

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Flächennutzungsplan Herzogenrath (Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen)
- Anlage 2: Überblick der Radverkehrsinfrastruktur (Quelle: Stadtverwaltung Herzogenrath, eigene Darstellung)
- Anlage 3: Netzplan AVV für Herzogenrath (Quelle: Aachener Verkehrsverbund)
- Anlage 4: Auswertung der lokalen Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)
- Anlage 5: Auswertung der regionalen Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)
- Anlage 6: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Nord (Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen)
- Anlage 7: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Mitte (Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen)
- Anlage 8: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Süd (Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen)
- Anlage 9: Berechnung der CO₂-Äquivalente, PM_{2.5} und PM₁₀ Kfz/24h (Eigene Berechnungen)
- Anlage 10: Berechnung der CO₂-Äquivalente, PM_{2.5} und PM₁₀ Kfz SV/24h (Eigene Berechnungen)
- Anlage 11: Darstellung der LKW Vorrangrouten nach SEVAS (NRW.Mobidrom GmbH)
- Anlage 12: Aggregierte Routen des Wirtschaftsverkehrs (Eigene Darstellung)
- Anlage 13: Standorte der Sharing-Angebote und Bahnhöfe (Eigene Darstellung)
- Anlage 14: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus zu Fuß (Eigene Darstellung)
- Anlage 15: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem Fahrrad (Eigene Darstellung)

- Anlage 16: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem Pedelec (Eigene Darstellung)
- Anlage 17: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem ÖSPV (Eigene Darstellung)
- Anlage 18: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem MIV (Eigene Darstellung)
- Anlage 19: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof zu Fuß (Eigene Darstellung)
- Anlage 20: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem Rad (Eigene Darstellung)
- Anlage 21: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem Pedelec (Eigene Darstellung)
- Anlage 22: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem ÖSPV (Eigene Darstellung)
- Anlage 23: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem MIV (Eigene Darstellung)
- Anlage 24: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße zu Fuß (Eigene Darstellung)
- Anlage 25: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem Fahrrad (Eigene Darstellung)
- Anlage 26: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem Pedelec (Eigene Darstellung)
- Anlage 27: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem ÖSPV (Eigene Darstellung)
- Anlage 28: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem MIV (Eigene Darstellung)
- Anlage 29: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt zu Fuß (Eigene Darstellung)
- Anlage 30: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem Fahrrad (Eigene Darstellung)
- Anlage 31: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem Pedelec (Eigene Darstellung)

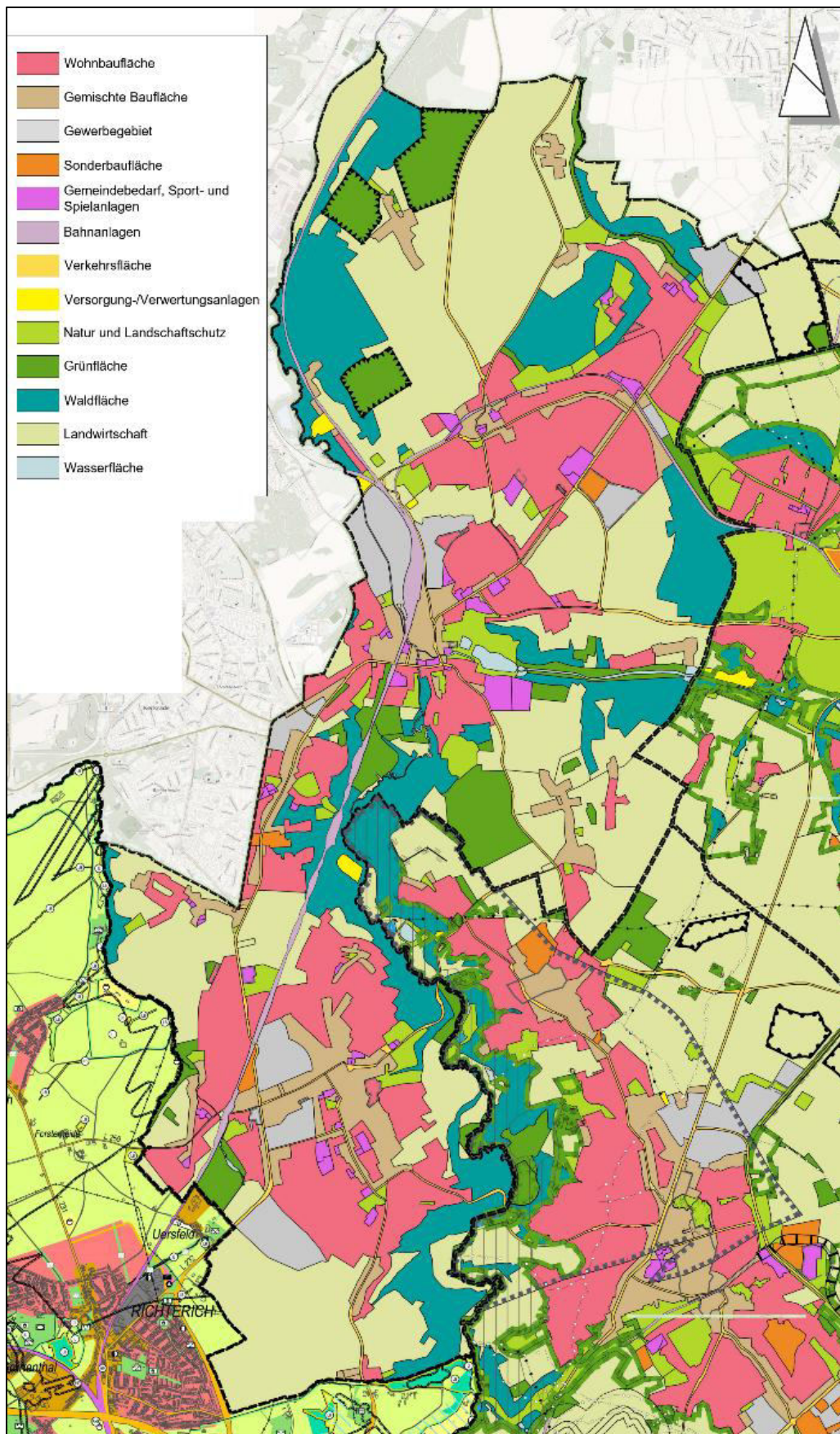
Anlage 32: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem ÖSPV (Eigene Darstellung)

Anlage 33: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem MIV (Eigene Darstellung)

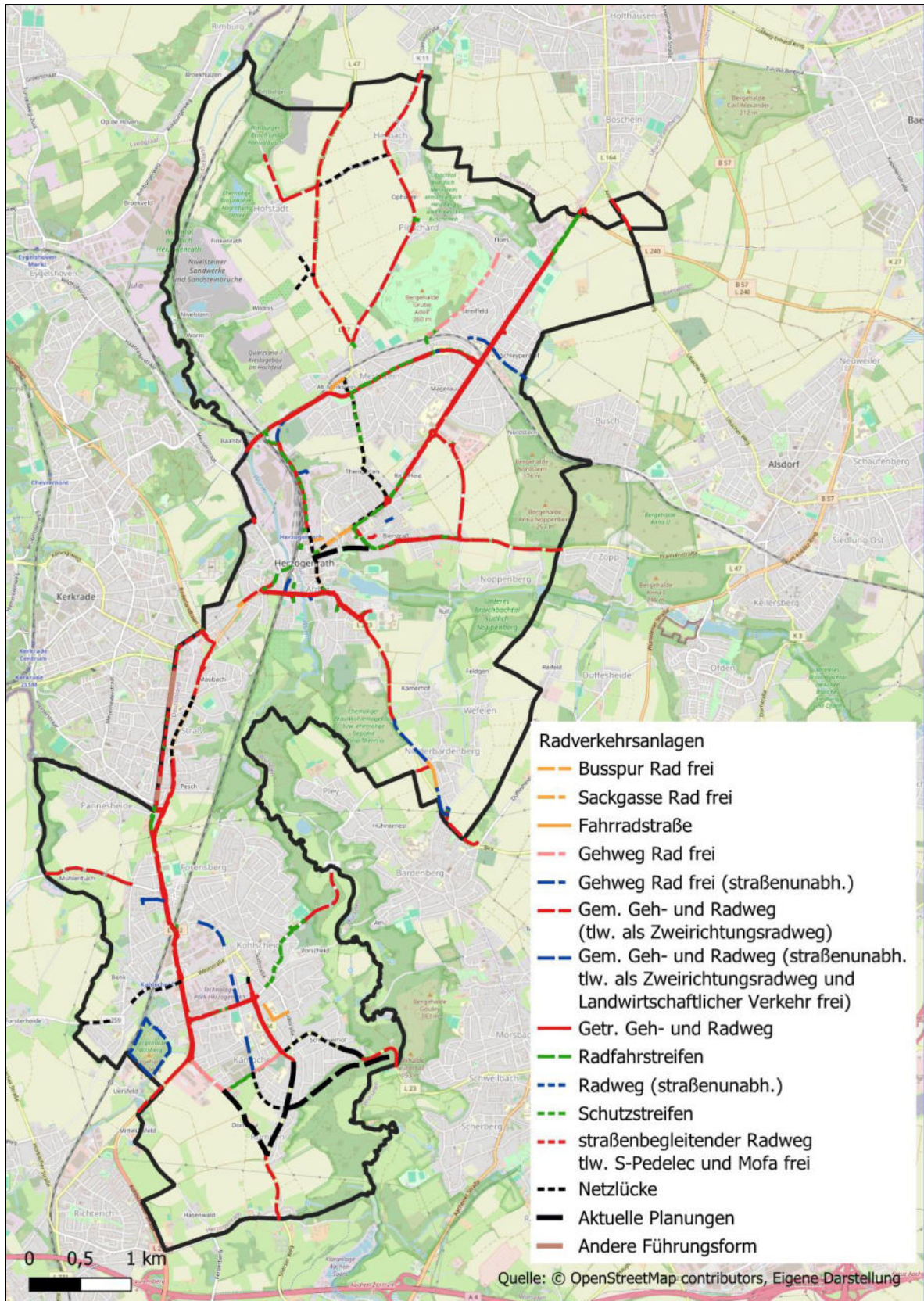
Anlage 34: Maßnahmenliste

Anlagen

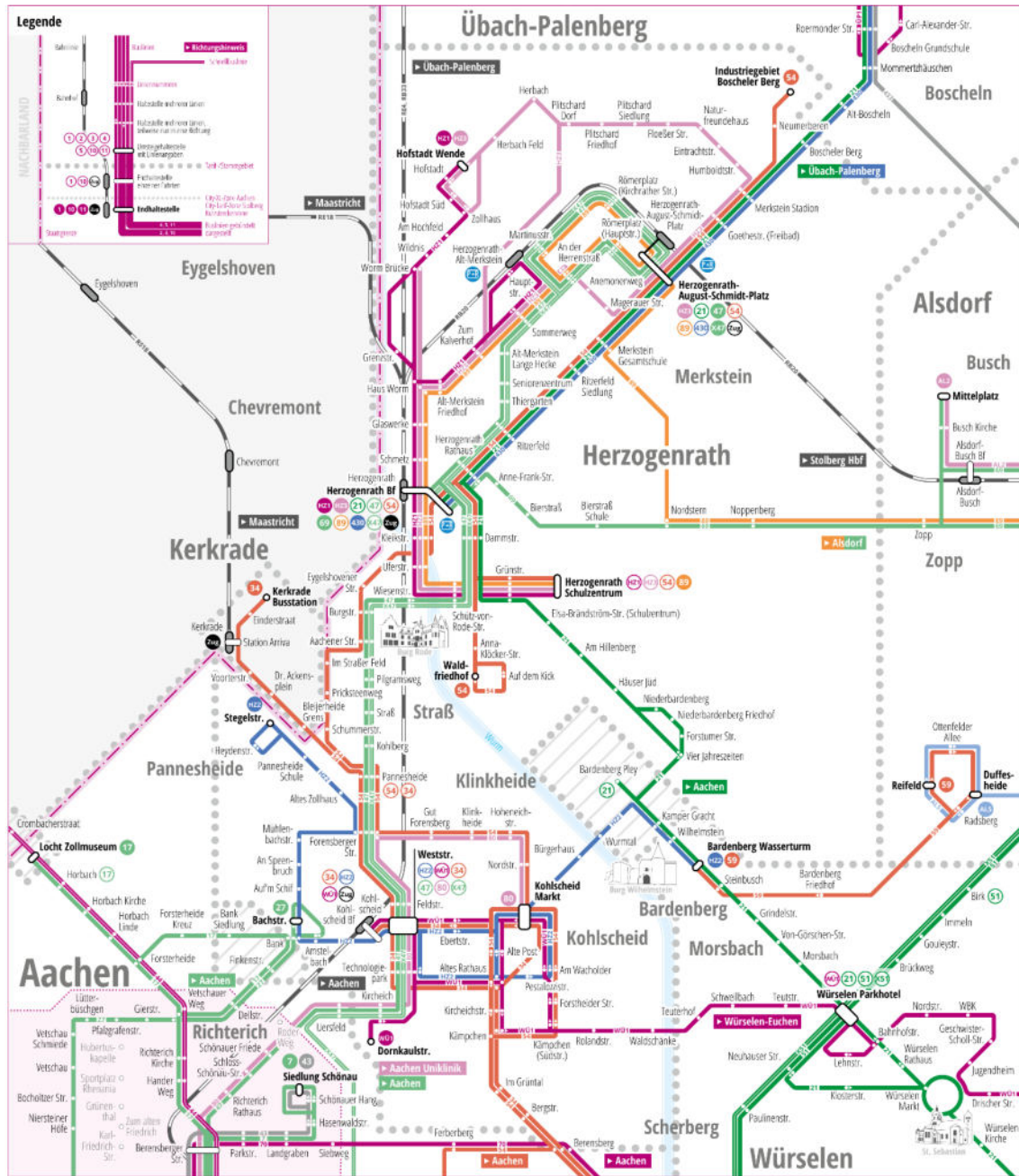
Anlage 1: Flächennutzungsplan Herzogenrath (Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen)



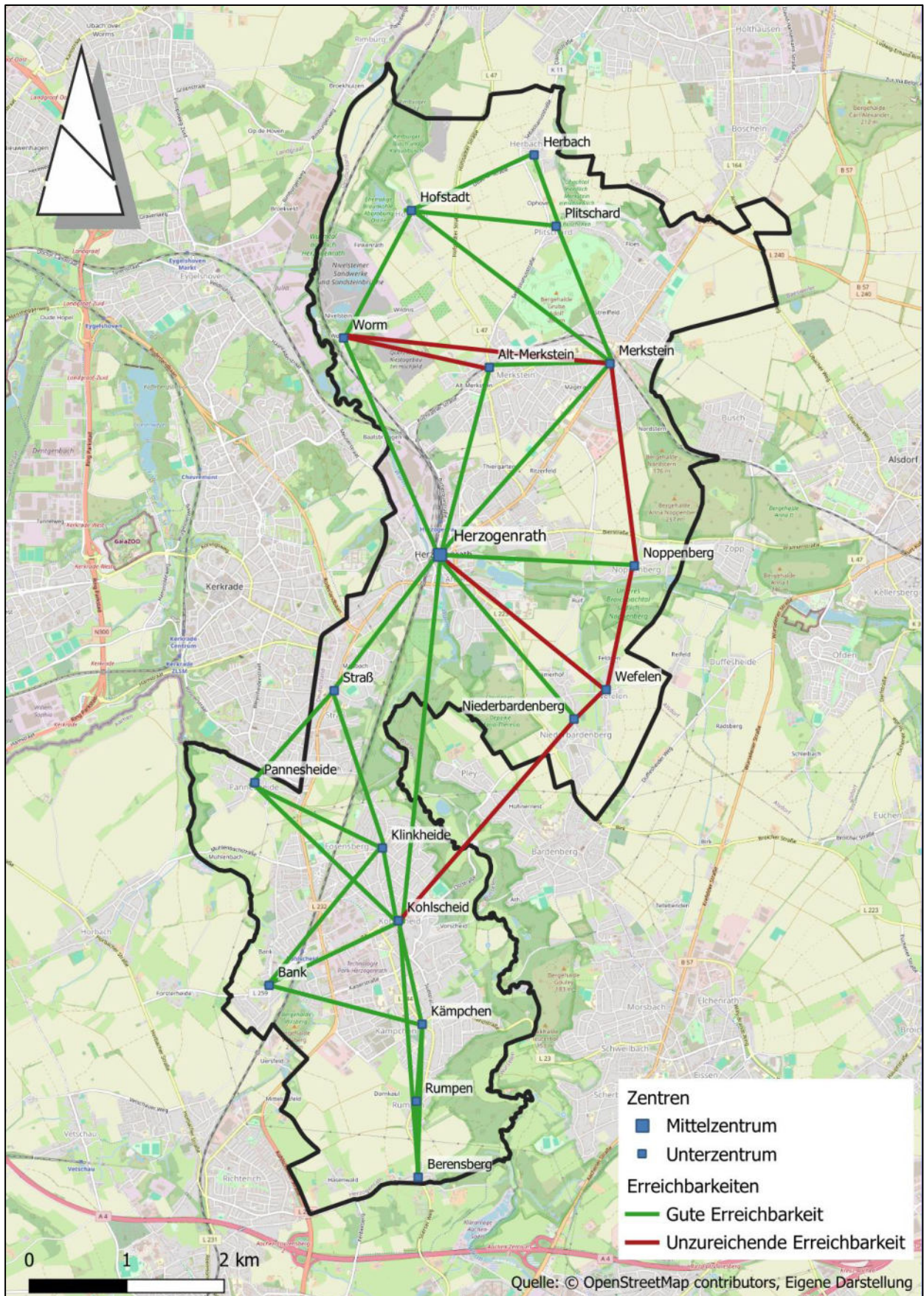
Anlage 2: Überblick der Radverkehrsinfrastruktur (Quelle: Stadtverwaltung Herzogenrath, eigene Darstellung)



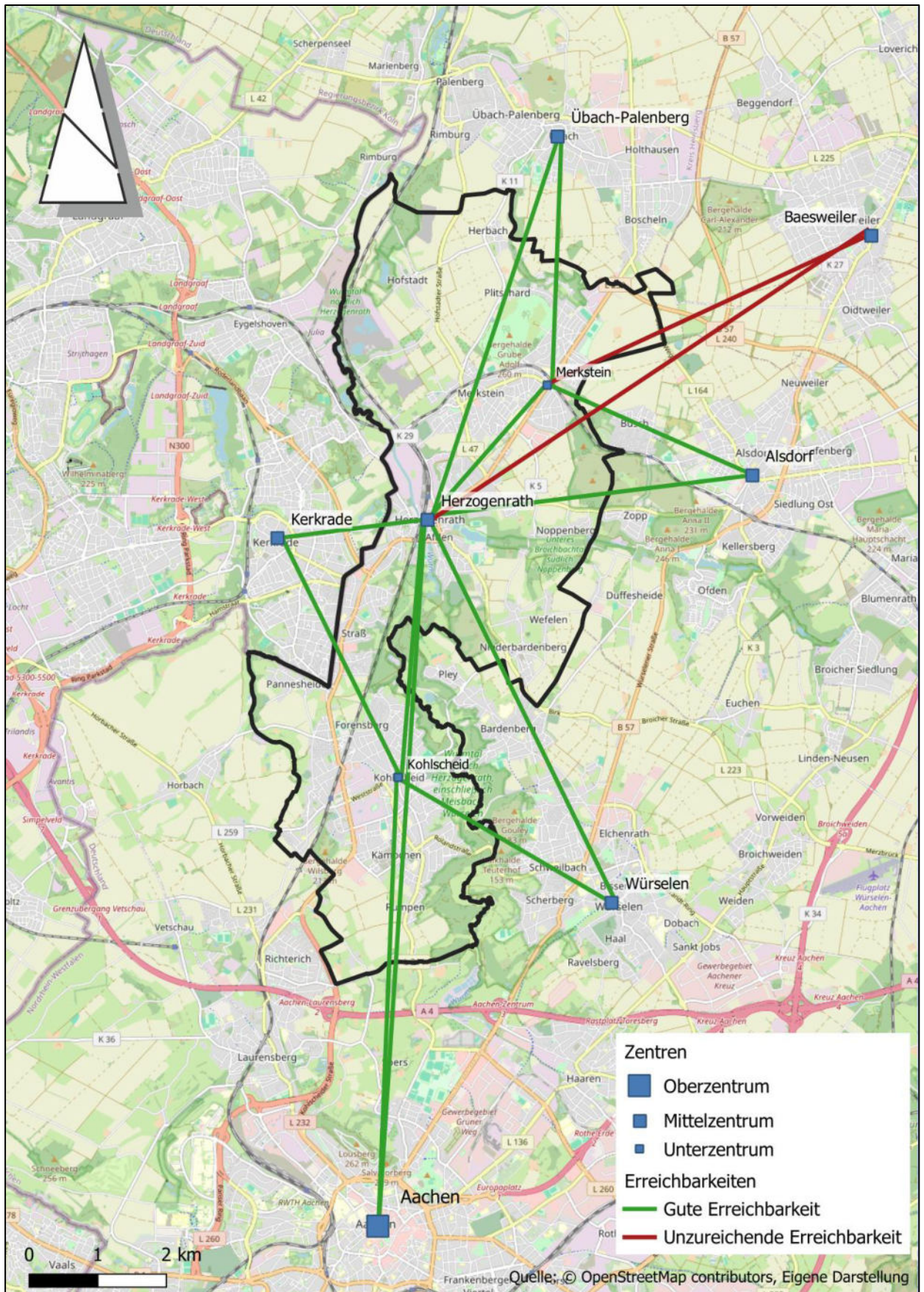
2024 > Liniennetzplan Herzogenrath



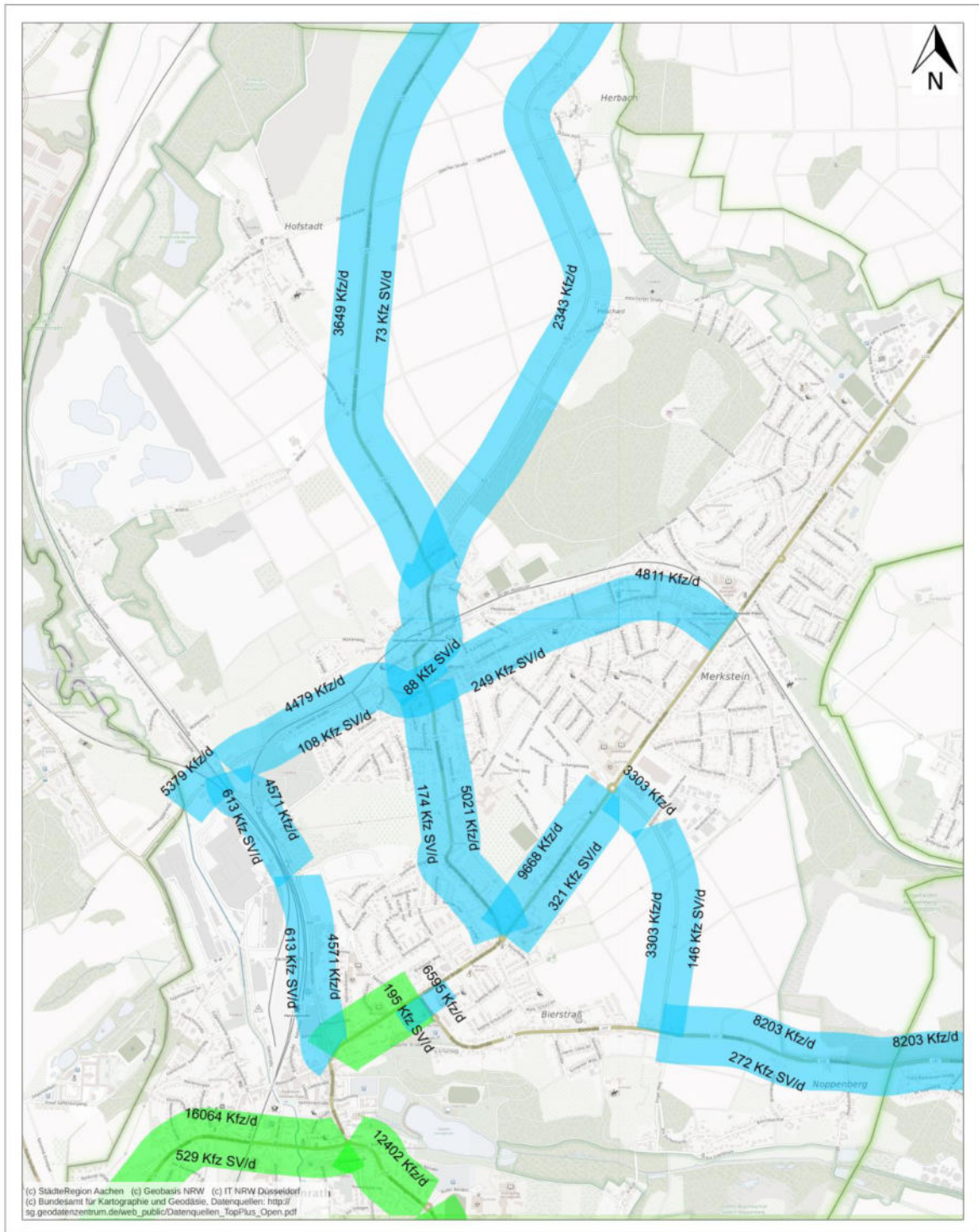
Anlage 4: Auswertung der lokalen Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)



Anlage 5: Auswertung der regionalen Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)

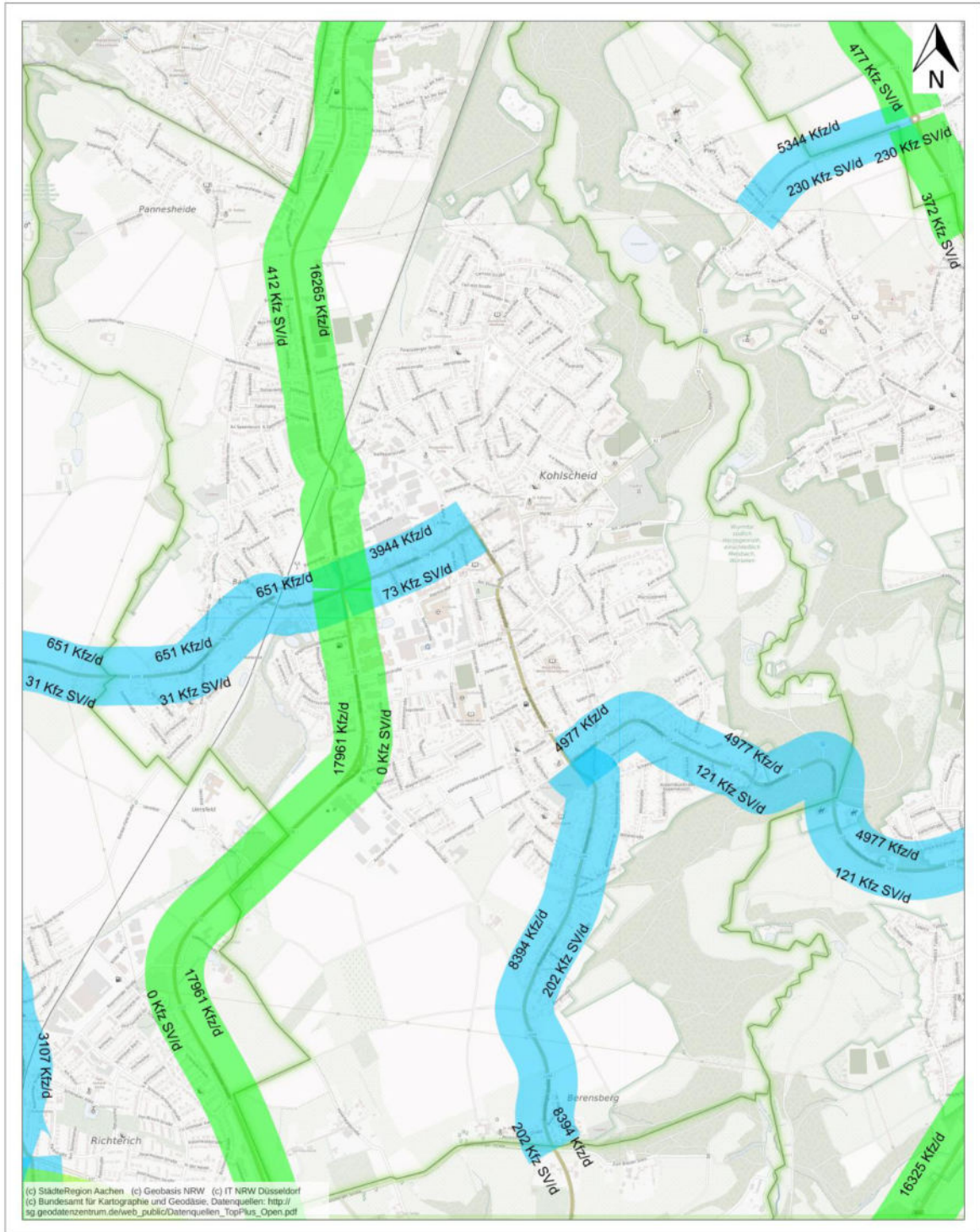


Anlage 6: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Nord (Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen)



Die StädteRegion Aachen übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen!

