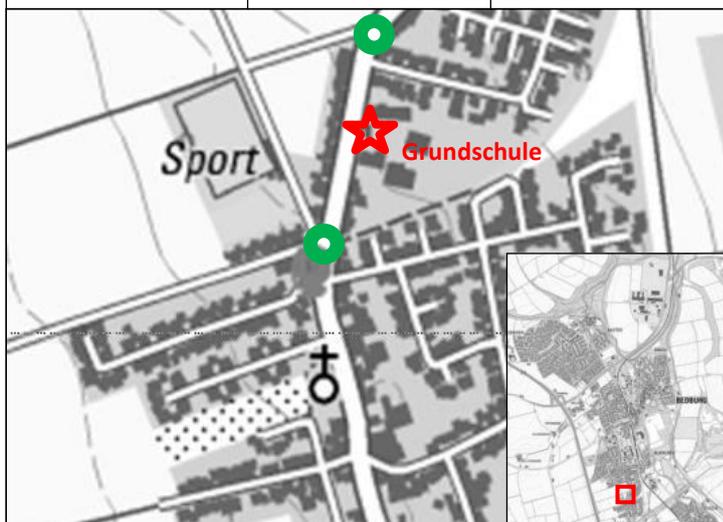
### Maßnahme A2.7:

Bau zweier Mini-Kreisverkehre auf der Theodor-Heuss-Straße

### Maßnahme A2.8:

Weitere Prüfung der Umgestaltung des Umfelds im Bereich der Anton-Heinen-Grundschule und KiTa

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg	60.000 € k.A.	hoch hoch	GVFG	Kurzfristig (A2.7) Mittelfristig (A2.8)



### Beschreibung:

Ein wichtiger Punkt beim Thema Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit sind die Schulen eines Stadtgebietes. Neben dem Schulzentrum Bedburg liegen vor allem im Bereich der Anton-Heinen-Grundschule und KiTa-Zufahrt in Kirdorf Konfliktpunkte vor. Diese ergeben sich aus den zu hohen Geschwindigkeiten der Autofahrer und aus der fehlenden Ausweisung einer Fläche als Hol- und Bringzone. Im Zuge eines Zielkonzepts zum Schulstandort Kirdorf wurde die kritische Schulwegsituation analysiert und Maßnahmen zur Optimierung der verkehrlichen Situation aufgezeigt.

Zwei nördlich und südlich der Grundschule geplante Mini-Kreisverkehre sollen den Eltern als Wendemöglichkeit dienen und tragen darüber hinaus maßgeblich zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten bei.

In einem ersten Schritt soll ein Mini-Kreisverkehr an der Kreuzung Theodor-Heuss-Straße – Im Embegrund hergerichtet werden. Damit wird zunächst der höheren Verkehrsstärke aufgrund der geplanten Eröffnung eines Kindergartens am Sportplatz Rechnung getragen. Der Parkplatz des Kindergartens soll darüber hinaus als Hol- und Bringzone für die Grundschule Kirdorf genutzt werden. Zur Sicherung des Schulwegs sind weitere Baumaßnahmen (z.B. Errichtung eines Gehweges) auf der Zufahrtsstraße geplant.

Mittelfristig ist die Umsetzung eines zweiten Mini-Kreisverkehrs nördlich der Grundschule geplant. Derzeit wird die Realisierbarkeit eines Baugebiets auf der Fläche zwischen „Pfarrer-Bodden-Straße“ und dem Wirtschaftsweg „Am Kirchwege“ einer verwaltungsinternen Überprüfung unterzogen. Eine entsprechende Einbindung der Planungen für den vorgesehenen Mini-Kreisverkehr ist sowohl unter wirtschaftlichen, als auch unter verkehrlichen Aspekten angezeigt. In diesem Zuge wird auch die planerische Umsetzung einer Hol- und Bringzone in diesem Bereich geprüft werden.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Bündelung der Hol- und Bringverkehre auf eine Fläche
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus
- Verbesserung der Schulwegsicherheit

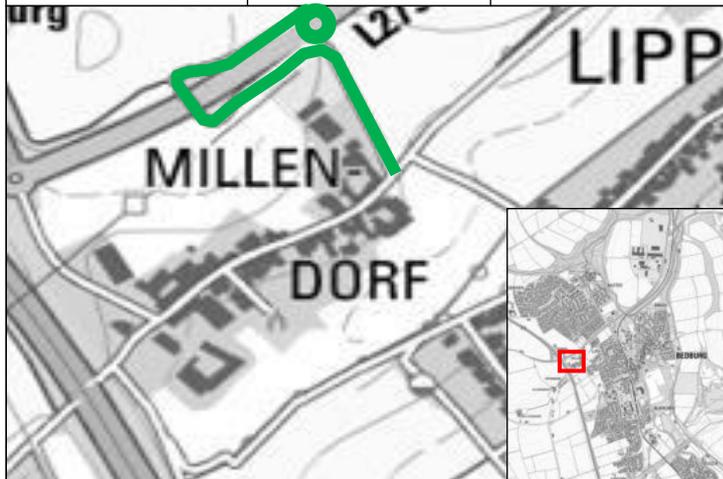


## A2 Umbau von Straßen und straßenräumliche Aufwertungsmaßnahmen

### Maßnahme A2.9:

Prüfung einer Anbindung der Erkelenzer Straße an die L279

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg Landesbetrieb	<b>Kosten:</b> k.A.	<b>Priorität:</b> hoch	<b>Förderung:</b>	<b>Umsetzungsfrist:</b> Kurzfristig
--	------------------------	---------------------------	-------------------	--



### Beschreibung:

Der Ortsteil Millendorf befindet sich unmittelbar südlich der Autobahnauffahrt zur A61. Trotz beengter Straßenverhältnisse wird der Ortsteil durch einen hohen Durchgangsverkehrsanteil zur A61 und L279 (Verbindung Pütz / Kirchherten) durch viele Autofahrer aus Lipp und Kaster belastet. Aufgrund dessen soll die Möglichkeit einer Anbindung der Erkelenzer Straße an die L279 östlich von Millendorf geprüft werden.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Verkehrsentlastung Millendorf

## 5.5 Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Dem Radverkehr kommt in Zukunft eine immer wichtigerere Rolle zu. Radfahren ist gesund und trägt zur Erhöhung der Lebensqualität einer Stadt bei. Es ist eine umweltbewusste, aber auch schnelle Fortbewegungsart, die einer breiten Bevölkerungsschicht einen sehr preiswerten Zugang zur gesellschaftlichen Teilhabe ermöglicht. Das Fahrrad spielt eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung einer zukunftsweisenden Verkehrsplanung. Aufgrund des vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs bei kurzen Wegzeiten verdrängt das Fahrrad zunehmend den Pkw-Anteil von der Straße und trägt so zur verkehrlichen Entlastung bei.

Insbesondere im Stadtverkehr kann das Fahrrad mit ähnlichen Reisegeschwindigkeiten wie der MIV und ÖPNV trumpfen. Die Stärke des Fahrrades liegt vor allem im Kurzstreckenbereich von bis zu 5km Länge oder 20 Minuten Wegezeit. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes und dem Wertewandel der Gesellschaft wird das Radfahren aber auch auf längeren Distanzen von bis zu 20 km immer interessanter. Damit ergeben sich aber auch neue Ansprüche an attraktive Radverkehrsanlagen. Höhere Fahrgeschwindigkeiten und vermehrte Überholvorgänge brauchen breite, sichere und gut ausgebaute Anlagen. Gleichzeitig steigt aber auch der Bedarf an sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten.

Über den „Masterplan Radverkehr“, ein durch das externe Ingenieurbüro IVV Aachen durchgeführtes Gutachten, wurde die Verkehrssituation für den Radverkehr in Bedburg bereits analysiert und für die erkannten Problempunkte Verbesserungsvorschläge entwickelt. Die Ergebnisse der durchgeführten Chancen- und Mängelanalyse zeigen, dass spezielle Radverkehrsachsen ausgewiesen und wechselnde Führungsformen vermieden werden müssen. Gleichzeitig müssen attraktive Wegebeziehungen, zB. durch Querungshilfen an Überleitungsstellen, generiert werden. Die Ergebnisse des „Masterplan Radverkehr“ werden in diesem Kapitel aufgegriffen und in zusammengefassten Themenbereichen erläutert.

Primäres Ziel ist das Angebot eines geschlossenen und sicheren Netzes von Radverkehrsverbindungen, das eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarf gewährleistet und die Anschlüsse an benachbarte sowie überörtliche Netze herstellt. Auf dieser Grundlage ist für die Stadt Bedburg ein hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz, bestehend aus einem Haupt- und einem Nebenroutennetz entwickelt worden. Das Hauptnetz verbindet die wesentlichen Quellen und Ziele auf direkten, lückenlosen und radfahrerfreundlichen Routen. Das Nebennetz ergänzt das Hauptnetz und besitzt eine Sammel- und Erschließungsfunktion in den einzelnen Quartieren. Hier finden Freizeit- und Gelegenheitsradler ein attraktives Wegeangebot. Die Qualitätskriterien der Netzstufen können dem „Masterplan Radverkehr“ entnommen werden.

Folgende Maßnahmen wurden für die Stadt Bedburg ermittelt:

- R1 Realisierung des Allein-Radwegs als Nord-Süd-ausgerichtete Hauptachse
- R2 Schließung von Netzlücken
- R3 Verbindung zu angrenzenden Gemeinden
- R4 Optimierung der vorhandenen Radinfrastruktur
- R5 Führung an Knotenpunkten: Markierung von Radwegefurten
- R6 Verbesserung der Querungsmöglichkeit an Knotenpunkten
- R7 Mobilstationen und Fahrradabstellmöglichkeiten



## R Radverkehr

### Maßnahme R1:

Realisierung des Alleen-Radwegs als Nord-Süd-ausgerichtete Hauptachse

<b>Träger:</b> Rhein-Erft-Kreis Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b> 1.500.000 €	<b>Priorität:</b> Sehr hoch	<b>Förderung:</b> Förderung der Nahmobilität NRW	<b>Umsetzungsfrist:</b> Abschnittsweise Kurz- bis Langfris- tig
---	-------------------------------	--------------------------------	--	--

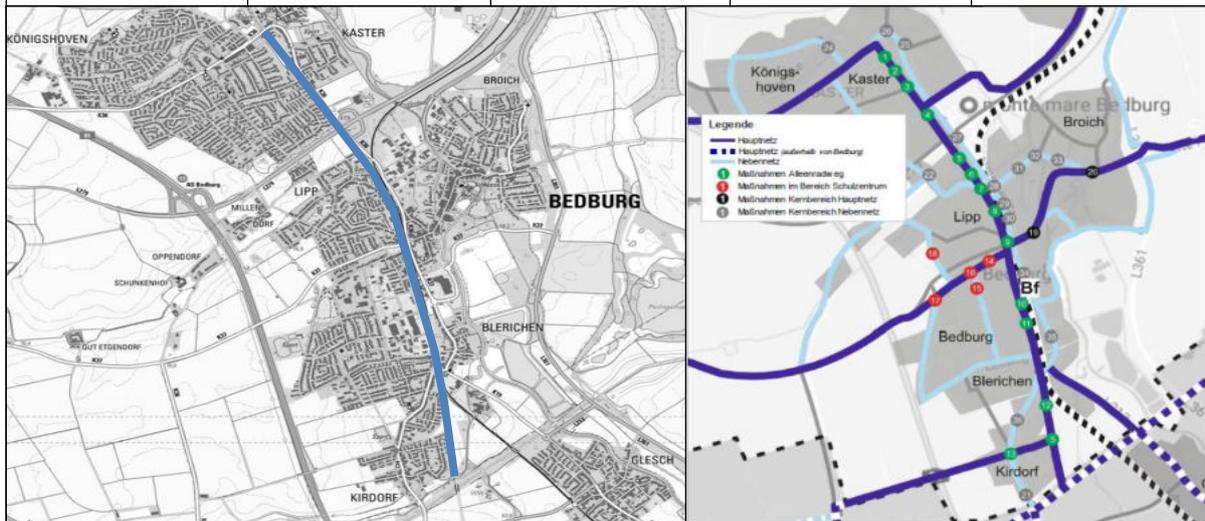


Abb. 5.5-1 Maßnahmen Radwegenetz - Kernbereich (Masterplan Radverkehr IVV Aachen)

### Beschreibung:

Dem Alleenradweg kommt als zukünftige Nord-Süd-ausgerichtete Hauptachse eine besondere Bedeutung zu. Der Alleenradweg soll von der Hauptstraße in Kaster westlich der Bahntrasse über den Bahnhof Bedburg bis zum Speedway, einem Rad- und Skaterweg auf einer früheren Bandtrasse des Braunkohletagebaus, verlaufen. In Kaster besteht Anschluss an die Freizeitrasse in Richtung Grevenbroich. Der Alleenradweg ist eine Folge des Projekts :terra nova im Rahmen der Regionale 2010 und soll Bedburg und Elsdorf an den Speedway anknüpfen.

Von Süden kommend wird der Alleenradweg bis kurz vor der Eisenbahnüberführung Feldstraße entlang der alten Bahntrasse Bedburg-Elsdorf und weiter bis zum Bahnhof Bedburg parallel der Gleise verlaufen. Anschlüsse an das bestehende Straßennetz sind in Kirdorf Am Glockensprung, Verbindung Wirtschaftsweg – Glescher Straße und an die Adolf-Silverberg Straße auf Höhe Leitweg geplant. Der weitere Verlauf führt den Alleenradweg über den Bahnübergang Lindenstraße, durch die Gartenstraße, über den Bahnübergang Erkelenzer Straße und entlang des unabhängig geführten Radweges westlich der Neusser Straße und Albert-Schweitzer-Straße bis nach Kaster.

Für eine hohe Akzeptanz durch die Bevölkerung wird auf dem Alleenradweg eine qualitativ hochwertige Radverkehrsanlage entstehen, die weitestgehend separiert vom MIV verläuft. Grundsätzlich sollte der Alleenradweg als selbstständig geführter Radweg eine Breite von mindestens 3,50 m ausweisen und asphaltiert sein. Vorhandene Wege, insbesondere im Bereich Kaster, westlich der Albert-Schweitzer-Straße, sollten saniert und auch dieser Breite angepasst werden. An Engstellen muss der Verlauf so breit und komfortabel wie möglich sein. Weiterhin sind Beleuchtung, Wegweisung, sowie Informationsangebote und Winterdienst sicherzustellen.

Vom Alleenradweg aus sollen fünf angebundene Radverkehrsachsen eine schnelle und sichere Anbindung an alle Stadtteile sowie zu zentralen Orten innerhalb Bedburgs sicherstellen (siehe Abb. 5.5-1).

Ein zentraler Bereich des Alleenradwegs ist der Bahnhof Bedburg. Hier besteht die Verbindung zur noch zu errichtenden Mobilstation mit attraktiven Fahrradabstellanlagen.



## R Radverkehr

### Maßnahme R1:

Realisierung des Allein-Radwegs als Nord-Süd-ausgerichtete Hauptachse

<b>Träger:</b> Rhein-Erft-Kreis Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b> 1.500.000 €	<b>Priorität:</b> Sehr hoch	<b>Förderung:</b> Förderung der Nahmobilität NRW	<b>Umsetzungsfrist:</b> Abschnittsweise Kurz- bis Langfris- tig
---	-------------------------------	--------------------------------	--	--

### Beschreibung:

Das Gesamtpaket Alleinradweg setzt sich aus mehreren Einzelmaßnahmen zusammen. In Nord-Süd-Richtung sind folgende Bausteine vorgesehen:

- Kaster Hauptstraße bis Erkelenzer Straße: Ausbau des unabhängig geführten Geh- und Radwegs westlich der Albert-Schweitzer-Straße und Neusserstraße zwischen Hauptstraße (Kaster) und Erkelenzer Straße anhand der vorher definierten Qualitätsstandarts (z.B. ebener Belag, Beleuchtung, Zielwegweisung, ausreichende Dimensionierung etc.).
- Schaffung gesicherter Querungsmöglichkeiten über die Friedrich-Ebert-Straße und Steifensandstraße (möglichst bevorrechtigte Führung)
- Schaffung einer gesicherten Querungsmöglichkeit über die Erkelenzer Straße (Abstimmung zum Umbau BÜ Erkelenzer Straße)
- Ausweisung der Germaniastraße als Fahrradstraße und fahrradläufige Durchbindung der Germaniastraße an die Lindenstraße
- Schaffung einer gesicherten Querungsmöglichkeit über die Lindenstraße (Abstimmung zum Umbau BÜSTRA Lindenstraße)
- Schaffung einer attraktiven Radverkehrsführung über die Adolf-Silverberg-Straße bis zum Bahnhof Bedburg (Aktuelle Führung Fußweg, Rad frei entspricht nicht den Qualitätsstandards) und Anbindung der Karlstraße
- Schaffung einer Radverkehrsanlage parallel der Bahntrasse / ehemaligen Bahntrasse Bedburg – Elsdorf zwischen Bedburg Bahnhof und Speedway anhand der vorher definierten Qualitätsstandards
- Anbindung des Leitweges an den Radweg entlang der Bahntrasse
- Anbindung Glescher Weg / Kolpingstraße über den Wirtschaftsweg
- Anbindung Kirdorf Theodor-Heuss-Straße über Am Glockensprung

Der Alleinradweg baut auf der gesamten Länge auf bereits vorhandene Anlagen bzw. Strukturen auf. Aufgrund der engen Verknüpfung mit einigen Maßnahmenswerpunkten des Masterplan Mobilität und Verkehr kann eine Realisierung des Alleinradwegs nicht auf allen Streckenabschnitten zeitlich und schnell erfolgen. In einem ersten Abschnitt kann der abgesetzte Geh- und Radweg parallel der Albert-Schweitzer-Straße und Neusser Straße qualitativ verbessert werden.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Nord-Süd-ausgerichtete Hauptachse
- Schnelle und attraktive Radverkehrsführung
- Anbindung an Elsdorf und den Speedway

### Bezug zu anderen Maßnahmen:

S1 Modernisierung der BÜSTRA Lindenstraße

S2 Umbau der BÜ-Anlage Erkelenzer Straße

S3 Umbau der Eisenbahnüberführung Feldstraße

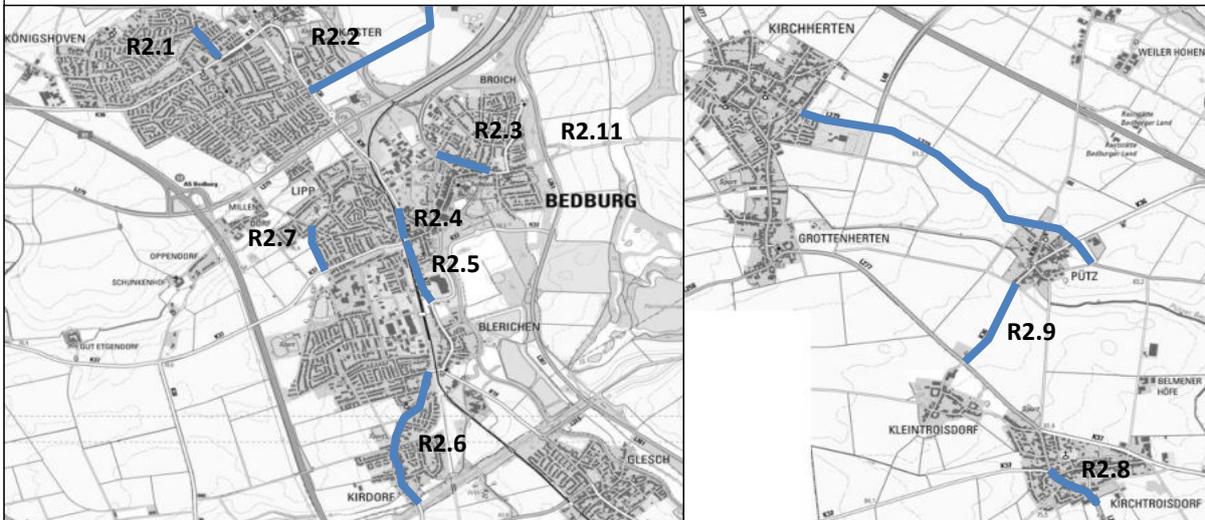
F1.1 Errichtung einer Mobilstation am Bahnhof Bedburg



## R Radverkehr

### Maßnahme R2:

Schließung von Netzlücken



### Beschreibung:

Als Netzlücken werden solche linearen Abschnitte im Radhaupt- und nebennetz bezeichnet, auf denen noch keine Radverkehrsanlagen bestehen. Die Wahl der Radverkehrsführung hängt von mehreren Kriterien ab, z.B. der Kfz-Verkehrsstärke, Kfz-Verkehrsgeschwindigkeit, Schwerverkehrsstärke, Flächenverfügbarkeit, dem Parken / Parkdruck, der Anzahl an Knotenpunkten / Grundstückszufahrten und der Längsneigung. Daraus ergeben sich drei mögliche Führungsformen: Mischverkehr, Teilseparation und Trennung. Auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr (z.B. Tempo-30-Zonen) kann der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren.

Die nächst höhere Kategorie ist die Führung im Mischverkehr mit Teilseparation. Schutzstreifen, für den Radverkehr freigegebene Gehwege, Radwege ohne Benutzungspflicht oder eine Kombination aus allem schützen den Radverkehr. Dabei gelten die Schutzstreifen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen aufgrund des direkten Sichtkontaktes zum Kraftverkehr als besonders sicher.

Sollten es die Abwägungskriterien nicht anders zulassen, ist eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung des Radverkehrs möglich. Dazu gehören Radfahrstreifen, benutzungspflichtige Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege. Da die Führung des Radverkehrs im Seitenraum innerorts häufig problembelastet ist, wird die Markierung von Radfahrstreifen mit direktem Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr empfohlen. Außerorts und auf Straßen mit wenigen Grundstückszufahrten und Knotenpunkten findet die Anlage von baulich getrennten Radwegen Anklang.

Das lokale Radwegenetz in Bedburg verfügt auf den Hauptverkehrsachsen über zahlreiche ausgewiesene Radverkehrsanlagen, deren bauliche Ausführung überwiegend den derzeitigen amtlichen Regelwerken entspricht. Zentrale Einrichtungen sind durch ausgewiesene Radverkehrsanlagen größtenteils lückenlos erreichbar. Dennoch ergeben sich an einigen Stellen Lücken im Radwegenetz.

Trotz des vergleichsweise geringen Platzanspruches des Radverkehrs, sind die Straßenraumbreiten vielerorts begrenzt, so dass nicht allen Nutzungsansprüchen gerecht werden kann. Auf den Abschnitten, die aktuell über noch keine ausgewiesene Radverkehrsanlage verfügen, werden Platzkonflikte mit parkenden Pkw entstehen. Denn viele Straßen Bedburgs zeigen ein ähnliches Bild – am Fahrbahnrand parkende Autos. Dabei wird der von den parkenden Fahrzeugen eingenommene Platz im Straßenraum bei allen Führungsformen für eine sichere Radinfrastruktur benötigt.



## R Radverkehr

### Maßnahme R2:

Schließung von Netzlücken

### Beschreibung:

Im Folgenden werden die einzelnen innerörtlichen Netzlücken aufgezeigt und Maßnahmen beschrieben:

#### R2.1: Königshoven, Gustav-Heinemann-Straße (Nebennetz)

Die Gustav-Heinemann-Straße ist eine der Hauptzufahrtsstraßen nach Königshoven und verbindet Königshoven mit Kaster. Trotz zugelassener Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und Sammelfunktion verfügt die Gustav-Heinemann-Straße über keine ausgewiesenen Radverkehrsanlagen. Auf Kosten der straßenbegleitenden Parkplätze ist eine beidseitige Anlage von Schutzstreifen möglich. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 3300€; Priorität: mittel; Umsetzung: kurzfristig.

#### R2.2: Verbindung Kaster – Mühlenerft (Hauptnetz)

Das Industriegebiet Mühlenerft verfügt als großer Arbeitsplatzschwerpunkt in Bedburg über keine Radverkehrsanbindung an die zentrale Ortschaft. Hier zeigt sich ein großes Potenzial zur Verlagerung von Fahrten des MIV auf das Fahrrad. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 180.000€; Priorität: hoch; Umsetzung: langfristig.

#### R2.3: Bedburg, Klosterstraße (Nebennetz)

Die Klosterstraße gilt als Sammelstraße für Broich und bindet an die Innenstadt sowie die Einzelhandelsstandorte auf der Wiesenstraße an. Die Klosterstraße verfügt bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h über keine Radverkehrsanlagen. Aufgrund der geringen Straßenbreite ist eine Anlage von Schutzstreifen nur einseitig und nach Wegfall des straßenbegleitenden Parkens möglich. Bei der Einrichtung einer Radverkehrsanlage muss eine sichere Anbindung an den einseitigen getrennten Fuß- und Radweg auf der Wiesenstraße gegeben werden. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 2200€; Priorität: hoch; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R4.7 Übergänge Radweg – Straße.

#### R2.4 Bedburg, Neusser Straße (Nebennetz)

Die Neusser Straße ist ein Teil einer langgezogenen Nord-Süd-ausgerichteten Achse und bindet an die Innenstadt an. Zeitgleich münden die beiden Bahnübergänge Erkelenzer Straße und Lindenstraße in die Neusser Straße. Auf dem Abschnitt Wiesenstraße – Gartenstraße ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Südlich davon fehlen Radverkehrsanlagen, obwohl der Straßenraum durch parkende Pkw sehr unübersichtlich ist und hier die Verkehrsbelastung sehr hoch ist. Beidseitige Schutzstreifen sind auf Kosten der Parkstände umsetzbar. Träger: Rhein-Erft-Kreis; Kosten: 3500€; Priorität: hoch; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: S1 – Modernisierung BÜSTRA Lindenstraße; R2.5 Radverkehrsanlage auf der Bahnstraße; R4.7 Übergänge Radweg – Straße.

#### R2.5 Bedburg, Bahnstraße (Nebennetz)

Die Bahnstraße verbindet als Verlängerung der Neusser Straße die Nord-Süd-Achse an den Bahnhof Bedburg an, Radverkehrsanlagen fehlen. Träger: Rhein-Erft-Kreis; Kosten: 6000€; Priorität: hoch; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: S1 – Modernisierung BÜSTRA Lindenstraße; S5 – Anbindung der K37n an die Bahnstraße; R2.4 Radverkehrsanlage auf der Neusser Straße

#### R2.6 Kirdorf, Kirdorfer Allee und Theodor-Heuss-Straße (Nebennetz)

Die Hauptstraßen durch Kirdorf verfügen über keine Radverkehrsanlage. Aufgrund der geringen Straßenbreite ist eine Anlage von Schutzstreifen nur einseitig möglich. Alternativ können alternierende Schutzstreifen geprüft werden. Da sich im Seitenraum einige Parkmöglichkeiten befinden, ist die Auswirkung auf den Parkverkehr eher gering. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 7500€; Priorität: mittel; Umsetzung: kurzfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: A2.7 Bau zweier Mini-Kreisverkehre und A2.8 Weitere Prüfung der Umgestaltung des Umfelds im Bereich der Anton-Heinen-Grundschule und KiTa.



## R Radverkehr

### Maßnahme R2:

Schließung von Netzlücken

#### R2.7 Lipp, St.-Ursula-Weg (Nebennetz)

Der St.-Ursula-Weg ist einer der Hauptzufahrtswege zum Schulzentrum und somit von radfahrenden Kindern zu Schulbeginn- und endzeiten stark frequentiert. Bis vor kurzem war der Gehweg für Radfahrer freigegeben. Aufgrund der zu geringen Gehwegbreite wurde dieser wieder nur auf zu-Fuß-Gehende beschränkt, seitdem fehlen Schutzmaßnahmen für den Radverkehr. Aufgrund der geringen Straßenbreite kann nur einseitig ein breiter Schutzstreifen installiert werden. Dies ist bereits auf einem ersten Abschnitt zwischen der Einmündung Röntgenstraße und der Karlstraße geschehen. An der LSA schützt ein vorgezogener Radaufstellbereich den Radfahrer vor Abbiegeunfällen. Weiterhin wird der Schutzstreifen bis zur Einmündung Millendorfer Straße fortgeführt. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 7000€; Priorität: sehr hoch; Umsetzung: kurzfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: E Konzept für das Umfeld des Schulzentrums.

Im Folgenden werden die einzelnen außerörtlichen Netzlücken aufgezeigt und Maßnahmen beschrieben:

#### R2.8 Kirchtroisdorf, Elsdorfer Straße zwischen L277 und Rödinger Straße (Hauptnetz)

Die Elsdorfer Straße ist eine innerörtliche Hauptstraße in Kirchtroisdorf. Die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens ist auf Kosten des straßenbegleitenden Parkens möglich. Auf eine sichere Überführung auf den gemeinsamen Geh- und Radweg an der Heinsberger Straße muss geachtet werden. Träger: Landesbetrieb Straßen NRW; Priorität: mittel; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R4.6 Optimierung der RVA Heinsberger Straße.

#### R2.9 Verbindung Kleintroisdorf – Pütz (Hauptnetz)

Entlang der Kasterer Straße als Verbindung zwischen Kleintroisdorf und Pütz ist kein straßenbegleitender Geh- und Radweg vorhanden. Eine Anlage käme auch dem Fußverkehr zu Gute. Alternativ könnte der Pützer Weg zwischen Kirchtroisdorf und Pütz als Verbindung genutzt werden. Träger: Stadt Bedburg und Rhein-Erft-Kreis; Kosten: 80.000€; Priorität: mittel; Umsetzung: langfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R6.3 Querungsmöglichkeit am Knoten Oberembter Straße / Kasterer Straße.

#### R2.10 Verbindung Kirchherten – Pütz über L279 (Hauptnetz)

Entlang der L279 fehlt bis Pütz ein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Zwischen Pütz und der Autobahnauffahrt wurde 2018 ein Geh- und Radweg angelegt. Die Radverkehrsverbindung Pütz – Kirchherten ist über die Ausschilderung des Feldweges Am Harffer Kreuz (Kirchherten) und Hohenholzer Weg (Pütz) gesichert. Weiterhin fehlend ist jedoch die Verbindung auf dem Abschnitt Hohenholzer Weg bis zum Beginn des Geh- und Radwegs Richtung Autobahn. Eine Herstellung der Anbindung ist wünschenswert. Träger: Stadt Bedburg und Landesbetrieb Straßen NRW; Kosten: 50.000€; Priorität: hoch; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R6.5 Querungsmöglichkeit an den Knoten L279 – Schmiedestraße und K36.