Anlage 8: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Süd (Quelle: Geoportal StädteRegion Aachen)



Die StädteRegion Aachen übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen!

Anlage 9: Berechnung der CO2-Äquivalente, PM2.5 und PM10 Kfz/24h (Eigene Berechnungen)

Straße	Verkehrsstärke [DTV Kfz/24h]	Längsneigung	CO2-Äquivalente [g/Fzkm]	CO2-Äquivalente [t/24h]	PM10 [g/Fzkm]	PM10 [g/24h]	PM2.5 [g/Fzkm]	PM2.5 [g/24h]
L 23	4.977	0%	144,565	0,719	0,026	129,402	0,015	74,655
		+/-2%	143,868	0,716	0,026	129,402	0,015	74,655
		+/-4%	147,221	0,733	0,026	129,402	0,015	74,655
		+/-6%	160,894	0,801	0,026	129,402	0,015	74,655
L 47	3.649	0%	144,565	0,528	0,026	94,874	0,015	54,735
		+/-2%	143,868	0,525	0,026	94,874	0,015	54,735
		+/-4%	147,221	0,537	0,026	94,874	0,015	54,735
		+/-6%	160,894	0,587	0,026	94,874	0,015	54,735
	5.223	0%	144,565	0,755	0,026	135,798	0,015	78,345
		+/-2%	143,868	0,751	0,026	135,798	0,015	78,345
		+/-4%	147,221	0,769	0,026	135,798	0,015	78,345
		+/-6%	160,894	0,840	0,026	135,798	0,015	78,345
	5.021	0%	144,565	0,726	0,026	130,546	0,015	75,315
		+/-2%	143,868	0,722	0,026	130,546	0,015	75,315
		+/-4%	147,221	0,739	0,026	130,546	0,015	75,315
		+/-6%	160,894	0,808	0,026	130,546	0,015	75,315
	6.595	0%	144,565	0,953	0,026	171,470	0,015	98,925
		+/-2%	143,868	0,949	0,026	171,470	0,015	98,925
		+/-4%	147,221	0,971	0,026	171,470	0,015	98,925
		+/-6%	160,894	1,061	0,026	171,470	0,015	98,925
8.203	0%	144,565	1,186	0,026	213,278	0,015	123,045	
	+/-2%	143,868	1,180	0,026	213,278	0,015	123,045	
	+/-4%	147,221	1,208	0,026	213,278	0,015	123,045	
	+/-6%	160,894	1,320	0,026	213,278	0,015	123,045	
L 223	12.402	0%	144,565	1,793	0,026	322,452	0,015	186,030
		+/-2%	143,868	1,784	0,026	322,452	0,015	186,030
		+/-4%	147,221	1,826	0,026	322,452	0,015	186,030
		+/-6%	160,894	1,995	0,026	322,452	0,015	186,030
	13.541	0%	144,565	1,958	0,026	352,066	0,015	203,115
		+/-2%	143,868	1,948	0,026	352,066	0,015	203,115
L 232	9.668	0%	144,565	1,398	0,026	251,368	0,015	145,020
		+/-2%	143,868	1,391	0,026	251,368	0,015	145,020
		+/-4%	147,221	1,423	0,026	251,368	0,015	145,020
		+/-6%	160,894	1,556	0,026	251,368	0,015	145,020
	18.086	0%	144,565	2,615	0,026	470,236	0,015	271,290
		+/-2%	143,868	2,602	0,026	470,236	0,015	271,290
		+/-4%	147,221	2,663	0,026	470,236	0,015	271,290
		+/-6%	160,894	2,910	0,026	470,236	0,015	271,290
	16.064	0%	144,565	2,322	0,026	417,664	0,015	240,960
		+/-2%	143,868	2,311	0,026	417,664	0,015	240,960
		+/-4%	147,221	2,365	0,026	417,664	0,015	240,960
		+/-6%	160,894	2,585	0,026	417,664	0,015	240,960
	16.265	0%	144,565	2,351	0,026	422,890	0,015	243,975
		+/-2%	143,868	2,340	0,026	422,890	0,015	243,975
		+/-4%	147,221	2,395	0,026	422,890	0,015	243,975
		+/-6%	160,894	2,617	0,026	422,890	0,015	243,975
	17.961	0%	144,565	2,597	0,026	466,986	0,015	269,415
		+/-2%	143,868	2,584	0,026	466,986	0,015	269,415
		+/-4%	147,221	2,644	0,026	466,986	0,015	269,415
		+/-6%	160,894	2,890	0,026	466,986	0,015	269,415
L 244	8.394	0%	144,565	1,213	0,026	218,244	0,015	125,910
		+/-2%	143,868	1,208	0,026	218,244	0,015	125,910
		+/-4%	147,221	1,236	0,026	218,244	0,015	125,910
		+/-6%	160,894	1,351	0,026	218,244	0,015	125,910
L 259	651	0%	144,565	0,094	0,026	16,926	0,015	9,765
		+/-2%	143,868	0,094	0,026	16,926	0,015	9,765
		+/-4%	147,221	0,096	0,026	16,926	0,015	9,765
		+/-6%	160,894	0,105	0,026	16,926	0,015	9,765
	3.944	0%	144,565	0,570	0,026	102,544	0,015	59,160
		+/-2%	143,868	0,567	0,026	102,544	0,015	59,160
		+/-4%	147,221	0,581	0,026	102,544	0,015	59,160
		+/-6%	160,894	0,635	0,026	102,544	0,015	59,160

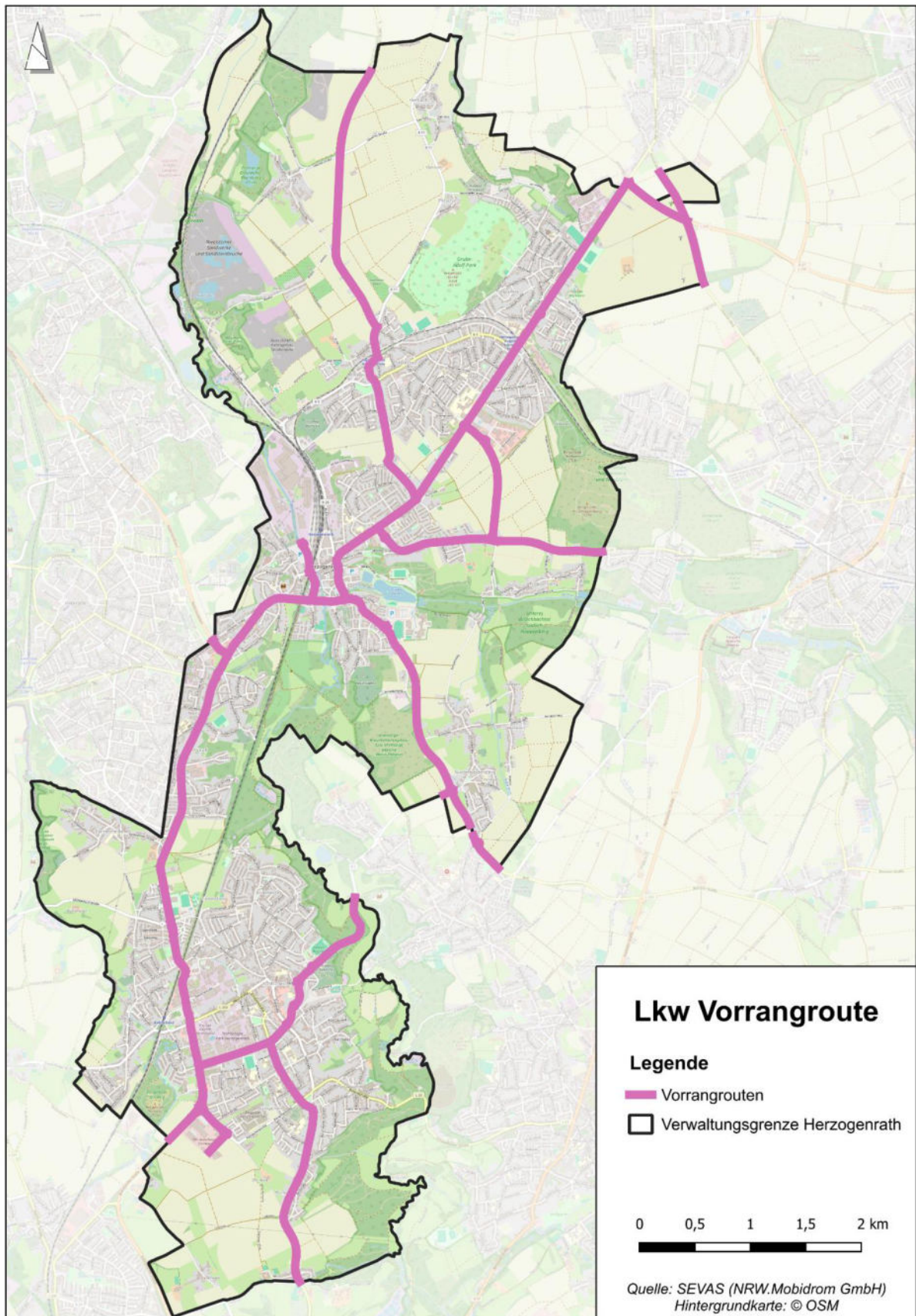
Straße	Verkehrsstärke [DTV Kfz/24h]	Längsneigung	CO2-Äquivalente [g/Fzkm]	CO2- Äquivalente [t/24h]	PM10 [g/Fzkm]	PM10 [g/24h]	PM2.5 [g/Fzkm]	PM2.5 [g/24h]
K 5	4.811	0%	144,565	0,696	0,026	125,086	0,015	72,165
		+/-2%	143,868	0,692	0,026	125,086	0,015	72,165
		+/-4%	147,221	0,708	0,026	125,086	0,015	72,165
		+/-6%	160,894	0,774	0,026	125,086	0,015	72,165
	4.479	0%	144,565	0,648	0,026	116,454	0,015	67,185
		+/-2%	143,868	0,644	0,026	116,454	0,015	67,185
		+/-4%	147,221	0,659	0,026	116,454	0,015	67,185
		+/-6%	160,894	0,721	0,026	116,454	0,015	67,185
	5.379	0%	144,565	0,778	0,026	139,854	0,015	80,685
		+/-2%	143,868	0,774	0,026	139,854	0,015	80,685
		+/-4%	147,221	0,792	0,026	139,854	0,015	80,685
		+/-6%	160,894	0,865	0,026	139,854	0,015	80,685
	3.303	0%	144,565	0,477	0,026	85,878	0,015	49,545
		+/-2%	143,868	0,475	0,026	85,878	0,015	49,545
		+/-4%	147,221	0,486	0,026	85,878	0,015	49,545
		+/-6%	160,894	0,531	0,026	85,878	0,015	49,545
K 11	2.343	0%	144,565	0,339	0,026	60,918	0,015	35,145
		+/-2%	143,868	0,337	0,026	60,918	0,015	35,145
		+/-4%	147,221	0,345	0,026	60,918	0,015	35,145
		+/-6%	160,894	0,377	0,026	60,918	0,015	35,145
K 29	4.571	0%	144,565	0,661	0,026	118,846	0,015	68,565
		+/-2%	143,868	0,658	0,026	118,846	0,015	68,565
		+/-4%	147,221	0,673	0,026	118,846	0,015	68,565
		+/-6%	160,894	0,735	0,026	118,846	0,015	68,565

Anlage 10: Berechnung der CO2-Äquivalente, PM2.5 und PM10 Kfz SV/24h (Eigene Berechnungen)

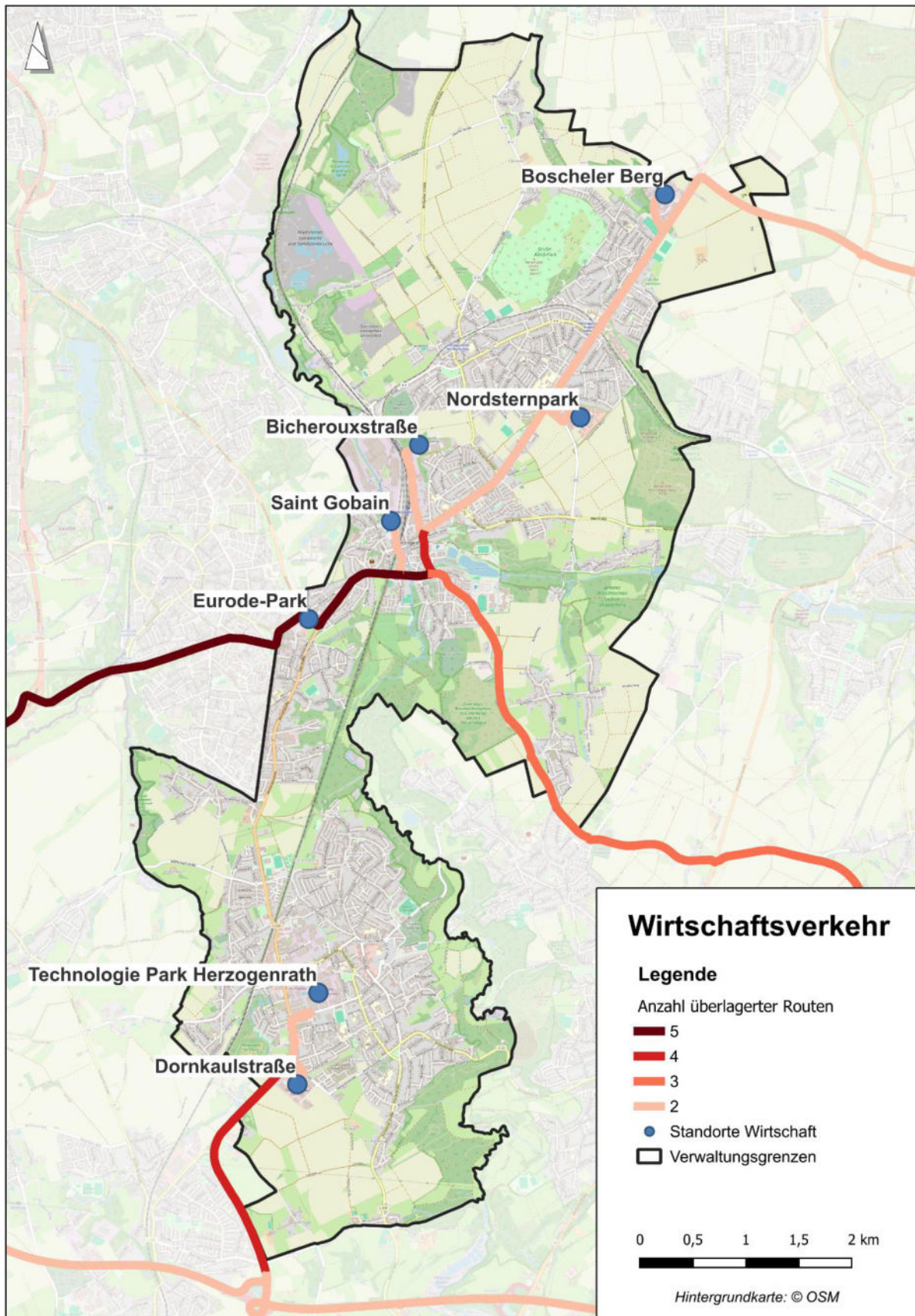
Straße	Verkehrsstärke [DTV Kfz SV/24h]	Längsneigung	CO2-Äquivalente [g/Fzkm]	CO2-Äquivalente [t/24h]	PM10 [g/Fzkm]	PM10 [g/24h]	PM2.5 [g/Fzkm]	PM2.5 [g/24h]
L 23	121	0%	504,839	0,061	0,100	12,100	0,068	8,228
		+/-2%	565,665	0,068	0,100	12,100	0,068	8,228
		+/-4%	735,223	0,089	0,100	12,100	0,068	8,228
		+/-6%	958,283	0,116	0,100	12,100	0,068	8,228
L 47	73	0%	504,839	0,037	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-2%	565,665	0,041	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-4%	735,223	0,054	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-6%	958,283	0,070	0,100	7,300	0,068	4,964
	88	0%	504,839	0,044	0,100	8,800	0,068	5,984
		+/-2%	565,665	0,050	0,100	8,800	0,068	5,984
		+/-4%	735,223	0,065	0,100	8,800	0,068	5,984
		+/-6%	958,283	0,084	0,100	8,800	0,068	5,984
	174	0%	504,839	0,088	0,100	17,400	0,068	11,832
		+/-2%	565,665	0,098	0,100	17,400	0,068	11,832
		+/-4%	735,223	0,128	0,100	17,400	0,068	11,832
		+/-6%	958,283	0,167	0,100	17,400	0,068	11,832
	195	0%	504,839	0,098	0,100	19,500	0,068	13,260
		+/-2%	565,665	0,110	0,100	19,500	0,068	13,260
		+/-4%	735,223	0,143	0,100	19,500	0,068	13,260
		+/-6%	958,283	0,187	0,100	19,500	0,068	13,260
272	0%	504,839	0,137	0,100	27,200	0,068	18,496	
	+/-2%	565,665	0,154	0,100	27,200	0,068	18,496	
	+/-4%	735,223	0,200	0,100	27,200	0,068	18,496	
	+/-6%	958,283	0,261	0,100	27,200	0,068	18,496	
L 223	477	0%	504,839	0,241	0,100	47,700	0,068	32,436
		+/-2%	565,665	0,270	0,100	47,700	0,068	32,436
		+/-4%	735,223	0,351	0,100	47,700	0,068	32,436
		+/-6%	958,283	0,457	0,100	47,700	0,068	32,436
	372	0%	504,839	0,188	0,100	37,200	0,068	25,296
		+/-2%	565,665	0,210	0,100	37,200	0,068	25,296
		+/-4%	735,223	0,274	0,100	37,200	0,068	25,296
		+/-6%	958,283	0,356	0,100	37,200	0,068	25,296
L 232	321	0%	504,839	0,162	0,100	32,100	0,068	21,828
		+/-2%	565,665	0,182	0,100	32,100	0,068	21,828
		+/-4%	735,223	0,236	0,100	32,100	0,068	21,828
		+/-6%	958,283	0,308	0,100	32,100	0,068	21,828
	618	0%	504,839	0,312	0,100	61,800	0,068	42,024
		+/-2%	565,665	0,350	0,100	61,800	0,068	42,024
		+/-4%	735,223	0,454	0,100	61,800	0,068	42,024
		+/-6%	958,283	0,592	0,100	61,800	0,068	42,024
	529	0%	504,839	0,267	0,100	52,900	0,068	35,972
		+/-2%	565,665	0,299	0,100	52,900	0,068	35,972
		+/-4%	735,223	0,389	0,100	52,900	0,068	35,972
		+/-6%	958,283	0,507	0,100	52,900	0,068	35,972
	412	0%	504,839	0,208	0,100	41,200	0,068	28,016
		+/-2%	565,665	0,233	0,100	41,200	0,068	28,016
		+/-4%	735,223	0,303	0,100	41,200	0,068	28,016
		+/-6%	958,283	0,395	0,100	41,200	0,068	28,016
-	0%	504,839	-	0,100	-	0,068	-	
	+/-2%	565,665	-	0,100	-	0,068	-	
	+/-4%	735,223	-	0,100	-	0,068	-	
	+/-6%	958,283	-	0,100	-	0,068	-	
L 244	202	0%	504,839	0,102	0,100	20,200	0,068	13,736
		+/-2%	565,665	0,114	0,100	20,200	0,068	13,736
		+/-4%	735,223	0,149	0,100	20,200	0,068	13,736
		+/-6%	958,283	0,194	0,100	20,200	0,068	13,736
L 259	31	0%	504,839	0,016	0,100	3,100	0,068	2,108
		+/-2%	565,665	0,018	0,100	3,100	0,068	2,108
		+/-4%	735,223	0,023	0,100	3,100	0,068	2,108
		+/-6%	958,283	0,030	0,100	3,100	0,068	2,108
	73	0%	504,839	0,037	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-2%	565,665	0,041	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-4%	735,223	0,054	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-6%	958,283	0,070	0,100	7,300	0,068	4,964

Straße	Verkehrsstärke [DTV Kfz SV/24h]	Längsneigung	CO2-Äquivalente [g/Fzkm]	CO2- Äquivalente [t/24h]	PM10 [g/Fzkm]	PM10 [g/24h]	PM2.5 [g/Fzkm]	PM2.5 [g/24h]
K 5	249	0%	504,839	0,126	0,100	24,900	0,068	16,932
		+/-2%	565,665	0,141	0,100	24,900	0,068	16,932
		+/-4%	735,223	0,183	0,100	24,900	0,068	16,932
		+/-6%	958,283	0,239	0,100	24,900	0,068	16,932
	108	0%	504,839	0,055	0,100	10,800	0,068	7,344
		+/-2%	565,665	0,061	0,100	10,800	0,068	7,344
		+/-4%	735,223	0,079	0,100	10,800	0,068	7,344
		+/-6%	958,283	0,103	0,100	10,800	0,068	7,344
	47	0%	504,839	0,024	0,100	4,700	0,068	3,196
		+/-2%	565,665	0,027	0,100	4,700	0,068	3,196
		+/-4%	735,223	0,035	0,100	4,700	0,068	3,196
		+/-6%	958,283	0,045	0,100	4,700	0,068	3,196
	146	0%	504,839	0,074	0,100	14,600	0,068	9,928
		+/-2%	565,665	0,083	0,100	14,600	0,068	9,928
		+/-4%	735,223	0,107	0,100	14,600	0,068	9,928
		+/-6%	958,283	0,140	0,100	14,600	0,068	9,928
K 11	27	0%	504,839	0,014	0,100	2,700	0,068	1,836
		+/-2%	565,665	0,015	0,100	2,700	0,068	1,836
		+/-4%	735,223	0,020	0,100	2,700	0,068	1,836
		+/-6%	958,283	0,026	0,100	2,700	0,068	1,836
K 29	613	0%	504,839	0,309	0,100	61,300	0,068	41,684
		+/-2%	565,665	0,347	0,100	61,300	0,068	41,684
		+/-4%	735,223	0,451	0,100	61,300	0,068	41,684
		+/-6%	958,283	0,587	0,100	61,300	0,068	41,684

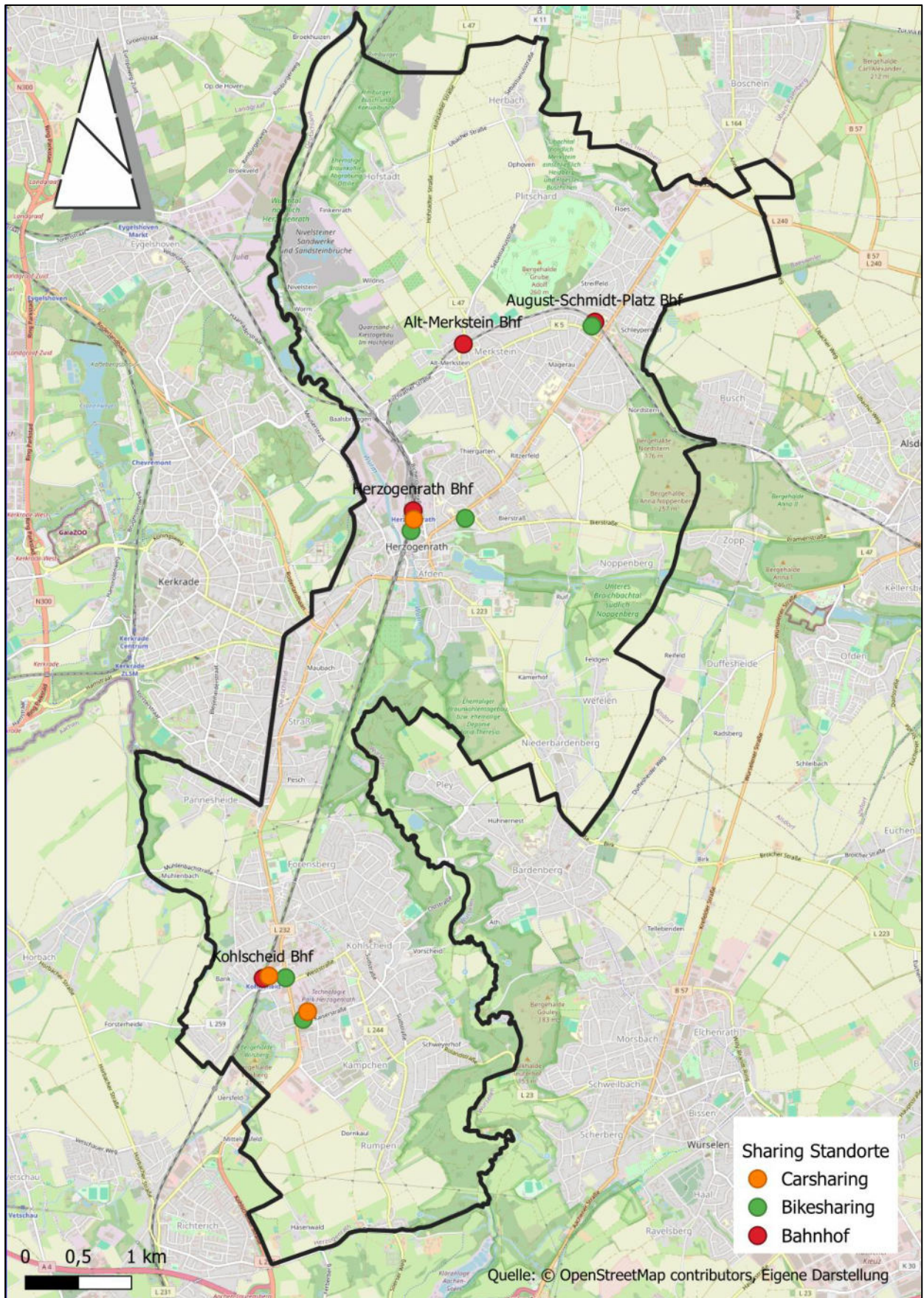
Anlage 11: Darstellung der LKW Vorrangrouten nach SEVAS (NRW.Mobidrom GmbH)



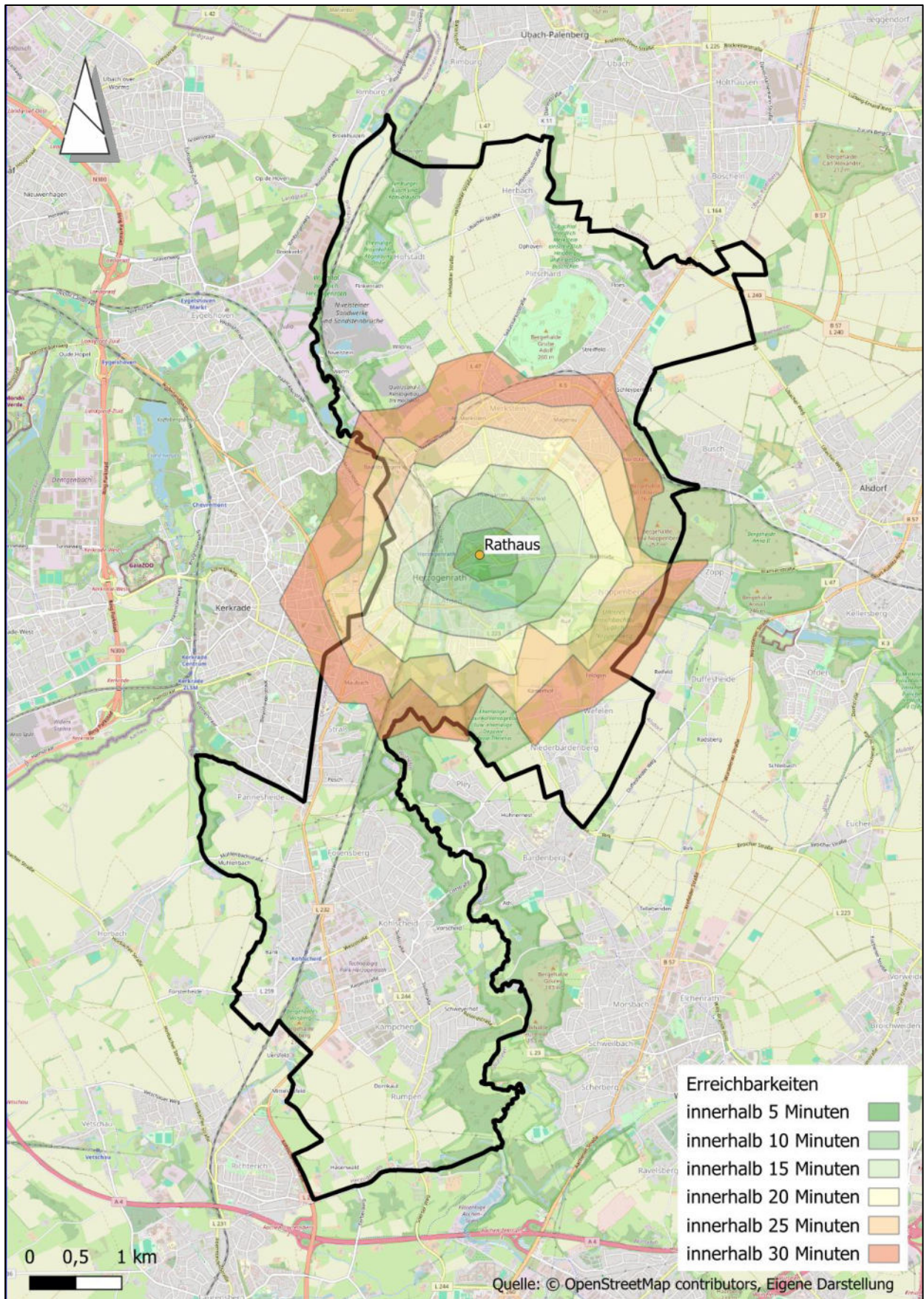
Anlage 12: Aggregierte Routen des Wirtschaftsverkehrs (Eigene Darstellung)



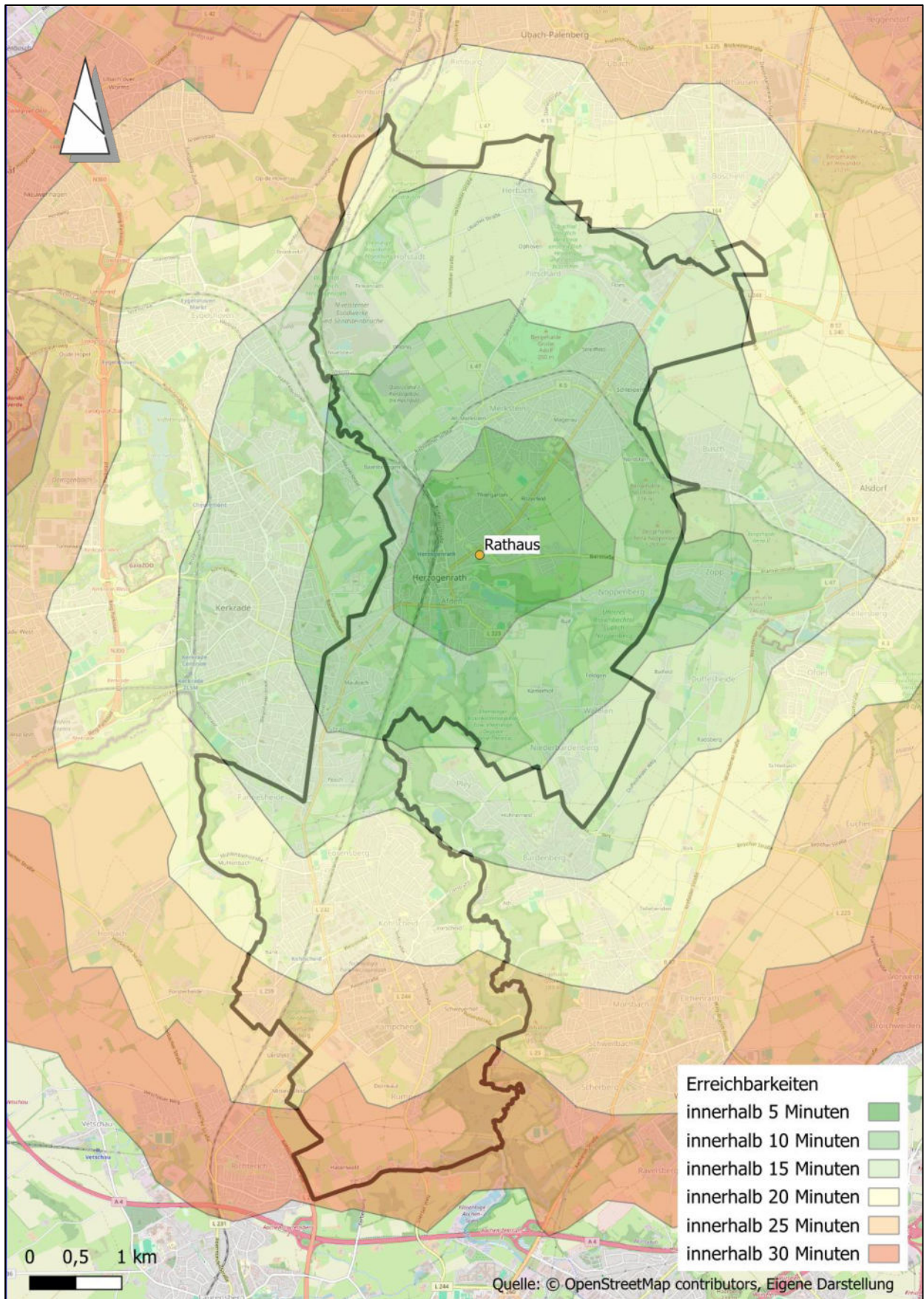
Anlage 13: Standorte der Sharing-Angebote und Bahnhöfe (Eigene Darstellung)



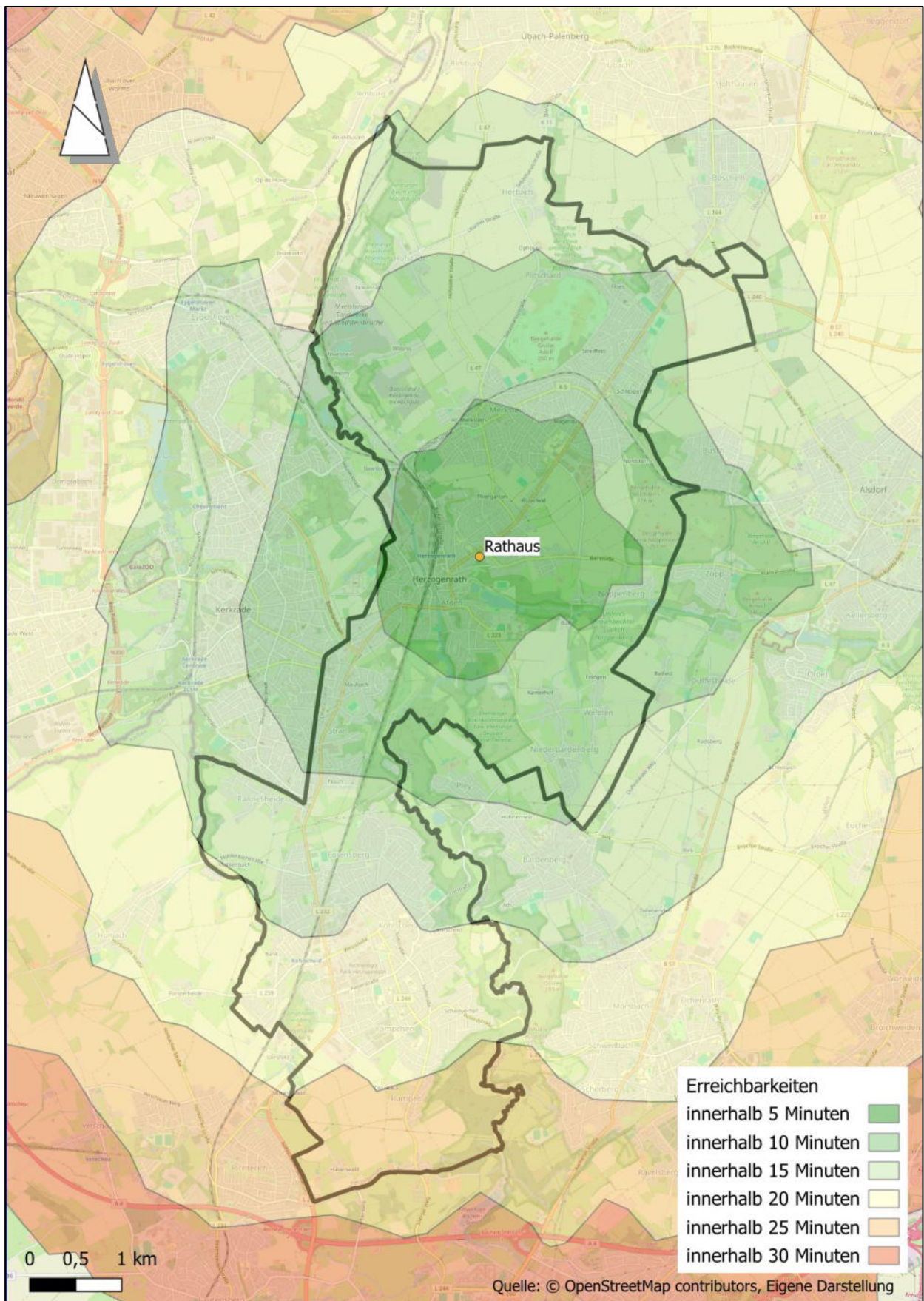
Anlage 14: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus zu Fuß (Eigene Darstellung)



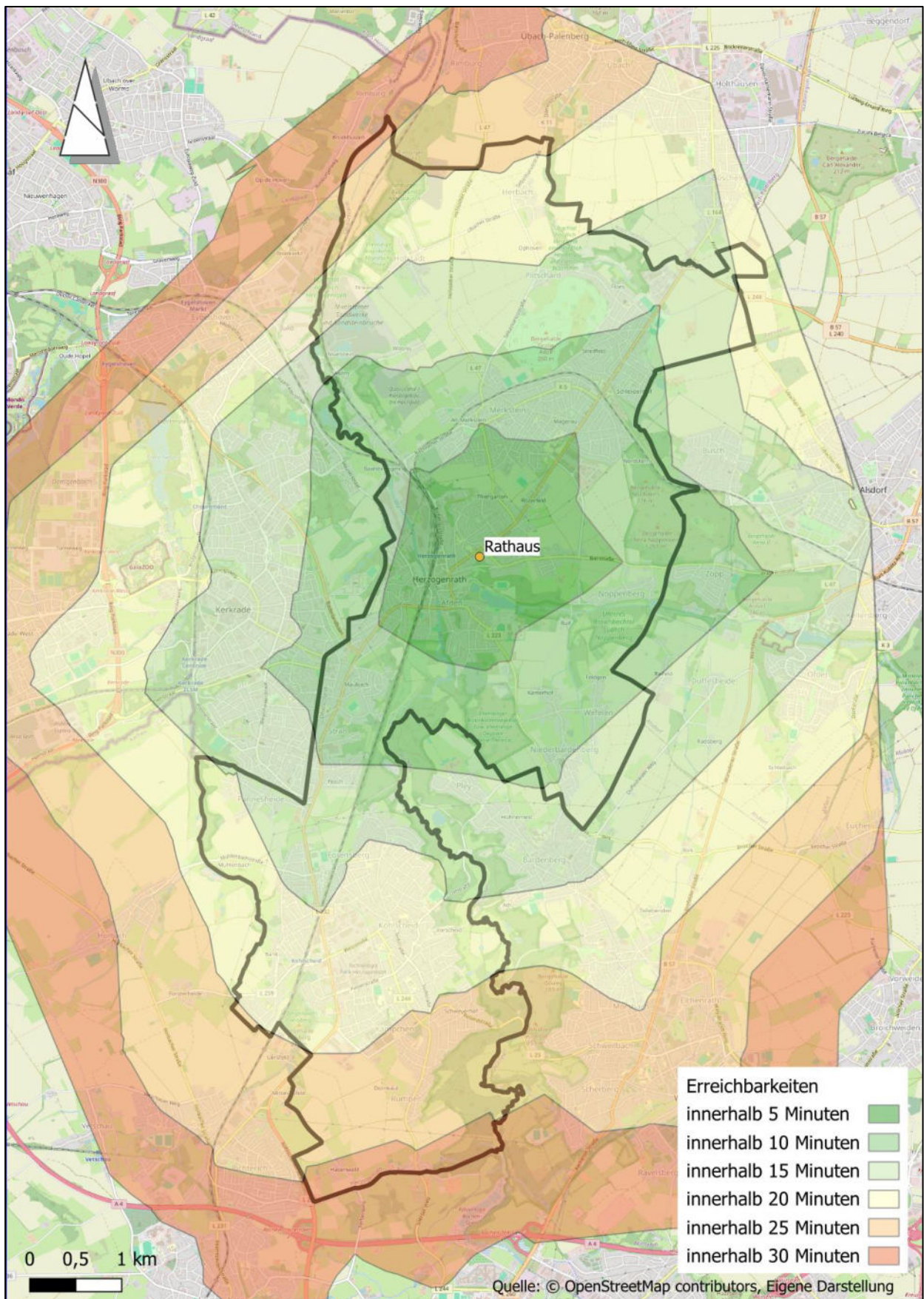
Anlage 15: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem Fahrrad (Eigene Darstellung)



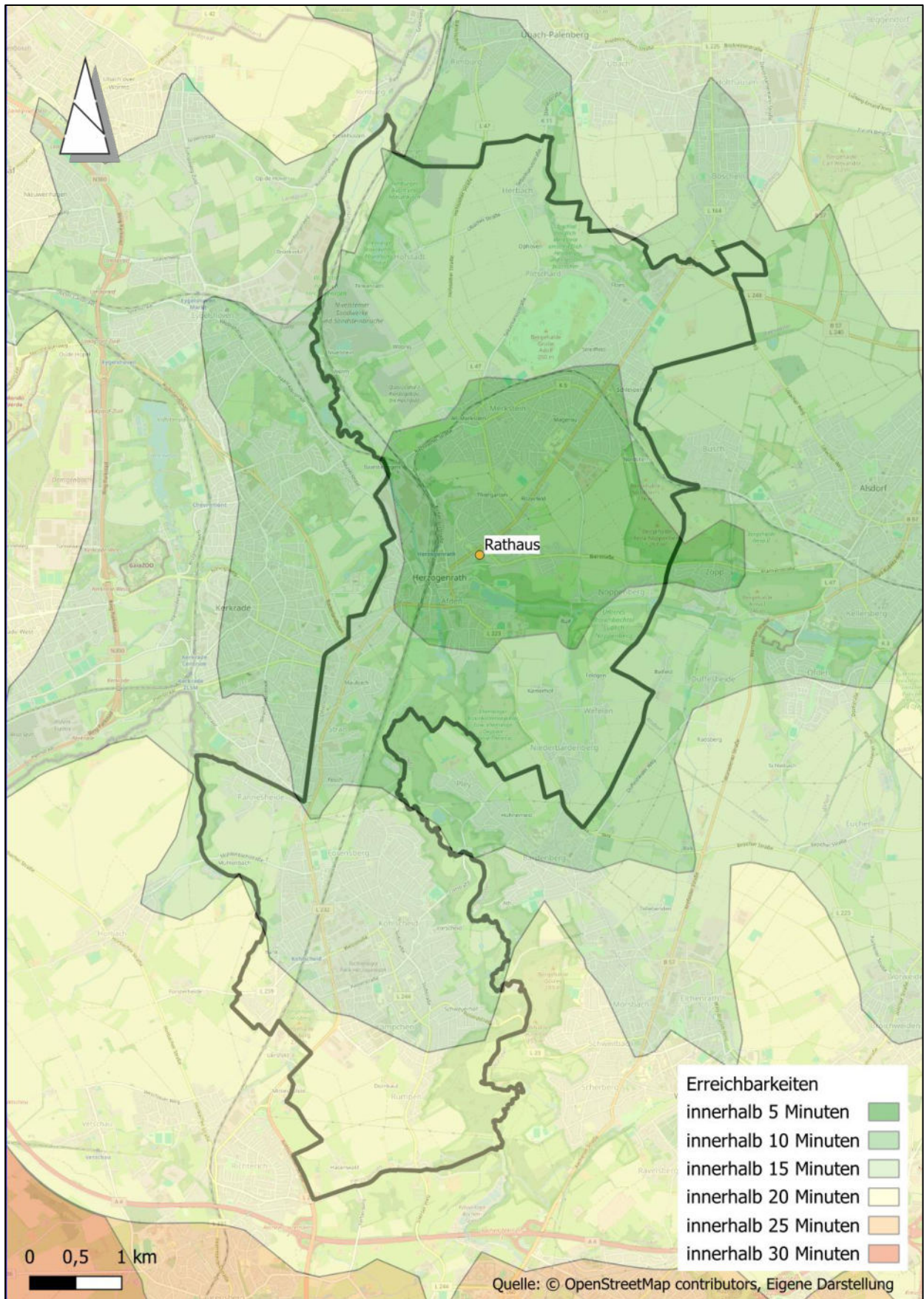
Anlage 16: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem Pedelec (Eigene Darstellung)



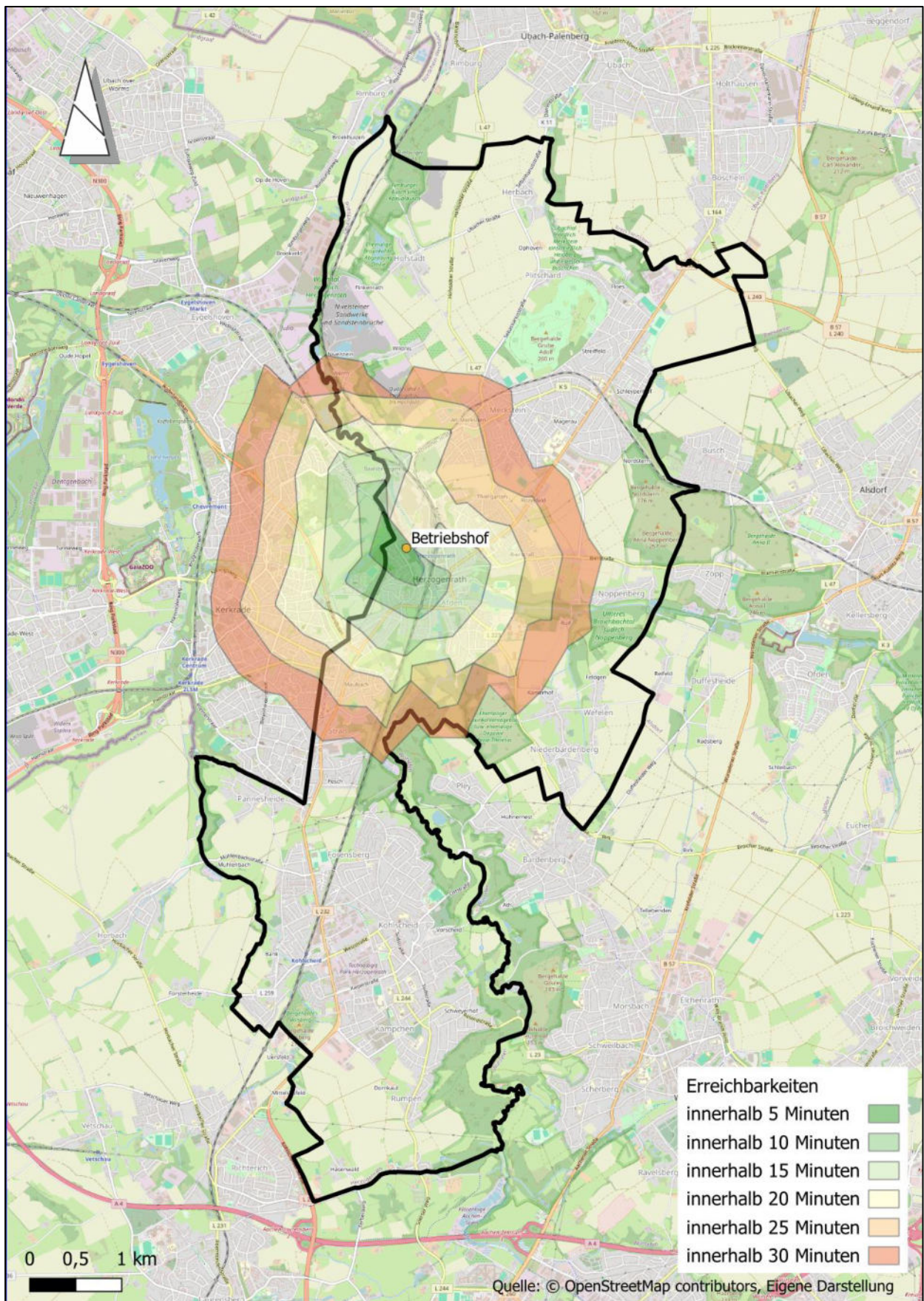
Anlage 17: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem ÖSPV (Eigene Darstellung)



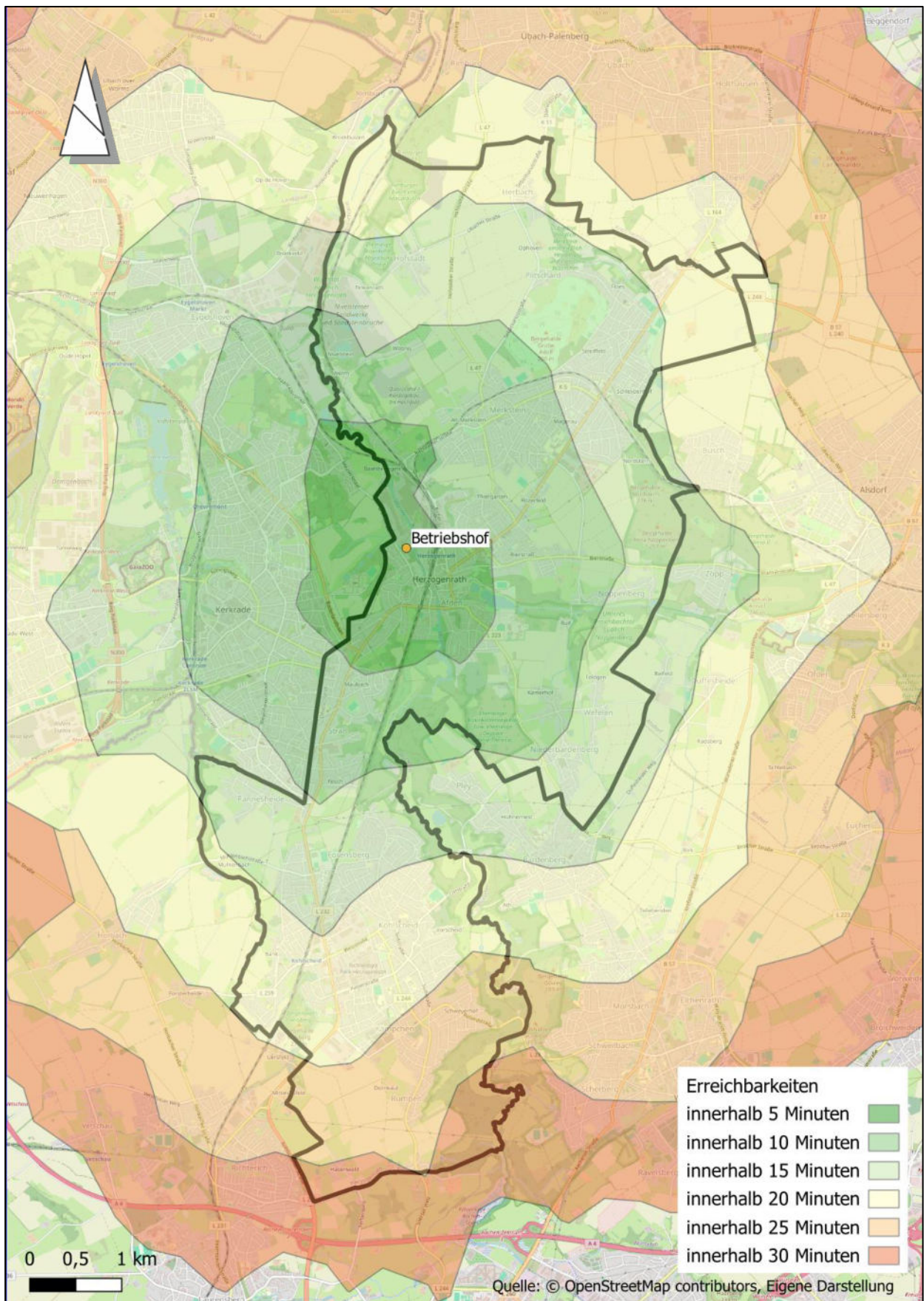
Anlage 18: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem MIV (Eigene Darstellung)