#### R2.11 Verbindung L361 – Kölner Straße (Nebennetz)

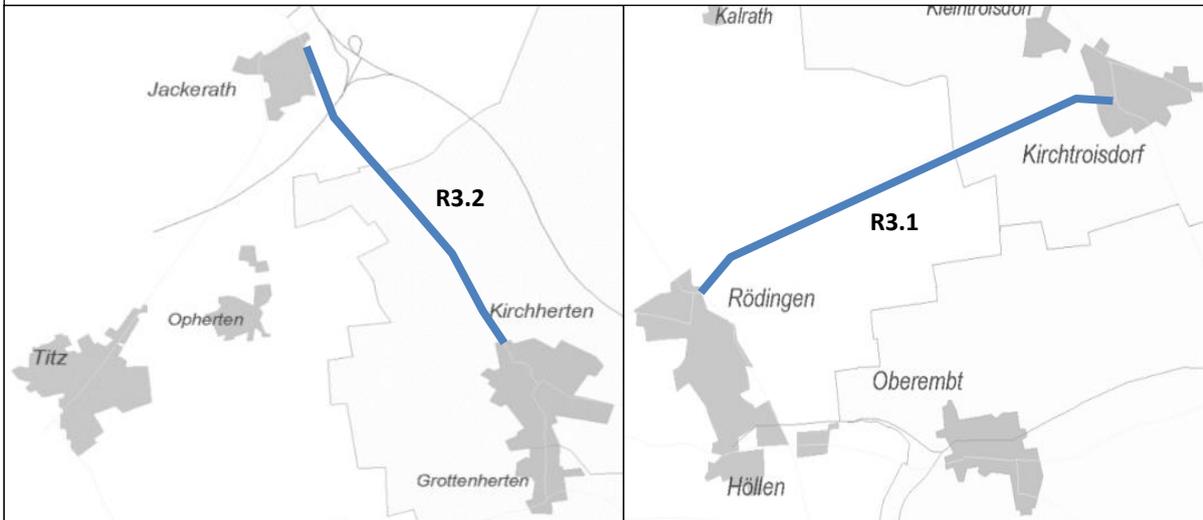
Entlang der Kölner Straße und der L361n verlaufen im Seitenraum gemeinsame Fuß- und Radwege, bzw. ein asphaltierter Weg für den landwirtschaftlichen Verkehr. Obwohl die beiden Radwege östlich der L361n nur wenige Meter voneinander getrennt parallel verlaufen, erfolgt die Anbindung erst über die Alte Frauweiler Straße ohne sichere Straßenüberführung, bzw. über einen langgezogenen schmalen Trampelpfad. Eine Direktanbindung spart rund 400 m Umweg ein und macht die Verbindung Richtung Peringsmaar somit attraktiver. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 5000€; Priorität: gering; Umsetzung: langfristig.



## R Radverkehr

### Maßnahme R3:

Verbindung zu angrenzenden Gemeinden



### Beschreibung:

Ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, welches alle wichtigen Ziele verbindet, sollte nicht nur auf die Gebiete innerhalb einer Kommune beschränkt sein, sondern auch die Anbindung über die Stadtgrenzen hinaus beachten. Mit Hilfe von unterstützenden Pedelecs und E-Bikes erhöht sich die Reichweite der Zweiräder zunehmend und interkommunale Verbindungen werden immer attraktiver.

#### R3.1: Verbindung Kirchtroisdorf – Titz - Jülich (Hauptnetz)

Entlang der Rödinger Straße als Verbindung zwischen Kirchtroisdorf und Rödingen fehlt ein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Auch die umgebenden Feld- und Wirtschaftswege bieten keine direkte Alternative. Träger: Stadt Bedburg und Rhein-Erft-Kreis; Kosten: 500.000€; Priorität: gering; Umsetzung: langfristig.

#### R3.2: Verbindung Kirchherten - Jackerath (Hauptnetz)

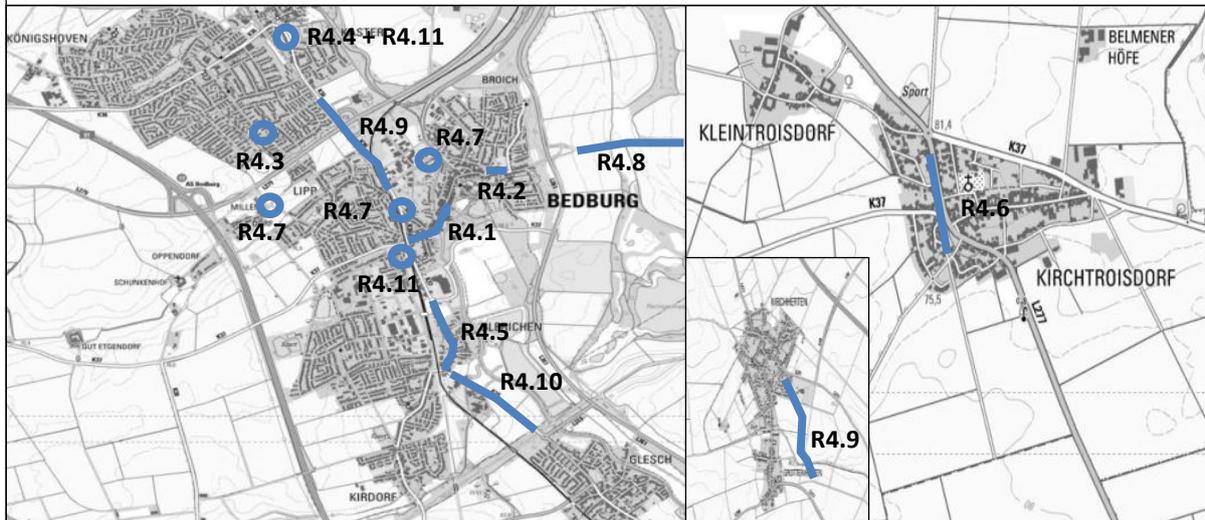
Entlang der L277 als Verbindung zwischen Kirchherten und Jackerath fehlt ein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Ein westlich der L277 gelegener Feldweg kann auf einem Abschnitt südlich der Autobahn 44 als Alternative ausgewiesen werden. Die Überführung über die Autobahn ist zu prüfen. Träger: Stadt Bedburg und Landesbetrieb Straßen NRW; Kosten: 500.000€; Priorität: gering; Umsetzung: langfristig.



## R Radverkehr

### Maßnahme R4:

Optimierung der vorhandenen Radinfrastruktur



### Beschreibung:

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet Bedburg sind mit den Jahren entstanden und gewachsen. Dementsprechend vielfältig sind die Führungsformen, teilweise entsprechen sie auch nicht mehr den heutigen Regelwerken. Ein attraktives Radwegenetz basiert auf einem durchgängigen, verständlichen, hindernisfreien und einheitlichen Verkehrsangebot. Die Wege sollen beleuchtet, beschildert und sauber sein. Die Qualitätssicherung der Radverkehrsanlagen ist eine Daueraufgabe und beinhaltet eine regelmäßige Überprüfung auf potenzielle Mängel. Folgende Qualitätsverbesserungen sind für Bedburg vorgesehen:

#### R4.1 Bedburg Lindenstraße zwischen Neusser Straße und Graf-Salm-Straße (Hauptnetz)

Dieser Abschnitt der Lindenstraße befindet sich in der Bedburger Innenstadt und ist mit Tempo-30 verkehrsberuhigt. Neben der Dienstleistungsfunktion fungiert die Lindenstraße auf diesem Abschnitt auch als Haupt-Schulweg zwischen Bedburg, Broich und dem Schulzentrum. Trotz der herabgesetzten Maximalgeschwindigkeit entstehen häufig Komplikationen mit den ausparkenden Fahrzeugen aus Schrägaufstellung. Eine Möglichkeit zur Sicherung des Radverkehrs ist die einseitige Markierung eines Sicherheitsstreifens mit ausreichendem Abstand zu den parkenden Pkw. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 2500 €.; Priorität: hoch; Umsetzung: kurzfristig.

#### R4.2 Bedburg Kölner Straße zwischen KVP und Friedhofsstraße (Hauptnetz)

Dieser Abschnitt verfügt über keine Radverkehrsanlagen, wobei der Abschnitt Bergheimer Straße – Friedhofsstraße aufgrund der angrenzenden Grundschule auf Tempo-30 begrenzt wurde. Die Kölner Straße wird einseitig entlang des Fahrbahnrandes beparkt, auf der gegenüberliegenden Seite stehen Parkflächen im Seitenraum zur Verfügung. Für den Radfahrer birgt das unregelmäßige Parken in Richtung Innenstadt durch die Fahrbahnverengung ein großes Konfliktpotenzial, ein Halte-/Parkverbot wird empfohlen. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 300€; Priorität: mittel; Umsetzung: mittelfristig.

#### R4.3 Kaster, Harffer Schlossallee (Nebennetz)

Nördlich des Minikreisels Harffer Schlossallee wird der Radverkehr auf beidseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt, südlich liegen in den Seitenräumen getrennte Fuß- und Radwege vor. Im Minikreisels wird der Radverkehr im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt. Die Überführung des Radfahrers vom Seitenraum auf die Straße wird durch eine rot abgesetzte Furt gut verdeutlicht, jedoch erfolgt die umgekehrte Überführung von der Straße auf den Radweg ohne Markierung – eine verkehrslenkende Markierung ist aus Sicherheitszwecken geboten. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 500€; Priorität: mittel; Umsetzung: kurzfristig.



## R Radverkehr

### Maßnahme R4:

Optimierung der vorhandenen Radinfrastruktur

#### R4.4 Kaster, Albert-Schweitzer-Straße (Nebennetz)

Auf der Albert-Schweitzer-Straße dienen beidseitige Schutzstreifen der Sicherheit der Fahrradfahrer. Auf Höhe des Blumenladens Schlechtriem ist jedoch einseitig der Schutzstreifen zu Gunsten parkender Fahrzeuge unterbrochen. Hier wird der Radverkehr stark den Belangen des Autoverkehrs untergeordnet, eine durchgängige Realisierung des Schutzstreifens wird empfohlen. Gleichzeitig kann die gesamte, an einigen Stellen bereits abgefahrene Markierung, auf der Albert-Schweitzer-Straße erneuert werden. Träger: Rhein-Erft-Kreis; Kosten: keine; Priorität: hoch; Umsetzung: kurzfristig

#### R4.5 Kolpingstraße (Nebennetz)

Die hohen Verkehrsstärken auf beengten Straßenzügen machen das Fahrradfahren trotz Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu einer gefährlichen Angelegenheit. Aus Sicherheitszwecken wird eine Verkehrsberuhigung empfohlen. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: k.A.; Priorität: sehr hoch; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: S4 Verkehrsberuhigung Kolpingstraße.

#### R4.6 Kirchtroisdorf, Heinsberger Straße (Hauptnetz)

Auf der Heinsberger Straße zwischen KVP und Rödinger Straße ist ein gemeinsamer Rad- und Fußweg im Seitenraum vorhanden, der aber abschnittsweise sehr schmal ausgeprägt und teilweise sogar unterbrochen ist und damit nicht den Qualitätsstandards entspricht. Eine Änderung der Radverkehrsführung soll geprüft werden. Träger: Stadt Bedburg und Straßen NRW; Kosten: k.A.; Priorität: mittel; Umsetzung: langfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R2.8 Schließung der Netzlücke Elsdorfer Straße.

#### R4.7 Sichere Übergänge zwischen der Radverkehrsführung auf der Straße und im Seitenraum – Neusser Straße, Erkelenzer Straße, Wiesenstraße (Nebennetz)

Der Radwegeanfang und –ende muss hinreichend gesichert sein, auch wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert. Dabei ist ein baulich geschützter Übergang gegenüber Markierungen zu bevorzugen. Dafür erfolgt eine langsame Verschwenkung der Fahrbahn mit Übergang des Radweges in einen Radfahrstreifen / Schutzstreifen. Als gutes Beispiel zeigt sich in Bedburg die Überführung auf der Albert-Schweitzer-Straße unmittelbar vor der Einmündung Friedrich-Ebert-Straße.

Negativbeispiele finden sich in Bedburg auf der Neusser Straße (ab Einmündung Gartenstraße), auf der Erkelenzer Straße (ab Einmündung Millendorfer Straße) und auf der Wiesenstraße (hinter Einmündung Erftstraße). Da an den drei benannten Bereichen der Radweg nur einseitig verläuft, sind zusätzlich sichere Übergänge für die Gegenrichtung, z.B. über Mittelinseln, herzustellen. Träger: Stadt Bedburg und Rhein-Erft-Kreis; Kosten: 150.000 €.; Priorität: mittel; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R2.3 Schließung der Netzlücke Klosterstraße; R2.4 Schließung der Netzlücke Neusser Straße; R6.1 Verbesserung der Querungsmöglichkeit am KVP Harffer Schlossallee / Erkelenzer Straße.

#### R4.8 Regelmäßige Reinigung der Radverkehrsanlagen

Verschmutzungen durch Laub, Scherben und Geröll wirken verkehrsbehindernd und erschweren die Befahrbarkeit. Selbst getrennt verlaufende Radwege und Radstreifen zählen rechtlich gesehen zur Fahrbahn und sind im gleichen Umfang zu reinigen wie die Stadtstraßen. Zur Reinigung gehört auch die Befreiung von Straßen und Wegen von Schnee und Glätte im Winter. Für die Reinigung und den Unterhalt sind die Straßenbauanstalten zuständig, innerhalb von Ortsdurchfahrten liegt die Reinigungspflicht bei den Gemeinden. Die meisten Radverkehrsanlagen in der Stadt Bedburg weisen eine ausreichende Sauberkeit auf. Probleme treten dennoch insbesondere während der Erntezeit auf von landwirtschaftlichen Verkehr genutzten Wegen auf. Zu nennen sind hierbei die Alte Frauweilerstraße zwischen der Kölner Straße und dem Ortseingang Rath, sowie die L213 als Verbindung zwischen Mühlenerft und Rath.



## R Radverkehr

### **Maßnahme R4:**

Optimierung der vorhandenen Radinfrastruktur

#### R4.9 Beleuchtung und Beschilderung

Eine gute Beleuchtung steigert nicht nur den Fahrkomfort zu den dunklen Tageszeiten und macht die Fahrradnutzung auch in den Wintermonaten sehr gut möglich, sondern steigert auch die soziale Sicherheit. In Bedburg sind die überwiegenden Wege innerorts ausreichend beleuchtet, ein Mangel ist lediglich in Grottenherten / Kirchherten auf der Kreuzgasse und Zaunhülle zwischen der L277 und Am Fließ festzustellen. Der Streckenabschnitt verläuft entlang der östlichen Grenze des Ortsgebietes und dient den Radfahrern als sichere Alternative zu den vielbefahrenen Hauptstraßen Margarethenstraße und Zaunstraße. Die Beleuchtung und Beschilderung muss hergestellt werden. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: k.A.; Priorität: gering; Umsetzung: langfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: A2.6 Prüfung einer Ortsumgehung Kirchherten.

#### R4.10 Sanierung der Radverkehrsanlage

Ein gutes Radverkehrsnetz ist asphaltiert, ebenerdig und weist eine Oberfläche mit geringem Rollwiderstand auf. Radverkehrsanlagen im Seitenraum werden häufig nicht so bewusst kontrolliert wie der eigentliche Straßenraum und weisen mit dem Laufe der Zeit zunehmend Mängel auf. Dazu gehören Schlaglöcher, Bodenwellen, Wurzelwachstum und vieles mehr. In Bedburg befindet sich der straßenbegleitende Geh- und Radweg entlang der Neusser Straße zwischen dem KVP Monte Mare und der Wiesenstraße in einem mangelhaften Oberflächenzustand. Dieser Streckenabschnitt wurde im Zuge der Online-Befragung des Masterplan Radverkehr auffallend häufig als Mangelbereich genannt. Weiter ist auch der Radweg entlang der L213 zwischen Kolpingstraße und Glesch durch Oberflächenschäden beeinträchtigt. Träger: Rhein-Erft-Kreis; Kosten: k.A.; Priorität: mittel; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: A2.2 Umbau der Kreuzung Neusser Straße - Wiesenstraße zu einem KVP; A2.3 Umbau der Kreuzung Neusser Straße - L279 zu einem KVP.

#### R4.11 Ordnungsrechtliche Maßnahmen

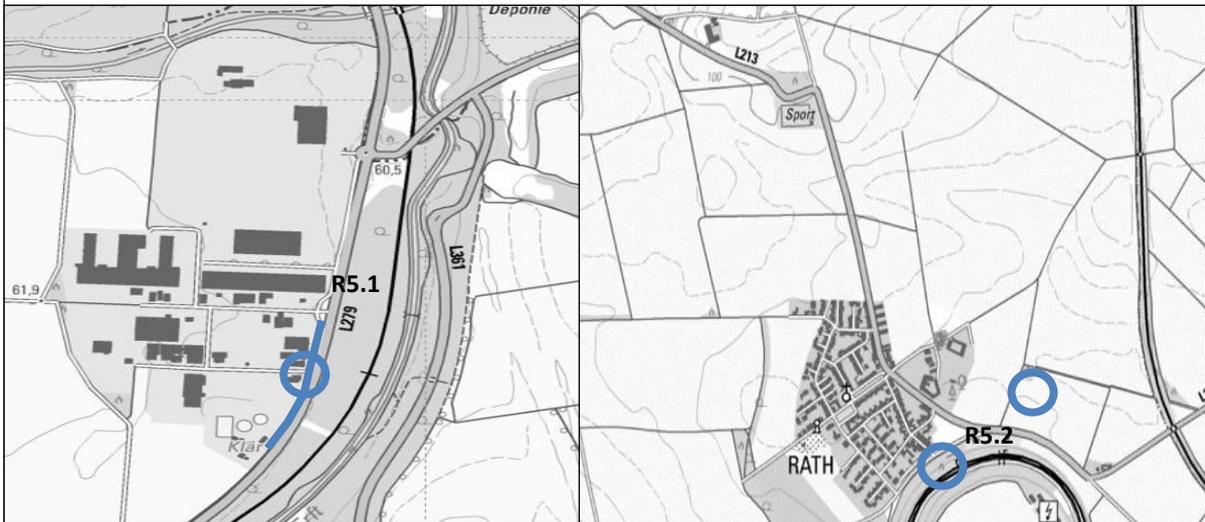
Auf Radverkehrsanlagen kommt es häufiger zu Konflikten mit parkenden Pkw, insbesondere auf Schutzstreifen. Dort ist das Halten von bis zu drei Minuten zum Be- und Entladen erlaubt, ein Parken jedoch nicht. Konflikte treten in Bedburg auf der Adolf-Silverberg-Straße in Höhe des Restaurants ICI und auf der Albert-Schweitzer-Straße in der Umgebung des Blumenladens Schlechtriem auf. Eine stärkere Kontrolle durch das Ordnungsamt ist geboten. Träger: Stadt Bedburg; Daueraufgabe; Bezug zu anderen Maßnahmen: R1 Alleenradweg; R4.4 Durchmarkierung des Schutzstreifens Albert-Schweitzer-Straße.



## R Radverkehr

### Maßnahme R5:

Markierung von Radwegefurten



### Beschreibung:

An Knotenpunkten kommt es häufig zu gefährlichen Konfliktsituationen zwischen dem Rad- und Kraftfahrzeugverkehr. Mehr als die Hälfte aller Unfälle mit Radfahrereteiligung innerorts finden an Knoten statt. Deswegen muss dem Schutz des Radfahrers an Knoten und Einmündungen eine große Bedeutung zukommen.

Radwegefurten sind immer dann zu markieren, wenn ein Radweg oder ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg mit Vorfahrt über eine Einmündung, Kreuzung oder stark befahrene Parkplatzzufahrt geführt wird. Radwegefurten schärfen nicht nur die Erkennbarkeit für die Pkw-Fahrer, sondern erhöhen auch die Akzeptanz zwischen Auto- und Radfahrer. Auch verhindern sie das Vortasten des wartepflichtigen Pkw auf die Radverkehrsanlage im Einmündungsbereich. Optional ist die rote Einfärbung der Furt, zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist dabei jedoch der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen. Radwegefurten dürfen nicht markiert werden, wenn an Kreuzungen und Einfahrten „Rechts vor Links“ gilt, wenn ein baulicher Radweg mehr als 5m von der Vorfahrtstraße abgesetzt ist oder wenn dem Radverkehr durch ein verkleinertes Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird.

#### R5.1 Mühlenerft, Gottlieb-Daimler-Straße –Heinrich-Hertz-Straße (Nebennetz)

Entlang der Gottlieb-Daimler-Straße südlich des KVP Robert-Bosch-Straße führt ein Fußweg, welcher aufgrund der ausreichenden Breite und der geringen Nutzung durch Fußgänger auch für den Radfahrer freigegeben werden kann. Parallel müssen an der Einmündung Heinrich-Hertz-Straße und gegebenenfalls auch an größeren Zufahrten Radwegefurten markiert werden. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 2000€.; Priorität: gering; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R2.2 Herstellen einer Radwegeverbindung Kaster – Mühlenerft.

#### R5.2 Rath, Alte Frauweiler Straße – Gommershovener Weg und Garsdorfer Straße (Hauptnetz)

Der Radverkehr wird entlang der alten Frauweilerstraße in Rath auf einem einseitigen Geh- und Radweg geführt. An der Einmündung Gommershovener Weg fehlt eine Radwegefurt. An der Garsdorfer Straße ist der Geh- und Radweg dahingegen abgesetzt und über eine Mittelinsel auf der Garsdorfer Straße geführt, eine Radwegefurt fehlt. An beiden Einmündungen wird die Markierung einer Radwegefurt empfohlen, die Absetzung des Radweges an der Garsdorfer Straße wird als gefährlich erachtet. Sicherer und bequemer ist die Führung unmittelbar neben der Fahrbahn analog zum Gommershovener Weg. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 400€ (Gommershovener Weg), 10.000€ (Garsdorfer Straße); Priorität: mittel; Umsetzung: mittelfristig.



## R Radverkehr

### Maßnahme R6:

Verbesserung der Querungsmöglichkeit an Knotenpunkten



### Beschreibung:

Knotenpunkte können verschieden ausgeprägt und gesichert sein, es gibt Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlage oder Kreisverkehrsplätze. Je nach Knotenpunktart sind verschiedene Sicherungsformen für den Radverkehr vorzusehen.

Zur Überquerung einer Kreuzung von Hauptverkehrsstraßen ohne Lichtsignalanlage ist die Überquerungshilfe gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen obligatorisch. In der Regel dienen sie auch der besseren Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger, zumal diese oft auf den gleichen attraktiven Routen und Achsen unterwegs sind. Auch Außerorts sind Überquerungshilfen einsetzbar und vor allem für das fahrradtouristische Netz von großem Interesse.

Meist dienen mindestens 2,50 m breite Mittelinseln der Überquerung von Radfahrern. Gleichzeitig können solche Überquerungshilfen auch zur Sicherung des links abbiegenden Radverkehrs genutzt werden, wo keine Signalanlage vorhanden ist. Radfahrer die links abbiegen, erhalten eine Aufstellfläche vor der Mittelinsel. Im „Schatten“ dieser Mittelinsel können sich die Radfahrer sicher aufstellen und eine Lücke im Gegenverkehr abwarten.

An manchen Straßenquerschnitten ist die Installation von kompakten Mittelinseln nicht möglich. Aufgrund der notwendigen Abbiegeradien rückt die Überquerungshilfe so weit vom Knoten weg, dass sie für den Radverkehr nicht mehr attraktiv sind. Hier können sogenannte „geteilte Überquerungshilfen“, zwei hintereinander platzierte Mittelinseln vor und hinter der einmündenden Straße, Abhilfe schaffen. Hier können zwischen den Mittelinseln auch Kraftfahrzeuge abbiegen, sofern der abbiegende Kfz-Verkehr nicht zu stark ist. An Stellen, an denen keine Möglichkeit zur Installation von Mittelinseln besteht, können andere Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs abgewogen werden.

An Kreisverkehrsplätzen kann der Radverkehr grundsätzlich im Mischprinzip auf der Fahrbahn oder auf kreisumlaufenden Radwegen geführt werden. Die Entscheidung über die Führungsform hängt von mehreren Faktoren, wie der Führung in den Knotenpunktarmen, der räumlichen Umfeldsituation und der verkehrlichen Belastung ab und bedarf immer einer genauen Betrachtung und Einzelfallentscheidung. Die Radverkehrsführung vor dem Kreisverkehr muss nicht unbedingt derjenigen im Kreisverkehr entsprechen. So können z.B. vorhandene Radwege aus Platzgründen kurz vor dem Kreisverkehr aufgelöst werden. Besser ist jedoch eine frühzeitige Überführung auf die Straße.



## R Radverkehr

### Maßnahme R6:

Verbesserung der Querungsmöglichkeit an Knotenpunkten

### Beschreibung:

#### R6.1 Lipp, Kreisverkehr Erkelenzer Straße, Harffer Schlossallee (Nebennetz)

Der Kreisverkehrsplatz verbindet die Harffer Schlossallee mit der Erkelenzer Straße und damit auch die Ortsteile Kaster / Königshoven an Lipp, die Innenstadt und das Schulzentrum. Insbesondere der Schülerverkehr ist hier als besonders schützenswert zu nennen. In zwei Armen des Kreisverkehrs wird der Radverkehr im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt, auf den anderen beiden Armen erfolgt die Zuwegung auf Anlagen im Seitenraum. Die Radwegführung am Kreisverkehr Lipp muss grundlegend überdacht und vereinheitlicht werden. Träger: Stadt Bedburg; Kosten: 100.000€.; Priorität: hoch; Umsetzung: kurzfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: Ausbau Burgstraße, B1.2 Umgestaltung der Erkelenzer Straße

#### R6.2 Knotenpunkt K37, K38, Zur Gaulshütte (Haupt- und Nebennetz)

Die K37 verbindet den Siedlungsbereich an Kirchtroisdorf an und verfügt über einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Seitenraum. Mittig zwischen Kirchtroisdorf und Bedburg befindet sich ein Knoten ohne Signalanlagen, nach Norden geht die Straße „Zur Gaulshütte“ nach Opendorf ab, nach Süden erfolgt die Verbindung nach Niederembt. Der Knoten verfügt über keine Querungshilfen für den Radverkehr. Träger: Stadt Bedburg und Rhein-Erft-Kreis; Kosten: 100.000€.; Priorität: gering; Umsetzung: langfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen:

#### R6.3 Knotenpunkt L277, Oberembter Straße, Kasterer Straße (Hauptnetz)

An diesem Knotenpunkt zeigt sich eine synonyme Situation wie bei R6.2, die Oberembter Straße bildet die Verbindung zu Kleintroisdorf, die Kasterer Straße zu Pütz. Unmittelbar vor dem Knoten befindet sich auch die Bushaltestelle Abzweig Kleintroisdorf. Somit käme eine Querungshilfe nicht nur den Radfahrern, sondern auch den Fußgängern zu Gute. Träger: Straßen NRW; Kosten: 100.000€.; Priorität: gering; Umsetzung: langfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R2.9 Verbindung Kleintroisdorf – Pütz

#### R6.4 Grottenherten, Einmündung Kreuzgasse (Hauptnetz)

Die Kreuzgasse dient als Zufahrt nach Grottenherten/Kirchherten und überführt die Radfahrer auf den straßenbegleitenden Geh- und Radweg in Richtung Kirchtroisdorf. Unmittelbar westlich der Einmündung senken Verschwenkungen das Geschwindigkeitsniveau der Pkw-Fahrer, eine Überquerung ist nicht vorhanden. Träger: Straßen NRW; Kosten: 50.000€.; Priorität: mittel; Umsetzung: mittelfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen:

#### R6.5 Pütz, Knotenpunkte L279 – Schmiedestraße, Hohenholzer Weg und Kasterer Straße, K36 (Hauptnetz)

Die Schmiedestraße und Kasterer Straße führen von der Landesstraße in die Ortschaft Pütz. Der Hohenholzener Weg ist als Radverbindung nach Kirchherten ausgewiesen, die K36 verläuft nach Königshoven. An beiden Knotenpunkten sind keine Querungshilfen vorhanden, die Einrichtung von Mittelinseln wird empfohlen. Auf Höhe der Schmiedestraße liegt eine für den Schülerverkehr wichtige Bushaltestelle, die eine Querung der vielbefahrenen Landesstraße voraussetzt. Träger: Straßen NRW; Kosten: 100.000€.; Priorität: hoch; Umsetzung: kurzfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: B1.4 Errichtung einer Querungshilfe in Pütz; C1.4 Barrierefreiheit im ÖPNV

#### R6.6 Rath, Alte Frauweiler Straße (Hauptnetz)

Einige Meter unterhalb der L213 wechselt der straßenbegleitende Radweg entlang der Alten Frauweilerstraße von der Süd- auf die Nordseite, eine Querungshilfe ist nicht vorhanden. Träger: Rhein-Erft-Kreis und Stadt Bedburg; Kosten: 50.000€.; Priorität: mittel; Umsetzung: langfristig; Bezug zu anderen Maßnahmen: R6.4 Markierung von Radwegefurten



## R Radverkehr

### Maßnahme R7:

Errichtung von Mobilstationen und Radabstellanlagen

#### Träger:

Stadt Bedburg

#### Kosten:

560.000 €

#### Priorität:

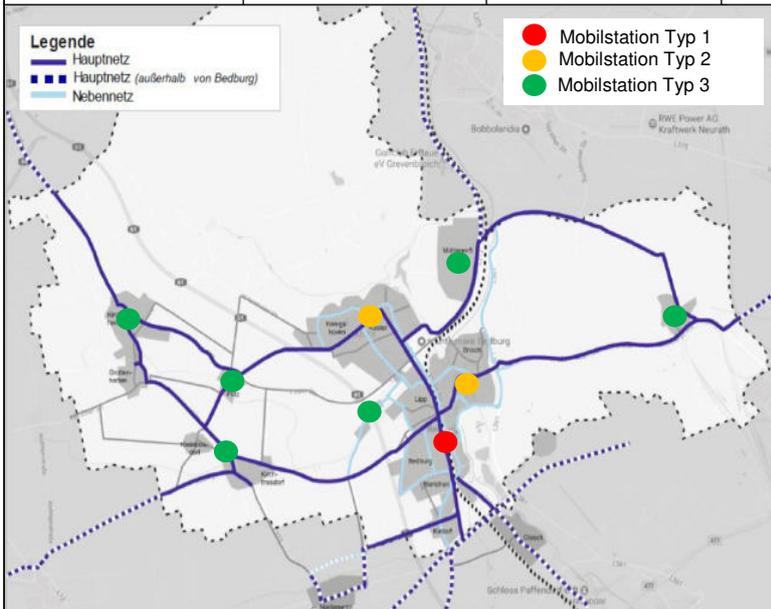
Sehr hoch

#### Förderung:

Förderung der  
Nahmobilität NRW

#### Umsetzungsfrist:

kurzfristig



### Beschreibung:

Für eine optimale Verknüpfung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und von Sharing-Angeboten wird für die Stadt Bedburg der Aufbau von Mobilstationen empfohlen. Mobilstations-Typ 1 verbindet mindestens drei Verkehrsmittel und verfügt über Qualitätsangebote wie Sitzgelegenheiten, Verkaufsautomat, dynamische Fahrgastinformation, Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen etc. Eine Mobilstation dieses Typs soll am Bahnhof Bedburg als bedeutender Knotenpunkt mit Umstieg zwischen SPNV und ÖPNV realisiert werden.

Im Weiteren sollen Mobilstationen des Typs 2, die mindestens 2 Verkehrsmittel verknüpfen (darunter Linienbus), am Rathaus Kaster und in der Innenstadt von Bedburg errichtet werden.

Für eine Akzeptanz und Attraktivität bedarf es weiterhin ausreichend gesicherter und komfortabler Radabstellanlagen an allen nachfragestarken Quell- und Zielpunkten im Stadtgebiet, sowie an den zentralen Umstiegsplätzen auf den ÖPNV in den Außenbereichen.

An größeren Standorten werden abschließbare Sammelanlagen zur Abstellung von Fahrrädern sowie Ausrüstung und Gepäck angestrebt, zB Fahrradparkhäuser und Fahrradkäfige. Für mittlere und kleinere Anlagen werden Fahrradboxen bevorzugt. Die Buchung soll per App im gesamten Rhein-Erft-Kreis möglich sein. Die Umsetzung und weitere Planung erfolgt in engem Kontakt mit dem Rhein-Erft-Kreis. Dieser visiert die gemeinsame Einplanung und Realisierung der Standorte aller Kommunen im Kreisgebiet an.