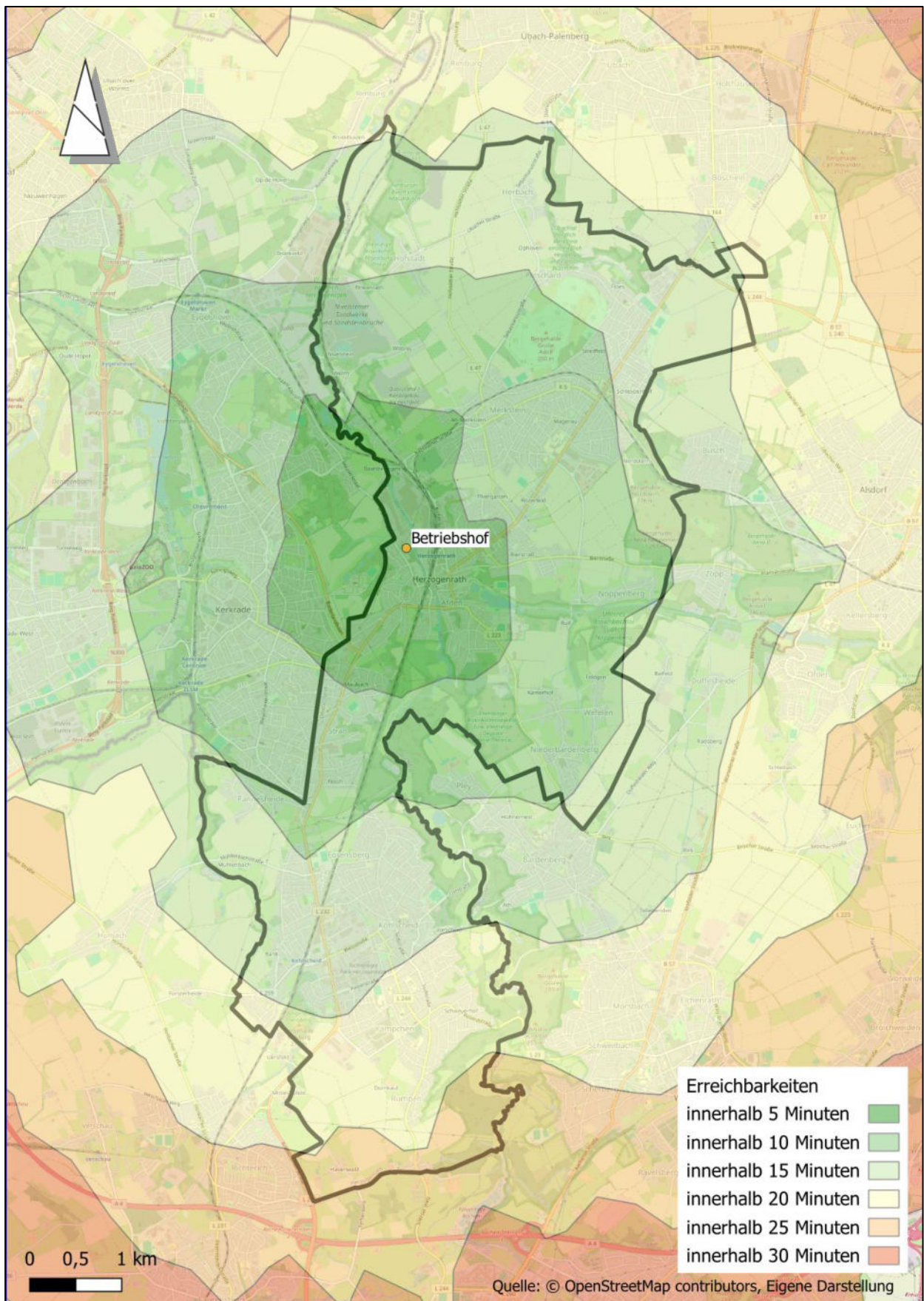
Anlage 19: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof zu Fuß (Eigene Darstellung)



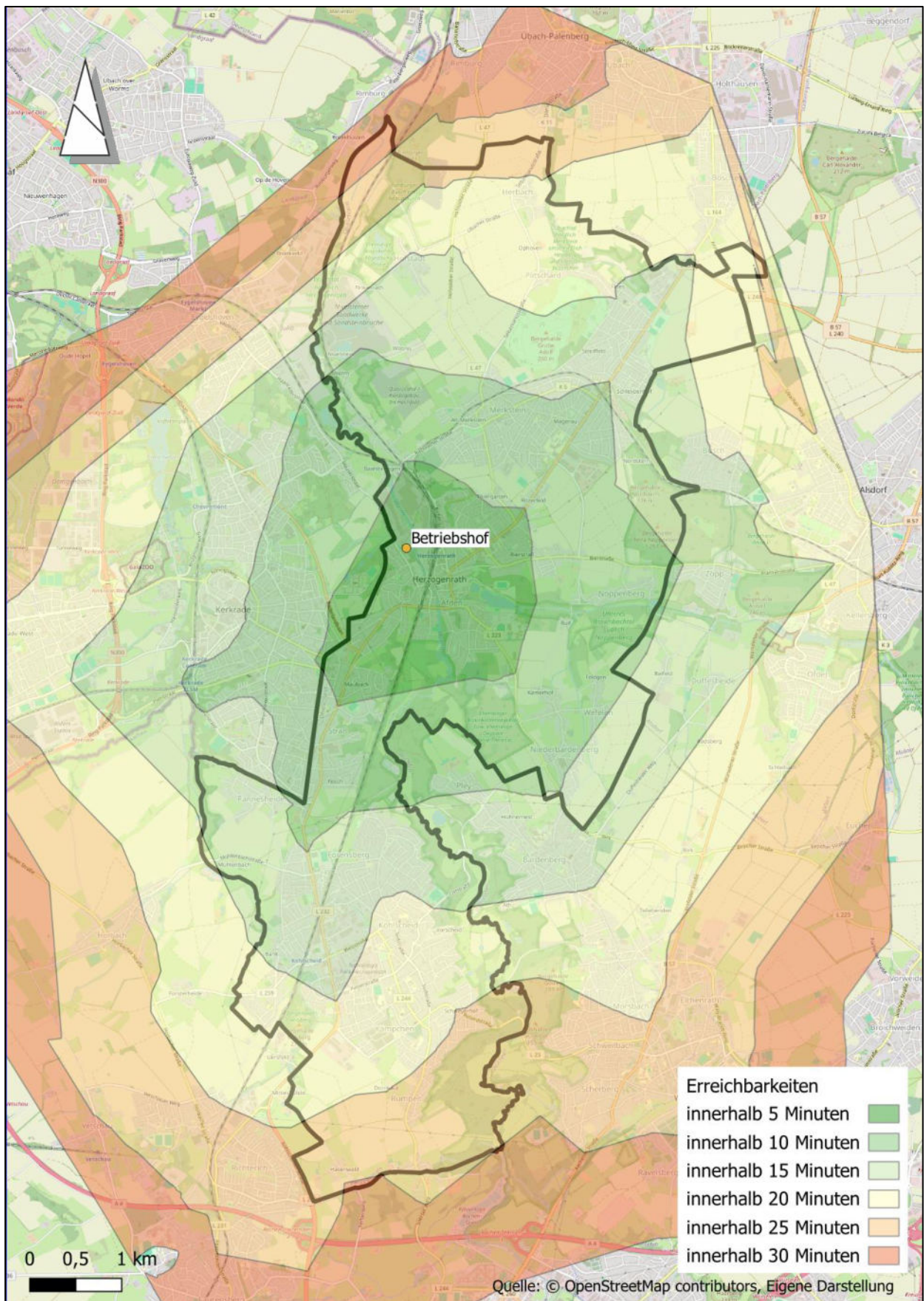
Anlage 20: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem Rad (Eigene Darstellung)



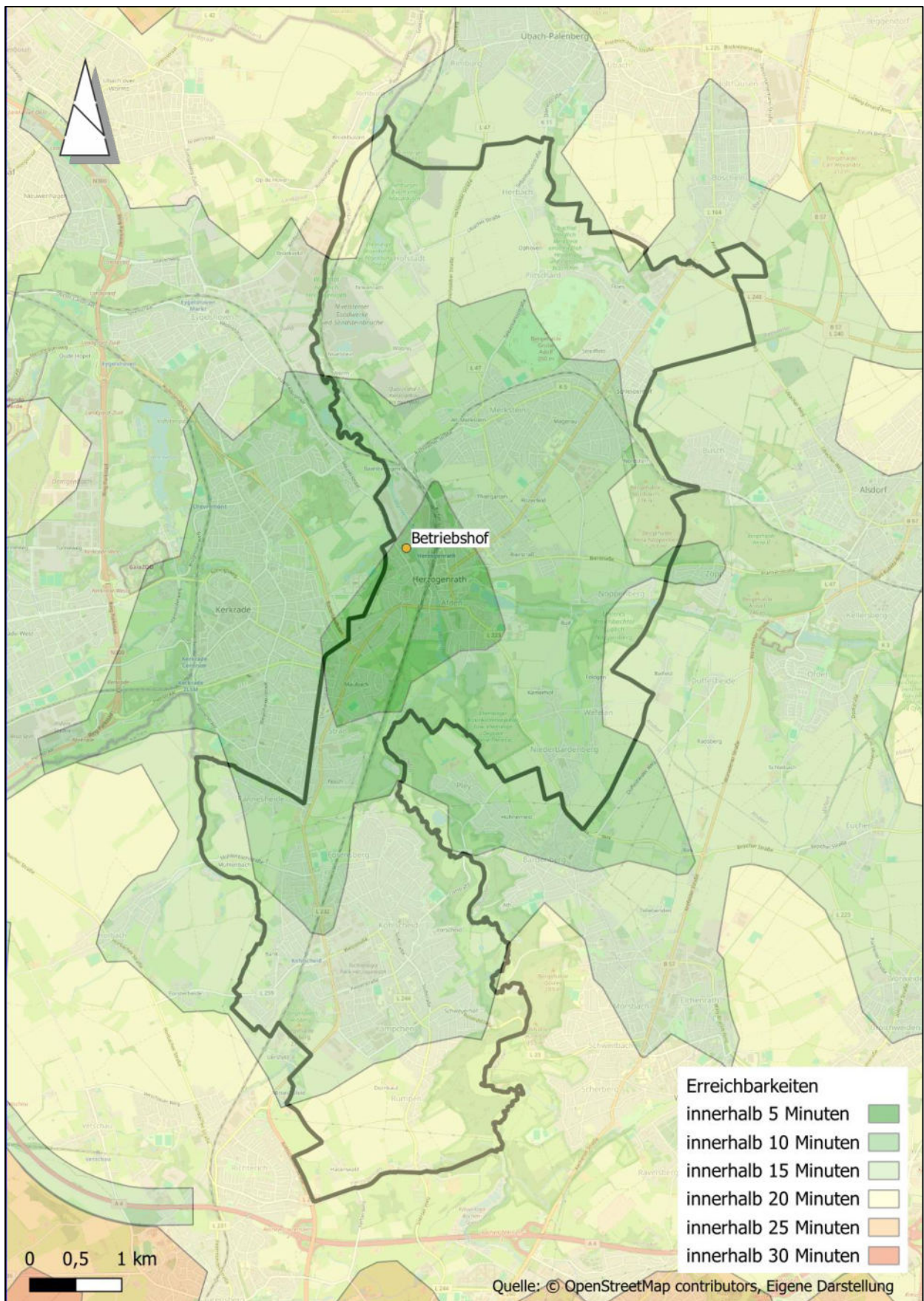
Anlage 21: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem Pedelec (Eigene Darstellung)



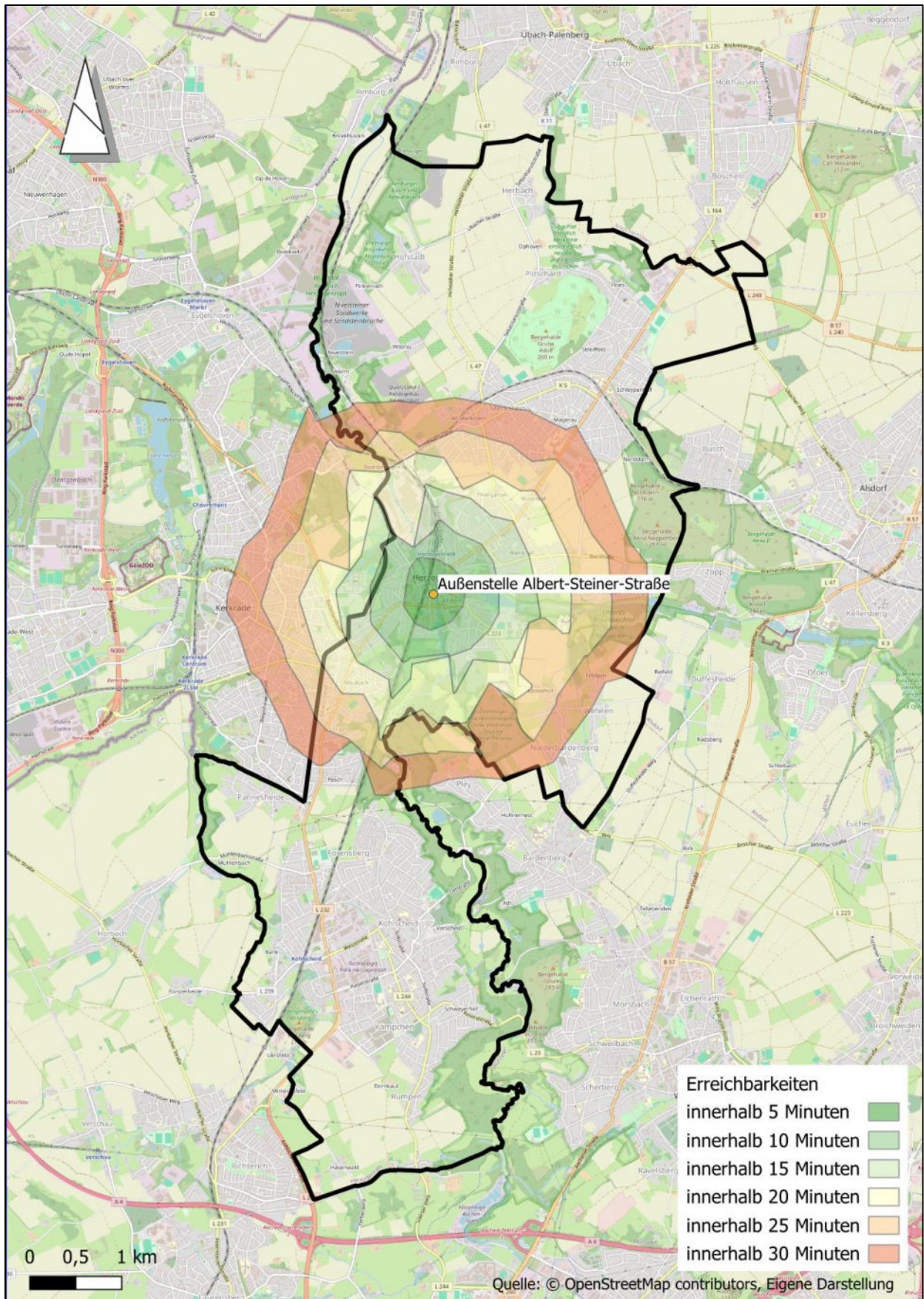
Anlage 22: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem ÖSPV (Eigene Darstellung)



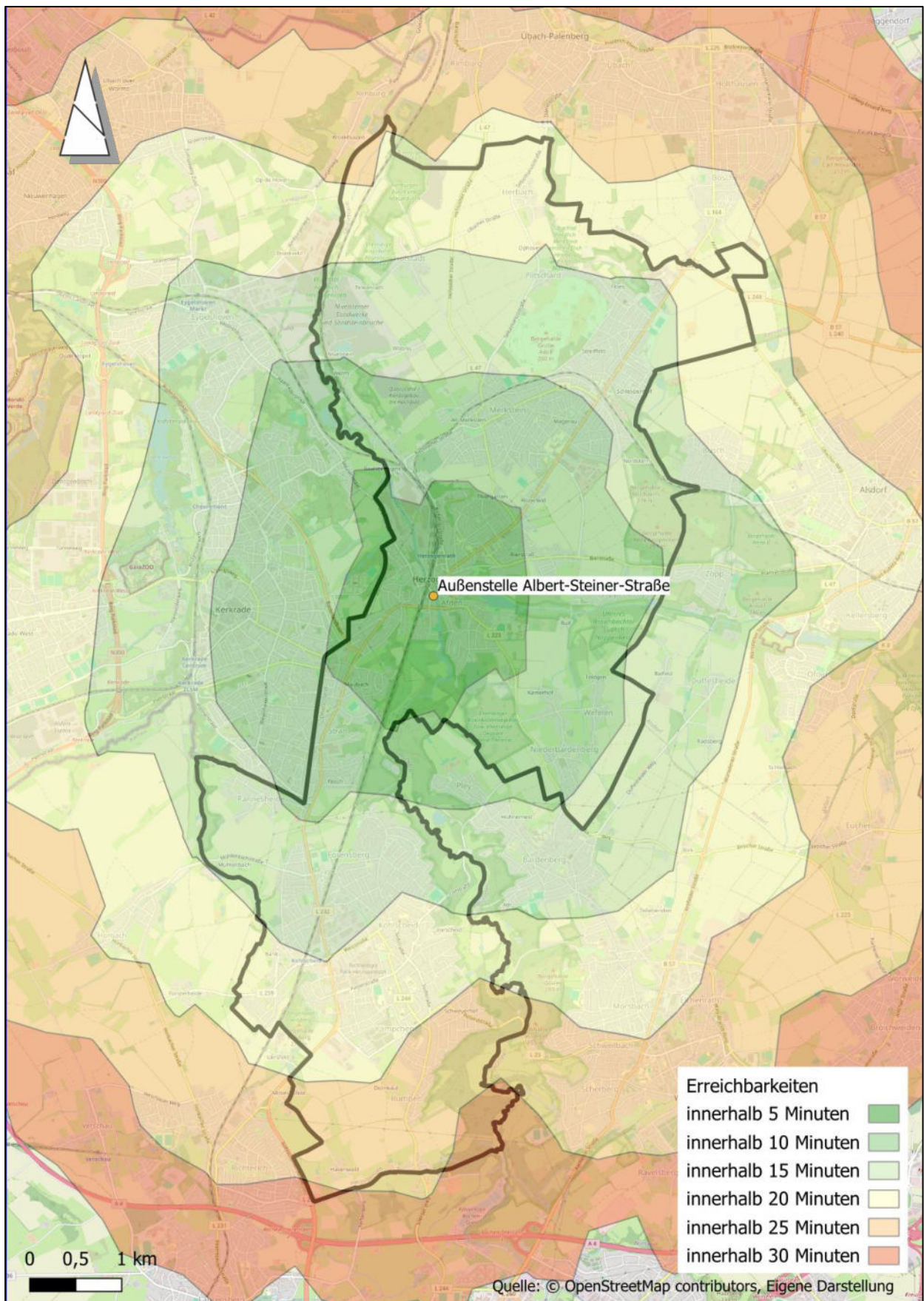
Anlage 23: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem MIV (Eigene Darstellung)



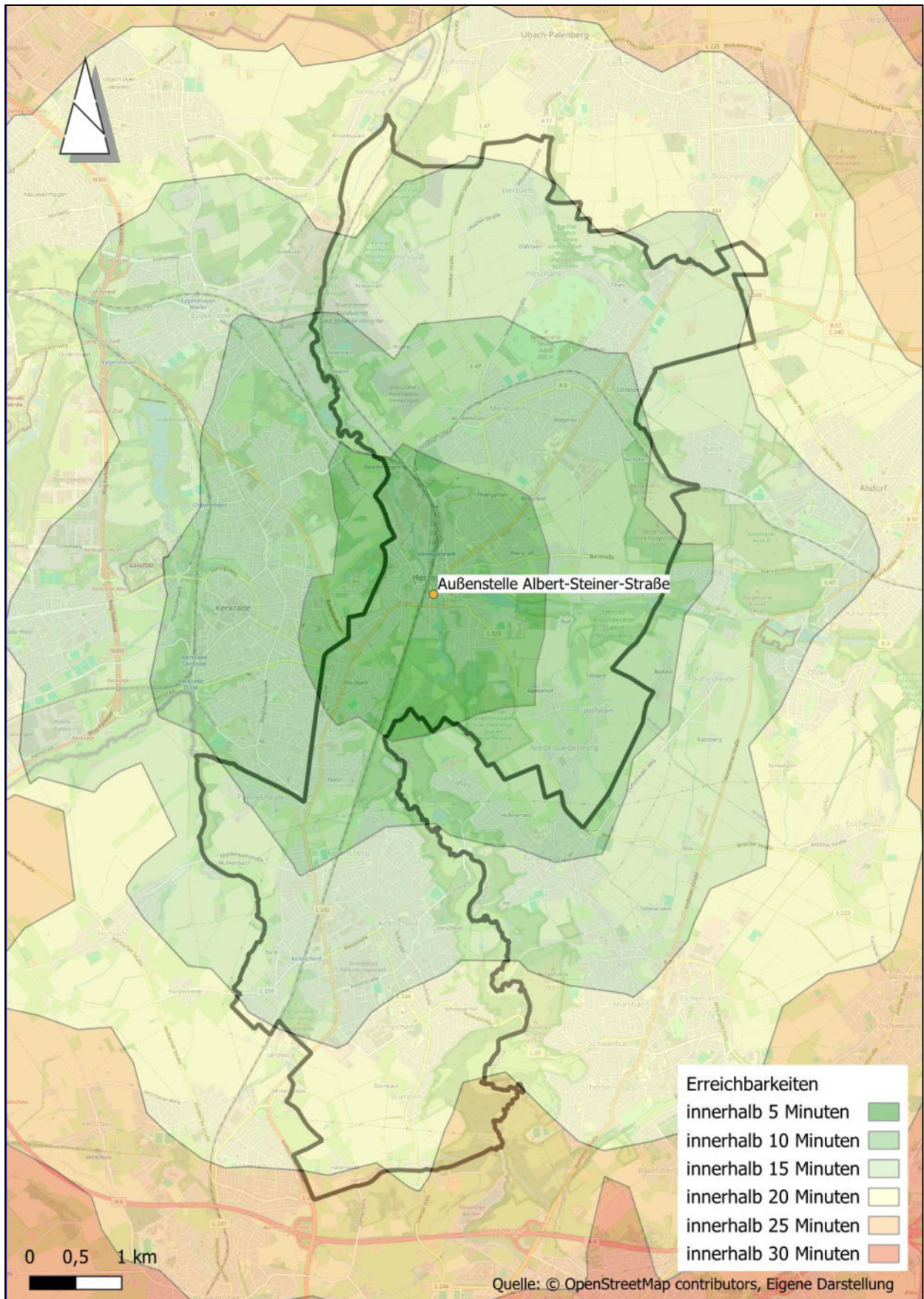
Anlage 24: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße zu Fuß (Eigene Darstellung)



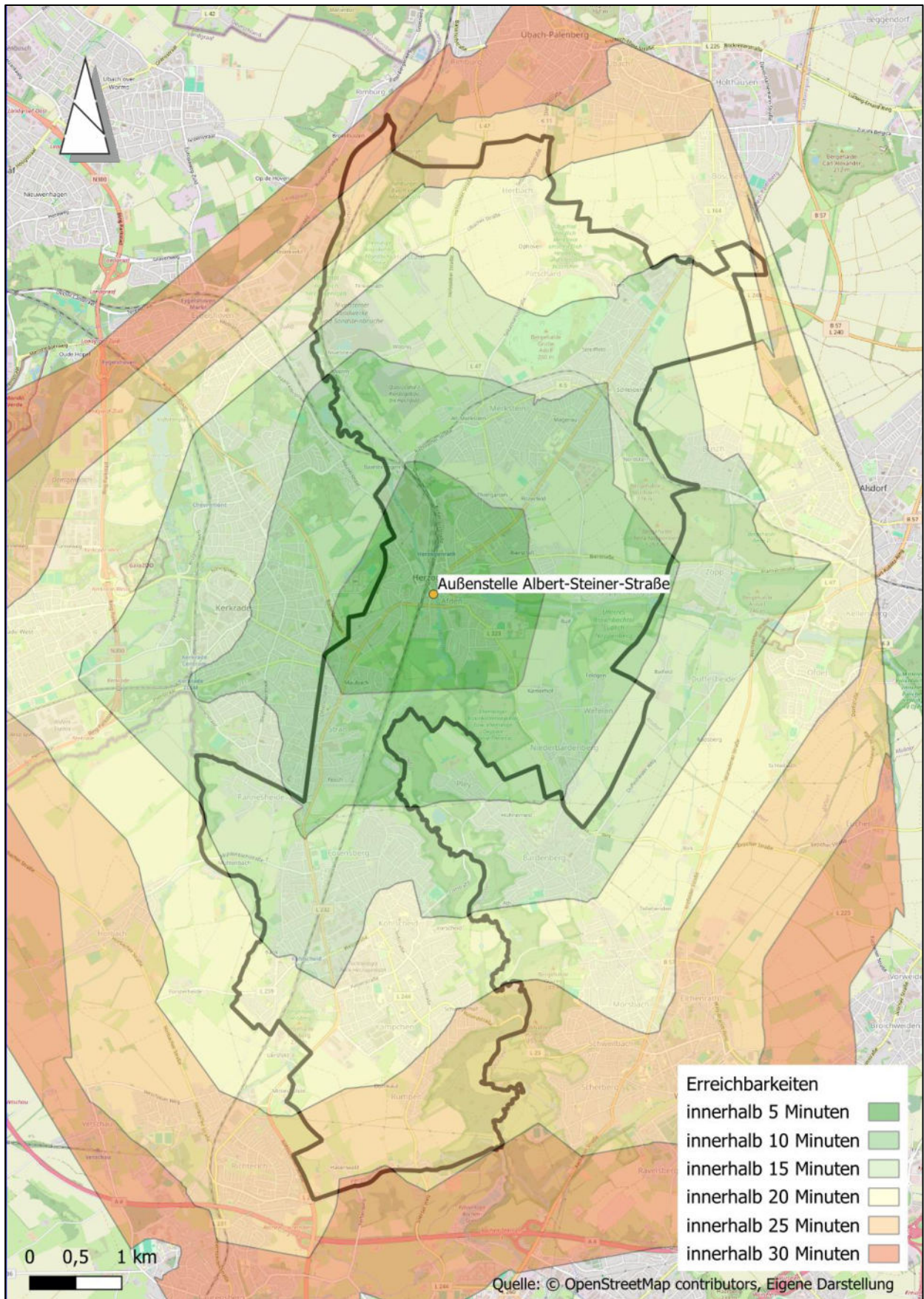
Anlage 25: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem Fahrrad (Eigene Darstellung)



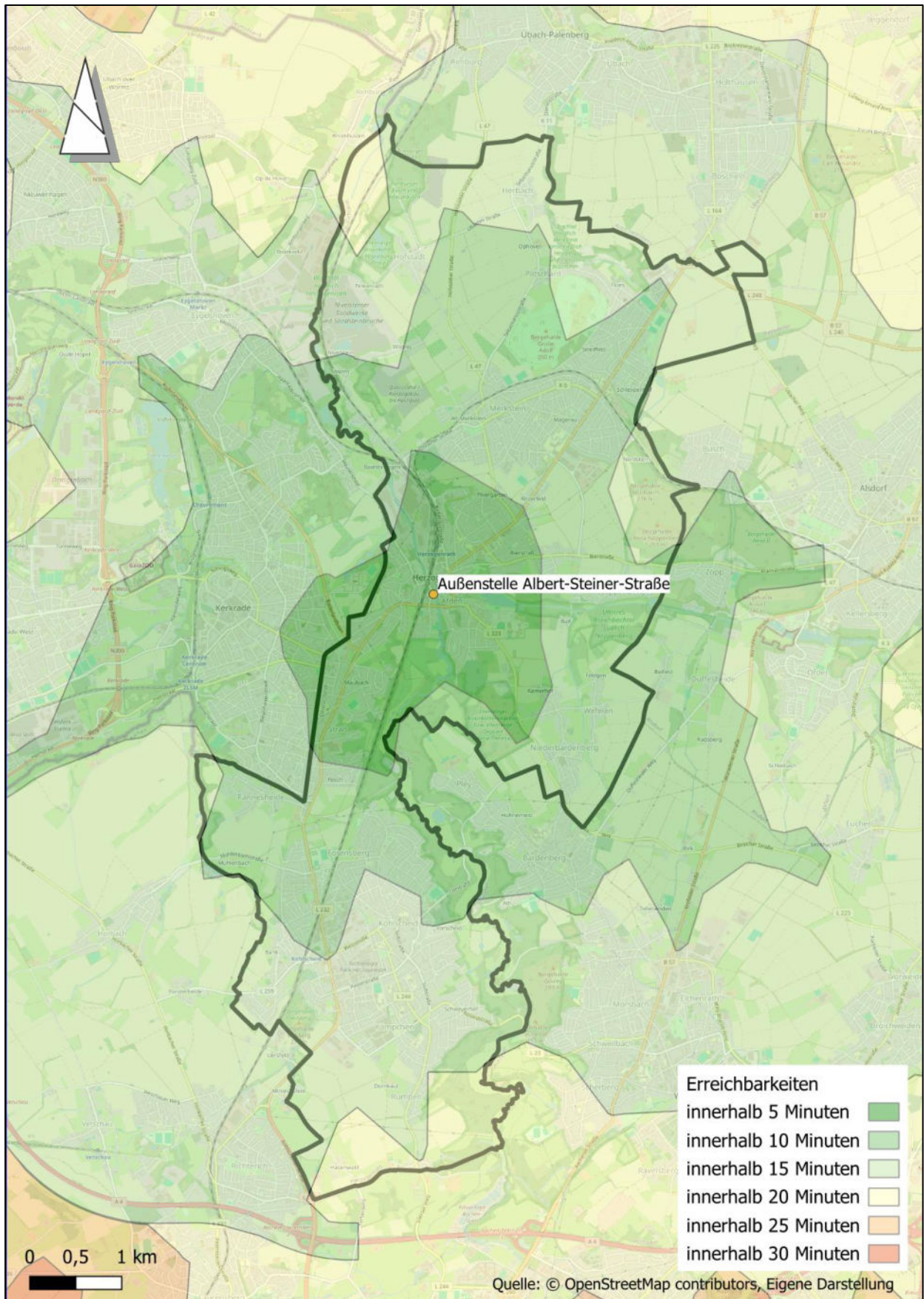
Anlage 26: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem Pedelec (Eigene Darstellung)



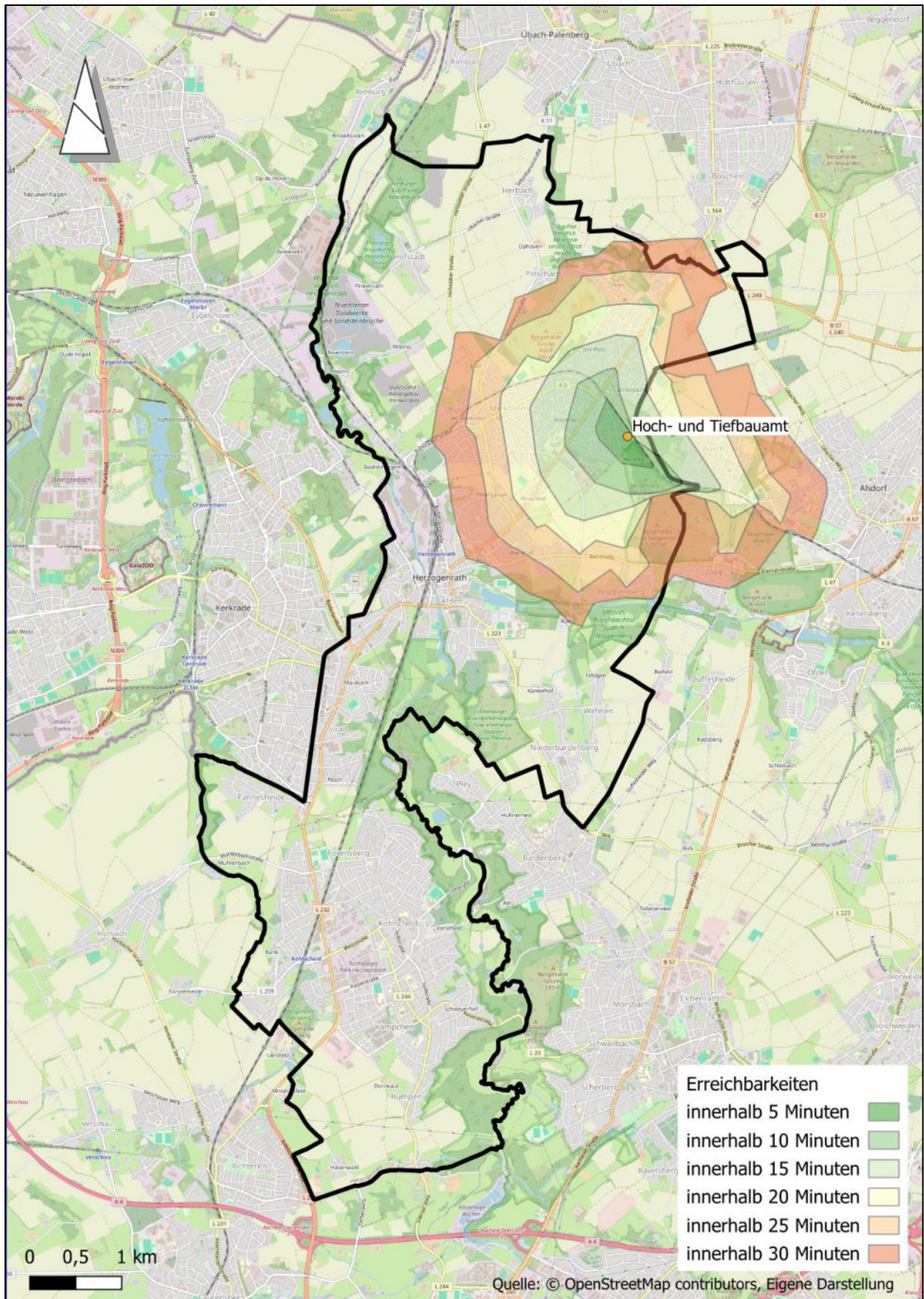
Anlage 27: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem ÖSPV (Eigene Darstellung)



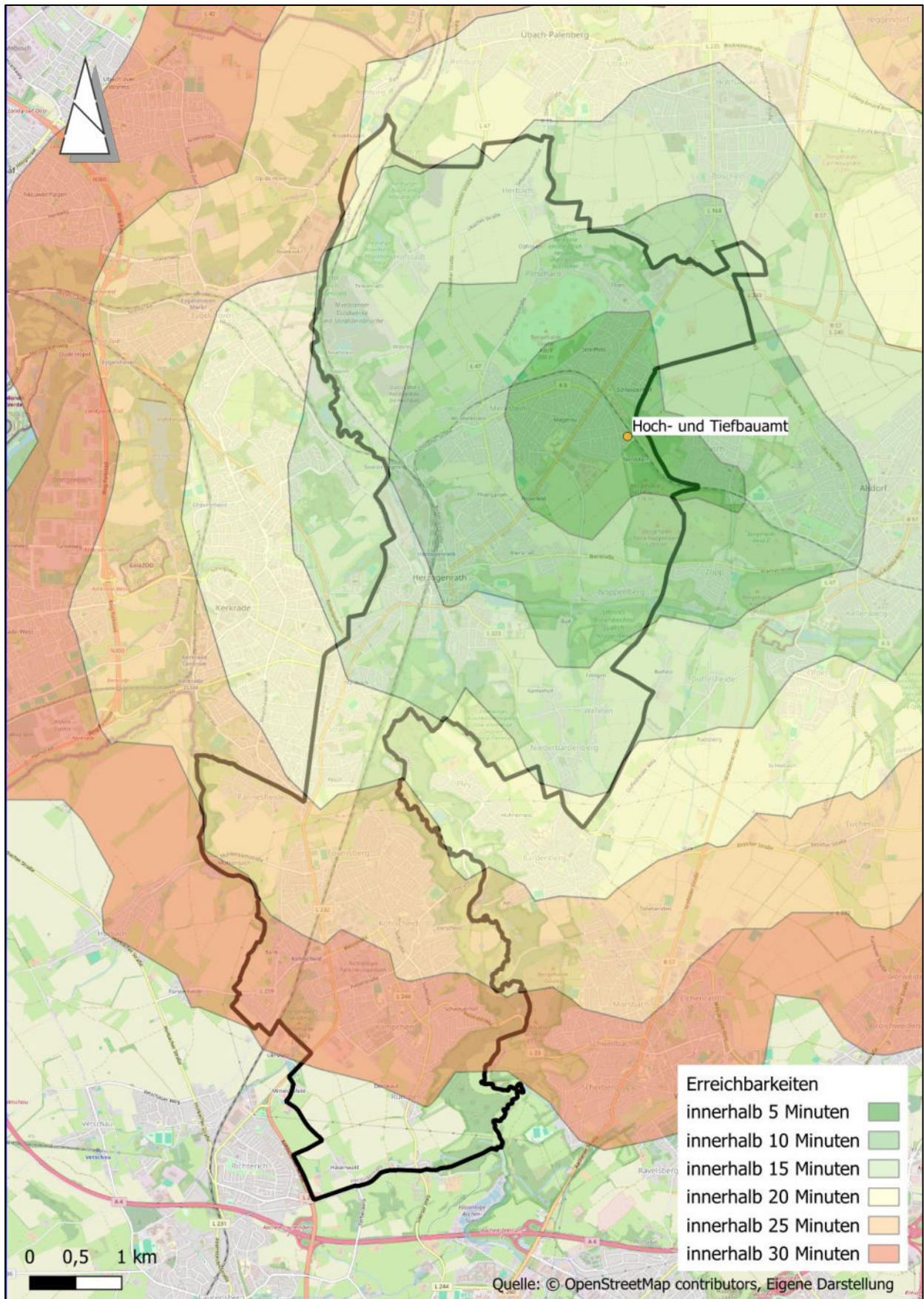
Anlage 28: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem MIV (Eigene Darstellung)



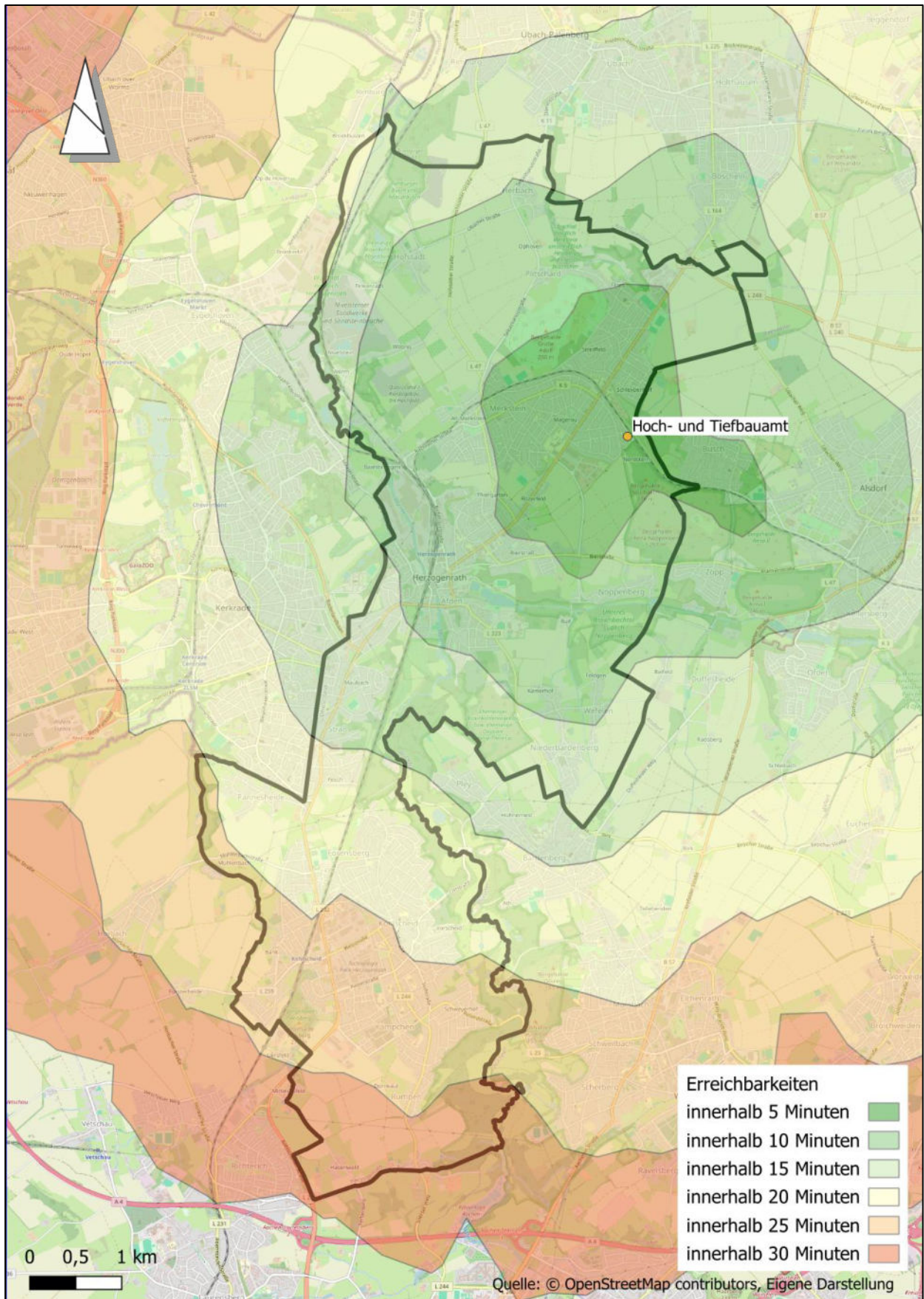
Anlage 29: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt zu Fuß (Eigene Darstellung)



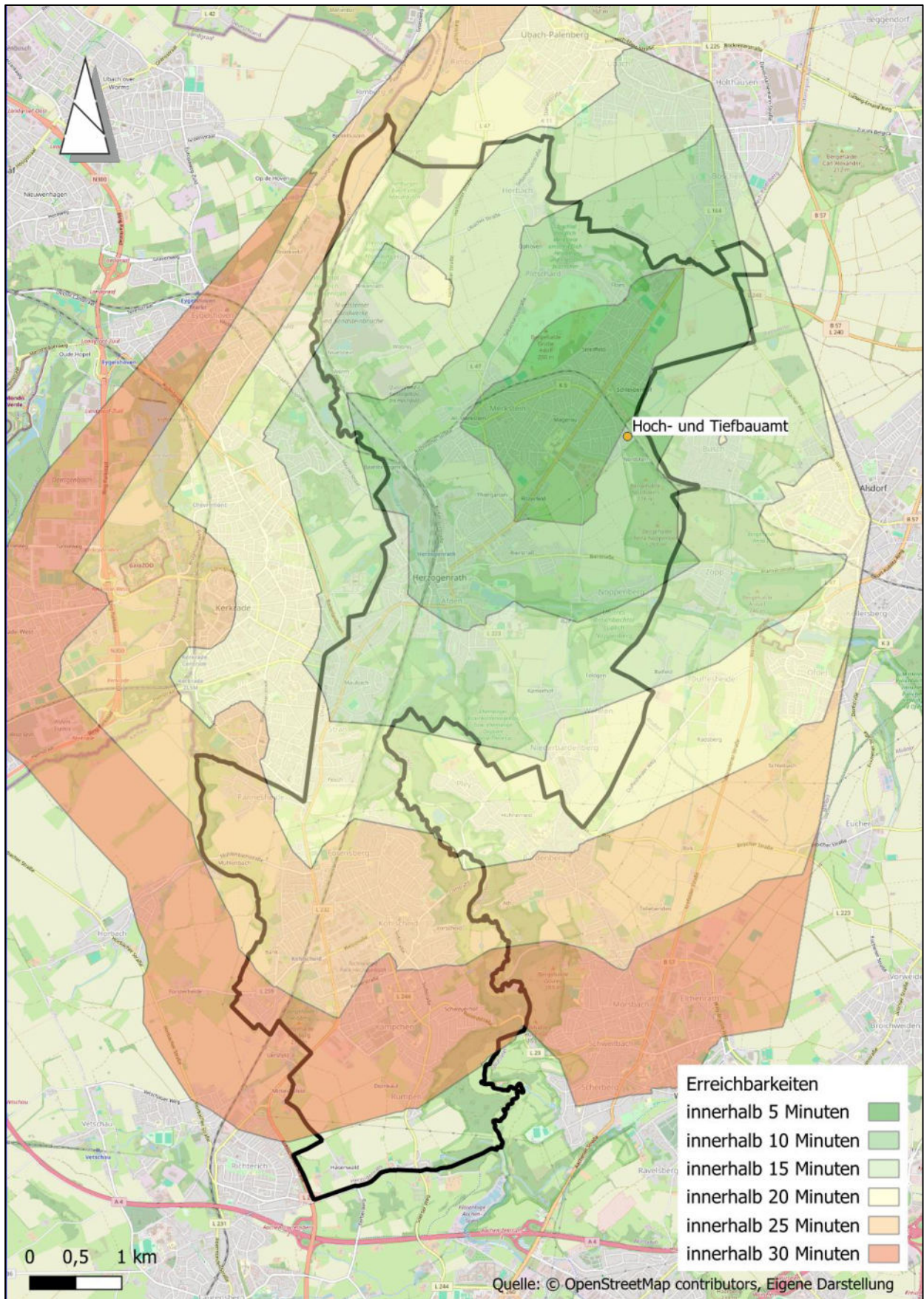
Anlage 30: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem Fahrrad (Eigene Darstellung)



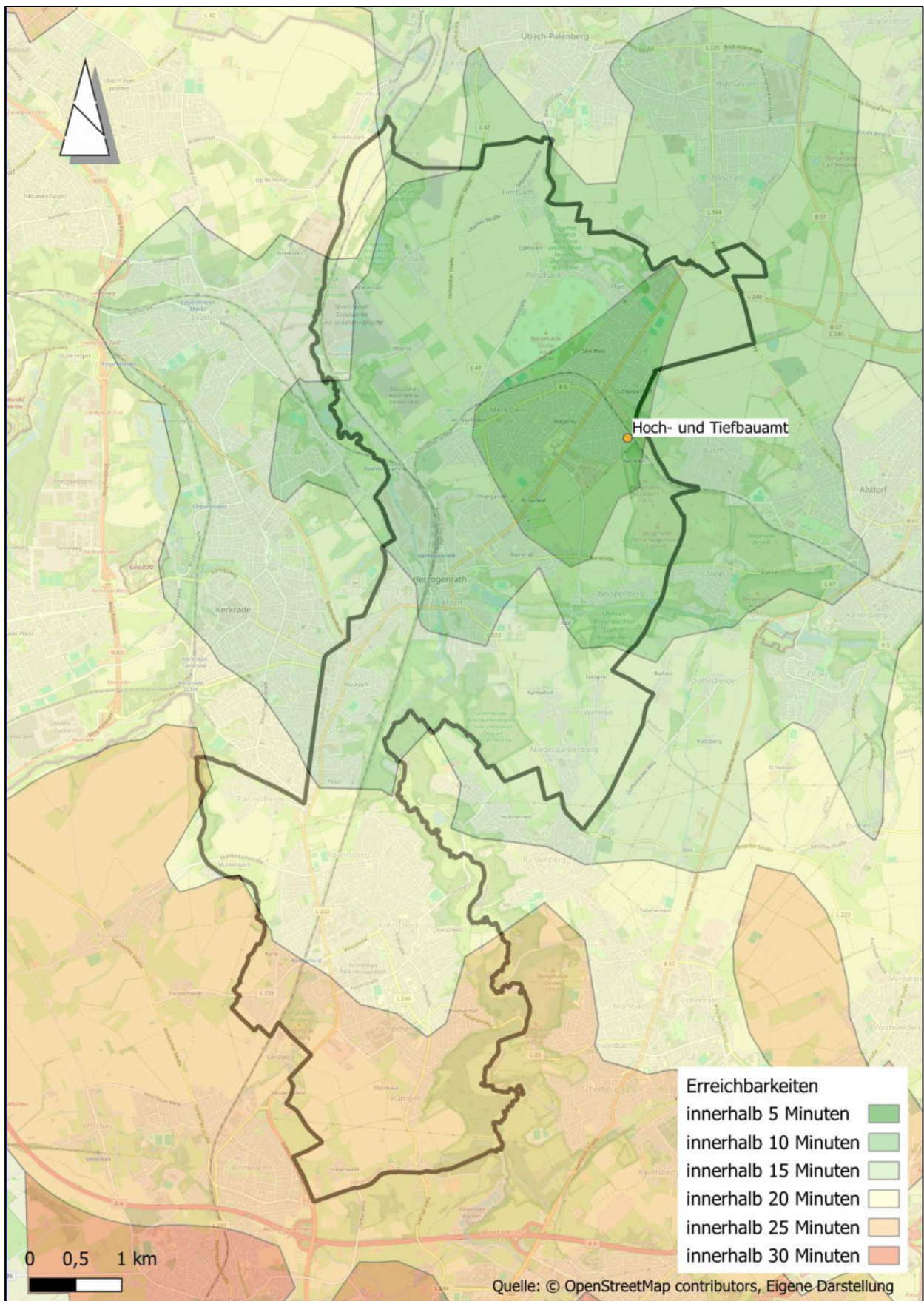
Anlage 31: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem Pedelec (Eigene Darstellung)



Anlage 32: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem ÖSPV (Eigene Darstellung)



Anlage 33: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem MIV (Eigene Darstellung)



Anlage 34 - Maßnahmenliste

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
1.1	Durchführung von Fußverkehrs-Checks	Die Stadt führt regelmäßig Fußverkehrs-Checks durch. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse können in die Analyse der Maßnahmen Fußverkehrsnetz, LSA-Optimierung und barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungen einfließen. Der Leitfaden vom Zukunftsnetz Mobilität NRW dient hierfür als Grundlage. Für die Aufnahme der Fußverkehrs-Checks kann die GehCheck-App genutzt werden.	II, III, V	Stadtverwaltung Herzogenrath, Seniorenbeirat, Forum für Menschen mit Behinderung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorbereitung: Untersuchungsraum, Ziele, Beteiligte und Route festlegen - Erwartungen sammeln und die Begehung organisieren - Begehungen vor Ort: Schwachstellen und Stärken des Fußverkehrs erfassen - Abschlussworkshop: Maßnahmen diskutieren, priorisieren und festhalten - Nachbearbeitung: Bericht, Prioritätenliste und Umsetzungsfahrplan erstellen 	kurz- bis mittelfristig	gering	Unterstützung durch Zukunftsnetz Mobilität NRW, jährliche Bewerbung möglich	Die Fußverkehrs-Checks tragen zur Bestandsanalyse der notwendigen Verbesserung der Fußwegverbindungen. Anwohner:innen fühlen sich einbezogen und können ihre Stadt mitgestalten.	Bestandsanalyse wird durch die Stadt/Planungsbüro durchgeführt, kaum Einbeziehung der Anwohner:innen.
1.2	Durchführung von Radverkehrs-Checks (in Anlehnung an die Fußverkehrs-Checks)	Neben den Fußverkehrs-Checks bieten Radverkehrs-Checks eine Möglichkeit, die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur zusammen mit den Nutzenden und Radverbänden anhand eines festen Vorgehens aufzunehmen und zu analysieren. Zwar liegt kein eigener Leitfaden für die Durchführung vor, der Leitfaden für die Fußverkehrs-Checks kann jedoch angepasst werden.	II, III, V	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Vorbereitung: Untersuchungsraum, Ziele, Beteiligte und Route festlegen - Erwartungen sammeln und die Begehung organisieren - Begehungen vor Ort: Schwachstellen und Stärken des Radverkehrs erfassen - Abschlussworkshop: Maßnahmen diskutieren, priorisieren und festhalten - Nachbearbeitung: Bericht, Prioritätenliste und Umsetzungsfahrplan erstellen 	kurz- bis mittelfristig	gering	Keine Fördermöglichkeiten	Die Radverkehrsinfrastruktur wird systematisch, zusammen mit Nutzenden, aufgenommen und analysiert. Die Maßnahme trägt zu einer höheren Transparenz von Umsetzungsmaßnahmen bei, die Bevölkerung wird eingebunden.	Es fehlt eine systematische Bestandsaufnahme. Dies kann dazu führen, dass punktuelle Maßnahmen an den falschen Stellen umgesetzt werden. Potenzielle Gefährdungen und Nutzer:innenbedarfe bleiben unentdeckt oder werden nur zufällig adressiert.
1.3	Mobile Fahrradwerkstatt und kostenloser Fahrrad-Check	Die Stadt führt zusammen mit lokalen Partner:innen regelmäßige Aktionen durch. Eine Aktion ist die mobile Fahrradwerkstatt (z.B. jeden dritten Samstag oder alle drei Monate), bei der Radfahrenden unter Anleitung ihre Fahrräder reparieren können. Eine weitere Aktion sind kostenlose Fahrrad-Checks. Sie eignen sich besonders gut im Frühjahr, damit Fahrräder für den Frühling und Sommer fit gemacht werden.	III, V	Stadtverwaltung Herzogenrath, Partner:innen in Form von Fahrradläden, Lokale Vereine/Verbände (bspw. ADFC Aachen-Nordkreis)	<ul style="list-style-type: none"> - Suche von geeigneten Partner:innen - Suche von geeigneten Standorten für die Aktionen (z.B. auf den zentralen Plätzen) - Terminierung und Bewerbung der Aktionen 	kurz- bis mittelfristig, wiederkehrend	gering	FÖRI-Nah	Fahrradfahrenden wird ein niederschwelliges Angebot gemacht, um ihr Fahrrad durchchecken zu lassen und unter Anleitung selbst kleine Reparaturen durchzuführen.	Fahrradfahrende nutzen ggf. verkehrsun sichere Fahrräder oder müssen für Reparaturen ins Fachgeschäft.
1.4	Sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen	Bei der Einrichtung von Baustellen sind der Stadt typischerweise durch die bauausführenden Unternehmen Verkehrsführungspläne vorzulegen. Die Überprüfung wird sensibilisiert, auf eine geeignete Führung des Fuß- und Radverkehrs zu achten. Die Führungen müssen für den Fuß- und Radverkehr sicher, durchgehend, barrierefrei und in ausreichender Breite vorhanden sein. Der Plan wird auch an der Baustelle überprüft. Die Stadt kann ggf. durch die Erstellung von Musterlösungen die Unternehmen bei der Erstellung der Pläne unterstützen und so eine sichere Verkehrsführung gewährleisten. Bei linienhaften, größeren Baustellen sind regelmäßige Kontrollintervalle einzuführen, um während der gesamten Bauzeit und bei voranschreitenden Bauphasen die Führung des Fuß- und Radverkehrs zu überprüfen.	III	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Verkehrsführungspläne - Überprüfung der Pläne auf der Baustelle - Ggf. Erstellung von Musterlösungen 	kurzfristig	gering	Keine Fördermöglichkeiten	Die Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit von Fuß- und Radwegen bleibt auch während Baustellen erhalten, dadurch kann die Akzeptanz von Baustellen gesteigert werden.	Der Fuß- und Radverkehr ist bei schlechter Absicherung oder fehlender geeigneter Führung unsicher unterwegs und die Verkehrssicherheit sinkt. Umwege müssen gemacht werden und haben einen negativen Einfluss auf die Nutzung von Fuß- und Radverkehr.