### Bezug zu anderen Maßnahmen:

D2.2 Schaffung von Radabstellbereichen in den beiden zentralen Bereichen Bedburg und Kaster

F1.1 Errichtung einer Mobilstation am Bf Bedburg

F1.2 Prüfung des Aufbaus von Radverleihangeboten im Stadtgebiet

## 5.6 Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr und Nahbereichsmobilität

Gehen ist die Basis jeglicher Mobilität. Alle Wege – auch die mit Auto, ÖPNV oder Fahrrad zurückgelegten Wege – beginnen und enden als Fußweg. Die eigenen Füße sind das zweitwichtigste Hauptverkehrsmittel nach dem Motorisierten Individualverkehr in Bedburg. Der Fußverkehr hat viele Stärken. Gehen ist:

Auf kurzen Distanzen schnell

Das individuellste Verkehrsmittel

Kostenlos

Nachhaltig, klima- und ressourcenschonend

Die Basis für lebenswerte Städte

Lärmarm, platzsparend und gesund

Ein Wirtschaftsfaktor (Nahversorgung, Tourismus)

Eigenständig und als Zubringer zu allen Verkehrsmitteln unverzichtbar

Der Bevölkerungsmehrheit möglich, d.h. Fußverkehrsförderung kommt vielen zu Gute

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandel kommt dem Fußverkehr eine immer bedeutendere Rolle zu. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume erhöhen die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität und damit auch die wirtschaftliche Aktivität.

Der Fußverkehr ist eine stadt- und umweltverträgliche Verkehrsart, dabei aber umwegempfindlich. Da die Geschwindigkeit und Reichweite des Zu-Fuß-Gehens beschränkt ist, werden selbst kurze Umwege häufig nicht gegangen. Deswegen ist eine möglichst direkte und kurze Wegeführung auf einem engmaschigen Fußwegenetz von besonderer Wichtigkeit. Als Orientierungshilfe empfiehlt sich die Ausweisung zu wichtigen Zielen wie historischen Bauten und kulturellen / öffentlichen Einrichtungen.

Neben der Ausweisung wichtiger Fußwegeachsen ist eine ausreichende Dimensionierung der Gehwege notwendig. In der Verkehrsplanung wurden dem Fußverkehr lange Zeit nur Restflächen zugeordnet (zunächst Ermittlung der für den Kfz-Verkehr erforderlichen Fahrbahnbreite; Gehwege = verbleibender Restraum). Die vor einigen Jahren neu aufgelegte Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfiehlt eine städtebauliche Bemessung unter Berücksichtigung aller straßenraumspezifischer Nutzungsansprüche. In dicht bebauten und engen Straßenräumen ist dieser Ansatz nicht immer umsetzbar. Als Leitlinie bei Um-/Neugestaltungen sollte er dennoch herangezogen werden sowie bei Abwägungen als Maßstab dienen, um die Ansprüche des Fußverkehrs ausreichend zu berücksichtigen.

Neben der Länge einer Fußstrecke wirken auch die Straßenquerungen hemmend. Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Sicherheits- und Komfortdefizite sowie Umwege erschweren den Fußverkehr. Hier sollte darauf geachtet werden alle Konfliktpunkte möglichst zu minimieren.

Ziel ist es eine neue Geh-Kultur zu entwickeln wobei eine barrierefreie, fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung zum Kernpunkt wird. Für die Planung von Fußwegen gibt die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Mindestbreite von 2,50 m auf normalen Wegen und von über 3,50 m auf Hauptfußwegen und Geschäftsstraßen an. Die Straßenraumgestaltung sollte von außen nach innen erfolgen – zunächst werden die Ansprüche der Seitenraumnutzungen berücksichtigt und danach erst die Flächen für den Kfz-Verkehr.

### Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Fußgängerfreundlichkeit im Straßenraum

Im Zuge der Ortsbegehungen wurden in Hinblick auf den Fußverkehr insbesondere Mängel zur Aufenthaltsqualität benannt. Derzeitige Hindernisse und Barrieren ergeben sich aus:

- Zu schmal angelegte Seitenräume, geringe Gehwegbreiten
- Keine ausreichende Barrierefreiheit
- Bahnstrecke Horrem – Bedburg – Grevenbroich als erhebliche Barriere
- Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeiten

Weitere wichtige Elemente eines fußgängerfreundlichen Straßenraumes sind:

- Attraktive und städtebaulich abgestimmte Begrünung
- Vermeidung von Angsträumen
- Angenehme Beleuchtung
- Regelmäßige Sitzgelegenheiten
- Den örtlichen Gegebenheiten angepasste und intakte Oberflächengestaltung
- Entschärfung von Konfliktstellen und gefährlichen Situationen
- Einrichtung von Sitz- und Spielmöglichkeiten

Für den Bereich Aufenthaltsqualität und Fußgängerfreundlichkeit wurden für Bedburg sechs Maßnahmen im Stadtkern und den Außenbereichen entwickelt:

- B1.1 Langfristiger Aus-/Umbau der Friedrich-Wilhelm-Str. im Bereich des Marktplatzes in eine Hauptgeschäftsstraße mit Tempo 20 km/h (Shared-Space-Fläche) mit straßenräumlicher Aufwertung  
→ siehe Maßnahme A2.7
- B1.2 Umgestaltung der Erkelenzer Straße zwischen der BÜ-Anlage und der Harffer Schlossallee mit Gehwegverbreiterung und Anpassung der Stellplätze im Straßenraum  
→ Erstellung einer Entwurfsstudie zur Reduzierung der Fahrbahnbreiten und Anpassung des Stellplatzangebotes
- B1.3 Prüfen der Machbarkeit von Erweiterungen der Gehwegbreiten auf min. 1,75m (besser 2,0m) durch Zurücknahme von Parkständen im Straßenraum und Schaffung von punktuellen Engstellen
- B1.4 Errichtung einer Querungshilfe auf der L279 an der Bushaltestelle in Pütz
- B1.5 Aufwertung des Ortskerns Kirchherten durch straßen- und platzräumliche Umgestaltung auf der Drechslerstraße
- B1.6 Barrierefreie Gehweggestaltung bei Neuanlagen

Für den Bereich Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit wurden für Bedburg drei Maßnahmen ausgewiesen:

- B2.1 Mitwirkung und weiterhin Teilnahme an der Koordinierungsstelle Rheinland
- B2.2 Aufklärungsarbeiten an Schulen gemeinsam mit der Polizei
- B2.3 Laufende Kontrolle der Unfallschwerpunkte durch die Verkehrsschauen des Rhein-Erft-Kreis

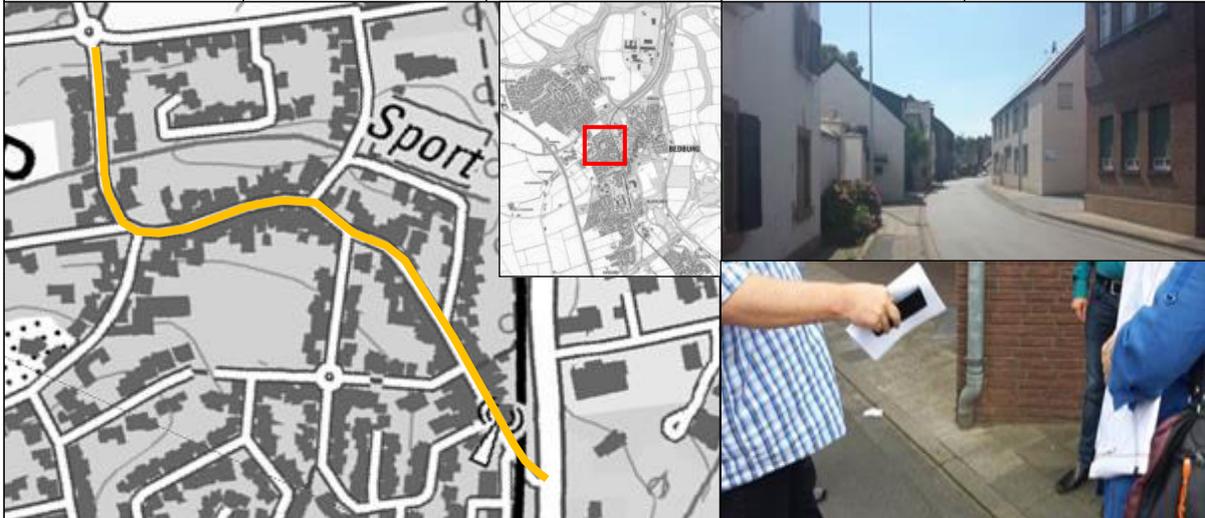


## B1 Fußverkehr und Nahbereichsmobilität

### Maßnahme B1.2:

Umgestaltung der Erkelenzer Straße zwischen der BÜ-Anlage und der Harffer Schlossallee mit Gehwegverbreiterung und Anpassung der Stellplätze im Straßenraum

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b> 1.300.000 €	<b>Priorität:</b> hoch	<b>Förderung:</b> Förderung der Nahmobilität NRW und KAG	<b>Umsetzungsfrist:</b> mittelfristig
---------------------------------	-------------------------------	---------------------------	---	--



### Beschreibung:

Neben den qualitativen Aspekten auf Fußwegen ist die Verbindungs- und Erschließungsfunktion des Fußwegenetzes entscheidend. Bedburg verfügt über ein nahezu zusammenhängendes und engmaschiges Fußwegenetz und damit über eine gute Grundlage für kurze Wege. Mängel bestehen jedoch im Ausbauzustand, insbesondere bei den Gehwegbreiten südlich der L279.

Eine hohe Bedeutung hat das Zu-Fuß-Gehen für Kinder, Senioren und für das Freizeit-Aktivitätsfeld. Verschiedene Richtlinienwerke haben Qualitätsstandards für den Fußverkehr entwickelt. Auf den Hauptfußwegeachsen sollten möglichst 2,50 m für die Gehwege zur Verfügung stehen, auf nebengeordneten Straßenzügen 2,0 m. Erst dann ist der Raumbedarf für Fußgänger, auch im Begegnungsfall, gedeckt.

Eine Hauptfußwegeachse bildet die Verbindung zwischen Kaster und der Innenstadt über die Harffer Schlossallee und die Erkelenzer Straße. Während die Gehwegbreiten auf der Harffer Schlossallee ausreichend breit dimensioniert sind, bestehen akute Mängel auf der Erkelenzer Straße. Teilweise messen die Seitenräume aufgrund der vorstehenden Bebauung weniger als 0,75m – eine Breite, die selbst für mobile Menschen kaum begehbar und nicht sicher ist. Aufgrund der geringen Straßenraumbreiten ist eine Verbreiterung der Gehwege nur auf Kosten der Fahrbahnbreite und Stellplätze möglich. Eine Entwurfsstudie soll aufzeigen, inwieweit eine Ausdehnung der Seitenräume durch Ausgleichsflächen für Parkraum möglich ist.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Einhaltung der Qualitätsstandards für den Fußverkehr
- Stärkung des Zu-Fuß-Gehens durch attraktive Gehwege auf der Hauptwegeachse Kaster – Bedburg
- Umverteilung der zur Verfügung stehenden Flächen



## B1 Fußverkehr und Nahbereichsmobilität

### Maßnahme B1.3:

Prüfen der Machbarkeit von Erweiterungen der Gehwegbreiten auf min. 1,75m (besser 2,0m) durch Zurücknahme von Parkständen im Straßenraum und Schaffung von punktuellen Engstellen

#### Träger:

Stadt Bedburg

#### Kosten:

k.A.

#### Priorität:

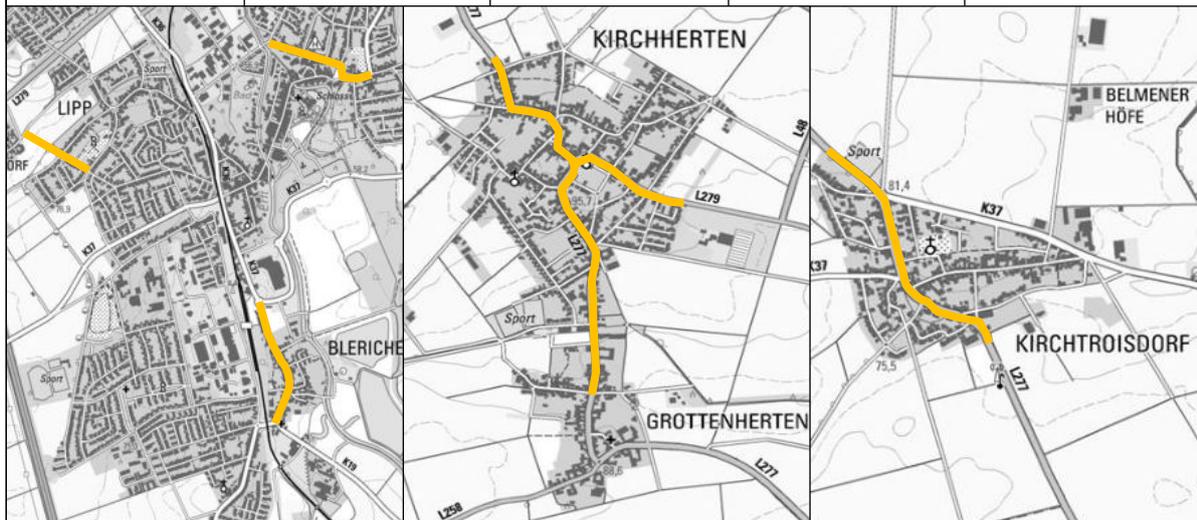
hoch

#### Förderung:

k.A.

#### Umsetzungsfrist:

mittelfristig



### Beschreibung:

Auch auf dem nebengeordneten Fußwegenetz treten Mängel in der Gehwegbreite auf. Vor allem in den Sammel- und Hauptverkehrsstraßen in den historisch gewachsenen Ortsteilen Lipp, Bedburg, Broich (Klosterstraße, Kölner Straße, Kolpingstraße, Millendorfer Straße), Kirchherten / Grottenherten (Zaunstraße, Gottesacker, Pützer Straße), Kirchtroisdorf (Heinsberger und Elsdorfer Str.) und Rath (Grevenbroicher Straße) gestaltet sich die Aufteilung der geringen Verkehrsflächen zwischen allen Verkehrsteilnehmern als schwierig. In der Vergangenheit wurde der Fußverkehr allgemein nicht als ernst zu nehmende Verkehrsart mit eigenem Konzept, einem sicheren und leistungsfähigen Netz sowie ausreichender Dimensionierung und Gestaltung wahrgenommen. Die Stadtlandschaft hat sich vielerorts in eine Parklandschaft verändert. Der Nutzungskonflikt zwischen Fuß- sowie Pkw-Abstellplätzen wird aufgrund der steigenden Pkw-Besitzzahlen auch in Zukunft weiter steigen. Für die Zukunft sollte gelten: Fußverkehr ist auch Verkehr und keine Restgröße. Demnach soll die Machbarkeit von Gehwegverbreiterungen auch hier geprüft werden.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Einhaltung der Qualitätsstandards im Fußverkehr
- Neuaufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraumes
- Attraktivierung der Straßenräume
- Stärkung des Zu-Fuß-Gehens als individuellste und umweltverträgliche Verkehrsart

### Bezug zu anderen Maßnahmen

S4 Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Kolpingstraße

A2.6 Ortsumgehung Kirchherten

B1.5: Aufwertung des Ortskerns Kirchherten durch straßen- und platzräumliche Umgestaltung auf der Drechslerstraße



## B1 Fußverkehr und Nahbereichsmobilität

### Maßnahme B1.4:

Errichtung einer Querungshilfe auf der L279 an der Bushaltestelle in Pütz

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg Landesbetrieb Straßen NRW	<b>Kosten:</b> 50.000 €	<b>Priorität:</b> hoch	<b>Förderung:</b> Förderung der Nahmobilität	<b>Umsetzungsfrist:</b> kurzfristig
---	----------------------------	---------------------------	--	--



### Beschreibung:

Querungshilfen erleichtern Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zur Verkehrssicherheit bei. Stark befahrene Straßen entwickeln insbesondere für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen eine starke Trennwirkung mit wenig Zeitlücken zum Queren. Grundsätzlich unterscheidet man Querungsanlagen mit (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) und ohne Vorrang (Fahrbahnteiler und seitliche Einengungen) für den Fußverkehr.

Querungshilfen sollen immer dort eingerichtet werden, wo die Verkehrsstärke bzw. die Querungen eine gewisse Anzahl übersteigen. Unabhängig der Belastungszahlen sind Querungshilfen aber auch nötig, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern (Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) zu rechnen ist. Die Bushaltestelle in Pütz befindet sich auf der L279, hier gilt eine maximale Durchfahrtsgeschwindigkeit von 50km/h. Geschwindigkeitsüberschreitungen sind jedoch bei Ortsdurchfahrten häufig der Fall. Die Haltestelle wird überwiegend für den Schülerverkehr genutzt, wobei die Schüler zum Erreichen der Haltestelle die Landesstraße täglich queren müssen. Kinder entwickeln erst langsam ein Verständnis für Gefahrensituationen, insbesondere für Geschwindigkeit und Abstand herannahender Autos. Unter Zeitdruck, z.B. bei ankommenden Bussen, werden häufig Straßen ohne Sichtung des weiteren Verkehrs rennend überquert – eine nicht unerhebliche Gefahrenquelle. Aber auch ältere und mobilitätseingeschränkte Personen haben deutliche Probleme beim queren. Im Geschwindigkeitsvergleich bewegen sich gesunde Personen durchschnittlich mit 1,4 m/s, ältere Menschen mit 1,2 m/s und langsame mobilitätseingeschränkte Personen mit nur 0,6m/s. Die Querung einer 6m breiten Fahrbahn benötigt demnach statt 4 Sekunden ganze 10 Sekunden – in dieser Zeit bewegt sich ein Auto bei 50 km/h knapp 140m weiter. Eine Querungshilfe kann diese Gefahrenpunkte erheblich abschwächen und die Nutzung des ÖPNV attraktiver machen. Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle sollte parallel angestrebt werden.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Bezug zu anderen Maßnahmen

C3.1 Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



## B1 Fußverkehr und Nahbereichsmobilität

### Maßnahme B1.5:

Aufwertung des Ortskerns Kirchherten durch straßen- und platzräumliche Umgestaltung auf der Drechslerstraße

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b> 180.000 €	<b>Priorität:</b> mittel	<b>Förderung:</b> keine	<b>Umsetzungsfrist:</b> mittelfristig
---------------------------------	-----------------------------	-----------------------------	----------------------------	--



### Beschreibung:

Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität. Punktuelle Sitz- und Verweilmöglichkeiten tragen maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei, aber auch zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren. Kirchherten verfügt als größter Stadtteil der Randbezirke über keinen echten Dorfplatz. Der unbebaute Freiraum auf der Drechslerstraße wird aktuell durch überdimensionierte Straßenräume und ungeordnete Parkflächen dominiert. Eine Umgestaltung des Platzes bei Erhalt und Ordnung der Stellplätze und Schaffung von Sitz- und Grünflächen trägt erheblich zur Straßenraumqualität bei.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum

### Bezug zu anderen Maßnahmen

A 2.6 Ortsumgehung Kirchherten

B1.3: Prüfen der Machbarkeit von Erweiterungen der Gehwegbreiten



## B1 Fußverkehr und Nahbereichsmobilität

### Maßnahme B1.6:

Barrierefreie Gehweggestaltung bei Neuanlagen

**Träger:**

**Kosten:**

**Priorität:**

**Förderung:**

**Umsetzungsfrist:**

Daueraufgabe

### Beschreibung:

Im Grundgesetz steht geschrieben: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“. Bei der eigenständigen Mobilität im Straßenraum ist dies jedoch noch häufig der Fall. Unterschiedliche Einschränkungen (Blinde, Rollstuhlfahrer etc.) bringen meist konkurrierende Anforderungen mit. Sehbehinderte Menschen benötigen so zum Beispiel Tastkanten, die wiederum durch Rollstuhlfahrer nur eingeschränkt passierbar sind. Die gesetzlichen Vorgaben zur Schaffung barrierefreier Verkehrsanlagen bedeuten daher, dass Planer schon beim Entwurf diese Belange berücksichtigen müssen.

Im Rahmen von Um- und Neubauten sind in der Stadt Bedburg bereits einige Straßenräume und Querungen für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei gestaltet worden. Die Barrierefreiheit sollte auch bei den zukünftigen Maßnahmen berücksichtigt und umgesetzt werden. Weiterhin sollten vermehrte Kontrollmaßnahmen bezüglich Falschparkern und falsch aufgestelltem Stadtmobiliar (Pfosten, Sitzbänke etc.) stattfinden. Dabei haben insbesondere die Innenstadt, die Nahversorgungszentren, die zentralen Bereiche der Stadtteile sowie der Zugang zu öffentlichen Einrichtungen und ÖPNV Vorrang.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Mobilität für Jedermann



## B2 Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit

### Maßnahme B2.1:

Mitwirkung und weiterhin Teilnahme an der Koordinierungsstelle Rheinland

### Maßnahme B2.2:

Aufklärungsarbeiten an Schulen gemeinsam mit der Polizei (Verkehrserziehung, Busschule)

### Maßnahme B2.3:

Laufende Kontrolle der Unfallschwerpunkte durch die Verkehrsschauen mit dem Rhein-Erft-Kreis

**Träger:**

**Kosten:**

**Priorität:**

**Förderung:**

**Umsetzungsfrist:**  
Daueraufgabe

### Beschreibung:

Neben den baulichen Maßnahmen sollen weiterhin grundlegende Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wahrgenommen werden. Die Koordinierungsstelle Rheinland beschäftigt sich mit der nachhaltigen, regionenübergreifenden Mobilitätsentwicklung. Ein wichtiges Handlungsfeld ist mitunter die Verkehrssicherheit für den Fußgänger. Die Mitwirkung und weitere Teilnahme wird sehr empfohlen.

Gerade Schulwege werden häufig zu Fuß erledigt. Kinder können so schon früh erlernen, dass es Spaß macht die Stadt zu Fuß zu erkunden. Da Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, ist eine gute Mobilitäts- und Verkehrserziehung an den Schulen unabdingbar. Schulwegpläne und Verkehrssicherheitstraining sind seit Jahrzehnten bewährte Methoden.

Aufgabe der Verkehrsschauen ist die routinemäßige Überprüfung der Fahrbahnqualität sowie der Erkennbarkeit und Verständlichkeit von Verkehrsführung- und -regeln im 2-Jahres-Rhythmus. So können Mängel frühzeitig erkannt und Unfallhäufungen vorbeugend verhindert werden. Die Teilnahme der Straßenverkehrsbehörden ist obligat.

## 5.7 Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen unabhängig von Alter, Einkommen und Führerscheinbesitz Mobilität. Dennoch nimmt der ÖPNV in Bedburg mit nur 4% am Modal Split eine sehr untergeordnete Rolle ein. Das Fahrtenangebot konzentriert sich aktuell auf den absoluten Grundbedarf mit Spezialisierung im Schülerverkehr. Vor dem Hintergrund der nachhaltigen Verkehrsentwicklung wird eine Verkehrsverlagerung vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr angestrebt. Dieser Umdenkungsprozess kann bei den Verkehrsteilnehmern nur durch ein breit gefächertes und attraktives Fahrtenangebot ausgelöst werden. Häufig fehlen jedoch die finanziellen Mittel zur Umsetzung eines solchen Angebots (Spannungsfeld Wirtschaftlichkeit und Versorgungsanspruch). Schließlich gilt keine Gewähr, dass das Fahrtenangebot auch im wirtschaftlich notwendigen Umfang nachgefragt wird. Deshalb stellt die Bezahlbarkeit attraktiver ÖPNV-Angebote eine wichtige Herausforderung dar.

Ein attraktiver ÖPNV beinhaltet:

- *Gleiche oder besser noch verkürzte Reisezeiten gegenüber dem MIV*  
Die Beurteilung der Schnelligkeit des öffentlichen Verkehrsmittels richtet sich aus der Sicht des Fahrgastes nicht nach der Geschwindigkeit an sich, sondern nach dem Vergleich zu den Alternativen (Pkw, Fahrrad, zu Fuß). Daher sind Beschleunigungen gegenüber dem Pkw zu begünstigen, im Einzelfall auf Kosten von Behinderungen für den Individualverkehr. Im Vergleich sollte die Reisezeit MIV zu ÖPNV den Wert 1,5 nicht überschreiten.
- *Preisgünstige Angebote*  
Die Kosten erweisen sich immer wieder als subjektiv empfundenes Hemmnis gegenüber der ÖPNV-Inanspruchnahme. IV-Nutzer bewerten in der Regel die bei der Fahrt mit Bussen und Bahnen entstandenen Kosten anders als diejenigen bei der Fahrt mit dem eigenen Pkw. Als problematisch erweist sich in Bedburg auch die Tarifgrenze zwischen Bergheim und Bedburg. Von Bergheim (Bf Glesch) kostet ein Einzelticket für Erwachsene nach Köln 5,10€, von Bedburg aus 7,90€. Einige Pendler fahren deshalb mit dem privaten Pkw bis Glesch, um dort auf den Schienenverkehr umzusteigen – dies führt zu unnötigem innerstädtischem Verkehr in Bedburg.
- *Ein weit gefächertes Angebot; Tür-zu-Tür-Mobilität*  
Innerhalb von den klassischen liniengebundenen Verkehrssystemen können zwangsläufig nicht alle Verkehrsbeziehungen durch Direktverbindungen abgedeckt werden. Aufgrund dessen werden flexible Bedienungsformen als ergänzende Angebote immer beliebter. Gleichzeitig muss die Bedienungsfrequenz erhöht werden, damit der systembedingte Nachteil der nicht ständigen Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrsmittels im Vergleich zum privaten Pkw gemindert wird.
- *Garantierte Erreichbarkeit zahlreicher Ziele*
- *Attraktive Haltestellen (Sauberkeit, Beleuchtung, Witterungsschutz etc.)*
- *Dichte Taktung*
- *Barrierefreiheit*
- *Sichere, kurze und umwegfreie Zugänge zu den Haltestellen*
- *ÖPNV als Mobilitätsdienstleister: Park & Ride, Bike & Ride, Fahrradverleihsysteme, Carsharing, Taxis und weitere flexible Angebote*
- *Kundenorientierte Angebote: Echtzeit-Informationen über Fahrplan und Störungen, internetbasierte Informations- und Buchungsmöglichkeiten, Einfacher Tarif etc.*

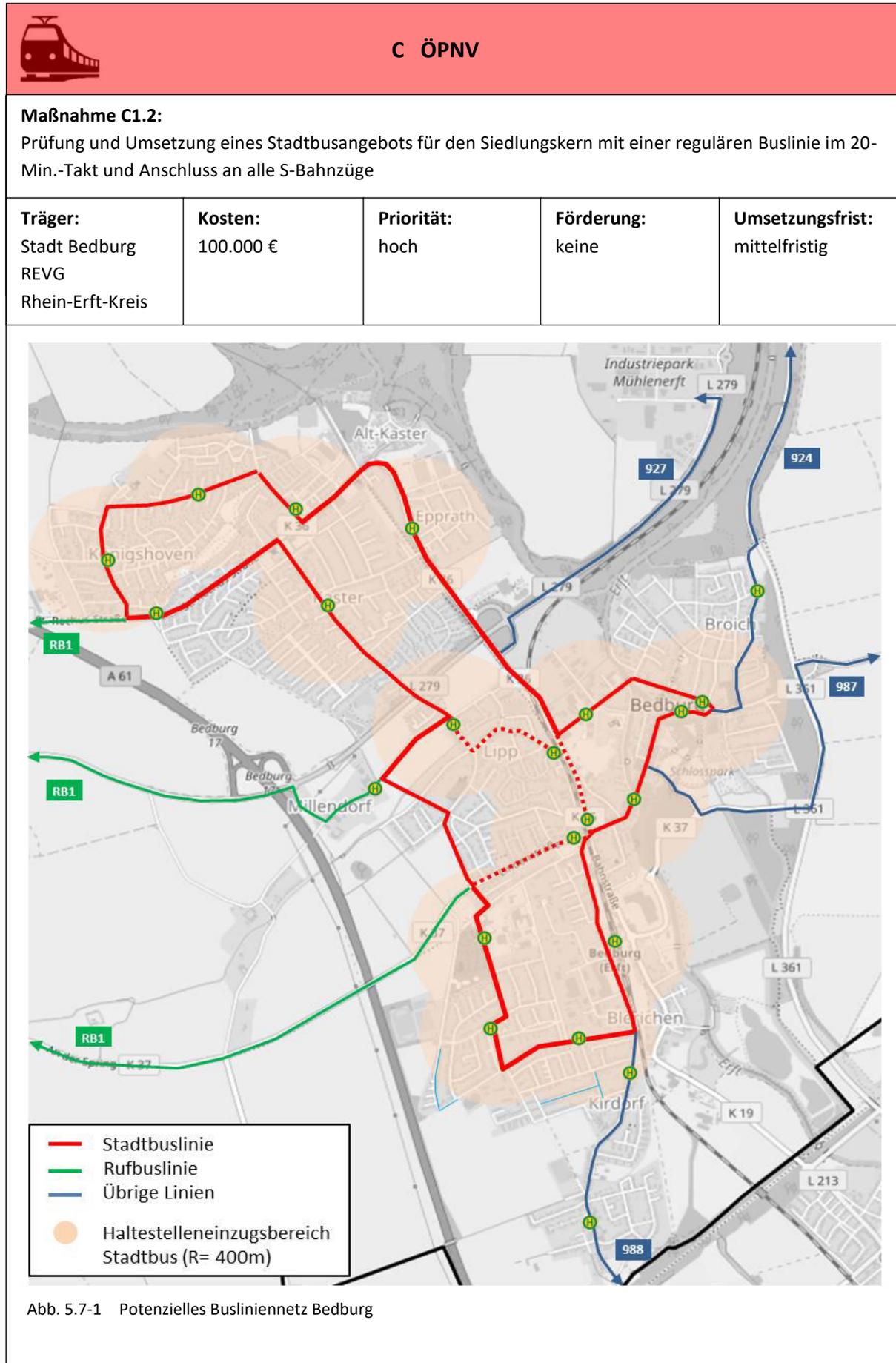
Eine große Chance – und damit auch als zentrale Maßnahme im Handlungsfeld ÖPNV ausgewiesen – ist die geplante Errichtung einer S-Bahn auf der Erftbahn zwischen Bedburg und Köln. Diese soll elektrifiziert und für einen 20-Minuten-Grundtakt ausgebaut werden. Der Schienenverkehr dient zur Anbindung der Region und sichert eine attraktive regionale Erreichbarkeit. Mit diesem S-Bahn-Angebot wird eine deutliche Verlagerung, insbesondere im Berufs- und Freizeitverkehr von und nach Köln, vom MIV auf den ÖPNV erwartet. Dies erfolgt nicht nur im Schienenverkehr, sondern es werden auch höhere Fahrgastzahlen im Busbereich erwartet. Die Buslinien verkehren auf lokaler Ebene und haben Verbindungs- (zB. zwischen Stadtteilen) und Erschließungsfunktion. Um die Verlagerungseffekte nachhaltig halten zu können

ist mit der Errichtung der S-Bahn auch der örtliche ÖPNV anzupassen. Hierzu gehören vier wichtige Maßnahmen:

- Umsetzung eines Rufbussystems im Außenbereich
- Umsetzung eines Stadtbusangebotes im Siedlungskernbereich
- Barrierefreier Umbau der Haltestellen
- Prüfung einer Schnellbuslinie Kaster – Bf Bedburg – Innenstadt - Rath

Langfristig soll der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen von aktuell 4% auf künftig 8% steigen.