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
1.5	Optimierung der Lichtsignalsteuerung für Fuß- und Radverkehr	Die Umlaufzeiten an signalisierten Knotenpunkten werden auf Fuß- und Fahrradfreundlichkeit überprüft. Als Grundlage dienen die Radverkehrs- und Fußverkehrsnetze, um die zu überprüfenden Knotenpunkte zu identifizieren. Entlang der Starken Achsen ist weiterhin auf die Priorität des ÖPNVs zu achten. Folgende Knotenpunkte sollten untersucht werden: Geilenkirchener Straße/August-Schmidt-Platz, Bicherouxstr./Bahnhofstr., Schütz-von-Rode-Str./Erkensstr., Schutz-von-Rode-Straße (Bedarfsampel), Roermonder Str./Honigmannstr., Roermonder Str./Kaiserstr., Roermonder Str./Dornkaulstr., Kämpchenstr./Klosterstr. Sofern durch die Optimierung keine Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr erzielt werden, ist eine Neugestaltung des Knotenpunkts zu untersuchen.	II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW	<ul style="list-style-type: none"> - Datenbasis aufnehmen: Verkehrsbelastung, Konfliktpunkte, Wartezeiten und Anforderungen von Fuß- Rad- und Kfz-Verkehr erfassen - Ziele festlegen: Beispielsweise verbesserte Reisezeiten, weniger Halten/geringe Wartezeiten, mehr Sicherheit oder stärkere Bevorzugung des ÖPNV, Fuß- oder Radverkehrs - LSA-Steuerung analysieren: Festzeitsteuerung, verkehrsbabhängige Steuerung, etc. - Varianten entwickeln und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit (Verlustzeit, Halten, Durchsatz, Umweltwirkung) bewerten - Umsetzung und Monitoring: Die Vorzugsvariante einführen und regelmäßig prüfen 	kurz- bis mittelfristig	gering	Sonderprogramm "Stadt und Land"	Die Wartezeit an Knotenpunkten verringert sich für Zufußgehende und Radfahrende, dadurch kann sich ggf. die Wartezeit von Pkw-Fahrenden erhöhen. Mehr Menschen gehen zu Fuß oder nutzen das Fahrrad da sie weniger Hindernisse auf ihren Wegen haben.	Zufußgehende und Radfahrende fühlen sich an Knotenpunkten weiterhin benachteiligt, riskieren ggf. über Rot zu gehen/zu fahren. Zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren ist weiterhin weniger attraktiv.
1.6	Überprüfung und Einführung von Grünpfeilschildern für den Radverkehr an geeigneten Knotenpunkten	Grünpfeilschilder für Radfahrende verringern die Wartezeit an Knotenpunkten und reduzieren somit die Reisezeitverluste. Sie fördern somit den Radverkehr und verhindern riskantes Verhalten von Radfahrenden, die ggf. über Rot bzw. über den Gehweg und Fußgängerfurten abbiegen. Bei Umgestaltungen, bei denen der Radverkehr auf Radfahr- oder Schutzstreifen bis zum Knotenpunkt geführt wird, soll bei der Knotenpunktgestaltung die Einführung des Grünpfeils für den Radverkehr überprüft werden. Da aktuell nur an wenigen Knotenpunkten der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird (z.B. Geilenkirchener Str./Bicherouxstr. oder Schütz-von-Rode-Str./Albert-Steiner-Str./Wiesenstr.), sind die aktuellen Anpassungsmöglichkeiten eher gering.	III	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung aktueller Knotenpunkte mit Radverkehrsführung auf der Straße hinsichtlich Verkehrssicherheit und Optimierungsmöglichkeiten - Sicherheitsbewertung vornehmen - Einführung des Grünpfeilschildes an geeigneten Knotenpunkten - Regelmäßige Evaluation der Maßnahme - Kontinuierliche Berücksichtigung der Möglichkeit des Grünpfeilschildes für den Radverkehr bei künftigen Umgestaltungen 	kurzfristig bei aktueller Knotenpunktgestaltung, mittel- bis langfristig bei Neuplanungen	gering	FöRI-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land"	Der Radverkehr kann an Knotenpunkten mit kurzem Anhalten die Fahrt fortsetzen, Reisezeit und Wartezeit verringern sich und verbessern den Verkehrsfluss des Radverkehrs. Der Radverkehr gewinnt an Attraktivität.	Der Radverkehr hat längere Wartezeiten, ggf. fahren sie über Rot oder fahren auf den Gehweg um abzubiegen. Die Verkehrssicherheit kann nicht verbessert werden.
1.7	Überprüfung von Radverkehrsführung im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr	Ein großer Teil der Radverkehrsinfrastruktur im Bestand befindet sich im Seitenraum und entspricht nicht dem aktuellen Stand der Technik. Sofern nach dem Radverkehrsnetz bereits andere, gutausgebaute Radverkehrsinfrastruktur auf einer Wegeverbindung existiert, sollte die Führung im Seitenraum überprüft und ggf. aufgelöst werden. Wenn keine andere Infrastruktur vorhanden ist, sollte dort, wo möglich bspw. durch Markierungsarbeiten die Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr klar definiert werden. Zur Überprüfung der Breiten und Führungsformen sind die ERA und die HRSV heranzuziehen.	III	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Breiten und Führungsform der Radverkehrsanlagen im Seitenraum - Abgleich mit den geltenden Regelwerken - Bei vorhandenen alternativen Wegeverbindungen mit guter Radinfrastruktur: Auflösung der Seitenraumnutzung und entsprechende Beschilderung der Alternative - Bei fehlenden Alternativen: bei ausreichendem Platz: eindeutige Markierung der Radverkehrsführung; bei nicht ausreichendem Platz: Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs 	mittelfristig	gering, langfristig Folgekosten bei Neu-/Umgestaltung	FöRI-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land"	Im Seitenraum führt die Trennung von Fuß- und Radverkehr zu weniger Konfliktsituationen, wodurch die Sicherheit für beide Verkehrsarten verbessert wird. Diese erhöhte Sicherheit wirkt sich positiv auf die Attraktivität des aktiven Verkehrs aus und fördert einen höheren Anteil von Fuß- und Radverkehr am Modal Split.	Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr halten an, bis dem Radverkehr geeignete Alternativen angeboten werden. Beide Verkehre nehmen die Wege als unsicher und unbequem wahr.

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
I.8	Kommunales Radverkehrsnetz	Die Stadt setzt die Planung eines zusammenhängenden, gutausgebauten Netzes mit alltagstauglichen Verbindungen zwischen allen Stadt- und Ortsteilen um. Dabei wird das Netz hierarchisch gegliedert: Haupttrouten übernehmen Verbindungsfunktionen von gesamtstädtischer Bedeutung, während Nebenrouten insbesondere der Erschließung innerhalb der Stadtteile dienen. Der Stadt liegt dafür ein Vorschlag vor. Dieser ist mit dem überregionalen Radverkehrsnetz der StädteRegion Aachen abgestimmt. Die unterschiedlichen Netzebenen sollen ihrer jeweiligen Funktion entsprechend Qualitätsstandards hinsichtlich Führung, Breite und Komfort erfüllen. Für einzelne Routen gibt es Vorschläge für die Führungsform. Diese sind bei der Umsetzung zu überprüfen. Darüber hinaus sind die Routen so zu planen, dass sie gezielt zu den Mobilstationen hin führen bzw. von diesen ausgehen, um auch Nutzenden von Bikesharing einen Zugang zu ermöglichen (siehe Maßnahme II.2). An geeigneten Stellen sind im Netz Fahrradabstellanlagen vorzusehen (siehe Maßnahme II.3).	II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW	<ul style="list-style-type: none"> - Definition von Haupttrouten und Nebenrouten - Prüfung geeigneter Führungsformen - Abstimmung des kommunalen Radverkehrsnetzes mit allen relevanten Akteuren - Priorisierung der Umsetzungsmaßnahmen - Durchführung der Umgestaltungen - Evaluation der Maßnahmen durch Erhebung des Radverkehrsanteils 	mittel- bis langfristig	hoch	FöRI-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land", EFRE/JTF-Programm - Nachhaltige städtische Mobilität	Zusammenhängendes, sicheres Radverkehrsnetz welches im Alltag und in der Freizeit von allen genutzt werden kann. Mehr Personen sind mit dem Fahrrad unterwegs.	Keine Verbesserung für den Radverkehr, im besten Fall nimmt der Anteil am Modal Split nicht ab.
I.9	Fußverkehrsnetz für die Stadtteilzentren	Für die zentralen Bereiche der drei Stadtteile werden Fußverkehrsnetze erstellt. Diese fördern die Nahmobilität zu Fuß, um im Sinne der "Stadt der kurzen Wege" die Erreichbarkeiten zu verbessern. Es werden alltägliche Ziele (Arzt:innen, Supermärkte, Apotheken, Haltestellen, Freizeiteinrichtungen etc.) und die vorhandenen Wegeverbindungen analysiert. Durch die Fußverkehrs-Checks werden die Wege u.a. auf ihre Begehrbarkeit, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit überprüft und Vorschläge zur Verbesserung gemacht.	II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, Seniorenbüro, Forum für Menschen mit Behinderung, ggf. Straßen.NRW und StädteRegion Aachen	<ul style="list-style-type: none"> - Abgrenzung der zentralen Bereiche der drei Stadtteile als Untersuchungsräume - Analyse der Zentrumsnahen alltäglichen Ziele - Analyse der vorhandenen Wegbeziehungen - Untersuchung der Wege anhand Fußverkehrs-Checks - Erarbeitung von Fußverkehrsnetzen zur Stärkung der Nahmobilität im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ - Erstellung einer Maßnahmenliste zur Verbesserung und Priorisierung der Maßnahmen 	mittel- bis langfristig	hoch	FöRI-Nah, Förderinitiative Fußverkehr	Das neue Fußverkehrsnetz verbessert Durchgängigkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit und verkürzt die Wege zu ÖPNV und Versorgungsangeboten. Dadurch steigen der Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität, die Zentren werden belebt und Kurzstrecken-Pkw-Verkehr nimmt ab.	Bleiben die Netzlücken bestehen, bleiben Zugänglichkeit und Sicherheit gering und Wege länger. Das führt zu anhaltender Pkw-Nutzung, geringerer Aufenthaltsqualität und wirtschaftlichen Nachteilen für die Zentren.
I.10	Finalisierung des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen	Barrierefreie Haltestellen sind ein zentraler Baustein, um den ÖPNV für alle zugänglich zu machen. Sie ermöglichen selbstständiges, sicheres Ein- und Aussteigen und sind Voraussetzung für eine gleichberechtigte Mobilität älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen. Die Stadt erfüllt das rechtlich festgelegte Ziel, alle Bushaltestellen barrierefrei zu gestalten mit taktilen Elementen, Borderhöhung zum niveaugleichen Einstieg in den Bus und Informationsanzeigen (digital als auch analog). Die Maßnahme bezieht sich auf noch nicht geplante und umgesetzte Bushaltestellen.	II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, Straßen.NRW und StädteRegion Aachen, ASEAG	<ul style="list-style-type: none"> - Planung bzw. Ausschreibung der Planung der Bushaltestellen - Beantragung von Fördergeldern nach § 13 ÖPNVG NRW - Bauliche Umsetzung der Planung 	mittelfristig	hoch	§ 13 ÖPNVG NRW	Der ÖPNV ist für mehr Menschen besser zugänglich, Ein- und Aussteigen ist auch mit Mobilitätshilfen leichter und schneller. Der ÖPNV gewinnt an Attraktivität und Kund:innenzufriedenheit.	Barrieren bleiben weiterhin bestehen und hindern gewisse Gruppen an der Nutzung des ÖPNV.
I.11	Aufbau von Stelen zur Orientierung	An den Mobilstationen werden Stelen zur Orientierung im Design von mobil.nrw aufgestellt. Wenn möglich, sollte es einen Kartenausschnitt für die Verortung der Mobilstation selbst geben, inkl. Hinweise auf die einzelnen Mobilstationselemente und einen Kartenausschnitt für die Orientierung im Umfeld der Mobilstationen. Langfristig sollen die Stelen im gesamten Stadtgebiet aufgebaut werden, um die Orientierung durch die Stadt auch ohne digitale Hilfsmittel zu ermöglichen, nach dem Vorbild aus New York City.	II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, mobil.nrw	<ul style="list-style-type: none"> - Geeignete Orte identifizieren (Wichtige Zielpunkte, schwierige Orientierungsbereiche, Verkehrsknotenpunkte, Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs etc.) - Inhalt auf wichtige Ziele und Umsteigeverbindungen festlegen - Aufbau der Stelen - Regelmäßige Reinigung und Instandhaltung 	mittel- bis langfristig	mittel	Förderangebot „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Mobilstationen der Zukunft“, Förderinitiative "Fußverkehr"	Nutzer:innen können sich an Mobilstationen leicht zurechtfinden und ihr gesuchtes Angebot schneller finden. Ortsunkundigen aber auch Menschen ohne Handy finden sich in der Stadt besser zurecht.	Mobilstationen können ggf. unübersichtlich sein, Nutzer:innen finden ihr gesuchtes Angebot nicht direkt bzw. können Angebote übersehen. Zur Orientierung in der Stadt ist man auf das Handy bzw. Mitmenschen angewiesen.

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
I.12	Stufenweiser Ausbau des ÖPNV	Um den ÖPNV stufenweise auszubauen, werden zunächst auf den relevanten Achsen die Anzahl der Fahrten während der Nacht- und Wochenendzeiten erhöht. In einem zweiten Schritt erfolgt eine Verdichtung der Taktung: Auf den zentralen Linien wird während der Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten-Takt eingeführt (analog zur bestehenden Taktung der Linie 47/X47), während das verbleibende Liniennetz auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt wird. Auf wichtigen Verbindungen werden Abfahrtszeiten gegenseitig koordiniert, um Umsteigeverbindungen zu optimieren und Wartezeiten zu minimieren. Diese Koordinierung wird ebenfalls auf die Anschlüsse an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) abgestimmt.	II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, ASEAG	- Analyse der Fahrpläne - Analyse der wichtigen Linien durch Fahrgasterhebungen und -befragungen - Verbesserung des Angebots nachts und wochenends, auch auf den Stadtbuslinien - Verdichtung der Taktung	mittel- bis langfristig	mittel bis hoch, wiederkehrend	Keine Fördermöglichkeiten	Der ÖPNV ist attraktiver, durch mehr Fahrten und höhere Taktung ist die Nutzung verlässlicher.	Der ÖPNV behält seine aktuelle Attraktivität und stellt für viele Menschen keine Alternative zum Auto dar.
I.13	Dynamische Fahrgastinformationen und analoge Informationen an Haltestellen	Dynamische Fahrgastinformationen in Echtzeit erleichtern den Überblick und reduzieren Unsicherheiten bei Umstiegen und Wartezeiten. Gleichzeitig sind analoge Informationen in Form von Linienfahr- und Netzplänen weiterhin wichtig für die allgemeine Orientierung und bei Ausfall von digitalen Anzeigen. Die Informationen werden an allen Haltestellen entsprechend bereitgestellt, auch in geeigneter, barrierefreier Form, z.B. über Ansagemöglichkeiten.	II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, ASEAG	- Überprüfung aller Haltestellen auf vorhandene Informationssysteme - Prioritätenliste der Haltestellen mit Angaben zu den notwendigen Maßnahmen - Schrittweise Umsetzung an den ausgewählten Haltestellen	mittelfristig	hoch	§ 12 ÖPNVG NRW, § 13 ÖPNVG NRW	Die Planbarkeit der Fahrten wird verbessert, Informationen sind für Nutzende an den Haltestellen leichter zu erfassen. Barrieren in der Nutzung werden abgebaut, der ÖPNV wird attraktiver.	Nutzende können versichert sein und haben für ihre Fahrt nicht alle notwendigen Informationen, z.B. bei Verspätungen. Der ÖPNV ist weniger attraktiv.
I.14	Aufbau eines Ladeneetzes für Pedelecs	Aufgrund der topografischen Lage Herzogenraths ist die Nutzung des Pedelecs anstatt herkömmlicher Fahrräder eine gute Alternative zum eigenen Pkw. Um das Aufladen unterwegs zu vereinfachen und somit den Umstieg auf das Pedelec attraktiver zu gestalten, wird ein Ladenetz für Pedelecs aufgebaut. Dafür analysiert die Stadt als Grundlage das kommunale Radverkehrsnetz für den Alltag, aber auch Freizeitrouten, um Standorte für Ladeinfrastruktur für Pedelecs/E-Bikes aufzubauen. Standorte könnten z.B. die zentralen Plätze, Einkaufszentren, in der Nähe von Arzt:innenpraxen, Sportplätze oder touristische Hotspots sein. So können Pedelec-Fahrende unterwegs flexibel laden.	II	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Stadtwerke, Partner:innen in der Ladeinfrastruktur/Einzelhandel/Praxen	- Standortanalyse und Bedarfsermittlung - Planung und Auswahl geeigneter Ladeinfrastruktur - Priorisierung der Standorte - Schrittweiser Aufbau der Ladeinfrastruktur	mittel- bis langfristig	mittel	Im Rahmen von B+R-Anlagen und dem Bau von Radabstellanlagen über kommunalrichtlinie	Nutzer:innen von Pedelecs könnten an wichtigen Zielen ihre Fahrzeuge aufladen und sind somit flexibler unterwegs.	Pedelecs werden weiterhin nur zu Hause geladen. Wenn der Akku auf der Fahrt leer wird, stellt dies Nutzer:innen vor Probleme.
I.15	Umgestaltung der Roermonder Str. und folgende als Starke Achse für den ÖPNV	Das Netzwerk Mobilitätswende der StädteRegion Aachen erarbeitet aktuell ein Netz der Starken Achsen für den ÖPNV. Schon heute ist die L 232 eine der Hauptverkehrsachsen des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs. Die aktuelle Gestaltung variiert stark entlang der L 232 im Stadtgebiet. Der Querschnitt bringt dabei alle Verkehre unter, auch wenn die Maße nicht immer dem Stand der Technik entsprechen. Der Querschnitt ist für eine Beschleunigung des ÖPNV und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr neu zu ordnen, da an vielen Stellen der längsparkende Verkehr den Verkehrsfluss behindert und der Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend Platz hat. Im Zuge der Umgestaltungen werden auch die LSA-Schaltungen an den Knotenpunkten überprüft und an die Bevorrechtigung des ÖPNV angepasst.	II	Stadtverwaltung Herzogenrath, Straßen.NRW, ASEAG	- Analyse der Starken Achse und Zusammenfassung zu Abschnitten mit vergleichbaren Querschnittsaufteilungen - Vorplanung für komplette Achse, um Einzellösungen zu vermeiden und Abschnittsübergänge zu gestalten - Priorisierung der Abschnitte - Planung bzw. Vergabe der Planung der Abschnitte - Schrittweise Umsetzung der Planungen	mittel- bis langfristig	hoch	FöRI-Nah, FöRI-kom-Stra	Die Starke Achse entlang der L 232 ist durch die Umgestaltung sicherer für alle Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität ist gestiegen.	An der Roermonder Str. und folgende herrscht weiterhin ein Konflikt zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, der ÖPNV wird auf seiner Fahrt behindert und wirkt weniger attraktiv.
I.16	Aufwertung der Alsdorfer Straße als Radverkehrsverbindung zwischen Herzogenrath-Zentrum und dem Rathaus	Die Verbindung zwischen Herzogenrath-Mitte und Merksteine ist von hoher kommunaler Bedeutung. Aktuell besteht in dem Bereich eine Netzlücke, vor allem in Fahrtrichtung Merksteine. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Geilenkirchener Straße und der starken Steigung im Abschnitt zwischen Bicherouxstraße und Bierstraße, ist eine Führung getrennt vom MIV notwendig. Hierfür wird dem Radverkehr in der Alsdorfer Straße eine geeignete und attraktive Radverkehrsführung angeboten. Ergänzend müssen auch die Knotenpunkte Dammstraße/Alsdorfer Straße und Bierstraße/Alsdorfer Straße umgestaltet werden, um ein lückenloses und sicheres Netz anzubieten.	III	Stadtverwaltung Herzogenrath, Straßen.NRW	- Planung bzw. Ausschreibung der Planungsleistung des genannten Abschnittes - Untersuchung der Auswirkungen auf den MIV - Umsetzung der Vorzugsvariante	mittel- bis langfristig	hoch	FöRI-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land"	Der Radverkehr auf der Geilenkirchener Straße ist sicherer unterwegs. Das Fahrradfahren wird attraktiver.	Radfahrende nutzen andere Wege, die ggf. länger sind, oder sind weiterhin auf der unsicheren Straße unterwegs. Die Verkehrssicherheit für Radfahrende wird nicht erhöht.

Maßnahmen-nummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungs-zeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
I.17	Umgestaltung der Kleikstraße und des Ferdinand-Schmetz-Platzes zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung des Stadtklimas durch Begrünung	Die Kleikstraße zwischen Uferstraße und Dammstraße einschließlich der Bahnhofstraße und des Ferdinand-Schmetz-Platzes ist der zentrale Ort in Herzogenrath-Mitte. Die Geschäftsstraße dient vielen Pkw-Fahrenden auch als Verbindung zwischen der L 232 und dem Bahnhof. Zusätzlich befahren vier Buslinien den Bereich und halten an der Haltestelle Kleikstraße. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ist ein Konzept zur Verkehrsberuhigung für die Kleikstraße zu entwickeln. Dies kann von Durchfahrtsverboten an bestimmten Tagen/Zeiten bis hin zu einer vollständig autofreien Innenstadt reichen. Auch ein Shared-Space-Konzept ist möglich. Ebenfalls ist eine schrittweise Umsetzung möglich. Wichtig ist eine offene Kommunikation, um Geschäftstreibende und Nutzer:innen mitzunehmen. Für den Parkverkehr ist das Parkhaus an der Albert-Steiner-Straße zu erneuern. Im Zuge der Umgestaltung ist auch der Ferdinand-Schmetz-Platz einzubeziehen, um die Fläche zu entsiegeln und durch Begrünung aufzuwerten.	III	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Untersuchung der Umgestaltungsmöglichkeiten, temporär und permanent - Entwicklung einer offenen Kommunikationsstrategie und Beteiligungsformaten - Verkehrsversuche, auch im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche - Intensive Begleitung der Verkehrsversuche mit Informationskampagnen und Befragungen - Analyse der Ergebnisse und Verfestigung geeigneter Maßnahmen - Planung der permanenten Umgestaltung 	mittel- bis langfristig	hoch	Städtebauförderung, EFRE/JTF-Programm - Nachhaltige städtische Mobilität	Der Ortskern von Herzogenrath-Mitte ist attraktiver und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität. Mit der intensiven Beteiligung der Geschäftstreibenden konnten Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität umgesetzt werden. Bewohner:innen nutzen gerne die Einkaufsmöglichkeiten und nutzen den Platz als Treffpunkt.	Das Bild der Kleikstraße wird weiterhin durch den Pkw-Verkehr, fließend und ruhend, dominiert. Die Aufenthaltsqualität lässt sich nur auf dem Ferdinand-Schmetz-Platz durch eine Umgestaltung steigern.
I.18	Umgestaltung der Hauptstraße zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur	Die heutige Hauptstraße in Merkstei ist durch den ruhenden Pkw-Verkehr geprägt, der nicht durch Markierungen, Parkbuchten o.ä. geordnet ist. Im Radverkehrsnetz der NEMORA und des Mobilitätskonzeptes ist die Hauptstraße eine wichtige Verbindung für den Radverkehr. Aufgrund der Länge von über 500 m (zwischen August-Schmidt-Platz und Bahnhofstehle Alt-Merkstein), ist eine Einrichtung als durchgehende, reine Fahrradstraße mit Freigabe Pkw nicht zu empfehlen. Stattdessen kann durch alternierendes Parken in Kombination mit Begrünung sowie einer Fahrbahnbreite von maximal 6,00 m und dem Beibehalten der Tempo-30-Zone eine Straßenraumgestaltung geschaffen werden, die den Durchgangsverkehr unattraktiver macht und dadurch die Bedingungen für den Radverkehr verbessert. Für die Gestaltung kann auf den Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS NRW zurückgegriffen werden, konkreter auf den Querschnitt 2.2 (für den Abschnitt August-Schmidt-Platz bis Martinusstraße). Zur weiteren Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist die Einrichtung einer Einbahnstraße zu prüfen, unter Berücksichtigung des Busverkehrs in Fahrtrichtung der Bahnhofstehle Alt-Merkstein. Vor allem der Bereich Martinusstraße-Bahnhofstehle Alt-Merkstein, ggf. auch darüber hinaus, könnte davon profitieren, da hier aufgrund des schmalen Querschnitts (etwa 11 m) ein Begegnungsverkehr Pkw-Pkw mit entsprechenden Gehwegen (zusammen mind. 5 m) und Parkstreifen (mind. ca. 3 m inklusive Schutzstreifen) nicht mehr möglich ist. Die Einbahnstraße sollte dann für den Radverkehr freigegeben werden. Alternativ kann in diesem Bereich eine Fahrradstraße mit Pkw Freigabe geplant werden, da die Erreichbarkeit des P+R Alt-Merkstein sichergestellt werden sollte.	III	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung und Bewertung der Einbahnstraßenregelung im Bereich Martinusstraße-Sebastianusstraße - Planung bzw. Vergabe der Planung der Umgestaltung - Umsetzung der Planung 	mittel- bis langfristig	hoch	FÖRI-Nah, FÖRI-kom-Str	Die Hauptstraße übernimmt eine zentrale Funktion als Radverbindung für Merkstei sowie für das gesamte Stadtgebiet und ist als Bestandteil des Haupttroutennetzes von besonderer Bedeutung. Durch eine entsprechende Gestaltung der Infrastruktur kann der Radverkehr dort sicher, komfortabel und weitgehend störungsfrei abgewickelt werden. Damit wird die Hauptstraße zu einer leistungsfähigen und attraktiven Verbindung für den Alltagsradverkehr.	Zwar nutzt der Radverkehr die Hauptstraße als Verbindung, jedoch ist aufgrund des nicht sortierten ruhenden Pkw-Verkehrs und der wenig verkehrberuhigenden Gestaltung mit Defizite in der Verkehrssicherheit zu rechnen.
I.19	Neu- bzw. Umgestaltung von Querungen für mehr Verkehrssicherheit	Zur Stärkung und Verbesserung der Verkehrssicherheit, vor allem für den Fuß- und Radverkehr, sind im Stadtgebiet sichere Querungen an geeigneten Stellen zu schaffen bzw. vorhandene Querungsstellen zu überarbeiten. Folgende Grundlagen für die Umgestaltung sollten generell gelten: <ul style="list-style-type: none"> - Bushaltestellen dürfen nur bei Ausnahmefällen über keine eigene Querungsstelle verfügen - Sofern möglich, sind aktuelle Querungsstellen mit Mittelinseln durch sichere Querungsstellen zu ersetzen - Wenn Fußwege oder Radwege Hauptverkehrsstraßen kreuzen, sind sichere Querungsstellen in unmittelbarer Nähe zu gestalten 	III	Stadtverwaltung Herzogenrath, Straßen.NRW, StädteRegion Aachen	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse der vorgeschlagenen Standorte und Erhebung weiterer Standorte - Planung der Querungsstellen gemäß der geltenden Regelwerke - Priorisierung der Querungsstellen - Schrittweise Umsetzung der Planungen 	mittelfristig	mittel bis hoch	Förderinitiative Fußverkehr	Mehr Menschen fühlen sich im öffentlichen Straßenraum sicher, wenn sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Der Anteil am Modal Split nimmt zu.	Die subjektive und objektive Unsicherheit im Straßenverkehr für den Fuß- und Radverkehr bleibt bestehen. Bewohner:innen fühlen sich an den genannten Stellen unsicher und sind ungerne zu Fuß- oder mit dem Rad unterwegs.

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
II.1	Verstärkte Sichtbarkeit des P+R Parkplatzes vom Bahnhofspunkt August-Schmidt-Platz	Die Sichtbarkeit und Auffindbarkeit des Parkplatzes "Am Wasserturm" (Bahnhofspunkt Herzogenrath-August-Schmidt-Platz) soll erhöht werden, um das Auffinden und die Orientierung zu erleichtern. Der Parkplatz ist zwar fußläufig erreichbar, befindet sich aber nicht in unmittelbarer Nähe zur Bahnhaltestelle (etwa 320 m zu Fuß). Der Weg führt entlang der Bahngleise und kreuzt die Geilenkirchener Straße. In vielen Kartendiensten ist dieser Parkplatz auch nicht als P+R gekennzeichnet, sondern der Parkplatz direkt an der Bahnhaltestelle, der jedoch nur mit Parkscheibe bis zu 1,5 Stunden genutzt werden darf. Dieser dient zusätzlich den Kund:innen der Geschäfte um den August-Schmidt-Platz. Um die Auffindbarkeit zu erhöhen, wird der Parkplatz verstärkt in das Parkleitsystem übernommen und deutlich für den MIV und den Fußverkehr ausgeschildert. Dadurch soll die Nutzung des P+R unterstützt, die Erreichbarkeit verbessert und das Umsteigen auf den ÖPNV attraktiver gestaltet werden.	I, IV	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Einbeziehen des Parkplatzes in das Parkleitsystem - Aufstellen von Beschilderung für den Fußverkehr und den MIV - Kontakt mit Kartendienstleistern, um Bezeichnungen anzupassen 	Abhängig von Maßnahme "Erneuerung und Digitalisierung des Parkleitsystems"	gering	Keine Fördermöglichkeiten	Der P+R Parkplatz bietet eine zentrale intermodale Verknüpfung zum Bahnverkehr und erleichtert somit eine nachhaltige Mobilität.	Der P+R Parkplatz ist nicht gut zu finden bzw. Alternativen werden ggf. regelwidrig genutzt.
II.2	Aufbau eines Mobilstation-Netztes	Die Stadt setzt sich dafür ein, dass Mobilstationen nicht nur an wichtigen Verkehrsknotenpunkten vorhanden sind, sondern auch in den Quartieren, um zum einen den privaten Pkw-Bestand zu reduzieren und zum anderen für kurze Wege mit Bikesharing eine umweltfreundliche Alternative zu bieten. In Abhängigkeit der Örtlichkeit, bieten die Mobilstationen unterschiedliche Ausstattungsmerkmale an, so können u.a. auch Fahrradabstellanlagen, Reparaturstationen oder Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Autos vorhanden sein. Beim Carsharing sollten unterschiedliche Größen an Fahrzeugen angeboten werden, um unterschiedliche Nutzungen decken zu können (kleine Besorgungen, Familienurlaub, Umzug ...). Das Bikesharing-Angebot sollte neben Pedelecs auch E-Lastenräder anbieten.	III, IV	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Partner:innen der Sharing-Branche	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse potenzieller Standorte - Klassifizierung der Standorte nach notwendigen Angeboten und Priorisierung der Standorte hinsichtlich ihres jeweiligen Bedarfs an Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing, Ladeinfrastruktur, Bikesharing, Fahrradabstellanlagen) - Schrittweiser Aufbau der Standorte 	mittel- bis langfristig	mittel bis hoch	FöRI-MM, Kommunalrichtlinie, teilweise durch Förderangebot „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Mobilstationen der Zukunft“	Mehr Bewohner:innen haben Zugang zu einer Mobilität die unabhängig vom eigenen Auto funktioniert. Auch der Umstieg zwischen z.B. Fahrrad und Bus/Bahn ist leichter.	Zentrale Mobilstationen bieten Bike- und Carsharing an, für viele Bewohner:innen ist die weiterhin unpraktisch und bevorzugt den eigenen Pkw.
II.3	Schaffung von Fahrradabstellanlagen	Die Maßnahme dient dazu, ausreichend viele, gut zugängliche und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bereitzustellen. Dadurch wird das Fahrradparken im öffentlichen Raum, an Zielorten und an Mobilitätsknoten verbessert und der Umstieg auf den Radverkehr gezielt unterstützt. Bei der Ausstattung sollten insbesondere stabile Anlehnbügel, eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen, eine gute Beleuchtung sowie, je nach Standort, ein wirksamer Witterungs- und Diebstahlschutz vorgesehen werden. Ergänzend sind eine klare Beschilderung und eine barrierearme Erreichbarkeit wichtig, um die Nutzung möglichst komfortabel zu gestalten. Als Standorte eignen sich vor allem Orte mit hoher Nachfrage, etwa an Mobilstationen, Haltestellen des ÖPNV, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Einkaufsbereichen und wichtigen Zielpunkten im Alltagsverkehr.	I, III	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Identifizierung von geeigneten Standorten - Prüfung geeigneter Ausstattungsmerkmale je Standort - Standortpriorisierung - Schrittweise Umsetzung der Maßnahme - Pflege und Instandhaltung der Abstellanlagen 	mittelfristig	mittel	FöRI-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land"	Für Radfahrende werden sichere und ansprechende Radabstellanlagen an zentralen Orten geschaffen. Die Fahrradnutzung steigt und ist attraktiv auf vielen Wegen.	Radfahrende fühlen sich unsicher beim Abstellen ihres Fahrrads oder finden keine geeigneten Abstellanlagen. Das Fahrradfahren wird nicht attraktiver.
II.4	Aufbau eines Angebotes für (E-)Lastenrad-Sharing	Die Stadt setzt sich, idealerweise im städteregionalen Verbund, für ein (E-)Lastenrad-Sharingangebot ein. Das Lastenrad bietet eine nachhaltige und umweltfreundliche Alternative zu kurzen Fahrten mit dem Pkw, z.B. für Einkäufe oder Hol- und Bringverkehr. Für die Umsetzung sollte im ersten Schritt ein stationsbasiertes Konzept aufgebaut werden, vor allem in den Quartieren, um den Bewohner:innen eine Pkw-unabhängige Mobilität zu ermöglichen. Herzogenrath kann sich hierfür mit der Stadt Aachen austauschen, die zusammen mit privaten Partner:innen einen kostenfreien Lastenradverleih aufgebaut hat.	I, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen	<ul style="list-style-type: none"> - Austausch mit Städten, z.B. Stadt Aachen, um Umsetzungskonzepte zu analysieren - Ziele und Zielgruppen festlegen - Standorte und Stationen auswählen, sowie Angebots- und Betriebsmodell bestimmen - Technische und organisatorische Ausstattung festlegen und Suche von geeigneten Partner:innen bzw. Ausschreibung des Aufbaus einer Lastenrad-Sharing-Infrastruktur - Bewerbung und Kommunikation des Angebotes 	mittelfristig	mittel, wiederkehrend	FöRI-MM, Sonderprogramm "Stadt und Land"	Kurze Fahrten mit dem Pkw werden reduziert, Bewohner:innen haben mehr Mobilitätsoptionen auf der Kurzstrecke. Entlastung des ruhenden und fahrenden Verkehrs, Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Nutzung von nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Pkw-Bestand nimmt ab.	Kurze Fahrten, auf denen etwas transportiert wird oder Personen gefahren werden, finden weiterhin mit dem Pkw statt. Der Pkw Bestand bleibt gleich, ggf. Neuschaffungen bei Familien. Weiterhin ein hoher Flächenverbrauch durch den Pkw-Verkehr

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
II.5	Ausbau On-Demand-Verkehr/Netliner	Die Stadt erarbeitet zusammen mit der ASEAG ein Angebot für den Netliner. Diese sollen zum einen wenig erschlossene Ortsteile anbinden, zum anderen aber auch nachts und am Wochenende den regulären ÖPNV unterstützen. Dafür werden virtuelle Haltestellen eingerichtet. Diese können an vorhandenen Haltestellen sein, aber auch die vorhandenen Haltestellen ergänzen.	I, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, ASEAG	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse der Lücken im ÖPNV-Netz und Identifizierung von möglichen Betriebsbereichen - Abstimmung mit der ASEAG zur Ausgestaltung der Bedienung dieser Bereiche - Schrittweise Umsetzung und Evaluation 	mittel- bis langfristig	mittel bis hoch, wiederkehrend	Keine Fördermöglichkeiten	Bisher weniger bediente Ortsteile haben einen leichteren Zugang zum ÖV und die Maßnahmen kann die Notwendigkeit eines eigenen Pkws reduzieren. Nachts und am Wochenende muss ebenfalls weniger auf das eigene Fahrzeug zurückgegriffen werden oder Heimwege werden sicherer (kürzere Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad).	Außenliegende Ortsteile sind weiterhin auf den Pkw oder das Fahrrad angewiesen, Menschen ohne Führerschein sind weniger mobil.
II.6	Ausbau movA bzw. naveo Apps	Zur Orientierung im ÖPNV und für den Ticketkauf existieren im Gebiet der StädteRegion Aachen, neben dem DB Navigator, zwei Apps: movA und naveo. Dabei ist naveo die Weiterentwicklung der App "avconnect". In der App movA können Nutzende, neben ÖPNV Fahrplänen und Tickets, sich ebenfalls über Carsharing- und Bikesharing Standorte informieren und Fahrzeuge buchen, Netliner und Taxis buchen und das Parkangebot der APAG (Aachener Parkhaus GmbH) abrufen. Ein weiterer Vorteil ist, dass die App auch über den Browser aufrufbar ist. Somit bietet movA ein umfassendes Angebot für eine multimodale Mobilität. Die Stadt unterstützt die AVV weiterhin bei der Weiterentwicklung der Apps und bewirbt die Angebote in ihrer Kommunikation.	I, III, V	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, AVV	<ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation mit AVV zur Weiterentwicklung der Apps und Zusammenführung - Integration von weiteren Funktionen (z.B. Informationen über kommunale Mobilitätsprojekte, Feedbackbereich) 	mittelfristig	für die Stadt gering	Keine Fördermöglichkeiten	Durch den vereinfachten Zugang zu Informationen, steigt die Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Nutzende finden sich leichter zurecht und müssen nicht multimodale Wege mit unterschiedlichen Apps und Anwendungen planen.	Nutzende finden Informationen nicht gebündelt und müssen auf unterschiedliche Medien zugreifen (Apps, Webseiten, analoge Medien).
III.1	Mobilitätsgutscheine	Zur Förderung des Umstiegs auf den Umweltverbund und Sharing-Angebote sowie zur Reduzierung des Pkw-Bestands entwickelt die Stadt einen Mobilitätsgutschein, beispielsweise nach dem Vorbild Marburgs. Der Mobilitätsgutschein ist eine städtische Prämie, die einen Anreiz schaffen soll, den eigenen Pkw abzumelden bzw. abzuschaffen. Im Gegenzug erhalten die Teilnehmenden unter anderem Guthaben für Bike- und Carsharing sowie ein ÖPNV-Ticket, um ihre Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Der Gutschein wird jährlich an eine begrenzte Anzahl von Personen vergeben, die ihren eigenen Pkw abmelden. Er sollte idealerweise ein ÖPNV-Jahresticket, vorzugsweise das Deutschlandticket, sowie Gutscheine für Car- und Bikesharing umfassen.	I, II, V	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Definition der Zielgruppen - Festlegung der organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Ausgabe und Abwicklung des Gutscheins - Entwicklung der Zusammenstellung des Gutscheins - Kommunikative Begleitung und Evaluation 	kurzfristig	mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Herzogenrath:innen überdenken ihre Mobilität und melden sich für den Gutschein an. Der Pkw-Bestand sinkt langsam, die Nutzung des Umweltverbundes, Car- und Bikesharing steigt. Der Modal Split verschiebt sich zum Umweltverbund	Die Herzogenrath:innen haben kein Anreiz, ihre Mobilität zu überdenken und keine Möglichkeit, Mobilität ohne eigenes Auto zu erleben. Der Pkw-Bestand könnte konstant bleiben, der Modal Split verschiebt sich langsam.
III.2	Förderung nachhaltiger Mobilität in einkommensschwachen Haushalten	Die Stadt erarbeitet zusammen mit dem Sozialamt (Amt 50) ein Konzept, wie Sharingangebote für einkommensschwache Haushalte erschwinglicher gestaltet werden können. Dafür könnten zum Beispiel die Übernahme der monatlichen Grundgebühr oder die Ausgabe von monatlichen Gutscheine für die Nutzung in Betracht gezogen werden. Die Maßnahmen soll, zusammen mit vergünstigten ÖPNV-Tickets, die nachhaltige Mobilität fördern und den Pkw-Bestand reduzieren.	I, II, V	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Konzepterarbeitung gemeinsam mit dem Sozialamt, u.a. - Zielgruppendefinition, mögliche Ausgestaltung der Förderungen/Gutscheine, Ausgabemöglichkeiten - Einführung und Bewerbung - Evaluation der Maßnahme 	kurz- bis mittelfristig	mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Einkommensschwache Haushalte haben die Möglichkeit, vergünstigt die Sharingangebote zu nutzen. Der Pkw-Bestand könnte reduziert werden und somit Flächen im öffentlichen Straßenraum für weitere Nutzungsarten freimachen.	Einkommensschwache Haushalte haben eine höhere finanzielle Hemmschwelle bei der Nutzung von Sharingangeboten. Mobilität ist auf langen Strecken nur mit dem eigenen Pkw möglich.

Maßnahmen- nummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungs- zeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
III.3	Einführung von Aussteigemöglichkeiten zwischen Haltestellen	Vor allem nachts kann das Sicherheitsempfinden von ÖPNV-Nutzenden erhöht werden, wenn sie die Möglichkeit haben, auch zwischen Haltestellen auszusteigen und somit den Weg zu ihrem Ziel zu verkürzen. Die Stadt setzt sich zusammen mit der StädteRegion Aachen bei der ASEAG dafür ein, dass das Angebot an Aussteigemöglichkeiten zwischen den Bushaltestellen in der Region erweitert wird.	I, II	Stadtverwaltung Herzogenrath und StädteRegion Aachen zusammen mit der ASEAG	- Kommunikation mit der ASEAG, um das Angebot in Herzogenrath und in der StädteRegion auszuweiten - Umfassende Bewerbung und Kommunikation an ÖPNV-Nutzende, um das Angebot bekannt zu machen und die Nutzungsbedingungen zu erklären - Evaluation der Maßnahme	kurz- bis mittelfristig	gering bis mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Durch die Einführung von Aussteigemöglichkeiten zwischen Bushaltestellen wird die nächtliche Nutzung des ÖPNV sicherer und flexibler. Der ÖPNV wird nachts attraktiver und bietet eine verlässliche Alternative zum eigenen Pkw.	Der ÖPNV wird vor allem nachts durch manche Nutzende als unsicher wahrgenommen, da ihre Wege zum Ziel lang sein können. Diese greifen dann eher auf Pkw oder andere Verkehrsmittel zurück.
III.4	Unterstützung von "Menschen mobil Herzogenrath" durch Kommunikation	Die Stadt unterstützt den Verein "Menschen mobil Herzogenrath e.V." durch die Einbindung in die Kommunikation über Mobilitätsangebote. Sie prüft, ob eine verstärkte Förderung möglich ist, um das Angebot zu erhalten und ggf. beim Ausbau zu unterstützen, z.B. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen.	I	Stadtverwaltung Herzogenrath und Verein Menschen mobil Herzogenrath e.V.	- Einbindung des Angebots in die stadt eigene Kommunikation der Mobilitätsangebote - Überprüfung der Fördermöglichkeiten	kurzfristig	abhängig der Förderung, ggf. wiederkehrend	Keine Fördermöglichkeiten	Das Angebot des Vereins kann erhalten werden und ggf. ausgebaut werden, sodass mehr Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und ältere Menschen mobil sind. Die sichert die soziale Teilhabe Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und älteren Menschen, da sie ohne eigenen Pkw mobil bleiben.	Der Verein finanziert sich selbst über Mitgliedsbeiträge. Das Angebot wird durch die Nutzenden beworben und erreicht ggf. nicht alle Interessierten.
III.5	Einführung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen	Auf Basis der errechneten Lärmpegel im Lärmaktionsplan entlang der Hauptverkehrsstraßen kann die Straßenverkehrsbehörde aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 anordnen. Eine weitere Möglichkeit ist Tempo 30 in unmittelbarer Nähe zu Fußgängerüberwegen, Kindergärten oder Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildende Schulen oder Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern. Wenn zwei Tempo 30-Strecken weniger als 500 m voneinander entfernt sind, dürfen diese verbunden werden. Der Lärmaktionsplan gibt bereits viele Abschnitte auf den L 223, L 232 und L 244 vor, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 aufgrund von Lärmschutz reduziert werden sollten. Einige dieser Abschnitte überschneiden sich mit Wegen in den Schulwegplänen und bieten somit zwei Begründungen für eine angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung. Bei der Umsetzung ist zu untersuchen, wie sich die Maßnahme auf die Fahrtzeiten des ÖPNV auswirken, da vor allem entlang der L 232 eine wichtige Achse des ÖPNV verläuft.	I	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW	- Identifizierung der potenziellen Straßenabschnitte - Rechtliche Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde - Analyse des Einflusses auf den ÖPNV und auf Verkehrsverlagerungen in andere sensible Bereiche (z.B. Wohnnebenstraßen) - Umsetzung an geeigneten Stellen	mittelfristig	gering bis mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Die Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist sicherer, vor allem auf Schulwegen. Mehr Menschen fühlen sich sicher und gehen gerne zu Fuß/sind gerne mit dem Fahrrad unterwegs. Die Verkehrssicherheit nimmt zu. Im Umfeld von Tempo 30 Abschnitten kommt es zu Lärm- und Schadstoffemissionsminderungen.	Vor allem Schulwege werden nicht sicherer, aber generell sind Wege für zu Fußgehende und Radfahrende unsicherer. Die Verkehrssicherheit verbessert sich nicht und aktive Mobilität wird dadurch nicht attraktiver.
III.6	Barrierefreie Gestaltung von Querungsstellen	Die vorhandenen Querungsstellen werden auf ihre Barrierefreiheit überprüft. Die Informationen daraus können unter anderem aus den Fußverkehrs-Checks stammen. Die Stadtverwaltung hat eigene Musterlösungen für unterschiedliche Querungsformen (gesichert/ungesichert), die entsprechend umgesetzt werden sollen. Die anzupassenden Querungsstellen werden aufgenommen und je nach Bedeutung für das Fußverkehrsnetz sowie dem Umfang der erforderlichen Arbeiten priorisiert.	I, II	Stadtverwaltung Herzogenrath, Seniorenbeirat, Forum für Menschen mit Behinderung, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW	- Erfassung und Bestandsaufnahme der vorhandenen Querungsstellen im Stadtgebiet - Priorisierung der anzupassenden Querungsstellen in Abhängigkeit ihrer Bedeutung für das Fußverkehrsnetz sowie von Alltagszielen in der Nähe - Planung und Umbau	kurz- bis mittelfristig, wiederkehrend	gering bis mittel, wiederkehrend	FÖRI-Nah	Fußgänger:innen fühlen sich sicherer, mehr Personen können Wege zu Fuß zurücklegen.	Barrieren im öffentlichen Raum werden nicht abgebaut, mobilitätseingeschränkte Personen sind weiterhin nicht bzw. ungerne zu Fuß und/oder mit Mobilitätshilfen unterwegs.

Maßnahmen-nummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungs-zeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
III.7	Einrichtung von autofreien Schulstraßen	Zur Förderung einer aktiven Mobilität von Kindern untersucht die Stadt, wie und an welchen Schulen autofreie Schulstraßen umgesetzt werden können. Für die Umsetzung sind Elternhaltstellen, wie an manchen Schulen bereits vorhanden, zu definieren und die Anwohner:innen bei der Umsetzung mitzunehmen. Dadurch werden sichere Schulumfelder geschaffen und Kinder zu einer eigenständigen Mobilität animiert.	I	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW, Schulen, Polizei	<ul style="list-style-type: none"> - Identifizierung der Straßen an Schulen, die als autofreie Schulstraßen umgesetzt werden können - Planung der notwendigen Maßnahmen - Kommunikation mit den Anwohner:innen und Schulen - Umsetzung der Maßnahmen - Evaluation der Maßnahmen (z.B. nach einem Schulhalbjahr) 	kurz- bis mittelfristig	mittel	FÖRI-Nah, FÖRI-kom-Stra, Förderinitiative Fußverkehr	Die eigenständige Mobilität von Schüler:innen wird gefördert und ermöglicht ihnen, nachhaltig unterwegs zu sein.	Die Verkehrssituation an den Schulen ist für Schüler:innen unsicher, da sie zwischen halten/parkenden Fahrzeugen ihren Weg finden müssen. Die eigenständige Mobilität wird dadurch nicht gefördert.
III.8	Einführung eines City-Tarifs für Herzogenrath	Die Stadt erarbeitet ein Konzept, wie ein City-Ticket gestaltet werden könnte, auch im Zusammenhang mit dem eTarif des AVVs. Das City-Ticket ist ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket für das Herzogenrather Stadtgebiet. Die Stadt übernimmt die Differenz zwischen dem festgelegten City-Ticket und den eigentlichen Kosten für ein Einzellticket.	I, II, V	Stadtverwaltung Herzogenrath, AVV	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines Konzepts für das City-Ticket, unter Integration des eTarifs - Finanzierung für das City-Ticket sichern - Umsetzung und Bewerbung - Evaluation der Maßnahme 	mittelfristig	hoch	Keine Fördermöglichkeiten	Die ÖPNV-Nutzung wird attraktiver und steigt. Die Fahrten mit dem Pkw reduzieren sich und wirkt sich somit auch auf ein besseres Stadtklima aus.	Der ÖPNV wird im selben Maße wie bisher genutzt, die Pkw-Nutzung sinkt nicht. Einkommensschwache Haushalte haben weiterhin eine finanzielle Hürde bei der ÖPNV Nutzung.
III.9	Unterstützung des Jugendamtes beim schulischen Mobilitätsmanagement und Durchführung von Aktionen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in Schulen	Das Jugendamt (Amt 51) wird durch die Verkehrsplanung bei der Durchführung von bewegungsfördernden Maßnahmen unterstützt. Durch die Maßnahme sollen Kinder dazu motiviert werden, aktiv am Straßenverkehr teilzunehmen. Über die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW kann dort auf Materialien und Unterstützung, z.B. das Verkehrszähler-Programm, zurückgegriffen werden. So kann eine nachhaltige Mobilität auf dem Schulweg gefördert werden und zur Mobilitätsbildung beigetragen werden. Weitere mögliche Aktionen: <ul style="list-style-type: none"> - Vor-Ort-Mobilitätschecks - Verkehrsschlangenspiel 	I, V	Stadtverwaltung (Einbeziehung Amt 51), ggf. Polizei und weitere Akteure/ Vereine	<ul style="list-style-type: none"> - Recherche möglicher Aktionen - Kooperation und Koordination der Aktionen mit den Schulen - Durchführung und anschließende Evaluation der Aktionen - Bei positiver Aufnahme, jährliche Durchführung 	mittelfristig	mittel	FÖRI-MM	Die Mobilitätsbildung wird verbessert. Mehr Schüler:innen gehen zu Fuß, fahren mit dem Fahrrad oder nutzen den ÖPNV auf dem Weg zur Schule. Das Schulumfeld wird sicherer, da weniger Schüler:innen mit dem Auto gebracht werden. Kinder sind aktiver und es wird langfristig ihre Gesundheit gefördert.	Der Bring- und Holverkehr an den Schulen bleibt bestehen und führt zu einem unsichereren Umfeld an der Schule bei Schulstart und -ende. Kinder sind weniger mobil und werden nicht in ihrer Mobilität gefördert.
III.10	Ansprechende und sichere Schulweggestaltung	Die Stadt analysiert die bestehenden Schulwegpläne und stellt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler:innen auf ihren Schulwegen zusammen (sichere Querungsstellen, breitere Gehwege, farbliche Gestaltung). Dabei können die Schüler:innen aktiv einbezogen werden. Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit den Straßenbausträgern, der Polizei sowie unter Einbeziehung von Schulen und Eltern.	I	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW, Polizei, Schulen	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse der Schulwegpläne - Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen - Einbeziehung von Schüler:innen, Schulen und Eltern - Priorisierung der Maßnahmen - Umsetzung der Maßnahmen - Evaluation der Maßnahmen 	mittelfristig	mittel	FÖRI-Nah, Förderinitiative Fußverkehr	Der Weg zur Schule und das Umfeld der Schule sind sicherer. Kinder nutzen aktivere Wege zur Schule und werden in ihrer Selbstständigkeit gefördert.	Die Verkehrssicherheit um die Schule ist durch Bring- und Holverkehr beeinträchtigt. Schüler:innen werden eher mit dem Pkw gebracht statt nachhaltige und bewegungsfördernde Verkehrsmittel zu nutzen.
III.11	Ehrenamtlicher Busbegleitservice für mobilitäts- und sinneseingeschränkte und ältere Personen	Der AVV hat 2009 bereits Busbegleiter eingesetzt, um Menschen mit Behinderung oder ältere Menschen bei Busfahrten zu unterstützen. Aufgrund der alternden Bevölkerung hilft das Angebot dabei, auch im Alter mobil zu bleiben, ohne ein eigenes Auto zu brauchen und am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Die Stadt setzt sich im Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen dafür ein, dass der Begleitservice (wieder) flächendeckend angeboten wird, um Hemmnisse und Hindernisse bei der Nutzung des ÖPNV zu beseitigen. Der Busbegleitservice soll u.a. dabei helfen, im Bus ein- und auszustiegen, das richtige Ticket zu kaufen und die richtige Busverbindung zu finden. Dafür sind Schulungen der ehrenamtlichen Begleiter:innen notwendig, sowie eine Annahme- und Koordinationsstelle für angemeldete Fahrten.	I	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, ASEAG/AVV, Sozialdienste wie Caritas	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung der StädteRegion mit ASEAG/AVV und Sozialdiensten zur (Wieder-)Einführung eines flächendeckenden Begleitservices im ÖPNV - Gemeinsame Erarbeitung eines Konzeptes zur Reduzierung von Zugangshürden im öffentlichen Verkehr, inkl. Schulung - Anwerbung und Schulung von geeignetem ehrenamtlichem Begleitpersonal durch die ASEAG/AVV und die Sozialdienste, sowie umfangreiche Bewerbung des Begleitpersonals in der StädteRegion - Evaluation der Maßnahme 	mittelfristig	mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind selbstständig und sicher mit dem ÖPNV unterwegs. Die Nutzung des ÖPNV steigt, der Pkw-Bestand nimmt ab.	Ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind nur bedingt mobil, oft nur mit dem eigenen Auto oder mit Fahrdiensten. Pkw-Bestand, vor allem im Alter, erfährt keine Veränderung.