 <b>C ÖPNV</b>				
<b>Maßnahme C1.1:</b> Umsetzung eines Rufbussystems als Ergänzung zum AST zur Anbindung der Außenbereiche untereinander und in Richtung Siedlungskernbereich				
<b>Träger:</b> Stadt Bedburg REVG Rhein-Erft-Kreis	<b>Kosten:</b> 75.000 €	<b>Priorität:</b> mittel	<b>Förderung:</b> keine	<b>Umsetzungsfrist:</b> mittelfristig
<b>Beschreibung:</b> Das Rufbussystem gehört zu den flexiblen Bedienungsformen und ergänzenden Mobilitätsangeboten (wie Anrufsammeltaxi, Bürgerbus, Anruf-Bus etc.). Dieses System wird insbesondere in nachfragearmen oder –schwankenden Gebieten eingesetzt. Der Rufbus verkehrt nach 30-minütiger Voranmeldung zu festen Fahrplanzeiten, jedoch sind die Routen flexibel. Diese können abhängig der Zielwünsche der Fahrgäste optimal gewählt werden. Im Gegensatz zum AST enden die Fahrten an einer offiziellen Haltestelle. In der Stadt Bedburg soll der Rufbus hauptsächlich die Ortsteile westlich der A61 bedienen. Aus dem Siedlungskern beginnen die Fahrten von den beiden Zentren (Kaster und Bedburg) sowie vom Bahnhof Bedburg. Für das Rufbus-Angebot können Kleinbusse eingesetzt werden. Für den Schülerverkehr werden im Rufbus feste Fahrten im Fahrplan festgelegt, die dann auch mit Normalbussen bedient werden. Eine Möglichkeit zur Optimierung des Schülerverkehrs ist das „Olfener Modell“, ein IT-gestütztes System für bedarfsgesteuerte Routen. Am Morgen sind alle Schulbusse ausgelastet, die unterschiedlichen Schulendzeiten am Nachmittag führen jedoch zu unausgelasteten Bussen und Leerfahrten. Beim „Olfener Modell“ melden die Schüler morgens ihren Bedarf an, entweder über eine App, oder über ein Scheckkarten-System direkt im Bus, woraufhin das System die günstigste Rückroute berechnet. Alle Fahrzeuge sind barrierefrei und die Fahrer bzw. Fahrzeuge stammen von einem Verkehrsunternehmen. Die Maßnahme kann auch unabhängig von der Errichtung der S-Bahn umgesetzt werden. Für das Rufbusangebot sind die jährlichen Betriebskosten mit zu berücksichtigen. Hier ist damit zu rechnen, dass der ÖPNV-Umlageanteil der Stadt Bedburg an den Kreis steigen wird. Die 75.000 € stellen Konzept-, Marketing- und Umsetzungskosten dar.				
<b>Bedeutung der Maßnahme:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzendes Mobilitätsangebot</li> <li>• Flexible Bedienungsform</li> <li>• Mit Voranmeldung</li> </ul>				



 <b>C ÖPNV</b>				
<b>Maßnahme C1.2:</b> Prüfung und Umsetzung eines Stadtbusangebots für den Siedlungskern mit einer regulären Buslinie im 20-Min.-Takt und Anschluss an alle S-Bahnzüge				
<b>Träger:</b> Stadt Bedburg REVG Rhein-Erft-Kreis	<b>Kosten:</b> 100.000 €	<b>Priorität:</b> hoch	<b>Förderung:</b> keine	<b>Umsetzungsfrist:</b> mittelfristig
<b>Beschreibung:</b> Der ÖPNV ist mit einem Anteil von aktuell 4% am Modal Split sehr gering ausgeprägt. Dabei entfallen 3% auf den Schienenverkehr und nur 1% auf den Busverkehr. Eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger des Rhein-Erft-Kreises 2013 ergab, dass zwei Drittel aller Wege kürzer als 2,5 km sind. Hier zeigt sich ein hohes Verlagerungspotenzial vom MIV auf das Fahrrad und den ÖPNV. Ausschlaggebendes Kriterium für die Nutzung des ÖPNV ist neben dem Reisezeitenvergleich (Fahrzeit ÖPNV:MIV max. 1,5) eine bessere Verbindung. Die zentralen Ortsteile Bedburgs werden aktuell durch die Linie 975 erschlossen und verbunden. Gleichzeitig übernimmt diese Linie mit der Weiterfahrt über Bergheim bis nach Kerpen-Horrem auch eine regionale Verbindungsfunktion. Die Linie orientiert sich demnach nicht nur an Bedburger Bedürfnissen, was sich in den Abfahrtszeiten, Fahrtwegen und Fahrtzeiten widerspiegelt. Eine Stadtbuslinie kann dahingegen besser auf die stadtinternen Interessen eingehen (z.B. Anbindung von Neubaugebieten, Angebotserweiterung etc.). In Abbildung 1.6-1 ist der potenzielle Linienvverlauf für die Stadtbuslinie dargestellt. Die Linie fährt vom Bahnhof Bedburg aus durch Blerichen zum Schulzentrum, weiter über die Millendorfer Straße durch Lipp / Millendorf und über die Harffer Schlossallee nach Kaster. Auf dem Rückweg verläuft die Linie über die Brunnenstraße in Königshoven und weiter entlang der K36 zum Zentrum Kaster. Von dort aus wird der Stadtbus wieder zu seinem Startpunkt am Bahnhof geleitet. Die Stadtbuslinie verkehrt auf das S-Bahn-Angebot abgestimmt im 20.-Min.-Takt und ergänzt die bereits existenten Linien. Die Linien, die die umliegenden Stadtteile an das Kernstadtgebiet anbinden, bleiben vom Linienvverlauf weiterhin erhalten und werden ebenfalls auf die S-Bahn zeitlich angepasst. Für das Stadtbusangebot bietet es sich aus Gründen des Klimaschutzes an, die Busse komplett auf Elektroantrieb aus regenerativer Stromerzeugung umzustellen. Mit dem vorgeschlagenen Takt-Angebot werden drei Busse benötigt. Die Linienvlänge ist so bemessen, dass an den jeweiligen Endstellen eine Aufladung der Batterien in den Bussen vorgenommen werden kann. Hierzu fahren an den Endstellen die Busse ihre Bügel hoch und innerhalb der Pausenzeiten von maximal 10 Minuten sind die Batterien aufgeladen. Für die Umsetzung der Maßnahme können Fördermittel vom BMU angefordert werden. Zur Umsetzung des Stadtbusses ist im Vorfeld ein Konzept zu erarbeiten. Zudem sind die formalen Rahmenbedingungen im Zuge des Konzeptes auszuarbeiten.				
<b>Bedeutung der Maßnahme:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung aller zentralen Stadtteile an die S-Bahnzüge im 20-Min.-Takt</li> <li>• Auf Bedburger Bedürfnisse angepasstes Angebot</li> <li>• Verlagerungspotenzial vom MIV auf den ÖPNV</li> </ul>				
<b>Bezug zu anderen Maßnahmen</b> Errichtung der S-Bahn				



## C ÖPNV

### Maßnahme C1.3:

Prüfung einer Schnellbuslinie Kaster - Bf Bedburg – Innenstadt - Rath

#### Träger:

Stadt Bedburg  
REVG  
Rhein-Erft-Kreis

#### Kosten:

k.A.

#### Priorität:

hoch

#### Förderung:

keine

#### Umsetzungsfrist:

mittelfristig

#### Beschreibung:

Eine Schnellbuslinie verkehrt auf direkten und schnellen Linienwegen und bedient ausschließlich stark nachgefragte Haltestellen. Mit der Errichtung einer S-Bahnlinie im 20-Min.-Takt bietet sich insbesondere eine schnelle Verbindung zum Bahnhof Bedburg an. Der Einwohnerstärkste Stadtteil Kaster wird durch die geplante Stadtbuslinie nur schlecht an den Bahnhof angeschlossen, durch die Erschließungsfunktion des Stadtbusses muss mit im Vergleich zum MIV langen Fahrtzeiten bis zum Bahnhof Bedburg gerechnet werden. Neben der Einwohnerstärke zeichnet sich Kaster durch Nahversorgungseinrichtungen und das Rathaus Bedburg als großer Arbeitgeber und publikumsintensive Einrichtung aus. Ein Schnellbus vom Rathaus Kaster über den Haltepunkt Friedrich-Ebert-Straße ist sinnvoll.

Aus Rath besteht nach Zusammenlegung der Linien 924 und 927 keine schnelle Verbindung mehr nach Bedburg. Mit der Schnellbuslinie kann auch hier die Verbindung zur zukünftigen S-Bahn hergestellt werden. Eine Linienführung via Broich, Innenstadt, Schlossparkplatz und durch das Gelände der ehem. Zuckerfabrik sichert die Erschließung dieses neuen Stadtquartiers.

Der genaue Weg- und Zeitplan ist im Zusammenhang mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten der S-Bahn, sowie den Fahrtzeiten des Stadtbusses zu eruieren. Ein Schnellbus kann auch schon vor der Errichtung der S-Bahn eingerichtet werden.

Da in Zukunft Buslinien mit verschiedenen Funktionen verkehren werden ist eine klare Aufgabenverteilung wichtig. Das gesamte ÖPNV-Netz wird daher in zwei Ebenen unterteilt, dem Schnellverkehr (Zug, Schnellbuslinie) und dem Grundangebot (Bus, Rufbus etc.). Beide Ebenen weisen unterschiedliche Qualitätsmerkmale auf:

	Schnellverkehr	Grundnetz
<b>Zielsetzung</b>	Konkurrenz zum MIV	Alternative zum MIV
<b>Einsatzbereiche</b>	Anbindung Bf Bedburg und weiterführend auf der Strecke Düsseldorf und Köln	Innerstädtische Erschließungs- und Verbindungsfunktion
<b>Produkte</b>	S-Bahn, Schnellbus	Stadtbus, Rufbus, AST etc.
<b>Streckenführung</b>	Direkte Linienwege	Erschließung
<b>Fahrzeit zum MIV</b>	Max. 1,25	Max. 1,50

#### Bedeutung der Maßnahme:

- Schnelle und umwegfreie Anbindung der Stadtteile Kaster, Broich und Rath an die S-Bahnlinie
- Konkurrenz zum MIV im Pendlerverkehr

#### Bezug zu anderen Maßnahmen

C1.2 Prüfung und Umsetzung eines Stadtbusangebots

Errichtung der S-Bahn

 <b>C ÖPNV</b>				
<b>Maßnahme C1.4:</b> Barrierefreiheit im ÖPNV				
<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b> 1.300.000 €	<b>Priorität:</b> hoch	<b>Förderung:</b> ÖPNVG über NVR	<b>Umsetzungsfrist:</b> Kurz- bis mittel- langfristig
<p><b>Beschreibung:</b>                      Mobilität sollte jedem möglich sein. Deshalb wurde in der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes das Ziel gesetzt, einen barrierefreien ÖPNV bis zum Jahr 2022 zu schaffen. Ein barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort für alle Fahrgäste, unabhängig von speziellen Bedürfnissen oder möglichen temporären oder dauerhaften Behinderungen.</p> <p>Die Barrierefreiheit setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauliche Anlagen zur Erreichbarkeit der Haltestellen (Taktile Beläge, Steigungsarme Anfahrt, Führungshilfen etc.)</li> <li>• Barrierefreie Fahrzeuge (Niederflurfahrzeuge mit niveaugleichem Ein- und Ausstieg, Mehrzweckbereiche in Türnähe etc.)</li> <li>• Fahrgastinformation (Optische und akustische Haltestellenanzeige)</li> </ul> <p>Von einer guten und verständlichen Fahrgastinformation profitieren nicht nur hör- und sehgeschädigten Personen, sondern auch Touristen, die sich dadurch leichter orientieren können.</p> <p>Für die Qualität der Fahrzeuge sowie die Fahrgastinformation sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich. Der kostenintensive Umbau zu barrierefreien Haltestellen liegt dahingegen im Verantwortungsgebiet der Stadt Bedburg. Da Haltestellen unterschiedliche Fahrgastnachfragen haben, muss im Hinblick auf die finanziellen Mittel, eine Abschätzung der Umbaupriorität erfolgen.</p> <p>Aufgrund dessen wurde für die Stadt Bedburg ein Grobkonzept aufgestellt und die vorhandenen 97 Haltestellen (an 66 Haltepunkten, davon 22 AST-Haltestellen) nach ihrer Priorität geordnet. Von den vorhandenen Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet sind die meisten nur provisorisch eingerichtet und für mobilitätseingeschränkte Menschen nur schwer oder überhaupt nicht nutzbar. Es ist geplant, die 50 wichtigsten Bushaltestellen in drei Perioden innerhalb der nächsten Jahre barrierefrei umzubauen.</p> <p>Zu den weiteren Maßnahmen gehört die Schulung der mobilitätseingeschränkten Nutzer. Gerade ältere Personen sind bei Nutzung des ÖPNV häufig gehemmt und können Anfangsschwierigkeiten nur schwer alleine überwinden. Informationstage in Seniorenzentren oder geführte Busfahrten sind hier sehr sinnvoll.</p> <p><b>Bedeutung der Maßnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilität für Jedermann</li> <li>• Personenbeförderungsgesetz</li> </ul>				

## 5.8 Maßnahmen im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und Ruhender Verkehr

Ziel der Verkehrslenkung (Wirtschaftsverkehr) ist die Führung des Lkw-Verkehrs im Stadtgebiet von Bedburg zu optimieren. Dafür benötigt es ein Lkw-Führungskonzept, wobei die für den Lkw-Verkehr geeignetste Fahrroute im Straßennetz festgelegt wird, ohne das Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung unnötig vom Lkw-Durchgangsverkehr belastet werden. Eine Bündelung dieser Verkehre auf die Hauptverkehrsstrecken und eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche, wie beispielsweise gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken und eine daraus resultierende Entlastung von Wohngebieten, soll hier angestrebt werden. Je nach Lage und Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten ist teilweise aber eine Inanspruchnahme von Wohngebieten durch den Lkw-Verkehr nicht ganz auszuschließen. Mit dem Lkw-Führungskonzept werden auch die Aspekte der Luftreinhaltung und Lärmreduzierung mitbetrachtet. Lkw-Führungssysteme sind vor diesem Hintergrund in den letzten Jahren verstärkt in das Blickfeld eines modernen Verkehrsmanagements gerückt.

Das Konzept ist speziell auf die Quell- und Zielverkehre in Bedburg ausgerichtet, also auf alle Güterverkehre, die von außerhalb kommen oder innerhalb von Bedburg ihre Quelle oder Ziel haben. Zu nennen sind dabei folgende wichtige Bereiche:

- GI-Gebiet Mühlenerft
- GE-Gebiet Adolf-Silverberg-Straße
- GE-Gebiet Wiesenstraße
- GE-Gebiet in Kaster an der K36
- Innenstadt Bedburg (Lindenstraße / Graf-Salm-Straße)
- Innenstadt Kaster (Sankt-Rochus-Straße / Hauptstraße)

Das Themenfeld Ruhender Verkehr bezieht sich sowohl auf Stellplätze für den Pkw, als auch auf Stellplätze für Fahrräder. Angesichts der ländlichen Prägung der Stadt Bedburg, ist der Pkw als Verkehrsmittel auch zukünftig als wesentlicher Bestandteil in die lokale Mobilitätsplanung und damit auch in die Parkraumplanung miteinzubeziehen. Die Planung des ruhenden Verkehrs ist an die wesentlichen Nachfragegruppen – Anwohner, Arbeitspendler, Einkaufsbesucher und Freizeitbesucher/Touristen – anzupassen. So besitzen Anwohner Ansprüche auf ein möglichst wohnungsnahes Parken.

Eine wichtige Steuerungsgröße stellt der ruhende Verkehr für den Einpendlerverkehr dar. Ziel ist die Stärkung des Umweltverbundes bei gleichzeitiger Betrachtung aller Nutzungsansprüche im Straßenraum. Insbesondere in den gewachsenen Stadträumen besteht ein Nutzungskonflikt zwischen den Flächenansprüchen für Fuß- und Radverkehr und dem Bedarf an Kfz-Abstellplätzen. Auch in Bedburg übersteigt auf einigen Straßen, insbesondere in den historisch gewachsenen Ortsteilen, die Nachfrage nach Stellplätzen den vorhandenen Raum. Entgegen dem Wandel zur offensiven Förderung der Nahmobilität, entspricht es der überwiegenden kommunalen Praxis, dass bei Nutzungskonflikten das Autoparken Vorrang erhält. Als Folge entstehen verstopfte Straßen, die mehr und mehr zum Hemmnis für alle Verkehrsarten werden. Der zukünftig notwendige Stellplatzbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr muss daher stadtverträglich integriert werden.

Die Stadt Bedburg weist eine ausreichende Anzahl öffentlicher Pkw-Stellplatzflächen auf. Die derzeitigen Regelungen zur Parkraumbewirtschaftung (zeitliche Begrenzung in den beiden zentralen Bereichen) sind beizubehalten. Eine zusätzliche Ausweitung des Parkraumb Angebotes ist nicht geboten. Nicht ausreichend ist dahingehend die Anzahl an Radabstellanlagen.

### Verkehrslenkung

D1: Beteiligung am überregionalen Lkw-Führungssystem SEVAS

### Ruhender Verkehr

D2.1 Beibehaltung der zeitlichen und räumlichen Staffelung der Parkraumbewirtschaftung in den zentralen Bereichen bis 18h

D2.2 Schaffung von Radabstellbereichen in den beiden zentralen Bereichen



## D Verkehrslenkung

### Maßnahme D1:

Beteiligung am überregionalen Lkw-Führungssystem SEVAS

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Förderung:</b>	<b>Umsetzungsfrist:</b> Daueraufgabe
---------------------------------	----------------	-------------------	-------------------	---

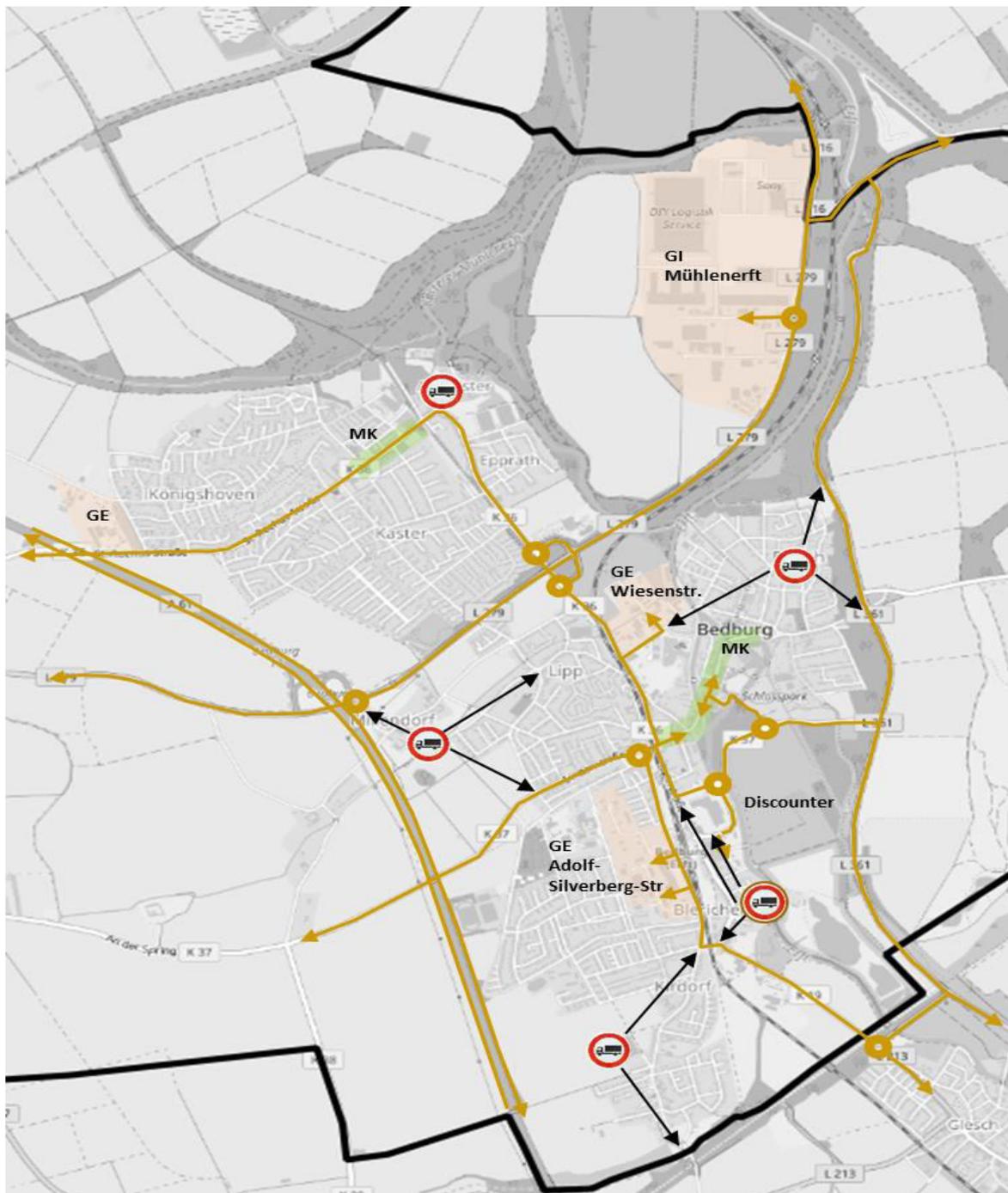


Abb. 5.8-1 Lkw-Führungskonzept Bedburg



## D1 Verkehrslenkung

### Maßnahme D1:

Beteiligung am überregionalen Lkw-Führungssystem SEVAS

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg				Daueraufgabe

### Beschreibung:

Der Wirtschaftsverkehr wird auch in Zukunft an Bedeutung gewinnen und die Lkw-Verkehrsleistung steigen. Ziel ist eine stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs bei Reduzierung der Umweltbelastung. Dabei sollen Lkw-Verkehre im Hauptstraßennetz gebündelt und „Schleichverkehre“ weitestgehend reduziert werden. Die Erreichbarkeit aller für den Lkw-Verkehr relevanten Ziele muss jedoch gewährleistet sein.

Die Stadt Bedburg beteiligt sich am überregionalen Lkw-Führungssystem SEVAS von „mobil-im-rheinland“. Die Software zur Eingabe, Verwaltung und Auspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerverlastverkehr ist eine technische Plattform, um Daten für eine optimale Routenführung von Lkw im kommunalen Straßennetz zu generieren. Die in SEVAS erfassten Daten werden den Herstellern von Navigationskarten und weiteren Dienstleistern kostenfrei zur Verfügung gestellt. Somit kann die Routenwahl der Logistikverkehre umfassend unterstützt und die heimische Infrastruktur gewahrt werden.

Auf fast allen Straßen liegen die Schwerverkehrsanteile in der Regel zwischen einem und fünf Prozent. Auf übergeordneten Straßen, in der Nähe der Autobahnanschlussstelle und in den Gewerbegebieten liegen die Werte teils erheblich darüber. Mit Ausnahme der Verbote in Broich (Rupperburg und Klosterstraße) sind die Restriktionen für den Lkw-Verkehr in Bedburg schon heute vorhanden. Diese werden auch sehr gut angenommen (z.B. Lkw-Anteil Erkelenzer Straße 1,5%, St.-Ursula-Weg 2,5%). Dennoch sind natürlich trotz der Beschilderung einige Missachtungen und Schleichverkehre zu vermerken. Durch die Digitalisierung im Straßenverkehr werden die Routen frühzeitig erkennbar und Missverständnisse reduziert.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Führung des Lkw-Verkehrs auf dem übergeordneten Straßennetz
- Verbot für den Lkw-Verkehr in den sensiblen Wohngebieten
- Höhere Akzeptanz
- Digitalisierung im Straßenverkehr

### Bezug zu anderen Maßnahmen:

S1 Beibehaltung und Modernisierung der BÜSTRA-Anlage Lindenstraße

S3 Umbau der Unterführung Feldstraße

S4 Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Kolpingstraße

S5 Anbindung der K37n an die Bahnstraße mit KVP auf der Bahnstraße



## D2 Ruhender Verkehr

### Maßnahme D2.1:

Beibehaltung der zeitlichen und räumlichen Staffelung der Parkraumbewirtschaftung in den zentralen Bereichen bis 18h

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg				Daueraufgabe

### Beschreibung:

Parkplätze stehen im öffentlichen Raum stets in Konkurrenz zu anderen Flächen mit entsprechenden Nutzungsmöglichkeiten (z.B. Radverkehrsanlagen, Gehwege etc.). Vielerorts übersteigt die Zahl der parkenden Fahrzeuge die Zahl der verfügbaren Parkplätze. Durch die Senkung der Höchstparkdauer sollen bei räumlich begrenztem Parkraum häufiger Parkplätze frei werden und sich somit der Umschlagsgrad der Parkflächen verbessern.

Zu den Zielen der Parkraumbewirtschaftung zählen:

- Ausgeglichenes Verhältnis zwischen Parkraumangebot und -nachfrage
- Verringerung von Lärm- und Abgasbelastung
- Minderung der Anzahl von Dauerparkern (z.B. Beschäftigte)
- Steigerung der Zufriedenheit von Anwohnern, Lieferanten, Kunden und Besuchern

In Bedburg beschränkt sich die Parkraumbewirtschaftung an den beiden zentralen Standorten Kaster und Bedburg Innenstadt auf eine Zeitbeschränkung von 1 bis 2 Stunden. Da die Akzeptanz der begrenzten Parkdauer zufriedenstellend ist und meist ausreichend freie Stellplätze vorhanden sind, wird hier die Beibehaltung der zeitlichen und räumlichen Staffelung der Parkraumbewirtschaftung empfohlen.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Keine zusätzlichen Restriktionen für den ruhenden Verkehr



## D2 Ruhender Verkehr

### Maßnahme D2.2:

Schaffung von Radabstellbereichen in den beiden zentralen Bereichen Bedburg und Kaster

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b> 5.000 €	<b>Priorität:</b> hoch	<b>Förderung:</b>	<b>Umsetzungsfrist:</b> kurzfristig
---------------------------------	---------------------------	---------------------------	-------------------	--

### Beschreibung:

Das Fahrrad soll als Alternative zum Auto im Alltag genutzt werden. Eine Möglichkeit zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrads als Verkehrsmittel ist die Möglichkeit zum zielnahen Parken – meist deutlich näher als es für den privaten Pkw möglich ist. Deswegen gehören zu einer attraktiven und sicheren Radinfrastruktur neben den Radverkehrsanlagen auch zielnahe, attraktive und sichere Abstellanlagen.

In Bedburg fehlen an vielen Geschäften und Haltestellen geeignete Abstellanlagen. Deswegen sollen in den beiden zentralen Geschäftsbereichen Bedburg und Kaster ausreichend viele sichere Möglichkeiten zum Fahrradparken installiert werden

### Bedeutung der Maßnahme:

- Attraktivitätssteigerung des Verkehrsmittels Fahrrad

### Bezug zu anderen Maßnahmen:

R7: Mobilstationen und Radabstellanlagen

## 5.9 Handlungsfelder im Bereich Inter-/Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Die Förderung der Intermodalität (Kombination verschiedener Verkehrsmittel während einer Fahrt) und Multimodalität (Wahl verschiedener Verkehrsmittel je nach Nutzungszweck) ist ein wichtiges Themenfeld in der Stadt Bedburg. Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme erhöht die Effizienz, fördert den Umweltverbund und leistet somit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Zur Förderung der Modalität ist der Öffentliche Personenverkehr die grundlegende Basis, denn neue Verkehrsdienstleistungen wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme können nur in Synergie mit dem ÖPNV erfolgreich sein. Attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist eine unabdingbare Voraussetzung und Ausgangspunkt für die multimodale Verknüpfung der jeweiligen Mobilitätsangebote, sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen. Eine wachsende Bedeutung kommt der sogenannten „Sharing Economy“ zu, denn teilen statt kaufen setzt sich als Trend der Zukunft ab. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedenster Verkehrsmittel können die Potenziale des Verkehrs für eine stadtverträgliche Nutzung optimal ausgeschöpft werden.

Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement befasst sich mit dem Verhalten und der Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmer, insbesondere des der Autofahrer. Durch eine bessere Koordination und Information soll ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten aller Bewohner in Bedburg gefördert werden, ohne die Mobilität der Bevölkerung einzuschränken. Information, Beratung und Motivation stehen im Mittelpunkt, nicht so Verbote oder Restriktionen für den Pkw-Verkehr. Ziel sollte sein, den Anteil des MIV auf kurzen Distanzen in Richtung Rad- und Fußverkehr zu verlagern und auf langen Distanzen außerhalb des Stadtgebiets den SPNV und ÖPNV zu stärken. Es müssen attraktive Alternativen zum eigenen Auto aufgezeigt werden. Gleichzeitig kann aber auch der Besetzungsgrad von Pkw's erhöht oder der Verkehr zeitlich entzerrt werden. Ansätze ergeben sich bei bestimmten Zielgruppen wie Neubürgern, Eltern oder Pendlern, sowie bei großen Verkehrserzeugern wie Betrieben, Schulen und Verwaltung.

Zu den positiven Effekten eines guten Mobilitätsmanagements zählen:

- Verlagerung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf den Umweltverbund
- Erhöhung der Lebensqualität durch Reduktion von Lärm und Schadstoffen
- Effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur
- Mehreinnahmen für den Bus- und Bahnverkehr
- Attraktivitätssteigerung und Standortsicherung
- Verringerung von Parkraumproblemen

Zu den Bausteinen gehören Koordination, Kommunikation, Service und Ressourcenmanagement. Potentielle Maßnahmen für das Mobilitätsmanagements sind:

- Willkommensgeschenk für Neubürger mit Informationen über den Umweltverbund, kostenlosen Schnuppertickets für den ÖPNV und Serviceangeboten für die Wegefindung
- Betriebliches Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung mit Jobticket, überdachten Radabstellanlagen, E-Ladestationen (auch für Pedelecs) und Informationsangeboten bei Anstellung
- Teilnahme an Aktionen wie „mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“ etc.
- Prüfung des Einsatzes von elektrischen Carsharing-Fahrzeugen im städtischen Fuhrpark
- Fachlicher Austausch über das „Zukunftsnetz Mobilität“
- Schaffung von Radabstellanlagen an großen Betrieben (Krankenhaus, Gewerbegebiet Mühlenerft etc.)
- Angebot von Jobtickets in den größeren Betrieben
- Förderung von Fahrgemeinschaften durch Mitfahrerbörsen



## F Multimodalität und Mobilitätsmanagement

### Maßnahme F1.1:

Errichtung einer Mobilstation am Bahnhof Bedburg

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg	200.000 €	hoch	ÖPNVG über NVR	kurzfristig

### Beschreibung:

Mobilstationen sind ein wichtiges Instrument der Verkehrswende und erleichtern einer bedeutenden Anzahl von AutofahrerInnen den Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsmittel. Für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden. Daher bietet es sich an, den Bahnhof Bedburg zu einer Mobilstation aufzuwerten. SPNV und ÖPNV bilden die Basis von Mobilstationen, zu den empfohlenen Ausstattungsmerkmalen gehören noch ein einheitliches Design, ein Witterungsschutz sowie eine Notruf-/Informationssprechstelle. Je nach Standort ergeben sich jedoch unterschiedliche Mobilitätsanforderungen, die ein angepasstes Angebot an Verkehrsträgern bedürfen. Zu den weiteren möglichen Angeboten gehören:

- P&R-Anlage
- Gesichertes und witterungsgeschütztes Fahrradparken
- Radverleihsysteme
- Reperaturservice für Fahrräder
- Carsharing-Angebote
- Ladestationen für E-Mobilität (Pkw und Fahrrad)
- Verknüpfungen zu Taxi-Angeboten
- Beratungsleistungen für Mobilitätsangebote, Beratung über E-Mobilität
- WLAN-Zugang
- Kiosk
- Sitzgelegenheiten
- Öffentliche Toiletten

Der Aufbau von Mobilstationen ist demnach nicht zwingend identisch, verknüpft jedoch mindestens zwei Verkehrsträger. Ziel ist hierbei, möglichst viele Funktionen zu bündeln, die eine hohe Frequenz aufweisen. Dies erhöht den Aufmerksamkeitsgrad für die Verkehrsangebote und vergrößert zudem das Maß an sozialer Kontrolle. Bei der Entwicklung von Mobilitätsstationen sollte auf eine einheitliche Gestaltung, auch im überregionalen Vergleich, geachtet werden.

Darüber hinaus sind Mobilstationen Bereiche, an denen sich Menschen im öffentlichen Raum treffen und aufhalten. Für die Nutzer sollte das Angebot einheitlich vermarktet werden und auch nutzbar sein. Dem geht auch eine gute Öffentlichkeitsarbeit mit Information und Bewerbung der Angebote voraus.

Es gibt bereits einige Verknüpfungspunkte, die zahlreiche Elemente von Mobilstationen aufweisen oder schon wie eine Mobilstation funktionieren. Hierbei ist auch der Bahnhof Bedburg zu nennen, der bereits über mehrere große Park- and Ride-Anlagen, Fahrradboxen / überdachte Fahrradbügel, barrierefreie Bahnsteige mit Sitzmöglichkeiten, Taxiständen und vielem mehr verfügt. Das vorhandene Angebot soll optimiert, erweitert und regional vernetzt werden. In diesem Sinne bemüht sich der Rhein-Erft-Kreis aktuell um ein Konzept für Mobilstationsstandorte im gesamten Kreisgebiet mit einheitlichem Design und der Frequenz angepasster Ausstattung.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Flexible Mobilität durch Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel
- Förderung des multimodalen Verkehrsverhaltens
- Beitrag zum Klimaschutz
- Erhöhung der Attraktivität



## F Multimodalität und Mobilitätsmanagement

### Maßnahme F1.2:

Prüfung des Aufbaus von Radverleihangeboten im Stadtgebiet

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b>	<b>Priorität:</b> gering	<b>Förderung:</b>	<b>Umsetzungsfrist:</b> kurzfristig
---------------------------------	----------------	-----------------------------	-------------------	--

### Beschreibung:

Öffentliche Fahrradverleihsysteme haben Konjunktur in Deutschland, die Anzahl und Größe der Stationen wachsen in den letzten Jahren rapide. Fahrradverleihsysteme richten sich an unterschiedliche Zielgruppen (zB. Touristen, ÖV-Nutzer etc.), möglich macht dies die flächendeckende Verfügbarkeit. Im öffentlichen Raum angeboten können die Leihräder über kurze Zeitspannen automatisiert gemietet werden.

Fahradverleihsysteme können den Autoverkehr, insbesondere den Kurzstreckenverkehr, in den Städten verringern. Gleichzeitig helfen die Verleihsysteme das Image der Stadt mit einer anspruchsvollen Fahrradpolitik zu verbessern. Eine besondere Entlastung gilt auf der sogenannten „letzten Meile“, dem Weg zwischen ÖPNV-Station und Haustür oder Arbeitsplatz, für den bislang vor allem das Auto genutzt wurde. Dafür müssen an solchen Standorten genügend Leihräder positioniert sein um dem Nutzer das Gefühl zu geben, zu jeder Zeit auch ohne eigenen Pkw mobil zu sein. Ziel ist es dabei nicht dem ÖPNV weitere Nutzer zu entziehen, sondern die gesamten Vorteile eines integrierten Systems auszuschöpfen.

Genau wie bei den Car-Sharing-Systemen, existieren für den Radverleih auch unterschiedliche Formen. Im Wesentlichen unterscheidet man stationsgebundene und free-floating-Systeme. Vor dem Hintergrund der Vor- und Nachteile beider Systeme werden immer häufiger auch Hybridsysteme angeboten, die feste Ausleihstationen mit flexibler Rückgabe verbinden.

Für die Stadt Bedburg muss der Aufbau von Radverleihangeboten in Bezug auf die örtlichen Mobilitätsbedürfnisse entwickelt und geprüft werden. Damit soll erreicht werden, dass das Fahrrad als Teil des öffentlichen Verkehrs anerkannt wird und öffentliche Fahrradverleihangebote tariflich, finanziell und organisatorisch in das ÖV-Angebot integriert werden.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Verringerung des Autoverkehrs
- Anspruchsvolle Fahrradpolitik
- Entlastung ÖPNV



## F Multimodalität und Mobilitätsmanagement

### Maßnahme F1.3:

Prüfung des Aufbaus eines Carsharing-Systems an mehreren Plätzen

Träger:	Kosten:	Priorität:	Förderung:	Umsetzungsfrist:
Stadt Bedburg		mittel		mittelfristig

### Beschreibung:

Das Teilen von Autos hat sich insbesondere in Großstädten zu einem wichtigen Trend und als Alternative zum eigenen Auto entwickelt. Aktuell etablieren aber auch immer mehr Kommunen im ländlichen Raum erfolgreich Carsharing-Systeme. Dort hilft das Angebot jedoch überwiegend bei der Reduktion der Anzahl von Zweit- und Mehrfach-Autos. Man unterscheidet grundsätzlich zwischen stationsbasierten und free-floating Systemen. Bei der free-floating Variante kann das Auto überall im Stadtgebiet abgestellt werden, die Ortung erfolgt über das Smartphone. Diese Variante ist jedoch im ländlichen Raum aufgrund der weiten Wege oft nicht realisierbar.

Für die Stadt Bedburg müssen mehrere Varianten verglichen und die jeweiligen Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen werden. Zu den Möglichkeiten gehört die Integration eines stationsgebundenen Carsharing-Systems am Bahnhof Bedburg sowie an den beiden zentralen Standorten Bedburg und Kaster. Darüber hinaus existieren aber auch Varianten eines quartierbezogenen Fahrzeugs, welches seinen Standort dezentral am Eingang eines Quartiers behält. Weiter ist noch die Integration eines E-Carsharing-Fahrzeugs in den öffentlichen Fuhrpark möglich. Zu den Öffnungszeiten der Verwaltung wäre dieses Fahrzeug fest für die Dienstfahrten reserviert, außerhalb der Dienstzeiten kann das Fahrzeug der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt weist damit im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung der E-Ladesäulen-Infrastruktur einen Einstieg in die E-Mobilität und geht als gutes Vorbild voraus.

Unabhängig davon welches Modell für Bedburg den meisten Mehrwert bringen kann, muss das System auch beworben und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vernetzt werden. Dabei haben sich insbesondere Kooperationen mit den Verkehrsunternehmen als hilfreich erwiesen. Der private Pkw wird nur rund eine Stunde am Tag genutzt, in der restlichen Zeit nimmt er gefragten Platz am Straßenrand ein. Ein Grund mehr warum aktuell bereits 2 Mio. Deutsche Carsharing nutzen, ein Sharing-Fahrzeug kann umgerechnet etwa 99 Meter Straßenkante „entparken“ (Bundesverband Carsharing).

### Bedeutung der Maßnahme:

- Ersatz für Zweit- und Mehrfach-Fahrzeuge
- Ergänzendes Mobilitätsangebot
- Beitrag zum Klimaschutz
- Entzerrung der Parkraumproblematik



## F Multimodalität und Mobilitätsmanagement

### Maßnahme F1.4:

Mobilitätsmanagement in Betrieben

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Förderung:</b>	<b>Umsetzungsfrist:</b> Daueraufgabe
---------------------------------	----------------	-------------------	-------------------	---

#### Beschreibung:

Betriebe sind wesentliche Verkehrserzeuger und deswegen auch eine wichtige Zielgruppe des Mobilitätsmanagements. Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist eine strategische Planungsmethode um den erzeugten Verkehr aktiv zu gestalten. Betriebe sollen mit Hilfe der Stadt Bedburg Verantwortung für den betrieblich verursachten Verkehr übernehmen und einen messbaren Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung dieses Verkehrs leisten.

Die Betriebe profitieren dabei in vielerlei Hinsicht von den positiven Effekten:

- Senkung der Umweltbelastung durch Schadstoffe
- Erhöhte Mitarbeitermotivation durch stressfreie Anreise
- Weniger Dienst- oder Geschäftsreisen reduzieren die Kosten für den unternehmenseigenen Fuhrpark
- Verringerung von Parkflächen mit Verkauf oder Umnutzung der Flächen

Die Betriebe können dabei auf unterschiedliche Arten zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen:

- Job-Ticket Angebot (Mitarbeiterzahl min. 50 Personen)
- Teilnehmen an Aktionen und Wettbewerben (z.B. „mit dem Rad zur Arbeit“)
- Umweltbewusste Dienstfahrzeuge (z.B. Elektroautos oder Dienstfahrräder)
- Angepasste Infrastruktur (Duschen am Arbeitsplatz, gesicherte Fahrradstellplätze etc.)
- Einrichtung nahe gelegener Haltestellen mit an die Arbeitszeiten angepassten Fahrtzeiten

#### Bedeutung der Maßnahme:

- Förderung nachhaltiger und gesunder Mobilität
- Beitrag zum Klimaschutz



## F Multimodalität und Mobilitätsmanagement

### Maßnahme F1.5:

Beratung der Wohneigentümer bezüglich Ladestationen auf privaten Standorten (E-Mobilität)

<b>Träger:</b> Stadt Bedburg	<b>Kosten:</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Förderung:</b>	<b>Umsetzungsfrist:</b> Daueraufgabe
---------------------------------	----------------	-------------------	-------------------	---

### Beschreibung:

Elektrofahrzeuge werden auf Basis des technischen Fortschrittes immer attraktiver für die Autofahrer. Daher wird es zunehmend notwendiger, die Infrastruktur, die zur Aufladung der Fahrzeuge dient, anzupassen – nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch auf privaten Stellplätzen. Die meisten Hausanschlüsse haben nur wenige Leistungsreserven und können nicht mehrere große Verbraucher wie Elektrofahrzeuge mit Strom versorgen. Aktuell bestehen vor allem für Mieter in Mehrfamilienhäusern und für Wohnungseigentümer Schwierigkeiten bei der Installation von privaten Ladestationen. Die Stadt Bedburg soll als Berater den Elektrofahrzeugbesitzern helfen, eine solche Installation realisierbar zu machen.

### Bedeutung der Maßnahme:

- Steigerung der Anzahl an Elektroautos

## 6 Stufenkonzept

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitliche Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Kapitel 1. Der Erfolg des Handlungskonzepts ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft. Hierzu gehört eine Priorisierung der Maßnahmen nach ihrer Wichtig- und Wirksamkeit, um finanzielle Mittel zielgerichtet einzusetzen. Daher wurden die Maßnahmen in drei Umsetzungsphasen unterteilt (siehe Abb. 6-1):

- Kurzfristig (in den nächsten 5 Jahren umsetzbar)
- Mittelfristig (in 5-10 Jahren umsetzbar)
- Langfristig (Umsetzung >10 Jahre)



Abb. 6-1 Stufeneinteilung der Maßnahmen

Neben den drei konkreten Umsetzungsfristen wurden einige Maßnahmen auch zu den Daueraufgaben zugeordnet. Bei den Daueraufgaben handelt es sich meist um Maßnahmen, die voraussichtlich auch noch nach 2030 anstehen werden.

Ebenfalls wurden die unterschiedlichen Träger und Akteure der Maßnahmen aufgeführt. Die Realisierung von Maßnahmen, die nicht nur im Aufgabengebiet der Stadt Bedburg sind, sollten möglichst frühzeitig mit den entsprechenden Trägern besprochen werden, um eine zeitnahe Umsetzung zu ermöglichen.

### 6.1 Kurzfristige Maßnahmen

Die kurzfristigen Maßnahmen setzen sich aus folgenden Teilmaßnahmen zusammen:

- Umbau der BÜ-Anlage Erkelenzer Straße mit BÜSTRA-Anlage (S2)
- Anbindung der K37n an die Bahnstraße (S5)
- Ausbau der Burgstraße (A2.5)
- Prüfung einer Ortsumgehung Kirchherten (A2.6)
- Bau eines Minikreisels auf der Theodor-Heuss-Straße mit gesicherter Schulwegführung (A2.7)
- Alleinradweg (R1)
- Radverkehrsanlage Gustav-Heinemann-Straße (R2.1)
- Radverkehrsanlage Kirdorfer Allee und Theodor-Heuss-Straße (R2.6)
- Radverkehrsanlage St.-Ursula-Weg (R2.7)
- Markierung eines Sicherheitsstreifens auf der Lindenstraße (R4.1)
- Optimierung der Radwegführung am Minikreisler Harffer Schlossallee (R4.3)
- Durchmarkierung des Schutzstreifens auf der Albert-Schweitzer-Straße (R4.4)
- Optimierung der Radwegführung am Kreisverkehrsplatz Lipp (R6.1)
- Mobilstationen und Radabstellanlagen (R7)
- Errichtung einer Querungshilfe auf der L279 an der Bushaltestelle Pütz (B1.4)
- Prüfung einer Schnellbuslinie Kaster – Bf Bedburg – Rath (C1.3)
- Erstes Umbauprogramm für 15 Haltestellen im Stadtgebiet (Barrierefreiheit) (C1.4)
- Schaffung von Radabstellbereichen in den beiden zentralen Bereichen Bedburg und Kaster (D2.2)
- Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs am Schulzentrum Bedburg durch Aufklärung und Informationskampagne (E1)

- Umwandlung der Karlstraße zwischen Adolf-Silverberg-Straße und St.-Ursula-Weg zu einer Fahrradstraße (E1)
- Durchbindung der Eichendorffstraße an die Adolf-Silverberg-Straße (E1)
- Errichtung einer Mobilstation am Bahnhof Bedburg (F1.1)
- Prüfung des Aufbaus eines Radverleiheangebots im Stadtgebiet (F1.2)

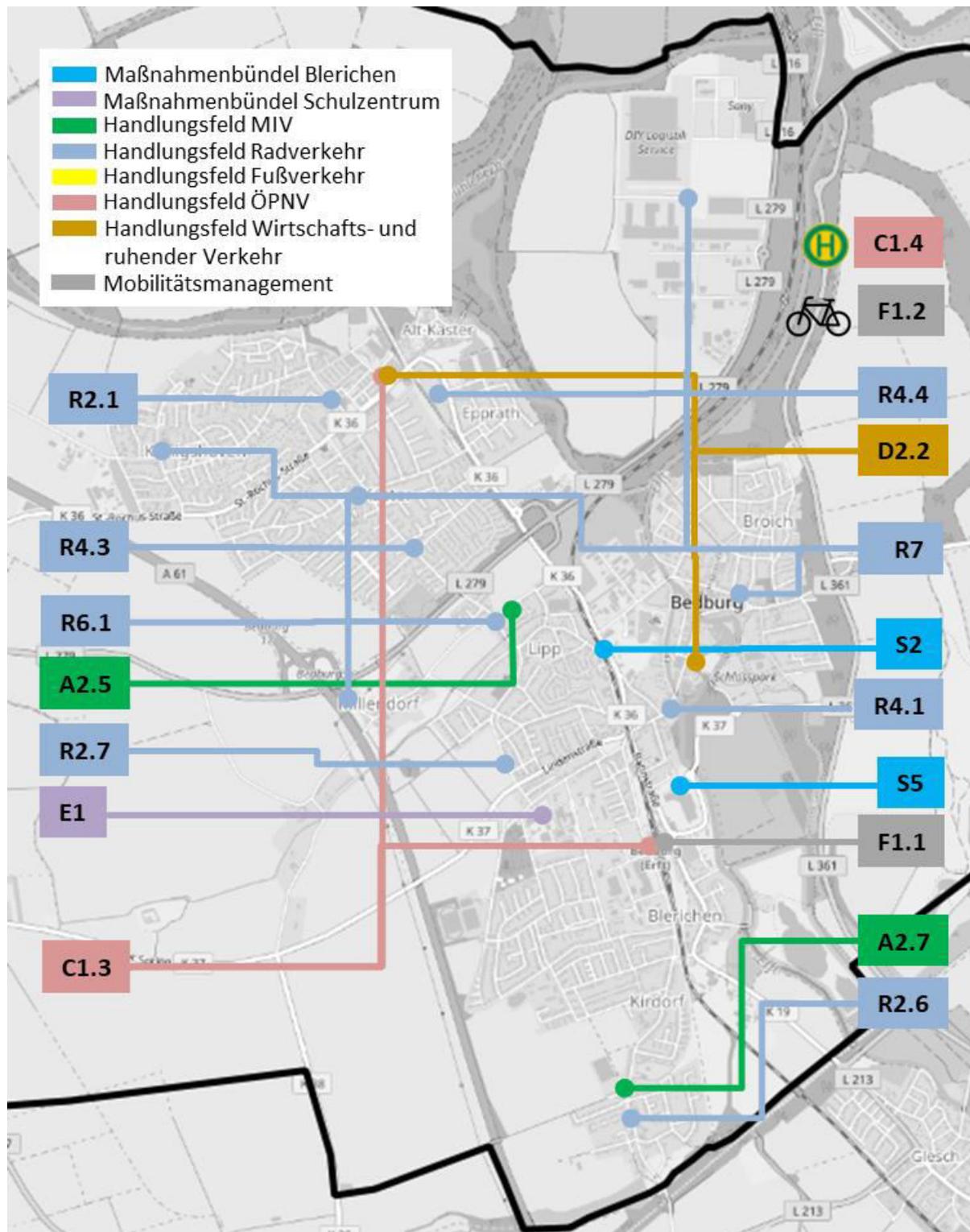


Abb. 6.1-1 Kurzfristige Maßnahmen im Stadtkerngebiet

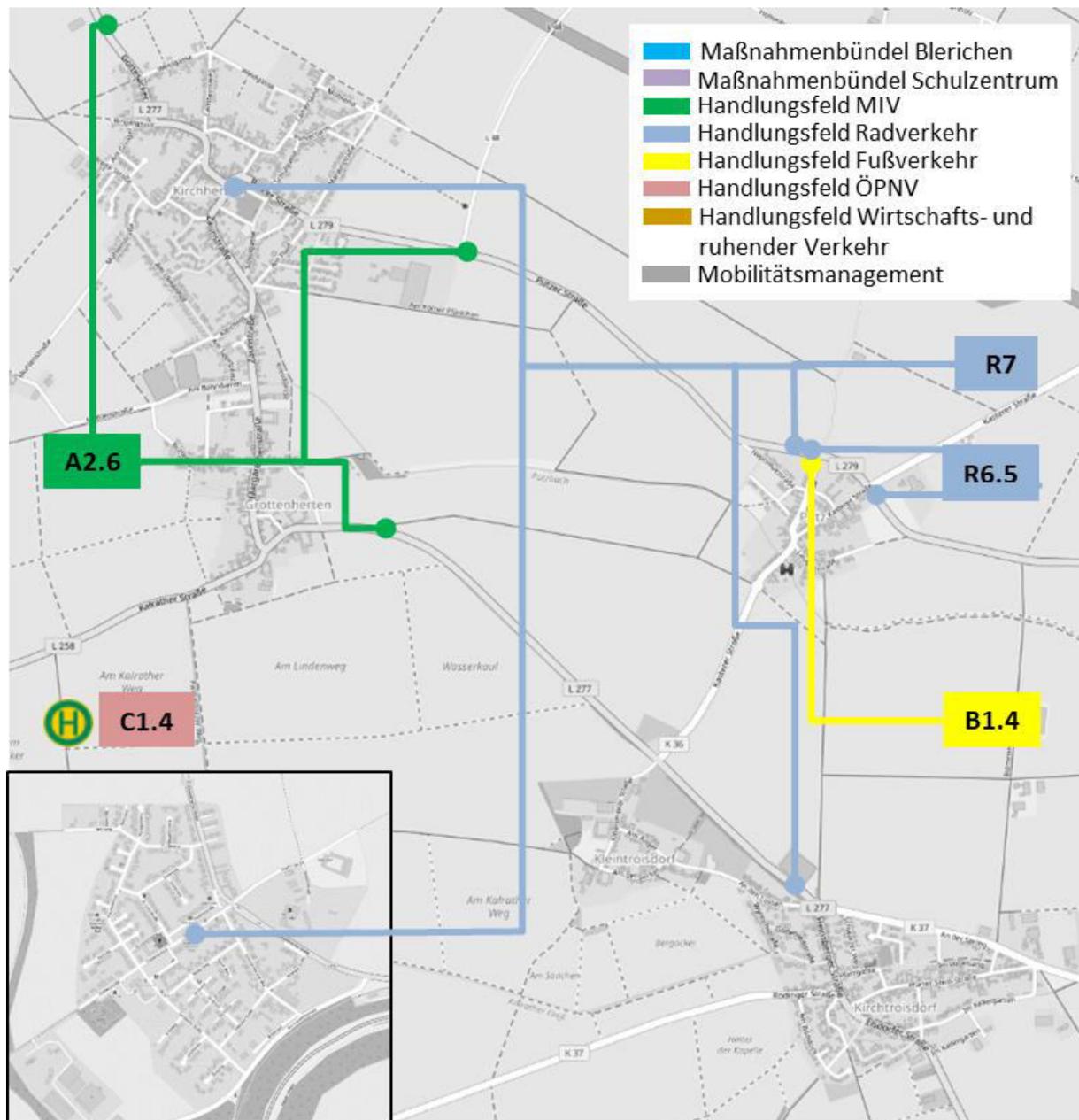


Abb. 6.1-2 Kurzfristige Maßnahmen im Außenbereich

Aufbauend auf den nachfolgenden Maßnahmen sind für bestimmte Umsetzungsmaßnahmen die Planungen bzw. Abstimmungen zu beginnen:

- Getrennte Kreuzungsvereinbarungen für die BÜ-Anlage Lindenstraße und die Unterführung Feldstraße und Erstellung von Förderanträgen für den Eigenanteil (Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Rhein-Erft-Kreis bereits begonnen)
- Planungsgrundlagen und Förderanträge für die weiteren Maßnahmen
- Erstellung eines Konzeptes inklusive Kostenschätzung für den Stadtbusverkehr; Abstimmung mit Rhein-Erft-Kreis und REVG

## 6.2 Mittelfristige Maßnahmen

Die mittelfristigen Maßnahmen setzen sich aus folgenden Teilmaßnahmen zusammen:

- Beibehaltung und Modernisierung der BÜSTRA-Anlage Lindenstraße (S1)
- Umbau der Unterführung Feldstraße mit einer lichten Höhe von 4,50m (S3)
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Kolpingstraße (S4)
- Umbau der Kreuzung Neusser Straße – Wiesenstraße zu einem Kreisverkehrsplatz (A2.2)
- Umbau der Kreuzung Neusser Straße – L279 zu einem Kreisverkehrsplatz (A2.3)
- Langfristiger Aus- und Umbau der Friedrich-Wilhelm-Straße im Bereich des Marktplatzes in eine Hauptgeschäftsstraße mit Tempo 20 km/h (Shared-Space-Fläche) mit straßenräumlicher Aufwertung (A2.4)
- Weitere Prüfung der Umgestaltung des Umfelds im Bereich der Anton-Heinen-Grundschule und KiTa (A2.8)
- Radverkehrsanlage Klosterstraße (R2.3)
- Radverkehrsanlage Neusser Straße (R2.4)
- Radverkehrsanlage Bahnstraße (R2.5)
- Radverkehrsanlage Kirchtroisdorf Elsdorfer Straße (R2.8)
- Radverkehrsverbindung Kirchherten – Pütz (R2.10)
- Parkverbot Kölner Straße (R4.2)
- Verkehrsberuhigung Kolpingstraße (R4.5)
- Optimierung der Übergänge zwischen den Radverkehrsanlagen - Neusser Straße, Erkelenzer Straße, Wiesenstraße (R4.7)
- Sanierung der Radverkehrsanlagen Neusser Straße und L213 (R4.10)
- Mühlenerft – Ausweisung einer Radverkehrsanlage und Markierung von Radwegefurten (R5.1)
- Markierung von Radwegefurten auf der Alte Frauweiler Straße (R5.2)
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit an Knotenpunkten – Grottenherten Kreuzgasse (R6.4)
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit an Knotenpunkten – Pütz, L279 – Schmiedestraße / Hohenholzer Weg und L279 – Kasterer Straße / K36 (R6.5)
- Umgestaltung der Erkelenzer Straße zwischen der BÜ-Anlage und der Harffer Schlossallee mit Gehwegverbreiterungen und Anpassung der Stellplätze im Straßenraum (B1.2)
- Prüfen der Machbarkeit von Erweiterungen der Gehwegbreiten auf mindestens 1,75 m durch Zurücknahme von Parkständen im Straßenraum und Schaffung von punktuellen Engstellen (B1.3)
- Aufwertung des Ortskerns Kirchherten durch straßen- und platzräumliche Umgestaltung auf der Drechslerstraße (B1.5)
- Umsetzung eines Rufbussystems als Ergänzung zum AST zur Anbindung der Außenbereiche untereinander und in Richtung Siedlungskernbereich (C1.1)
- Prüfung und Umsetzung eines Stadtbusangebots für den Siedlungskern mit einer regulären Buslinie im 20-Min.-Takt und Anschluss an alle S-Bahnzüge (C1.2)
- Zweites Umbauprogramm für mindestens 15 Haltestellen im Stadtgebiet (Barrierefreiheit) (C1.4)
- Verkehrslenkende und bauliche Maßnahmen am Schulzentrum Bedburg (E1)
- Prüfung des Aufbaus eines Carsharing-Systems an mehreren Plätzen (F1.3)

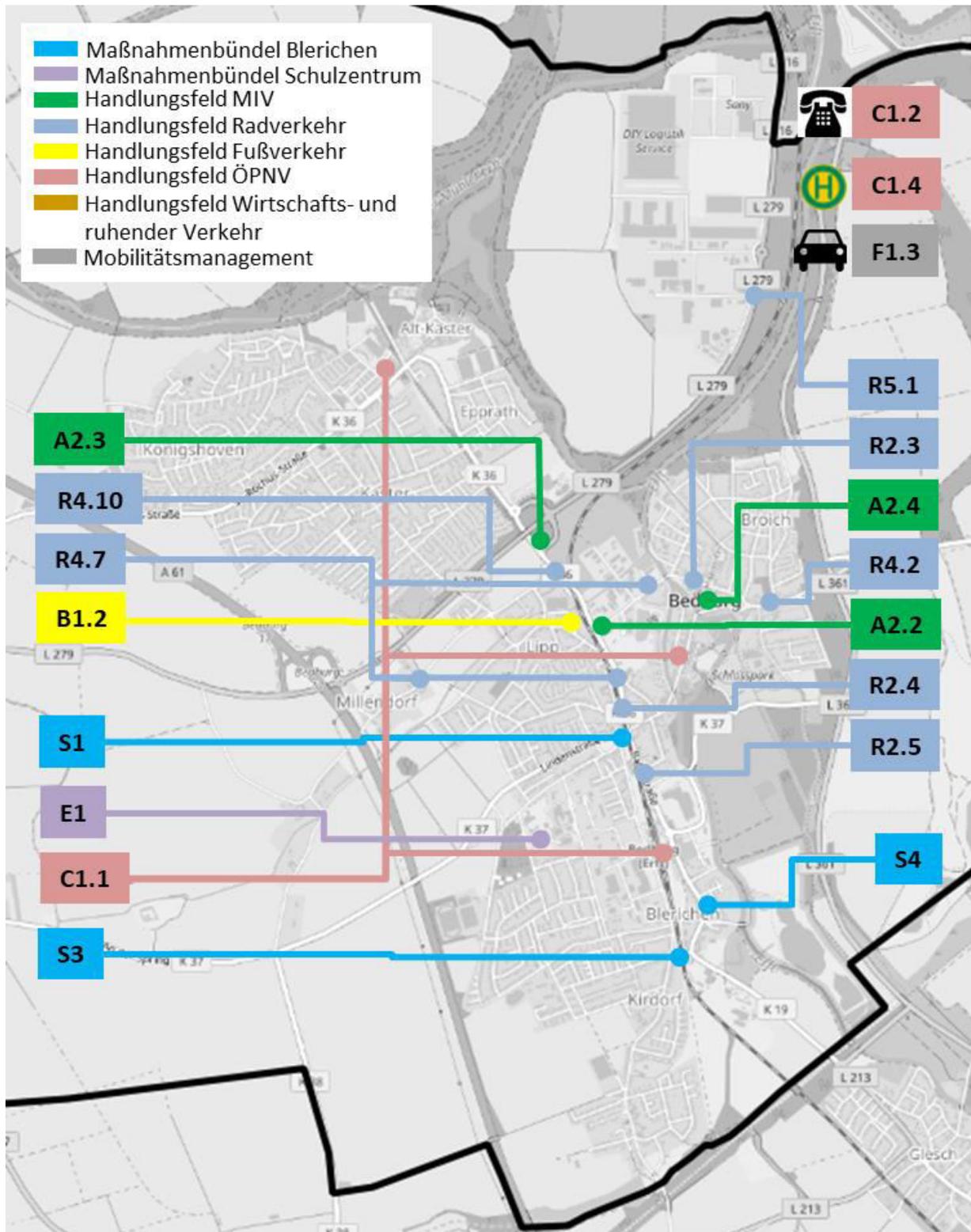


Abb. 6.2-1 Mittelfristige Maßnahmen im Stadtkerngebiet

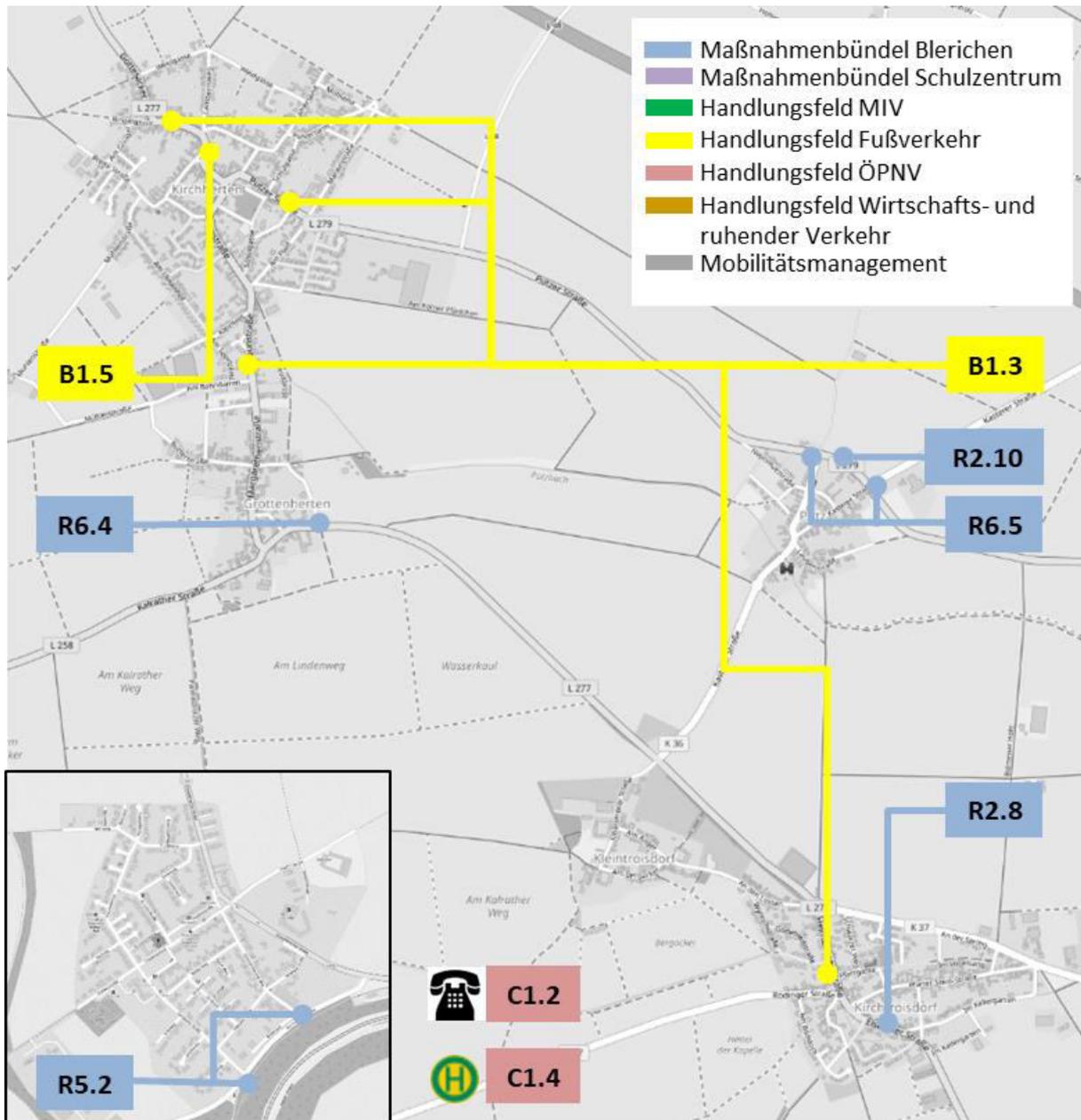


Abb. 6.2-2 Mittelfristige Maßnahmen im Außenbereich

### 6.3 Langfristige Maßnahmen

Die langfristigen Maßnahmen setzen sich aus folgenden Teilmaßnahmen zusammen:

- Errichtung einer Umgehungsstraße der L213 zur direkten Anbindung an die B59 nördlich von Rath (A1.1)
- Radverkehrsverbindung Kaster – Mühlenerft (R2.2)
- Radverkehrsverbindung Kleintroisdorf – Pütz (R2.9)
- Radverkehrsverbindung L361 – Kölner Straße (R2.11)
- Radverkehrsverbindung Kirchtroisdorf – Titz – Jülich (R3.1)
- Radverkehrsverbindung Kirchherten – Jackerath (R3.2)
- Optimierung der Radverkehrsführung Kirchtroisdorf, Heinsberger Straße (R4.6)
- Installation von Beleuchtung und Beschilderung Grottenherten / Kirchherten (R4.9)
- Verbesserung der Querung der K37 am Knoten K38, zur Gaulshütte (R6.2)
- Verbesserung der Querung der L277 am Knoten Oberembter Straße, Kasterer Straße (R6.2)

- Verbesserung der Querung der Alten Frauweiler Straße (R6.6)

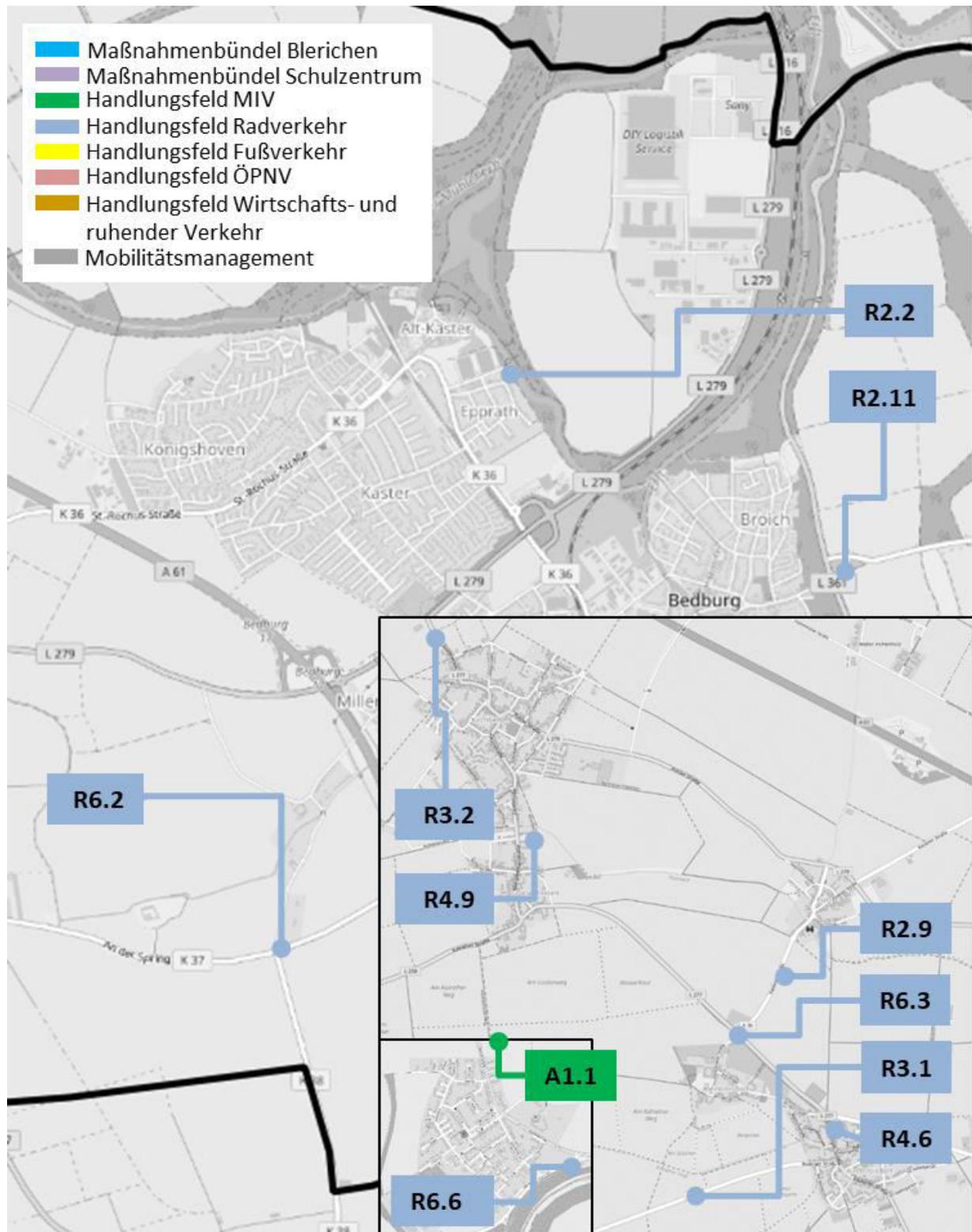


Abb. 6.2-3 Langfristige Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet

## 6.4 Daueraufgaben

- Regelmäßige Reinigung der Radverkehrsanlagen (R4.8)
- Ordnungsrechtliche Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs (R4.11)
- Barrierefreie Gehweggestaltung bei Neuanlage (B1.6)
- Mitwirkung und weiterhin Teilnahme an der Koordinierungsstelle Rheinland (B2.2)
- Aufklärungsarbeiten an Schulen gemeinsam mit der Polizei (B2.3)
- Laufende Kontrollen der Unfallschwerpunkte durch die bisherigen Verkehrsschaus mit dem Rhein-Erft-Kreis (B2.4)
- Beteiligung am überregionalen Lkw-Führungssystem SEVAS (D1)
- Beibehaltung der zeitlichen und räumlichen Staffelung der Parkraumbewirtschaftung in den zentralen Bereichen bis 18h (D2.1)
- Mobilitätsmanagement an Schulen: Beratung, Information, Motivation (E2)
- Mobilitätsmanagement in Betrieben (F1.4)
- Beratung der Wohneigentümer bezüglich Ladestationen auf privaten Standorten (E-Mobilität) (F2.2)
- Beratung von Carsharing-Plätzen und Vermittlung von Carsharing-Betreibern für Standorte in den Wohnquartieren (F2.3)

## 6.5 Kostenschätzung

Für alle aufgeführten Maßnahmen sind Investitionen in Höhe von rund 15 Mio. EUR erforderlich. Nicht enthalten sind dabei die notwendigen Planungskosten sowie die Kosten einiger Maßnahmen, bei denen die Ausgaben nicht absehbar sind.

Bei einigen im Kapitel 2.1 bis 2.4 dargestellten Maßnahmen liegt die Zuständigkeit nicht bei der Stadt Bedburg, sondern bei anderen Baulastträgern. Hierzu gehört der Rhein-Erft-Kreis für die Kreisstraßen und der Landesbetrieb Straßen NRW für die Landesstraßen. Für die Erneuerungen der BÜ-Anlagen durch den Umbau der Anlagen an der Lindenstraße und Erkelenzer Straße sind die Kosten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz zu dritteln. Für die BÜ-Anlagen gilt vorbehaltlich einer noch zu erstellenden Kreuzungsvereinbarung für beide BÜ-Anlagen ein Kostenanteil von einem Drittel für die Stadt Bedburg, die im Bereich der BÜ-Anlage Lindenstraße aufgrund der Kreisstraße noch geringer ausfallen dürfte. Der Kostenanteil der Stadt Bedburg ist in der Regel auch noch zu gewissen Anteilen förderungsfähig.

Bei einigen Straßenbaumaßnahmen können Straßenbeiträge nach dem kommunalen Abgabegesetz (KAG) angewendet werden (Anliegerbeiträge). Vereinfachend wurde für die Ermittlung des Eigenanteils eine Förderung mit 85% angesetzt. Der Eigenanteil beträgt ca. 1,55 Mio. Euro für alle Maßnahmen bis 2030 bzw. für alle Maßnahmen aus dem MMV Bedburg (siehe Abb. 6.5-1). Für einen Umsetzungszeitraum von 12 bis 15 Jahren sind daher jährlich 130.000 EUR (15 Jahre) bereitzustellen. Zusätzlich fallen je nach Maßnahme Grunderwerbs-, Betriebs- und Planungskosten an, die im Zuge der Kostenschätzung nicht berücksichtigt wurden.

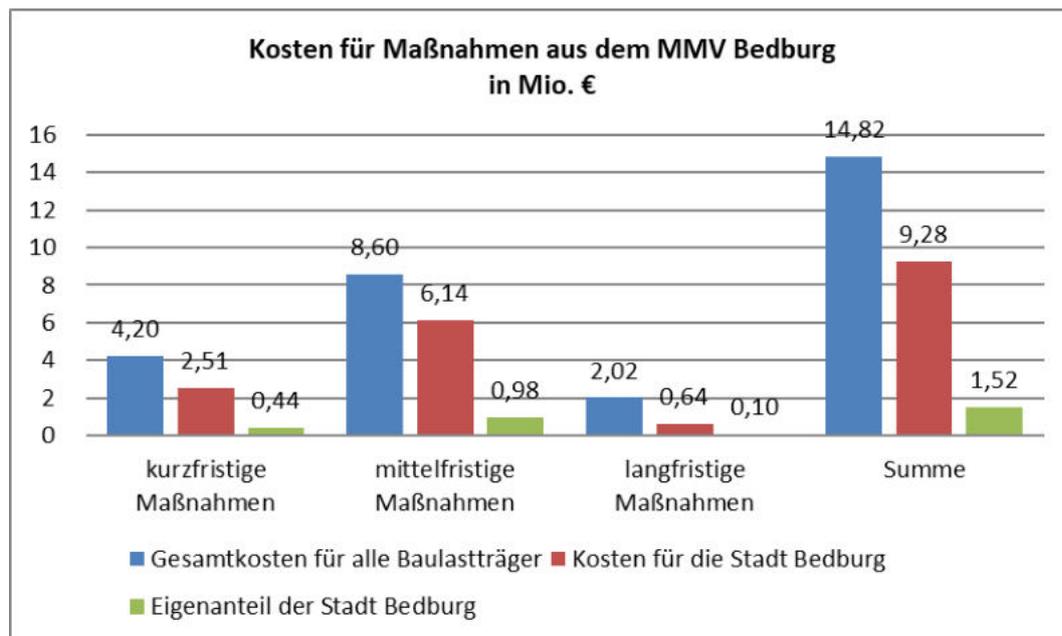


Abb. 6.5-1 Darstellung der Kosten aus dem Masterplan Mobilität und Verkehr Bedburg

## 6.6 Fördermöglichkeiten

Für viele Maßnahmen bestehen Fördermöglichkeiten. Hierzu gehören:

### **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für MIV-Maßnahmen an wichtigen Straßen**

Durch das GVFG gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde. Seit dem Inkrafttreten der Beschlüsse der Föderalismusreform I im Jahr 2007 erhalten die Länder die Mittel der vormaligen GVFG-Landesprogramme vom Bund als Entflechtungsmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf Grundlage von Artikel 143c GG. Das Entflechtungsgesetz stellt die Finanzierung von Gemeinschaftsaufgaben sicher, die bis 2006 von Bund und Ländern gemeinsam wahrgenommen wurden. Noch bis einschließlich 2019 wird die Förderkulisse im Wesentlichen aus den Bundeszuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz finanziert. Ab 2020 wird das Land NRW die Finanzierung vollständig aus eigenen Haushaltsmitteln übernehmen. Zuwendungsfähig sind grundsätzlich sämtliche Maßnahmenarten, die in den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) aufgeführt sind. Vereinfachend wird in diesem Dokument aber noch die Abkürzung GVFG verwendet, da allgemein noch gebräuchlich.

### **Förderung der Infrastruktur des ÖPNV nach dem ÖPNVG NRW**

Das Land NRW stellt Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zur Verfügung. Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des ÖPNV, dies sind die Gemeinden, Kreise, öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie bundeseigene und nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen.

### **Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreise für Maßnahmen im Bereich Rad- und Fußverkehr**

Das Land gewährt Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Gemeinden.

### **Förderungen im Rahmen der nationalen Klimaschutz Initiative**

Es bestehen verschiedene Förderprogramme im Bereich Klimaschutz (u.a. Masterplan Klimaschutz, Klimaschutz-Teilkonzepte, Klimaschutz durch Radverkehr etc.)

## 7 Wirkungsanalyse, Evaluierung und Klimaschutz im Verkehr

### 7.1 Wirkungsanalyse

Mit dem Maßnahmenkonzept soll eine Reduzierung des MIV-Anteils bei allen Fahrtzwecken innerhalb und zu Zielen außerhalb der Stadt Bedburg angestrebt werden. Der heutige MIV-Anteil beträgt 70% (gemäß HHB 2013). Derzeit werden im Istzustand in Bedburg von der Bevölkerung ca. 74.500 Wege an einem Werktag (Mo-Fr) durchgeführt, davon sind ca. 52.300 Wege im MIV (siehe Abb. 7.1-1). Der ÖV-Anteil mit 4% umfasst dabei ca. 3.300 Wege/Tag.

Die Verlagerung des MIV-Anteils erfolgt gemäß Stufenkonzept etappenweise. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen können dabei folgende Verlagerungseffekte im Bereich des MIV erreicht werden:

Kurzfristige Maßnahmen: -2% MIV-Anteil gegenüber heute

Mittelfristige Maßnahmen: -5% MIV-Anteil gegenüber heute

Langfristige Maßnahmen: -12% MIV-Anteil gegenüber heute

Im Gegenzug nehmen die Anteile des Umweltverbundes bis zu 12% zum Zielhorizont zu. Dabei sind Zuwachsraten von 2% für den Fußverkehr, 6% für den Radverkehr und 4% für den ÖPNV und zu erwarten (siehe Abb. 7.1-2). Dies wird vor allem durch folgende Maßnahmen begünstigt:

- Inbetriebnahme S-Bahn
- Umsetzung Stadtbus-, Schnellbus- und Rufbusverkehr
- Umsetzung Alleinradweg
- Umsetzung des attraktiven Haupt- und Nebenroutennetzes im Radverkehr
- Verkehrsberuhigung an neuralgischen Straßen mit Attraktivierung für den Fuß- und Radverkehr
- Insgesamt ist mit der Umsetzung aller Maßnahmen ein MIV-Anteil von 58% erreichbar. Dies stellt gegenüber dem heutigen Zustand einen Rückgang von 12% dar.

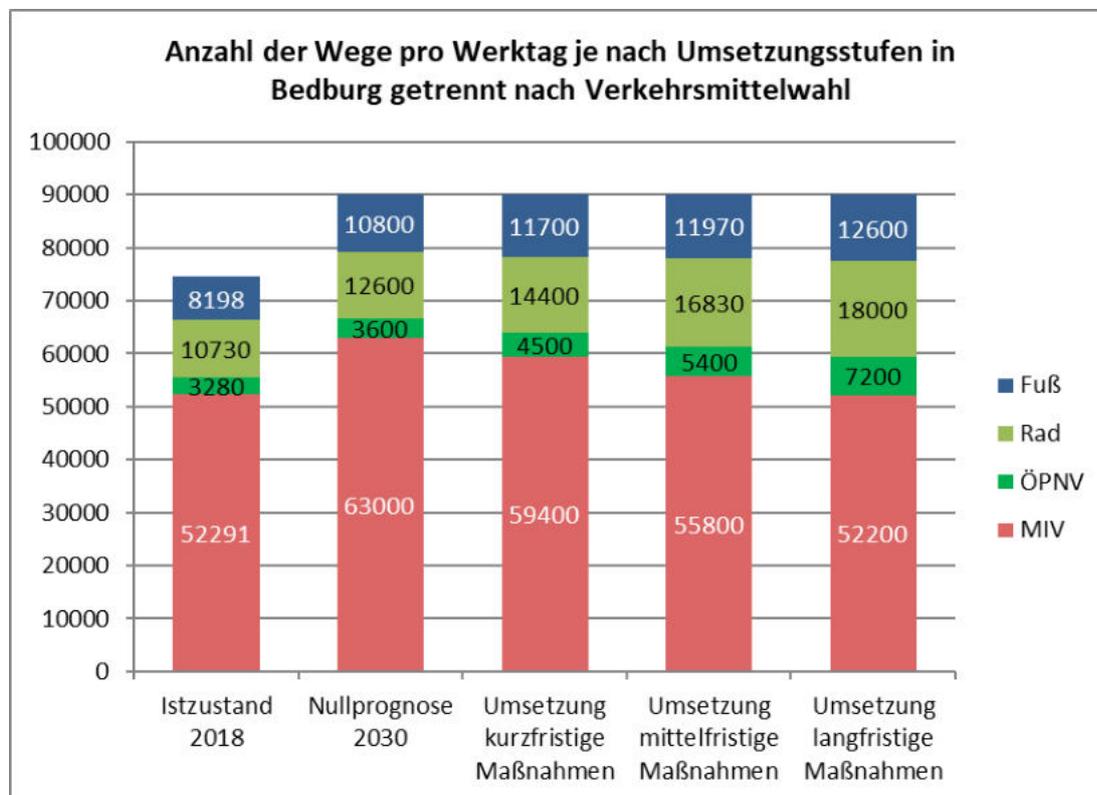


Abb. 7.1-1 Anzahl der Wege pro Werktag vor und nach Umsetzung der Maßnahmen aus dem MMV Bedburg getrennt nach Umsetzungsstufen (Einwohnerentwicklung 30.000)

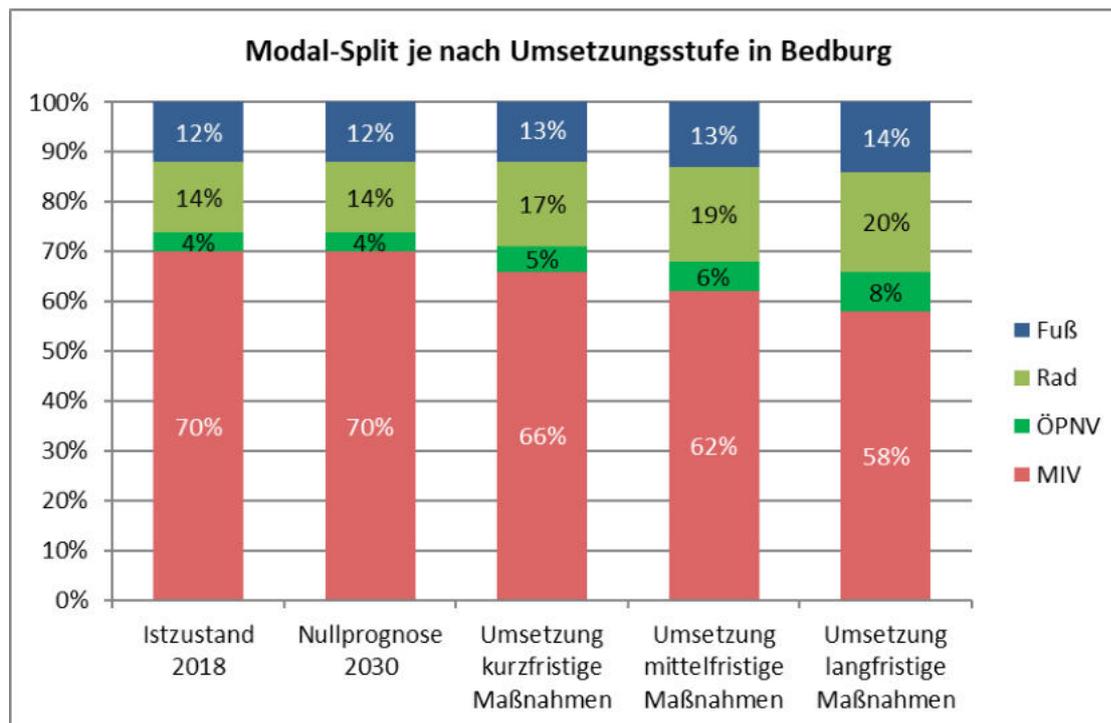


Abb. 7.1-2 Modal-Split vor und nach Umsetzung der Maßnahmen aus dem MMV Bedburg getrennt nach Umsetzungsstufen

## 7.2 Klimaschutz im Verkehr

Verkehr gehört seit vielen Jahren zu den wesentlichen – in der Vergangenheit zudem überproportional wachsenden – städtischen und regionalen Kohlenstoffdioxid-Quellen. Mit dem Masterplan Mobilität und Verkehr für die Stadt Bedburg kann ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der klimabedingten Schadstoffe erzielt werden. Gegenwärtig werden in Bedburg von der eigenen Bevölkerung ca. 19.100 Tonnen CO<sub>2</sub> im Verkehr erzeugt.

Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Aufkommens wurden dabei folgende Berechnungsgrundlagen gewählt:

Unterschiedliche Reiseweiten je nach Verkehrsmittel und Reiseziele (pro Weg in km)

300 Tage Hochrechnung auf ein Jahr

CO<sub>2</sub>-Werte pro km (Werte vom Bundesministerium für Umwelt – BMU):

- 145 gr pro km im MIV, 75 gr pro km im ÖPNV für 2018

- 105 gr pro km im MIV, 75 gr pro km im ÖPNV ab 2030

Unabhängig der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkonzept im MMV Bedburg nehmen die CO<sub>2</sub>-Belastungen im Verkehrsbereich durch unterschiedliche Maßnahmen auch leicht ab. Hierzu gehören:

- Schadstoffärmere Motoren
- Zunehmender Anteil an E-Autos

Die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Belastungen erfolgt dabei etappenweise gemäß Stufenkonzept aus dem Kap. 2. Dabei werden folgende Reduktionen geschätzt:

- Kurzfristige Maßnahmen: -3,7% gegenüber der Nullprognose 2030
- Mittelfristige Maßnahmen: -31,7% gegenüber der Nullprognose 2030
- Langfristige Maßnahmen: -33,4% gegenüber der Nullprognose 2030

In Abb. 7.2-1 sind die Reduktionen im CO<sub>2</sub> aus dem Verkehrsbereich gemäß MMV Bedburg dargestellt. Für die Stadt Bedburg ist zu prüfen, ob eine Vielzahl von Maßnahmen auch im Zuge des Klimaschutzes durch das BMUB gefördert werden können. Hierzu sind entsprechende Teilkonzepte zu erstellen:

- Allelenradweg mit E-Ladestationen und E-Mobilstation am Bahnhof Bedburg
- Stadtbusverkehr mit Elektrobussen

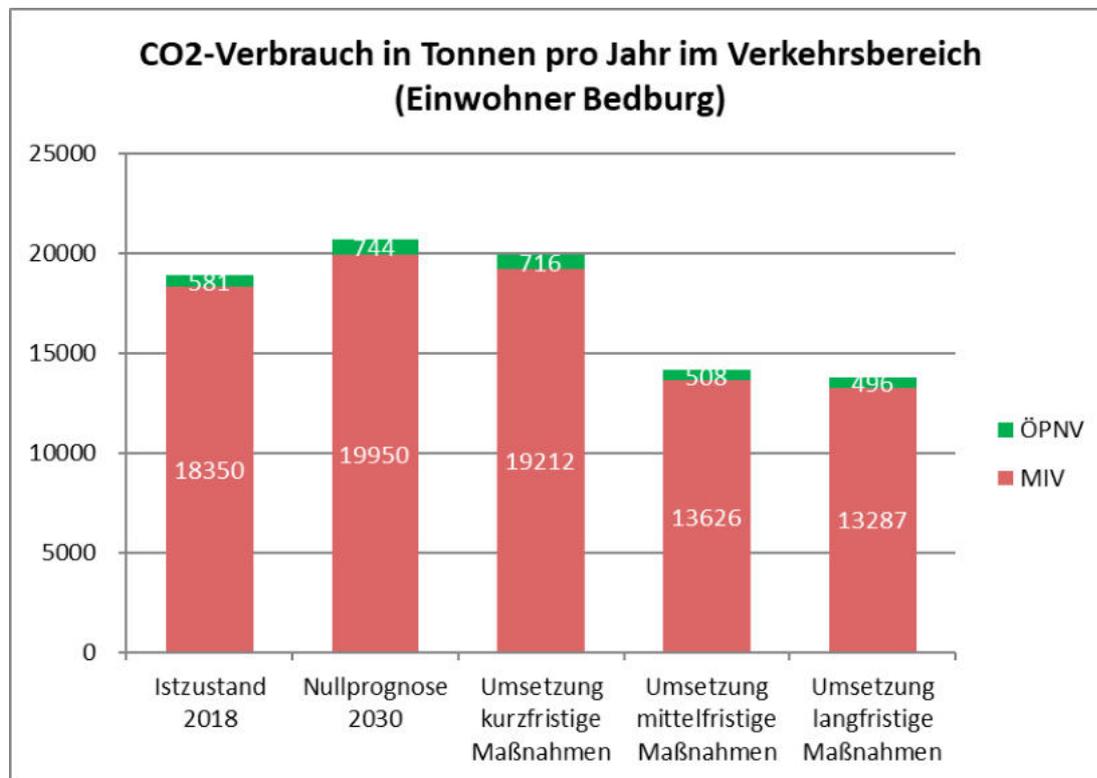


Abb. 7.2-1 CO<sub>2</sub>-Verbrauch in Tonnen pro Jahr im Verkehrsbereich getrennt nach Umsetzungsstufen (Einwohnerentwicklung 30.000)

### 7.3 Evaluierung

Mit der Umsetzung des Masterplans Mobilität und Verkehr sind entsprechende Evaluierungsinstrumente anzuwenden. Hierzu gehören:

- Durchführung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr (HHB) alle 5 Jahre (2020, 2025 und 2030) → Kosten: ca. 25 bis 30 Tsd. EUR pro HHB
- Verkehrszählungen

## 8 Ausblick

Durch die Erarbeitung des Masterplan Mobilität und Verkehr für die Stadt Bedburg wurde das Thema Mobilität aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet. Durch die Beteiligung der Bevölkerung in Form von Planungsspaziergängen und Bürgerwerkstätten konnten zudem Stärken und Schwächen aus Sicht der Bevölkerung eruiert werden. Zudem wurde das aktuelle Verkehrsverhalten mittels Verkehrszählungen und auf Basis der im Jahre 2013 durchgeführten Haushaltsbefragung analysiert. Hier zeigte sich eine hohe verkehrliche Belastung durch den Autoverkehr sowohl auf den übergeordneten Straßen als auch in Wohngebieten.

Um die Mobilität in Bedburg zukünftig leistungsfähig, umweltschonender und weiterhin verkehrssicher zu bewältigen wurde ein Maßnahmenkonzept erstellt. Das Maßnahmenkonzept ist dabei in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen untergliedert und hat das Ziel den Autoverkehr zu reduzieren und den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu stärken. Insgesamt wurden 22 kurzfristige, 28 mittelfristige und neun langfristige Maßnahmen entwickelt und im Hinblick auf ihre Wirkungsanalyse untersucht. Ferner wurden 12 Daueraufgaben eruiert.

Zentrale Aspekte für eine zukünftige Entwicklung sind dabei:

- Die Lösung der Konflikte in den beiden definierten Schwerpunkträumen – Blerichen und rund um das Schulzentrum
- Die Verlagerung des Schwerlastverkehrs mittels verschiedener Maßnahmen aus den empfindlichen Bereichen der Stadt auf leistungsfähige Trassen
- Die Attraktivierung des ÖPNV durch die Etablierung der S-Bahn und eines neuen Stadtbussystems
- Die Attraktivierung der Verkehrsträger Fahrrad und Fußverkehr durch bessere und sicherere Routenführung

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Arbeits- und Prozessablauf Masterplan Mobilität und Verkehr Bedburg.....	4
Abb. 2.1-1	Regionale und überregionale Einbindung Bedburg ( .....	5
Abb. 2.1-2	Reisezeitvergleich zu den nächsten Städten und Oberzentren .....	6
Abb. 2.1-3	Ein- und Auspendler der Beschäftigten in Bedburg .....	6
Abb. 2.1-4	Pendlerströme der Stadt Bedburg (Stand 2014).....	7
Abb. 2.2-1	Einwohner in Bedburg nach Ortsteilen .....	7
Abb. 2.2-2	Stadtgliederung in Bedburg .....	8
Abb. 2.2-3	Einzelhandel- und Freizeiteinrichtungen in Bedburg .....	9
Abb. 2.2-4	Schulstandorte in Bedburg.....	10
Abb. 2.2-5	Schulzentrum Bedburg (Quelle: Tim-Online).....	11
Abb. 2.2-6	Problemfelder Schulzentrum Bedburg .....	12
Abb. 2.2-7	Gewerbestandorte in Bedburg und geplante Gewerbeflächen.....	12
Abb. 2.2-8	Einwohnerprognose der Stadt Bedburg - Vergleich unterschiedlicher Prognosestände.....	13
Abb. 2.2-9	Bevölkerungspyramiden 2012 und 2030 gemäß Einwohnerprognose von Bertelsmann-Stiftung .....	14
Abb. 2.3-1	Pkw-Anteil, Pkw-Verfügbarkeit und Anzahl der Räder im Haushalt in Bedburg .....	15
Abb. 2.3-2	Anzahl an Wegen pro Person und Tag, bezogen auf unterschiedliche Verkehrsmittel .....	15
Abb. 2.3-3	Verkehrsmittelwahl in Bedburg (Stand 2013) und im Vergleich mit 2003.....	16
Abb. 2.3-4	Verkehrsverflechtungen.....	16
Abb. 2.3-5	Wege der Bevölkerung pro Tag in Bedburg .....	16
Abb. 3.1-1	Klassifiziertes Straßennetz in Bedburg .....	18
Abb. 3.1-2	Straßennetz innerhalb des Siedlungskörpers Bedburg .....	19
Abb. 3.1-3	Knotenpunkttypen innerhalb des Siedlungskörpers Bedburg .....	20
Abb. 3.2-1	Zählstellen im Straßennetz von Bedburg .....	21
Abb. 3.2-2	DTV-Werte der Zählstellen im Straßennetz von Bedburg .....	22
Abb. 3.2-3	Wege der Bevölkerung nach Fahrtzwecken und Verkehrsmittelwahl für Istzustand und Nullprognosen 2030 .....	23
Abb. 3.2-4	Kfz-Belastungen an einem Werktag für den heutigen Zustand (2015) im Querschnitt .....	24
Abb. 3.2-5	Kfz-Belastungen an einem Werktag für die Nullprognose 2030 (Bertelsmann) im Querschnitt ...	25
Abb. 3.2-6	Differenzdarstellung zwischen Istzustand und Nullprognose 2030 (Bertelsmann) an einem Werktag im Querschnitt .....	25
Abb. 3.2-7	Kfz-Belastungen an einem Werktag für die Nullprognose 2030 im Querschnitt für das Entwicklungsszenario (30.000 EW).....	26
Abb. 3.2-8	Differenzdarstellung zwischen Istzustand und Nullprognose 2030 an einem Werktag im Querschnitt für das Entwicklungsszenario (30.000 EW).....	26
Abb. 3.2-7	Stellplatzanlagen im zentralen Bereich von Bedburg .....	27
Abb. 3.2-9	Parken in den zentralen Bereichen .....	29
Abb. 3.2-10	Parken Hauptsammelstraßen .....	29
Abb. 3.2-11	Abstellanlagen P+R und B+R am Bahnhof Bedburg.....	30
Abb. 3.3-1	ÖPNV-Netz in Bedburg (Stand 2016).....	32
Abb. 3.3-2	Erschließungsqualität im ÖPNV .....	33
Abb. 3.4-1	Radroutenkarte in Bedburg .....	34
Abb. 3.4-2	Radverkehrsanlagen in Bedburg .....	36
Abb. 3.5-1	Gehweganlagen in Bedburg .....	38
Abb. 3.5-2	Gehweganlagen in den Ortsdurchfahrten.....	39
Abb. 3.5-3	Fehlende taktile Beläge an den Querungsstellen im Siedlungskörper von Bedburg .....	40
Abb. 3.6-1	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von 2000 bis 2015 in Bedburg.....	41
Abb. 3.6-2	Unfallsteckkarte für den Ausschnitt Kaster .....	41

Abb. 3.6-3	Unfallhäufigkeiten in Bedburg in den Jahren 2011 bis Ende 2013.....	42
Abb. 3.6-5	Geschwindigkeiten ( $V_{85}$ ) des Kfz-Verkehrs in ausgewählten Straßenzügen.....	43
Abb. 3.7-1	Auflistung der Planungsspaziergänge .....	44
Abb. 3.7-2	Übersicht der Planungsspaziergänge .....	44
Abb. 3.8-1	Zusammenstellung der Stärken und Schwächen im Verkehrsbereich von Bedburg.....	46
Abb. 3.8-2	Zusammenstellung der Stärken im Verkehrsbereich von Bedburg.....	47
Abb. 3.8-3	Zusammenstellung der Schwächen im Verkehrsbereich von Bedburg.....	48
Abb. 4.1-1	Leitbildentwicklung für den Masterplan Mobilität und Verkehr in Bedburg.....	49
Abb. 4.1-2	Szenarien für den Masterplan Mobilität und Verkehr in Bedburg.....	49
Abb. 4.1-3	Handlungsfeld Nahmobilität als Beispiel für alle anderen Themenbereiche.....	50
Abb. 4.1-4	Ergebnisse der jeweiligen Arbeitsgruppen bezüglich der Festlegung möglicher Handlungsfelder der jeweiligen Themenbereiche .....	51
Abb. 4.1.5	Bevorzugte Handlungsfelder zu einzelnen Verkehrsarten und Themenbereichen .....	52
Abb. 4.2-1	Entwicklung des Ziel-Modal-Split für den Verkehr in Bedburg .....	53
Abb. 4.2-2	Veränderungsvolumen des Wegeaufkommens gemäß Ziel-Modal-Split für den Verkehr in Bedburg .....	54
Abb. 5.1-1	Straßennetzhierarchie der Stadt Bedburg .....	57
Abb. 5.2-1	Entwurfsstudie Bahnübergänge Lindenstraße und Erkelenzer Straße (Büro StadtVerkehr) .....	61
Abb. 5.3-1	Phasenkonzept für das Umfeld des Schulzentrums .....	69
Abb. 5.3-2	Entwurfsskizze Karlstraße (Büro StadtVerkehr) .....	70
Abb. 5.4-1	Ortsumgehung Kirchherten Variante 2 – Ortsnahe und angebaute Trasse (Büro StadtVerkehr)...	79
Abb. 5.5-1	Maßnahmen Radwegenetz - Kernbereich (Masterplan Radverkehr IVV Aachen) .....	83
Abb. 5.7-1	Potenzielles Busliniennetz Bedburg .....	106
Abb. 5.8-1	Lkw-Führungskonzept Bedburg.....	111
Abb. 6-1	Stufeneinteilung der Maßnahmen .....	121
Abb. 6.1-1	Kurzfristige Maßnahmen im Stadtkerngebiet .....	122
Abb. 6.1-2	Kurzfristige Maßnahmen im Außenbereich .....	123
Abb. 6.2-2	Mittelfristige Maßnahmen im Außenbereich.....	126
Abb. 6.2-3	Langfristige Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet .....	127
Abb. 6.5-1	Darstellung der Kosten aus dem Masterplan Mobilität und Verkehr Bedburg.....	129
Abb. 7.1-1	Anzahl der Wege pro Werktag vor und nach Umsetzung der Maßnahmen aus dem MMV Bedburg getrennt nach Umsetzungsstufen (Einwohnerentwicklung 30.000).....	130
Abb. 7.1-2	Modal-Split vor und nach Umsetzung der Maßnahmen aus dem MMV Bedburg getrennt nach Umsetzungsstufen .....	131
Abb. 7.2-1	CO <sub>2</sub> -Verbrauch in Tonnen pro Jahr im Verkehrsbereich getrennt nach Umsetzungsstufen (Einwohnerentwicklung 30.000).....	132

## Quellenverzeichnis

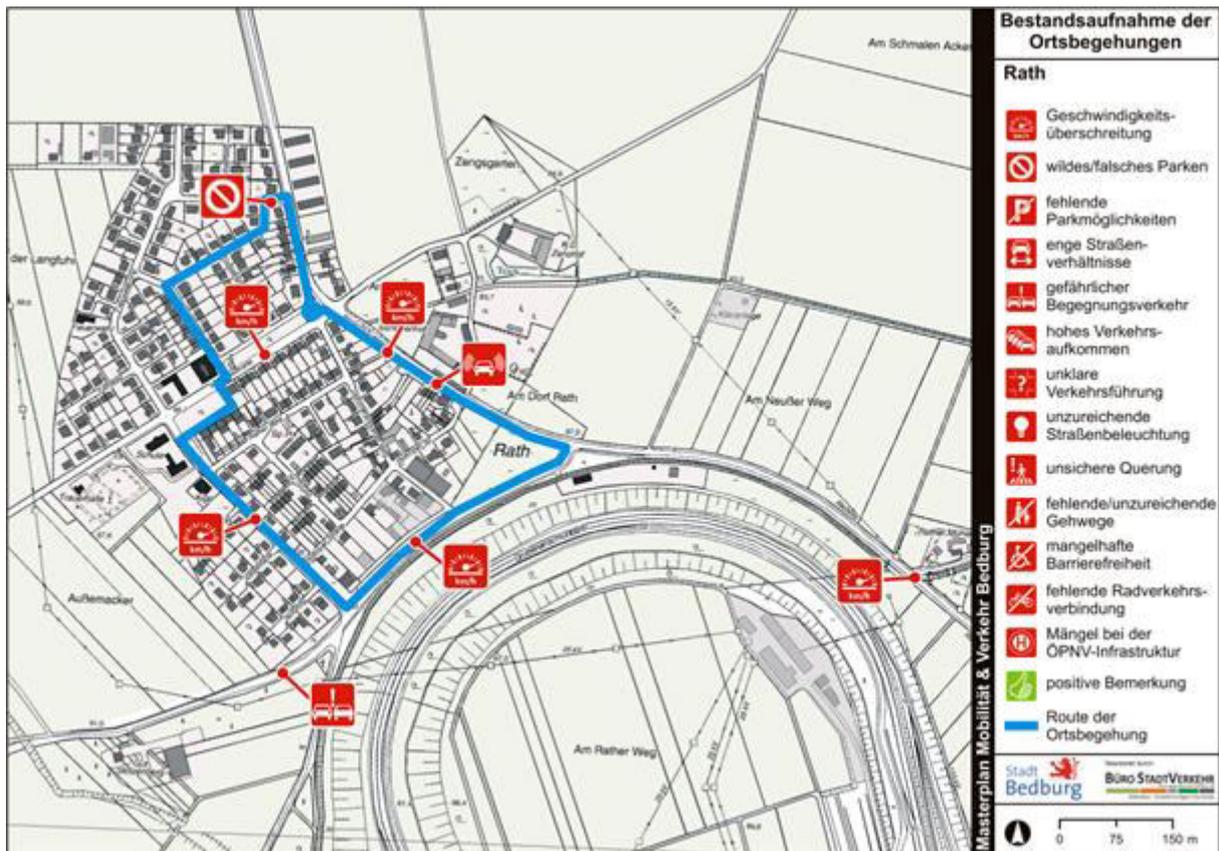
- **BMVIT (2010):** ISR – Intermodale Schnittstellen im Radverkehr; Wien / The Danish Bicycle Cyclists Federation (2008): Bicycle parking manual; Kopenhagen
- **BÜRO STADTVERKEHR (2015):** Nahverkehrsplan Rhein-Erft-Kreis 2015 - 2020
- **BÜRO STADTVERKEHR (2013):** Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen des Rhein-Erft-Kreises
- **KREISPOLIZEI RHEIN-ERFT-KREIS (2014):** Unfallsteckkarten der Stadt Bedburg für die Jahre 2011-2013
- **KRUDEWIG INGENIEURPLAN GMBH (2013):** Verkehrsuntersuchung zum Neubau des Zentralbereichs in Bedburg
- **LANDESBETRIEB INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN (IT.NRW) (2016):** Kommunalprofile
- **NVR RHEINLAND (2016):** SPNV-Nahverkehrsplan
- **STADT BEDBURG (2012):** Demografiebericht für die Stadt Bedburg
- **STADT- UND REGIONALPLANUNG DR. JANSEN GMBH (2011):** Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Bedburg
- **STADT- UND REGIONALPLANUNG DR. JANSEN GMBH (2009):** Integriertes Handlungskonzept Stadtzentrum Bedburg
- **ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (2017):** Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

## Glossar und Abkürzungsverzeichnis

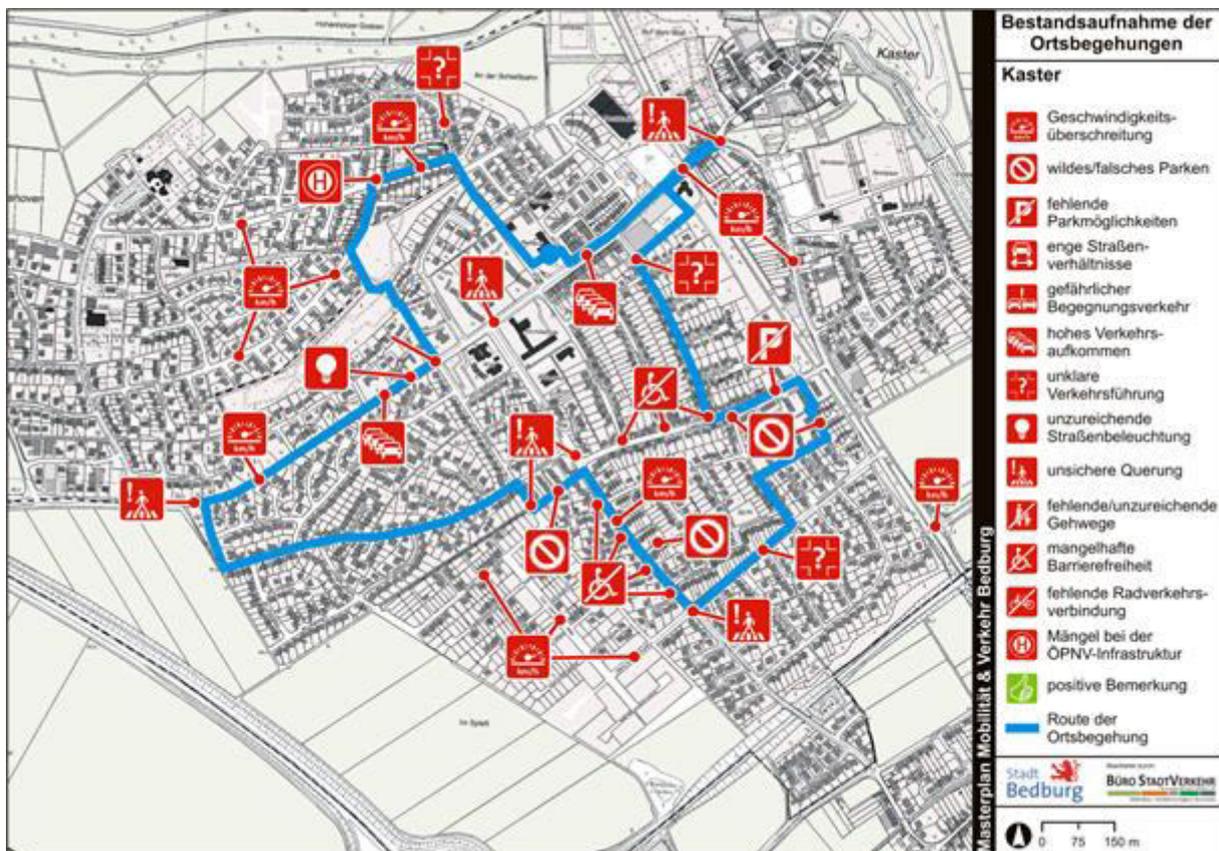
A	Autobahn
AST	Anruf-Sammeltaxi
B	Bundesstraße
BÜ	Bahnübergang
BÜSTRA	Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlage (Diese Anlagen verbinden die Sicherungstechnik des Bahnübergangs mit der Straßenkreuzung – Abfließen des Verkehrs durch intelligente Grünschaltung der Ampelanlage)
B+R	Bike-and-Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein B&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Auto parkt.)
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DTV/24h	Durchschnittlicher täglicher Verkehr in 24h
EW	Einwohner
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden („Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“, siehe hierzu auch die Erläuterungen auf S. 129)
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
k.A.	Keine Angabe
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
km/h	Stundenkilometer
KVP	Kreisverkehrsplatz
L	Landesstraße
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
ÖPNVG-NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
PKW	Personenkraftwagen

P+R	Park-and-Ride (Reiseweg mit einer Autofahrt und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein P&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt, an dem das Auto parkt.)
RVA	Radverkehrsanlage
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten“
STP	Stellplätze
Tsd.	Tausend
WE	Wohneinheiten

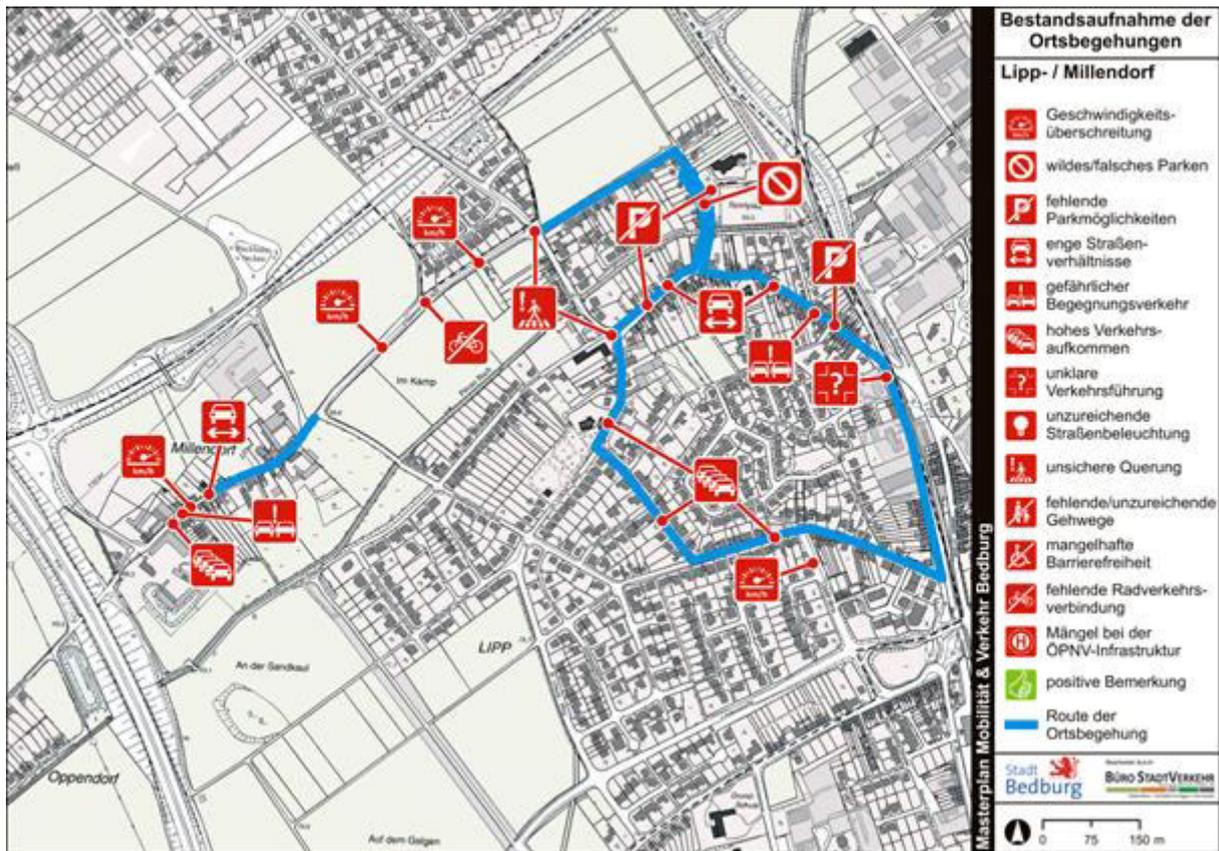
## **Anlage 1: Mängelanalyse aus den Ortsbegehungen**



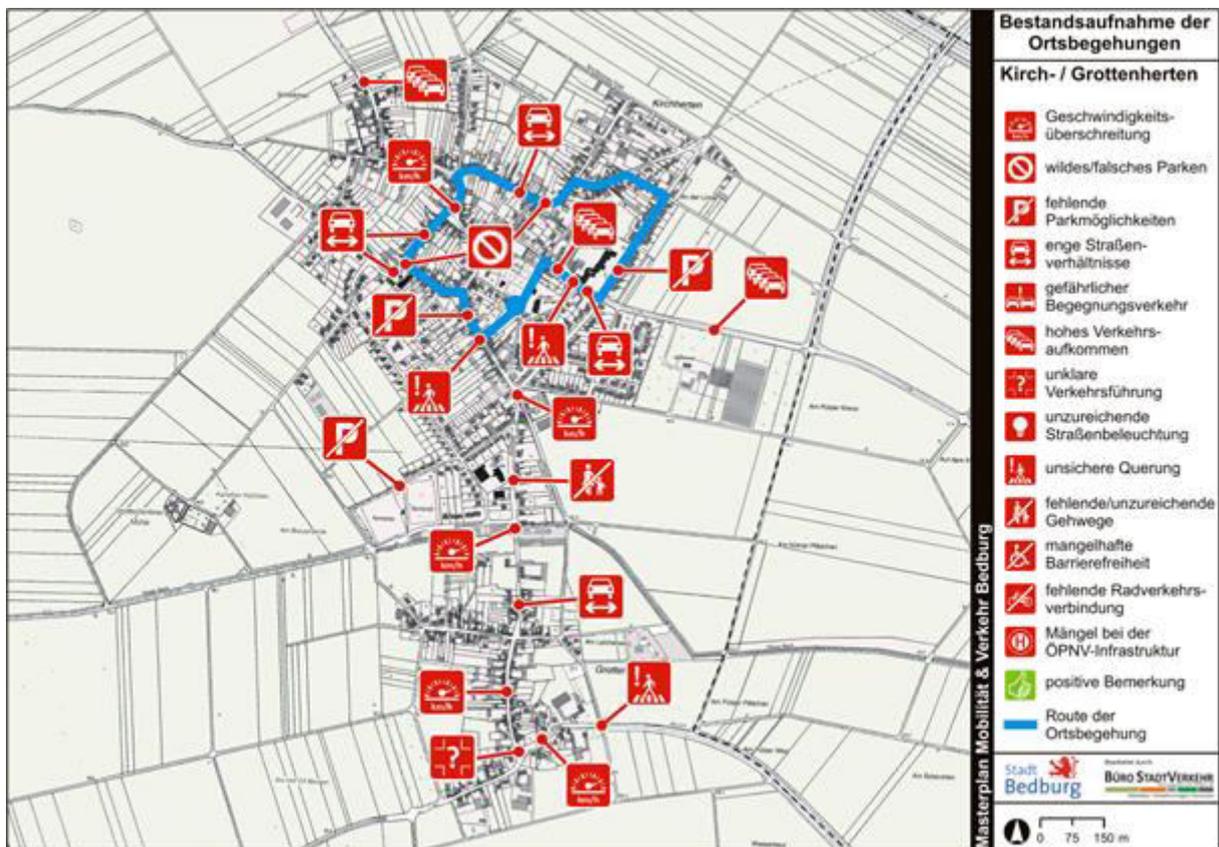
Mängelkartierung in Rath



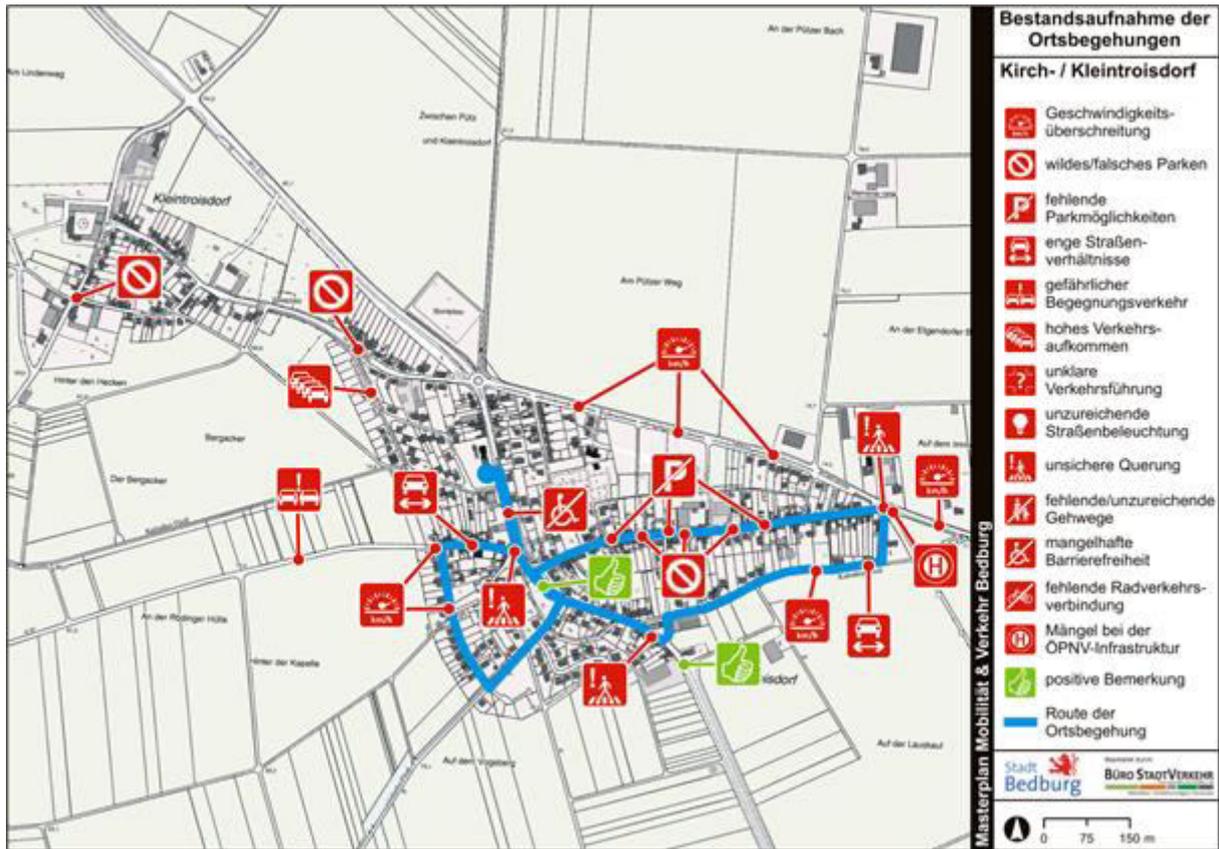
Mängelkartierung in Kaster



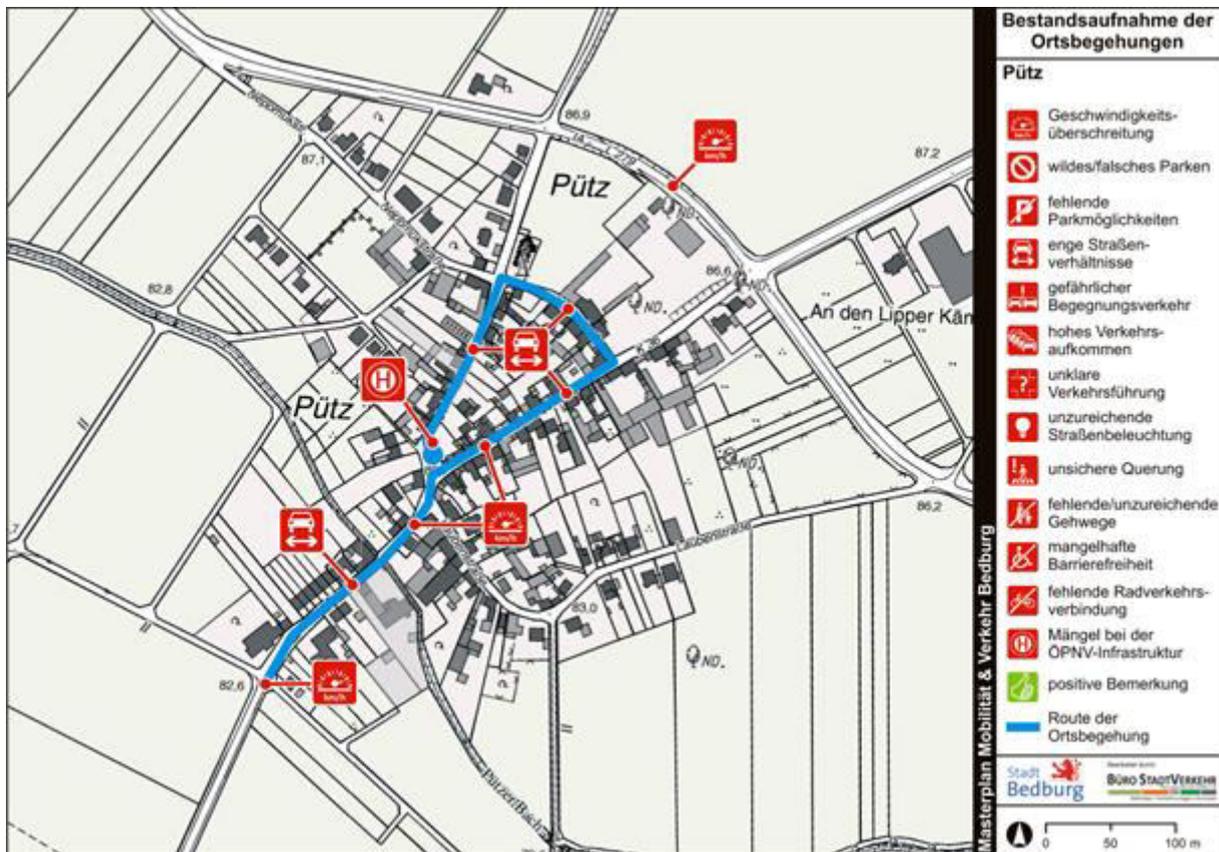
Mängelkartierung in Lipp / Millendorf



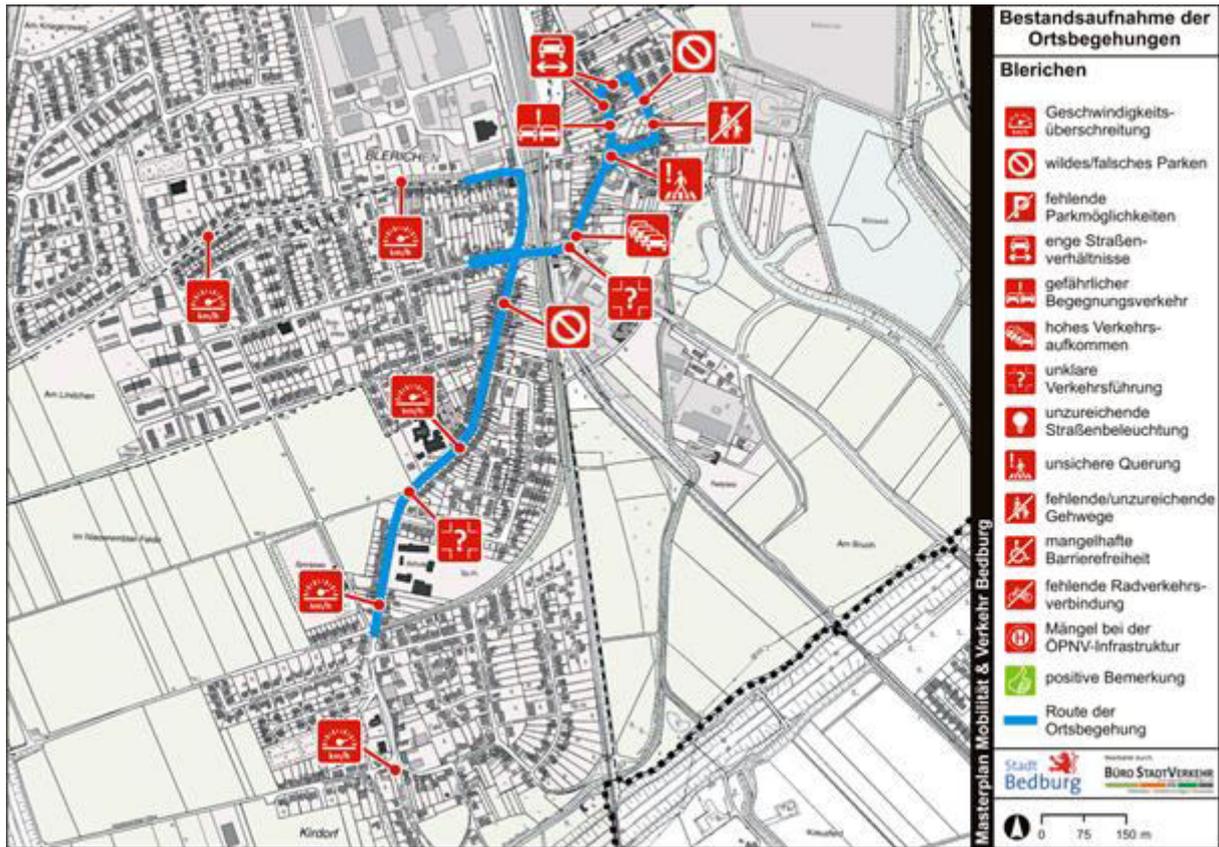
Mängelkartierung in Kirch- / Grottenherten



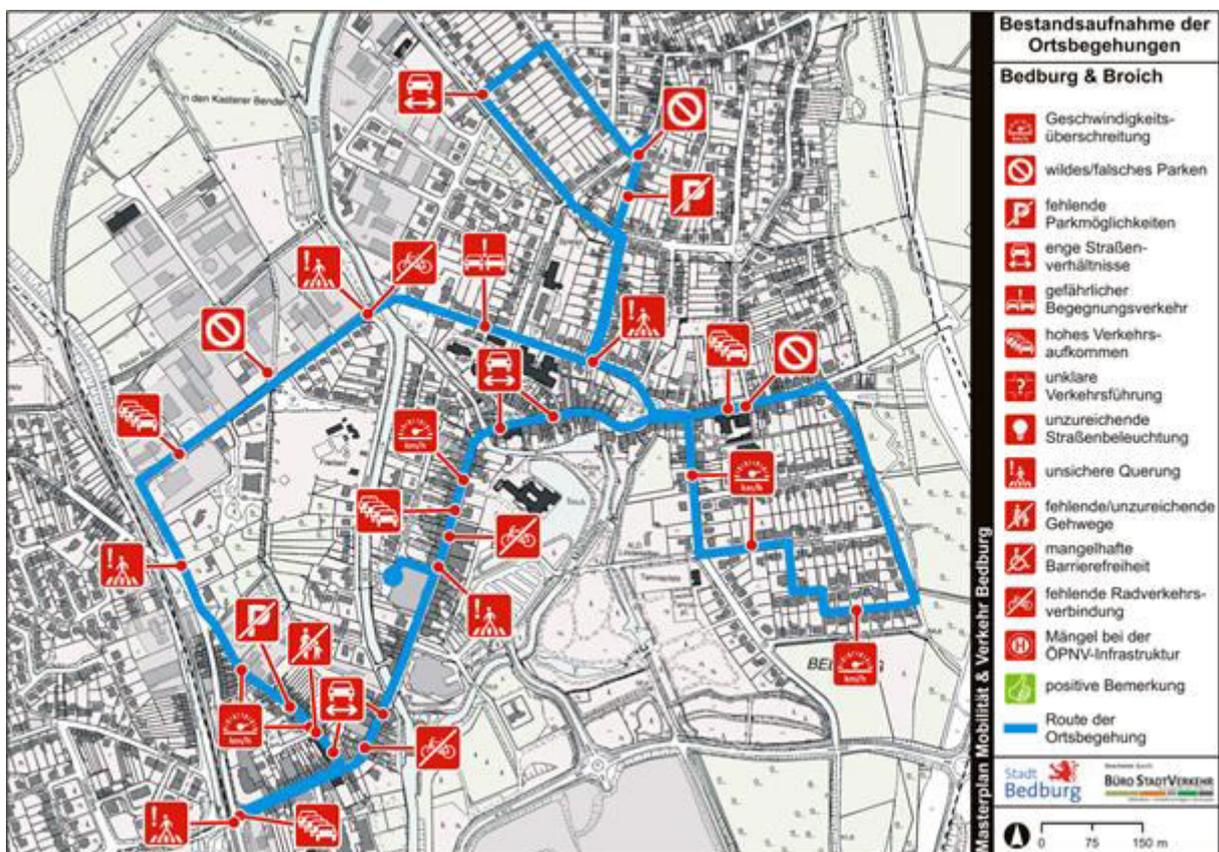
Mängelkartierung in Kirch- / Kleintroidorf



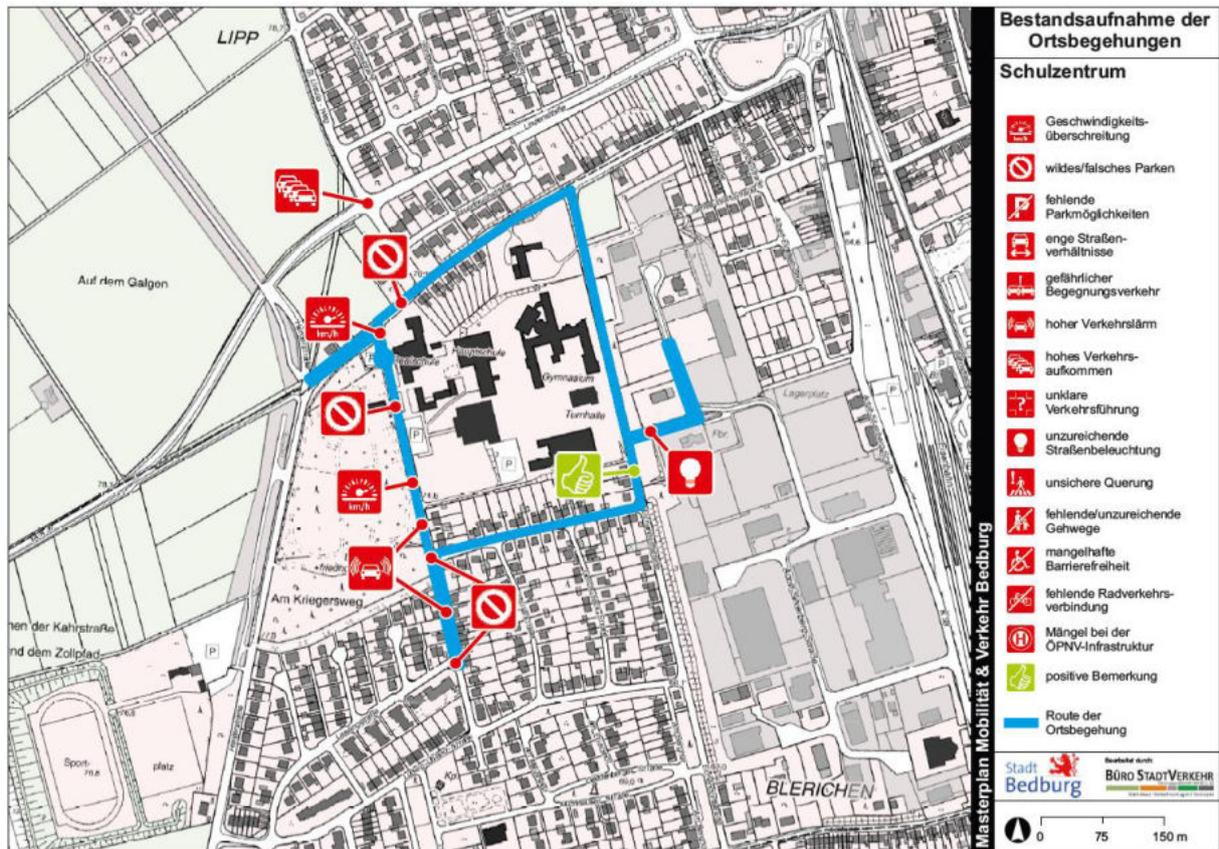
Mängelkartierung in Pütz



Mängelkartierung in Blerichen / Kirdorf



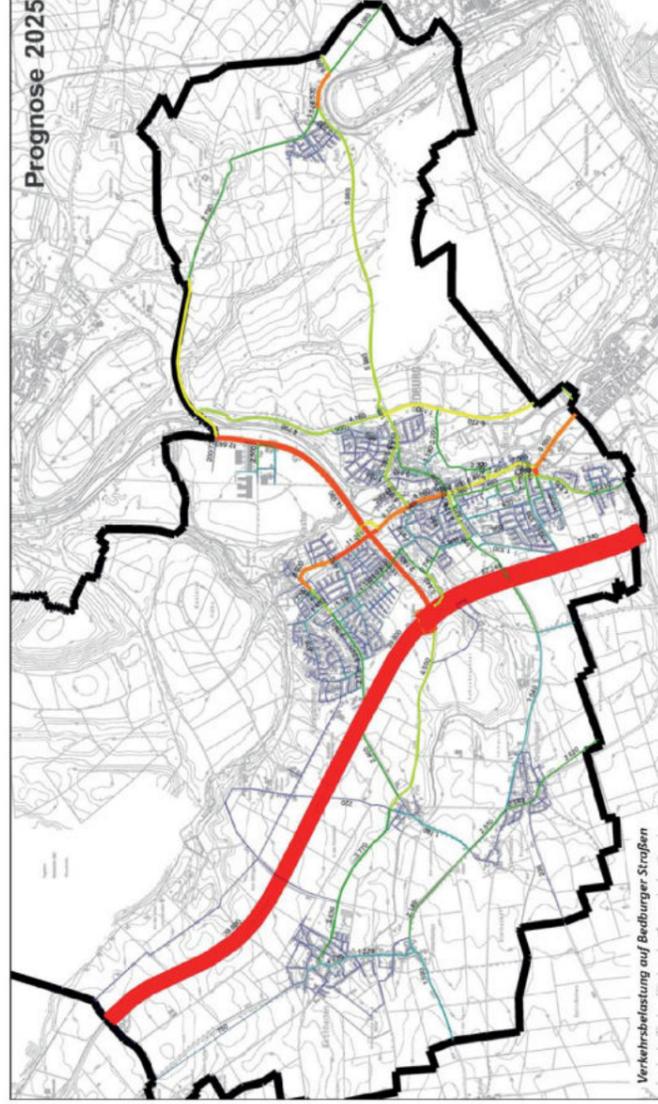
Mängelkartierung in Bedburg & Broich



Mängelkartierung im Bereich Schulzentrum

**Anlage 2:**  
**Handlungsfelder für die Leitbildfindung**

# Autoverkehr



gerade und breite Hauptstraßen



Straßen, deren Gestaltung nicht der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprechen (v. A. Tempo 30)



wenig genutztes übergeordnetes Straßennetz (Landstraßen)

## Heutige Situation

- Geschwindigkeitsüberschreitungen auf vielen Hauptstraßen
- Geschwindigkeitsüberschreitungen in vielen Wohnstraßen
- Gestaltung vieler Straßen entspricht nicht der zulässigen Geschwindigkeit
- Schwach genutztes übergeordnetes Straßennetz (Landstraßen)
- Schleichverkehre durch Wohngebiete

## Handlungsmöglichkeiten



Bau von Ortsumgehungsstraßen

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Wohngebieten und innerörtlichen Hauptstraßen durch Schaffung schnellerer Alternativen
- Sehr langer Planungshorizont und schwierige Umsetzbarkeit (Stadt Bedburg kann nicht alleine entscheiden!)



Beibehaltung der bisherigen Qualität der Tempo 30-Zonen

- Keine Veränderungen von Straßenquerschnitten oder Fahrbahnbreiten
- Fahrkomfort bleibt bestehen
- Keine oder wenige Hindernisse, Umfahrungen oder Bodenschwellen
- Risiko von Geschwindigkeitsüberschreitungen



Schaffung zusätzlicher Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz (z.B. Landstraßen)

- Verbesserte Anbindung an Landstraßen und Schnellstraßen
- Leichter Zugang zu wichtigen Verkehrsachsen (z.B. für überregionalen Pendelverkehr in Richtung Bergheim & Köln)
- Reduzierung des täglichen „Schleichverkehrs“ durch Straßendrüfer, Wohngebiete und die Innenstadt



Punktueller Umgestaltung von Tempo 30-Zonen und stärkere Beachtung der Verkehrsberuhigung

- Bauliche Umgestaltung von Tempo 30-Zonen mit Hilfe von: Baumscheiben, Baumtoren, Pflanzbeeten, Aufpflasterungen, versetztes Parken im Straßenraum, u. Ä.
- Reduktion von Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Verbesserung der straßenräumlichen Gestaltung



Grundsätzlich Tempo 30 auf allen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

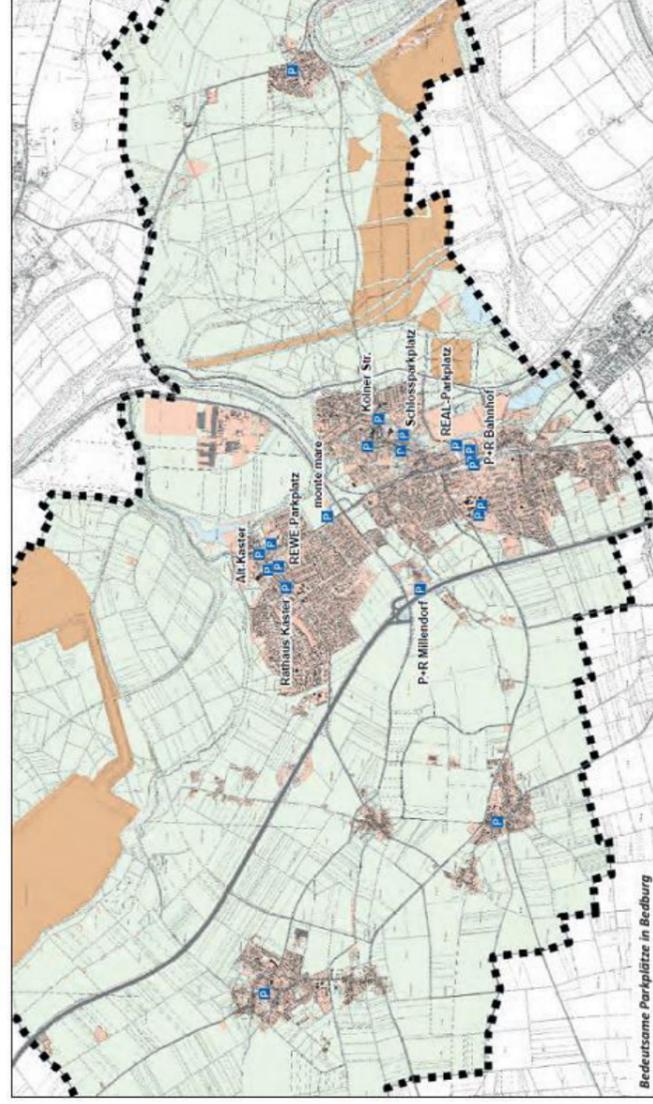
- Entschleunigung des Stadtverkehrs
- Verbesserung der Bedingungen und der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr
- Verschlechterung der Reisezeiten für den Busverkehr
- Bauliche Umgestaltungen notwendig, ansonsten Risiko von Geschwindigkeitsüberschreitungen



Ausbau verkehrsberuhigter Bereiche

- Bauliche Umgestaltung von Wohnstraßen, z. B. Spielstraßen
- Verkehrsberuhigung von Einkaufs- und Geschäftsstraßen z. B. durch Shared-Space Konzepte

# Ruhender Verkehr (Parken)



## Heutige Situation

- „Zuparken“ von Wohnstraßen
- Parken vor Ein- und Ausfahrten
- Parken in Kreuzungsbereichen
- Verengung von Fahrbahnen auf Durchfahrtsstraßen durch parkende Autos
- ausreichend Stellplätze in zentralen Bereichen (teilweise mit Parkscheibe)

## Handlungsmöglichkeiten



**Nutzung des verfügbaren Straßenraums für Parken in Wohngebieten und Wohnstraßen**

- Keine Restriktionen für das Parken in Wohngebieten
- „informelles“ Parken zur vollen Ausnutzung des Platzangebots
- keine Markierungen oder Stellplatzausweisungen, die zu Verlusten von „informellen“ Stellplatzbereichen führen könnten
- Gefahr des „Zuparkens“ von Einfahrten oder Einmündungen



**Beibehaltung und - wo nötig - Ausbau des Parkplatzangebotes in Einkaufs- und Versorgungsbereichen**

- Leichte An- und Abreise per Auto an allen Versorgungseinrichtungen
- Prüfung von erweiterbaren Kapazitäten an zugeparkten Bereichen
- Begrenzte Möglichkeiten zur Erweiterung von Geh- und Radverkehrsflächen



**Behutsame Reduzierung des Parkplatzangebotes an neuralgischen Stellen (z.B. Engstellen)**

- Verbesserung des Begegnungsverkehrs und des Verkehrsflusses an problematischen Engstellen (z.B. bei Straßen mit Busverkehr)
- Beschleunigung des Verkehrs aufgrund fehlender Hindernisse: Gefahr von Geschwindigkeitsüberschreitungen



**Anwohnerparken auf markierten Parkflächen in Wohngebieten**

- Strukturelle Ordnung der Parksituationen in Wohnstraßen und Vermeidung von blockierten Einfahrten oder zugeparkten Gehwegen
- Einschränkungen für Besucherverkehre
- Verlust von vormals informellem Parkraum durch Einhaltung von Richtlinien und Mindestabständen



**Deutliche Reduzierung des Parkplatzangebotes an neuralgischen Stellen (z.B. Engstellen)**

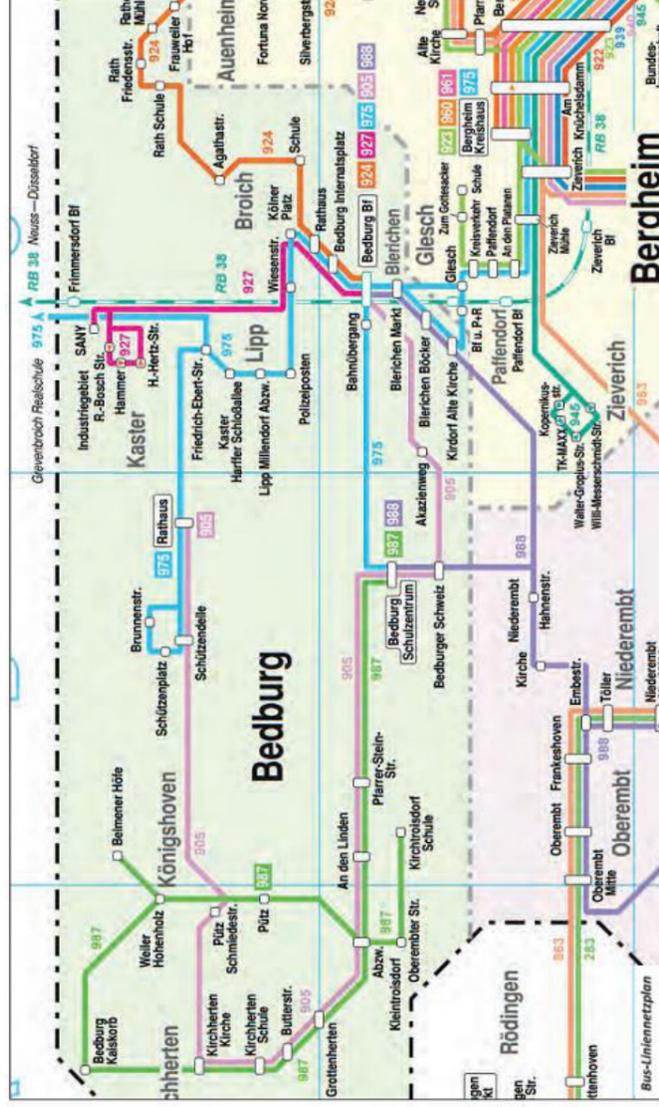
- Verbesserung des Begegnungsverkehrs und des Verkehrsflusses
- Potentiale zur Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten von Geh- und Radwegen
- Beschleunigung des Verkehrs aufgrund fehlender Hindernisse: Gefahr von Geschwindigkeitsüberschreitungen



**Parkraumbewirtschaftung in Einkaufs- und Versorgungsbereichen**

- Strategie zur Verlagerung kurzer Besorgungswege vom Auto auf den Fuß- und Radverkehr
- Gefahr von vermehrtem „Ausweichen“ auf freie Parkmöglichkeiten in Wohngebieten oder wildem Parken

# ÖPNV



Verknüpfungspunkt Bahnhof einige barrierefreie Haltestellen im Stadtgebiet



teils schwer zugängliche Haltestellen und geringes Taktangebot

## Heutige Situation

- 5 Buslinien im Stadtgebiet
- Anbindung vieler Stadtteile im 60'-Takt (1 Bus in der Stunde)
- Zugang zum Bus oft nicht barrierefrei
- Hauptbezugs punkt ist der Bahnhof und die Anbindung an die RB38

- Nutzung des ÖPNV im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln eher gering (Vergleich: Auto: 70 %, ÖPNV: 4 %, Fuß: 11 %, Rad: 15 %)

## Handlungsmöglichkeiten



Beibehaltung des heutigen ÖPNV-Angebotes und Beachtung der Ziele des aktuellen Nahverkehrsplans des Rhein-Erft-Kreis

- Takt- und Linienangebot wie heute
- Ausrichtung vor allem auf den Schülerverkehr
- Reduzierung des Angebotes oder Umstellung auf Bedarfsverkehr (Anruf-Sammel-Taxi oder TaxiBus) bei schwacher Nachfrage



Verbesserung des ÖPNV durch Taktausweitungen auf wichtigen Linien

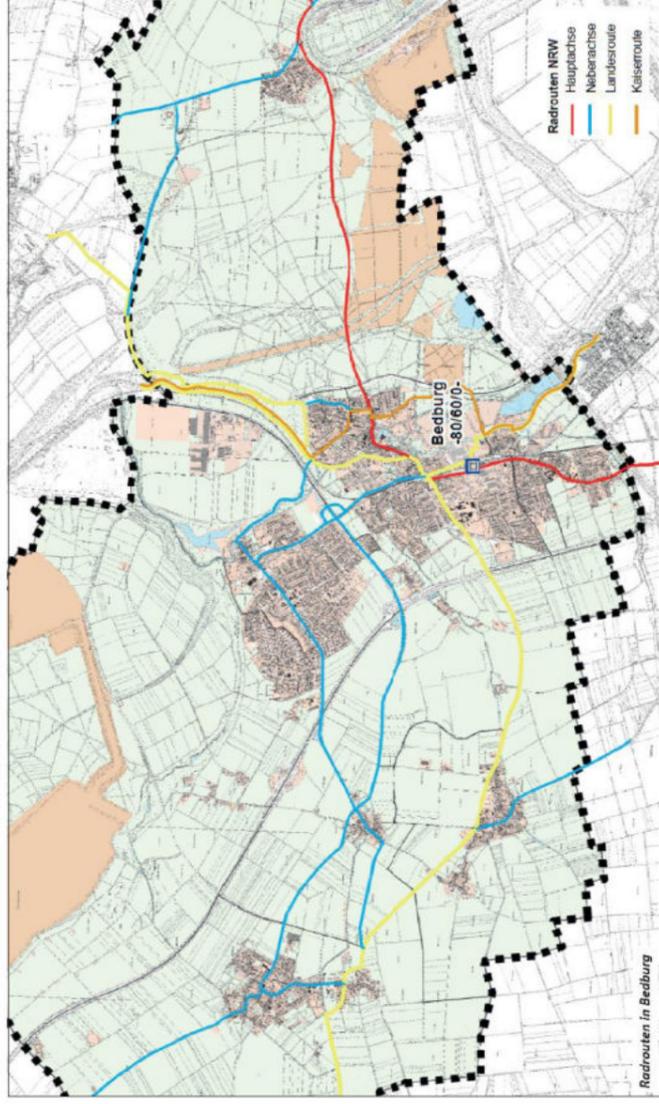
- Linienangebot wie heute
- Taktverbesserungen vor allem für den Freizeitverkehr
- Mehr Angebote in den Abendstunden und an Wochenenden
- Verbesserte Taktangebote zu Hauptverkehrszeiten (Rush-Hour)
- Verbesserung von Umsteigebeziehungen und Anbindungen an andere Linien
- Ausbau von zusätzlichen Angeboten wie „Park+Ride“ Parkplätzen und/oder „Bike+Ride“ Stellplätzen an zentralen Standorten mit ÖPNV-Verknüpfung



Aufbau eines Orts- oder Stadtbussystems mit angebotsorientiertem Fahrplan

- Orts- oder Stadtbussystem in Bedburg mit zusätzlichen Linien
- Vorrang im Straßenverkehr für Bus und Bahn (z.B. durch entspr. Ampelschaltungen, Umbau von Busbuchten zu Busklaps und - wo möglich - Einrichtung von Busspuren)
- 20'- bis 30'-Takt für alle Linien mit Anschlüssen an die RB38
- Ausbau von zusätzlichen Angeboten wie „Park+Ride“ Parkplätzen und/oder „Bike+Ride“ Stellplätzen an zentralen Standorten mit ÖPNV-Verknüpfung

# Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)



## Heutige Situation

- Schmale oder nicht vorhandene Gehwege in „Straßendörfern“
- Fehlende oder gefährliche Querungen von Hauptstraßen (z.B. keine Beleuchtung an Fußgängerüberwegen)
- Netzlücken im Radwegenetz
- mangelnde Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen für Fußgänger und Radfahrer
- Neue Radabstellanlagen und Fahrradboxen am Bahnhof Bedburg
- gutes touristisches Radwegeangebot (z.B. terra nova Speedway & Erfradweg)

## Handlungsmöglichkeiten



Aufwertung von Querungssstellen

- Dort, wo Querungen aufgrund von starkem Verkehr oder schwierig einzusehenden Bereichen unsicher bzw. nicht abgesichert sind, sollten Querungsanlagen für Fuß- und ggf. Radverkehr geschaffen werden.

- möglich sind je nach Straße und Situation: Verkehrszeichen, Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“), Ampelanlagen oder auch Verbesserungen an bestehenden Querungssstellen, z.B. durch Beleuchtung, Hinweisschilder usw.



Schließung von Netzlücken im Radwegenetz

- plötzlich endende Radwege oder irreführende Beschilderungen bzw. Radwegweiser sollten optimiert werden
- eine lückenlose Befahrung sollte gewährleistet werden
- in auferörtlichen Bereichen oder auf Straßen mit Tempo 70 und mehr sollen entspr. Radverkehrswege eingerichtet werden (z.B. Schutzstreifen, separat geführte Radwege, etc.)



Bei Planungen von Straßen, Einhaltung von Mindestbreiten für Gehwege

- Bei Neu- oder Umbau von Straßen soll auf die Einrichtung mindestens breiter Gehwege geachtet werden, auch wenn dies zu Lasten verringerter Fahrbahnbreiten für den Autoverkehr oder wegfallender Parkmöglichkeiten geht



Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch zusätzliche Radwege und/oder Fahrradstraßen

- Auf allen Straßen im Stadtgebiet mit mind. Tempo 50 sollen entspr. Radverkehrswege eingerichtet werden, vorzugsweise mit hoher Qualität (z.B. als separate Radwege oder Schutzstreifen)
- In einigen Wohnstraßen und Tempo 30-Zonen sollte die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden (auch als Zwei-Richtungs-Verkehr in Einbahnstraßen)



Verstärkter Ausbau barrierefreier Gehwege und Querungssstellen

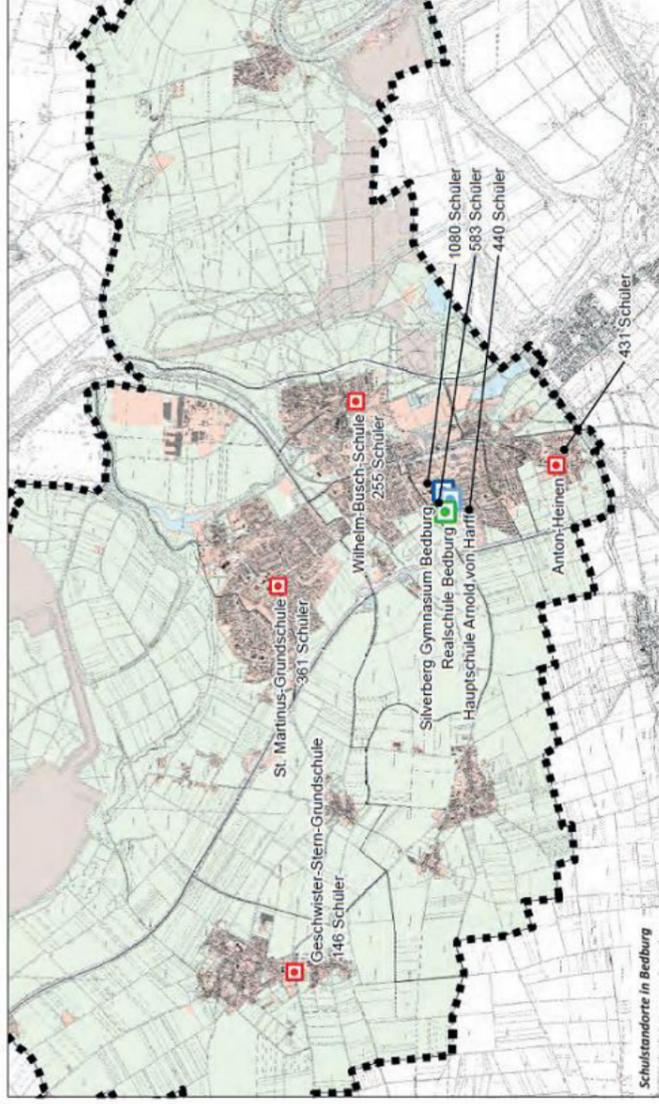
- Beim Neu- oder Umbau von Gehwegen sollte auf die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen geachtet werden
- in Kreuzungs- und Querungsbereichen sollten Bordsteine abgesenkt und mit entsprechenden Bodenindikatoren (z.B. „Blindenleitstreifen“) versehen werden
- Grünzeiten an Ampelanlagen sind auch für mobilitätseingeschränkte Personen ausreichend zu gestalten



Ausbau und Förderung von Fahrradverleihsystemen und Elektro-Mobilität

- Zur Förderung des Radverkehrs und der E-Mobilität sollte neben Verbesserungen der Radwege und -routen auch darüber hinaus gehende Infrastruktur ausgebaut werden (z.B. Abstellanlagen, etc.)
- An zentralen Stellen sollte die Errichtung von E-Bike-Loadestation geprüft werden
- Zur weiteren Förderung sollte ein Fahrradverleihsystem im Stadtgebiet eingerichtet werden

# Schülerverkehr & Schulwege



## Heutige Situation

- Viele Schüler kommen mit dem Rad oder dem Bus zur Schule, insb. zum Schulzentrum Bedburg
- in den letzten Jahren zunehmender Autoverkehr zu Schulbeginn und -ende durch „Elterntaxis“
- Hauptzufahrtsweg zum Schulzentrum über St.-Ursula-Weg, teilweise Rückstau bis in Kreuzungsbereiche zu Stoßzeiten
- hoher Anteil des Autoverkehrs zwingt Radfahrer zum Ausweichen auf Gehwege oder führt zu teils gefährlichen Verkehrssituationen im Schulumfeld
- gefährliches Halten und Kurzparken auf Gehwegen und teils illegal auf Privatgeländen (z.B. Einfahrten)

## Handlungsmöglichkeiten



Ordnung des Hol- und Bringverkehrs zu Schulzeiten und/oder Einrichtung von „Elterntaxistellen“

- Schaffung eines geordneten, zentralen Bereichs für Elterntaxis (Stichwort: „Elterntaxistelle“) an Schulstandorten
- Vermeidung von wildem und illegalem Halten und Kurzparken im Schulumfeld, vor allem auf privaten Flächen und im Straßenbereich
- Vermeidung von chaotischen Situationen und Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr sowie dem Autoverkehr



Förderung sicherer Schulwege im Umfeld von Schulen und Anreize zur Vermeidung von Elterntaxis

- Schaffung von zusätzlichen Fußgängerüberwegen im Bereich von Schulen
- Verstärkte Schaffung von Radwegen und Fahrradinfrastruktur im Bereich von Schulen
- Erstellung von Schulwegekonzepten zur Verbesserung von Schulwegen und zur Vermeidung von Angsträumen o.Ä.
- Kampagnen zur Sensibilisierung für die Problematik von Elterntaxis
- Anreiz- oder Belohnungssystem an Schulen (z.B. NRW-Projekt „Verkehrszähler“, o. Ä.)



Restriktive Handhabung des Hol- und Bringverkehrs im Umfeld von Schulen

- Park- und Halteverbote im näheren Umkreis von Schulen
- Setzen von Pollern und Barrieren zur Vermeidung von Kurzparkern
- Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen und - Zonen im Schulumfeld