Maßnahmen-nummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungs-zeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
III.12	Mobilitätstraining für Bürgerinnen und Bürger	Die Stadt bietet regelmäßig Mobilitätstrainings und Verkehrssicherheitsaktionen an. Diese sollen die Pkw-unabhängige Mobilität der Menschen stärken und wahrgenommene Hemmnisse und Hindernisse beseitigen, z.B. bei der Nutzung des ÖPNVs. In den Workshops lernen die Teilnehmenden u.a. wie sie mit ihren Mobilitätshilfen sicher in Bus ein- und aussteigen, wo sie Fahrpläne an den Haltestellen finden oder wie sie sicher mit ihrem Pedelec unterwegs sind. Gleichzeitig werden Busfahrer:innen auf die Bedürfnisse der Teilnehmenden sensibilisiert, um sie bei der Nutzung des ÖPNVs zu unterstützen (z.B. vor der Abfahrt warten, dass sich die Personen erst setzen). Dieses Mobilitätstraining kann in Verbindung mit dem Rollatortag NRW, der durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt wird, durchgeführt werden.	I	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, ASEAG, Sozialdienste wie Caritas, Diakonie, Polizei/ lokale Verkehrswacht	- Suche nach Partner:innen zur Konzeption und Durchführung der Workshops und Verkehrssicherheitsaktionen - Abstimmung und Kooperation mit relevanten Partner:innen und Dienstleister:innen zur Umsetzung der Maßnahmen (z. B. ASEAG, Verbände, externe Träger:innen) - Bewerbung der Workshops und Verkehrssicherheitsaktionen - Integration der Maßnahme in ein regelmäßiges städtisches Angebot - Regelmäßige Evaluation der Workshops und Verkehrssicherheitsaktionen	mittelfristig	mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind selbstständig und sicher mit dem ÖPNV unterwegs. Die Nutzung des ÖPNV steigt, der Pkw-Bestand nimmt ab. Es werden mehr Fahrten selbstständig angetreten.	Ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen haben weiterhin Angst oder fühlen sich unsicher bei der Nutzung des ÖPNV. Sie nutzen weiterhin lieber Fahrdienste bzw. das eigene Auto.
III.13	Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen an den Einfahrtssituationen der Stadt	Zur Geschwindigkeitsreduzierung an den Einfahrtssituationen der Stadt werden bauliche oder verkehrstechnische Maßnahmen wie Fahrbahnveränderungen umgesetzt. Die Stadt analysiert hierfür die entsprechenden Standorte, auch aus den Vorschlägen des Lärmaktionsplans, und plant geeignete Maßnahmen. Dies können zur Überprüfung der Wirksamkeit auch temporäre Maßnahmen sein, die bei positiver Wirkung zu verstetigten sind.		Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW	- Analyse der Einfahrtssituationen - Planung von geeigneten Maßnahmen - Priorisierung der Maßnahmen - Schrittweise Umsetzung mit Evaluation der Wirksamkeit - Bei temporären Maßnahmen mit positiver Wirkung: Maßnahme baulich umsetzen	mittelfristig	mittel	Sonderprogramm "Stadt und Land", Förderinitiative Fußverkehr	Die Einfahrtssituationen sind sicherer und die Geschwindigkeit der einfahrenden Fahrzeuge wird nachhaltig reduziert. Dadurch werden in den Bereichen auch die Lärm- und Schadstoffemissionen minimiert.	Die Einfahrtssituationen sind weiterhin für andere Verkehrsteilnehmende unsicher und die Geschwindigkeiten der einfahrenden Fahrzeuge werden erst innerorts reduziert. Lärm und Schadstoffe werden in den Bereichen nicht minimiert.
III.14	Umgestaltung Alte Straße/Josefstr./Friedhofstr.	Der Bereich um die katholische Grundschule Straß und den Kath. Kindergarten St. Josef bis zur Alte Straße ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Schüler:innen und Kita-Kinder umzugestalten. Die Josefstraße ist bisher als Einbahnstraße ausgewiesen. Das ausgearbeitete Radverkehrsnetz sieht vor, eine Haupttroute über die Neustraße zu führen. Somit wäre eine Öffnung der Josefstraße für den Radverkehr in Fahrtrichtung Alte Straße notwendig. Darüber hinaus sollte der Querschnitt neu aufgeteilt werden, bisher ist er stark geprägt durch den ruhenden Verkehr. Der Knotenpunktbereich Alte Straße/Josefstr./Friedhofstr. muss in der Umgestaltung miteinbezogen werden, um eine sichere Querung über die Alte Straße zu ermöglichen.	I	Stadtverwaltung Herzogenrath, Straßen.NRW	- Analyse der Verkehrssituation und Abstimmung mit relevanten Akteur:innen - Planung bzw. Ausschreibung der Planungsleistung für den Straßenabschnitt - Konzeption und Durchführung einer umfangreichen Bürger:innenbeteiligung, einschließlich der Schule und des Kindergartens. - Umsetzung der Planung	mittel- bis langfristig	hoch	Sonderprogramm "Stadt und Land", Förderinitiative Fußverkehr	Das Umfeld der Schule und des Kindergartens in der Josefstraße ist sicherer, die aktive und selbstständige Mobilität von Kindern wird unterstützt. Der Bring- und Holverkehr wird minimiert und die Aufenthaltsqualität wird verbessert.	Die Verkehrssicherheit um die Schule ist durch Bring- und Holverkehr beeinträchtigt. Schüler:innen werden eher mit dem Pkw gebracht statt nachhaltige und bewegungsfördernde Verkehrsmittel zu nutzen.
III.15	Prüfung der Möglichkeiten von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen in sensiblen Stadtbereichen	Die Einfahrtssituationen in verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen sind zu überprüfen. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, z.B. durch Aufpflasterung oder Verengung der Fahrbahn, führen zu einer angepassten Geschwindigkeit und erhöht die Sicherheit in den Quartieren. Dabei sollten auch innerhalb der Bereiche bzw. Zonen Maßnahmen umgesetzt werden, vor allem wenn der Straßenquerschnitt durch z.B. alternierendes Parken oder Begrünung nicht ausreichend zu einer Verkehrsberuhigung beiträgt. Beispielfhaft können folgende Bereiche analysiert werden: An Speenbruch, Wilsberger Str., Domaniale Weg, Obere Kleikstraße, Anna-Klöcker-Straße, Englerthstraße (vor allem die Kurvenbereiche).		Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen	- Analyse der möglichen Standorte für verkehrsberuhigende Maßnahmen durch Beobachtungen und Geschwindigkeitsmessungen - Auswahl geeigneter Maßnahmen und Standorte - Temporäre Umsetzung der Maßnahmen - Erhebung der Maßnahmenwirkung - Bei positiver Wirkung, temporäre Maßnahmen in bauliche Maßnahmen verstetigen	kurz- bis mittelfristig	mittel	Förderinitiative Fußverkehr, EFRE/ITF-Programm - Nachhaltige städtische Mobilität	Verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen werden besser wahrgenommen und sind für die Nutzenden und Anwohner:innen sicherer. Durch die reduzierten Geschwindigkeiten steigt die Aufenthaltsqualität ist höher da die Lärm- und Schadstoffemissionen verringert wurden.	Es besteht ein höheres Unfallrisiko aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit mit schwereren Folgen für vulnerable Gruppen (Fuß- und Radverkehr). Die Aufenthaltsqualität wird nicht verbessert.

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
IV.1	Erarbeitung eines Leitfadens zur Gestaltung von klimaangepassten Straßenräumen	Die Stadt entwickelt einen eigenen Gestaltungsleitfaden für eine klimaangepasste Umgestaltungen und Neuplanung von Straßenräumen. Dieser legt Standards für zentrale Gestaltungs- und Umweltaspekte fest, etwa für die Umsetzung von Schwammstadtkonzepten, die Entsigelung von Flächen, Vorgaben bei der Materialauswahl etc. Der Leitfaden ist bei jeder Neuplanung und Umgestaltung verpflichtend anzuwenden.	I, III	Stadtverwaltung Herzogenrath	- Festlegung verbindlicher Qualitäts- und Gestaltungsstandards für klimaangepasste Straßenräume - Zusammenstellung eines verständlichen, ansprechenden Leitfadens für die Stadt und beauftragte Planungsbüros - Abstimmung des Leitfadens mit relevanten Fachbereichen - Integration der Vorgaben in Planungs- und Genehmigungsprozesse der Stadtverwaltung - Kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung des Leitfadens auf Basis praktischer Erfahrungen und neuer fachlicher Standards	kurz- bis mittelfristig	gering, sofern sie selbst erarbeitet wird	Keine Fördermöglichkeiten	Die Infrastruktur wird nach Neuplanungen bzw. Umgestaltungen klimaresilienter, bei Starkregenereignissen kommt es seltener zu Überschwemmungen und im Sommer heizt sich die versiegelte Fläche weniger auf. Das Stadtklima wird verbessert und die Lebensqualität der Anwohner:innen gesteigert.	Bei der Neuplanung/Umgestaltung wird weniger Fokus auf Klimaresilienz gelegt und es können, für das Stadtklima, ungeeignete Entscheidungen getroffen werden. Der Hitze-Insel-Effekt wird zum Teil nicht minimiert und die Aufenthalts- und Lebensqualität nicht maßgeblich verbessert.
IV.2	Leitfaden für die Stärkung nachhaltiger Mobilität und klimaangepasster Straßenraumgestaltung in der Bauleitplanung	Die Stadt entwirft einen eigenen Leitfaden für die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen und klimaangepasster Straßenraumgestaltung in der Bauleitplanung. Der Leitfaden soll verbindliche Vorgaben für die Bauleitplanung enthalten, insbesondere zur Gestaltung neuer Baugebiete, etwa hinsichtlich Ladesäulen, Mobilstationen, Wirtschaftsparkplätzen, aber auch Begrünung und Entsigelung von Flächen. Dies soll schon vor der Entwicklung neuer Wohngebiete Rahmenbedingungen schaffen, dass Bewohner:innen auf nachhaltige Mobilitätsformen setzen und Straßen klimaangepasst und lebenswert gestaltet werden.	I, II	Stadtverwaltung Herzogenrath	- Identifizierung möglicher Vorgaben und Austausch mit dem Amt für Stadtentwicklung, Bauordnung und Klimaschutz (A61) - Erarbeitung des Leitfadens und Festlegung verbindlicher Qualitäts- und Gestaltungsstandards für klimaangepasste Straßenräume - Abstimmung des Leitfadens mit relevanten Fachbereichen - Integration der Vorgaben in Planungs- und Genehmigungsprozesse der Stadtverwaltung - Kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung des Leitfadens auf Basis praktischer Erfahrungen und neuer fachlicher Standards	kurz- bis mittelfristig	gering	ggf. über Förderinitiative Fußverkehr	Neue Gebiete werden fuß- und fahrradfreundlicher geplant und ermöglichen eine Pkw-unabhängige Mobilität. Der Straßenraum wird lebenswert und klimaresilient gestaltet.	Neue Gebiete können weiterhin sehr auf eine Mobilität mit Pkw fokussiert sein. Klimaresiliente Gestaltung ist erst in der eigentlichen Planung vom öffentlichen Raum möglich und kann ggf. nicht vollumfänglich umgesetzt werden.
IV.3	Feierabend-Parken auf Flächen des Einzelhandels	Die Stadt setzt sich mit Einzelhandelsunternehmen (insbesondere Supermärkte) in Verbindung, um nach dem Vorbild Düsseldorf und Bonn, die Stellplätze abends Anwohner:innen zur Verfügung zu stellen. So kann der öffentliche Straßenraum vom ruhenden Verkehr entlastet werden. Sofern die Umsetzung erfolgreich ist, kann die Maßnahme auch auf weitere Parkplätze und Parkhäuser ausgeweitet werden.	V	Stadtverwaltung Herzogenrath, Einzelhandelsunternehmen/Parkplatzeigentümer:innen	- Identifizierung geeigneter Parkplätze - Kontaktaufnahme mit Einzelhandelsunternehmen - Verhandlung zu den Nutzungsbedingungen und Kosten für Nutzende - Wenn erfolgreich, Bewerbung der Parkplätze - Ausweitung auf weitere Standorte	kurz- bis mittelfristig	gering	Keine Fördermöglichkeiten	Der öffentliche Straßenraum wird vom ruhenden Verkehr entlastet und bietet Platz für andere Nutzungen. Durch Umgestaltungen kann dann die Aufenthaltsqualität verbessert werden, der Parksuchverkehr entfällt abends.	Straßenabschnitte können weiterhin durch den ruhenden Verkehr geprägt sein. Bei Umgestaltungen können entfallende Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nicht einfach kompensiert werden, umfassende Kommunikation ist während der Planung dann essenziell um die Vorteile der Steigerung der Aufenthaltsqualität und ggf. Verkehrssicherheit zu kommunizieren.
IV.4	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw	Die Standortanalyse der Stadt wird als Grundlage für den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Pkw genutzt. Die Stadt hat unterschiedliche Ausschreibungs- und Vertragsgestaltungsmöglichkeiten, diese Standorte durch Ladeinfrastrukturanbieter:innen aufbauen zu lassen. Es sollte auch untersucht werden, wie eine Ladeinfrastruktur an Schulen umgesetzt werden kann, ggf. mit der Möglichkeit, den Parkplatz auch außerhalb der Schulzeiten durch Anwohner:innen zum Laden und Parken nutzen zu können.		Stadtverwaltung Herzogenrath, Partner:innen in der Ladeinfrastruktur, STAWAG	- Analyse der Netzkapazität an den vorgeschlagenen Standorten - Analyse der möglichen Ausschreibungsoptionen für den festgestellten Bedarf - Aktualisierung der Standortanalyse mit voranschreitendem Ausbau	mittel- bis langfristig	Bei Vergabe, gering	teilweise über Emissionsarme Mobilität PROGRES.NRW	Nutzer:innen von E-Autos steht ein flächendeckendes Netz an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zur Verfügung. So ist, vor allem im Bereich von Mehrfamilienhäusern und dichter Bebauung, keine eigene Ladeinfrastruktur notwendig.	Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur gehen auf die Stadt zu, sofern Standorte wirtschaftlich für sie sind. Langsamerer Ausbau der Ladeinfrastruktur, vor allem an unwirtschaftlichen Standorten.

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
IV.5	Ladebereiche/Wirtschaftszonen	Die Stadt definiert Ladebereiche bzw. Wirtschaftsparkplätze, die tagsüber für Be- und Entladen bzw. durch Handwerksbetriebe, Pflegedienste und ähnliche als Parkstände genutzt werden können. Das entlastet den PARSUCHVERKEHR und somit auch die Luft- und Lärmemissionen. Abends und nachts können die Parkstände durch Anwohner:innen genutzt werden. Durch eingebaute Sensorik können Belegungen digital abgerufen werden und somit Nutzende vorab über die Belegung informieren.		Stadtverwaltung Herzogenrath, IHK Aachen, Handwerkskammer Aachen	- Analyse geeigneter Standorte für die Wirtschaftsparkplätze, auch in Abstimmung mit den Betrieben und Unternehmen - Umgestaltung der Stellplätze durch Markierung, Einbau von Sensorik und Aufteilen von Beschilderung - Analyse der Nutzung durch Befragung der Unternehmen und Betriebe - Stadtweiter Ausbau	kurzfristig	mittel	ggf. über FöRI-MM	Der Suchverkehr wird reduziert und führt somit zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Wirtschaftsverkehr ist besser steuerbar und durch die digitale Information über Belegung für die Unternehmen und Betrieb besser planbar.	Paketzustellende, Handwerksbetriebe, Pflegedienste müssen nach freien Stellplätzen suchen und ggf. dafür längere Wege auf sich nehmen oder parken regelwidrig bei kurzen Be- und Entladevorgängen. Anfahrten sind schlechter planbar.
IV.6	Beratung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement	Die Stadt bietet den ansässigen Unternehmen Beratungsangebote für ihr betriebliches Mobilitätsmanagement an. Sie unterstützt Unternehmen dabei, ihre aktuelle Mobilität zu erfassen und zu analysieren, Potenziale für nachhaltige Verkehrsangebote zu ermitteln und eigene Maßnahmen aufzustellen. Dabei weist sie auch auf Fördermittel und weitergehende Informationen hin. Eine potenzielle Anlaufstelle bietet das Programm „clever mobil“ der StädteRegion Aachen, welches Unternehmen bei der Aufstellung und Anpassung eigener Mobilitätsstrategien für die Mitarbeitendenmobilität unterstützt.	I, II, III, V	Stadtverwaltung Herzogenrath	- Zusammenstellung des Angebots für Unternehmen und Betriebe - Benennung einer Anlaufstelle für die Unternehmen und Betriebe - Einholung von Feedback der unterstützten Unternehmen und Evaluation, um Angebot anzupassen	mittelfristig	mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Der Wirtschaftsverkehr, einschließlich des Pendelverkehrs, ist nachhaltiger gestaltet. Lärm und Luftschadstoffe werden reduziert und verbessern so das Stadtklima. Unternehmensfahrzeuge sind durch Poolnutzung besser ausgelastet.	Die Pkw-Nutzung, im Pendelverkehr als auch im Wirtschaftsverkehr, ist weiterhin hoch und führt zu Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Mobilitätskosten können nicht eingepart werden und der Fuhrpark wird ggf. ineffizient genutzt.
IV.7	Erarbeitung einer Parkraumstrategie	Parkraummanagement ermöglicht es der Stadt, den öffentlichen Raum zugunsten der Menschen und anderer Mobilitätsformen zu verteilen. Die Stadt gibt zum einen vor, wer wo parken darf, kann den Parkraum bewirtschaften und erarbeitet eine langfristige Parkraumstrategie auf Grundlage einer aktuellen Bestandsanalyse. Diese sollte den Parkraum in unterschiedliche Zonen kategorisieren, in denen festgelegt wird, welche Verkehrsmittel wo geparkt werden dürfen und ob und wie der Parkraum bewirtschaftet wird. Alternative Konzepte fließen ebenfalls in die Parkraumstrategie mit ein. Zur Parkraumstrategie gehören auch stadteigene Parkbauten und Parkplätze; private Flächen müssen in der Analyse mit einfließen und bei der Gestaltung des öffentlichen Parkraums berücksichtigt werden. Es ist ebenfalls zu analysieren, wie der Parkraum in Bestandsquartieren neu geordnet werden kann, um das Wohnumfeld attraktiver und sicherer zu gestalten. Wichtig ist, die Erarbeitung durch eine durchgehende Kommunikation mit den Anwohner:innen zu begleiten.	I, II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, Bewirtschaftende von Parkbauten/Parkflächen	- Bestandsanalyse des öffentlich zugänglichen Parkraums - Definition von Zonen und Nutzer:innen in den unterschiedlichen Zonen - Falls erwünscht, Erstellung eines Konzeptes für die Parkraumbewirtschaftung - Umgestaltungsmaßnahmen, um z.B. Fahrradabstellanlagen auf bisherigen Pkw-Stellplätzen zu errichten	mittelfristig	mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Der Parkraum in Herzogenrath ist strukturiert und bietet an wichtigen Stellen ausreichend Parkraum für alle Mobilitätsformen. Durch die Neustrukturierung entstehen Aufenthaltsflächen und Flächen für Begrünung, die sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima auswirken.	Das Stadtbild ist zum Teilen vom ruhenden motorisierten Verkehr geprägt und bietet nicht ausreichend Platz für andere Nutzungen.
IV.8	Erneuerung und Digitalisierung des Parkleitsystems	Um den PARSUCHVERKEHR zu reduzieren und besser zu lenken, kann ein digitales Parkleitsystem eingesetzt werden. Durch Echtzeitdaten, z.B. durch die Erfassung mittels Schrankenbewegungen, Kontaktschleifen oder Kameras, kann das Leitsystem Informationen zur Belegung anzeigen und den Verkehr frühzeitig zu Alternativen lenken. Dadurch sparen Menschen Zeit und aufgrund des verminderten PARSUCHVERKEHRS werden die Emissionen (Lärm und Luftschadstoffe) reduziert. Abhängig von den aufgestellten Anzeigen, können weitere Informationen wie E-Lademöglichkeiten und deren Verfügbarkeit oder Abfahrtszeiten des ÖPNV angezeigt werden.	II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, Straßen.NRW	- Erhebung der aktuellen Standorte von Parkleitsystem-Anzeigen - Untersuchung der digitalen Erfassungsmöglichkeiten auf den Parkplätzen und ggf. Einrichtung - Ggf. Überarbeitung des Parkleitsystems zur Reduzierung von Wegen - Modernisierung der vorhandenen Parkleitsystem-Anzeigen - Einbindung der Echtzeitdaten in die Anzeigen - Überprüfung zusätzlicher Informationsinhalte auf den Anzeigen	mittelfristig	mittel	FöRI-kom-Str, § 12 ÖPNVG-NRW	Der PARSUCHVERKEHR wird reduziert und somit die Straßen entlastet (Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen). Durch die bessere Ausnutzung von Parkplätzen und Parkbauten, können Stellplätze im öffentlichen Straßenraum umgestaltet werden und für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.	Der PARSUCHVERKEHR nimmt nicht ab und verursacht vermeidbare Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Parkraum aber auch der öffentliche Straßenraum werden nicht effizient genutzt.

Maßnahmen-nummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungs-zeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
IV.9	Einsetzen für ein Konzept von City-Hubs und Mikro-Depots in der StädteRegion Aachen	Die Stadt Herzogenrath setzt sich im StädteRegion-übergreifenden Netzwerk NEMORA für die Erstellung eines Konzeptes für City-Hubs und Mikro-Depots ein. Ziel ist es, durch standortoptimierte sowie vernetzte Hubs und Depots, die letzte Meile der Güterlogistik effizienter zu organisieren und gleichzeitig Synergien zwischen öffentlichem, gewerblichem und privatem Transport zu nutzen.	V	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Lokale Unternehmen und Betriebe	<ul style="list-style-type: none"> - Einbringung des Themas in das Netzwerk - Gemeinsame Ausschreibung oder, bei vorhandenem Personal, Erarbeitung des Konzeptes - Analyse möglicher Fördermöglichkeiten - Umsetzung des Konzeptes - Evaluation der Maßnahme 	mittel- bis langfristig	abhängig wie Konzepterstellung und abgeleitete Maßnahmen finanziert werden können	Keine Fördermöglichkeiten	Das Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen erstellt ein regionales Mikro-Depot-Konzept unter Einbeziehung aller Kommunen und der Stadt Aachen und den Unternehmen und Betrieben. Der Wirtschaftsverkehr wird nachhaltig und stadtverträglich gestaltet.	Konzepte wie Mikro-Depots oder City-Hubs werden nicht flächenweit umgesetzt. Es kommt zu keiner Verkehrsreduzierung im Wirtschaftsverkehr, da Fahrten nicht gebündelt werden.
IV.10	Entsiegelung und Begrünung von Parkplätzen	Die Stadt analysiert, welche Parkplatzflächen geeignet sind für eine Entsiegelung und klimaangepasste Gestaltung (z.B. Berger Str., Am Schürhof, P+R Merkstein). Es sollte parallel eine Überprüfung möglicher anderer Nutzungsarten (Spielplätze, Aufenthaltsflächen, Mobilstationen, Überdachung mit PV-Anlagen) erfolgen. Sie entwickelt ein Umsetzungsprogramm, in dem festgelegt wird, wie die Parkplätze zu gestalten sind (Art der Begrünung und Vorgabe der Pflanzensorten, wasserdurchlässige Beläge, Maßnahmen zur Versickerung und zum Wasserauffang und Weiternutzung). Zusammen mit der Abteilung für Grünflächen, Friedhöfe und Baubetrieb (Abt. 66.3) werden Pflege- und Betriebskonzepte abgestimmt. Ziel ist, den Oberflächenabfluss durch Versickerung zu verringern und die Weiternutzung des anfallenden Regenwassers zu ermöglichen, den Hitzeeffekt durch versiegelte Flächen zu minimieren und Grünflächen an zentralen Orten zu schaffen.		Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Identifizierung der geeigneten Parkplätze für die Umgestaltung - Erarbeitung eines Umgestaltungskonzeptes in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Grünflächen, Friedhöfe und Baubetrieb (Abt. 66.3) - Abstimmung mit Abteilung für Grünflächen und Straßenreinigung zu einem Pflege- und Reinigungskonzept - Umgestaltung der Parkplätze 	mittelfristig	mittel bis hoch, z.T. wiederkehrend aufgrund höheren Betriebskosten für Pflege und Reinigung	Keine Fördermöglichkeiten	Durch die Entsiegelung der Parkplätze kann mehr Regenwasser versickern, die Begrünung trägt zu einem besseren Stadtklima bei. Durch ggf. neue Nutzungen entstehen neue öffentliche Räume für die Bewohner:innen und fördern so die Aufenthaltsqualität.	Bei Starkregenereignissen kann es zu Überschwemmungen und gravierenden Folgen kommen. Versiegelte Flächen heizen sich mehr auf und geben die Wärme an die Umgebung ab, der Hitze-Insel-Effekt tritt ein und beeinträchtigt das Stadtklima.
IV.11	Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung	Seit der Novellierung der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen 2018 ist es den Kommunen möglich, ihre eigenen Regelungen in Form von kommunalen Stellplatzsatzungen aufzustellen. Die Stadt erstellt auf Grundlage der Stellplatzverordnung NRW eine eigene Stellplatzsatzung, um beispielsweise höhere Richtzahlen für Fahrradabstellplätze vorzugeben und so eine umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Sie verhindert somit eine Überversorgung an Pkw-Stellplätzen, fördert angemessene Fahrradabstellmöglichkeiten und setzt Anreize für umweltfreundliche Mobilitätsformen bereits bei Neu- und Umbauten. Zur Ausgestaltung der Satzung kann sich die Stadt dafür mit den umliegenden Kommunen der StädteRegion Aachen austauschen, die bereits über eine kommunale Stellplatzsatzung verfügen (u.a. Baesweiler, Alsdorf und die Stadt Aachen), um für ihren Raum geeignete Vorgaben zu machen. Diese können auch zwischen verschiedenen, vorab definierten Zonen, differenzieren. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat ein einen Leitfaden „Kommunale Stellplatzsatzung – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung“ erstellt, der ebenfalls als Grundlage dienen kann.		Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Austausch mit umliegenden Kommunen, die bereits eine kommunale Stellplatzsatzung aufgestellt haben - Festlegung von Vorgaben zur Aufstellung einer eigenen kommunalen Stellplatzsatzung in Zusammenarbeit mit der Abteilung Bauordnung und Denkmalschutz - Aufstellung einer eigenen kommunalen Stellplatzsatzung 	kurzfristig	gering	Keine Fördermöglichkeiten	Neubauten bieten mehr Platz für Fahrräder, sodass Radfahrende ihre Fahrräder sicher abstellen können. Dies gilt sowohl für Wohn- und Bürogebäude. Größere Geschäfte bieten ebenfalls mehr Abstellanlagen an.	Radfahrende finden ggf. nicht immer einen sicheren Abstellplatz.
IV.12	Förderung des Ausbaus von Packstationen	Die Stadt setzt sich dafür ein, dass weiterhin Paketstationen aufgebaut werden. Dafür kann sie, sofern Paketstationen auf eigenen Flächen aufgestellt werden sollen, die Genehmigungsverfahren vereinfachen. In der Maßnahme II.2 „Aufbau eines Mobilstationen-Netzes“ sind Vorschläge aufgeführt, wo Paketstationen im Zusammenhang mit Sharingangeboten sinnvoll sind. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass Paketstationen aufgebaut werden, die mehrere KEP (Kurier-, Express- und Postdienste) verknüpfen.		Stadtverwaltung Herzogenrath, KEP-Dienstleister	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützung der KEP bei der Ermittlung von Standorten, auch auf städtischen Flächen - Analyse der erforderlichen Genehmigungen und rechtlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau von Packstationen - Identifikation und Nutzung von Möglichkeiten zur Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsprozesse - Unterstützung bei der Klärung von Eigentums-, Nutzungs- und Genehmigungsfragen für die vorgesehenen Standorte 	Kurzfristig	gering	FÖRI-MM bei anbieterübergreifenden Lösungen	Durch den Aufbau von Packstationen an zentralen Orten, kann die Anzahl an Zustellungen in Quartieren reduziert werden und somit diese verkehrlich entlastet werden.	Es erfolgen weiterhin viele Lieferungen in die Quartiere, die ggf. nicht direkt angenommen werden können und somit weiteren Verkehr zu einer Packstation oder Paketshop verursachen. Fahrzeuge halten ggf. so, dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
IV.13	Umstellung des städteigenen Fuhrparks auf Elektromobilität als Teil eines kommunalen Mobilitätsmanagements	Die Umstellung der kommunalen Flotten auf alternative und insbesondere elektrische Antriebe leistet einen Beitrag zur nachhaltigen und klimaschonenden Mobilität und dient nicht zuletzt der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben wie der „Clean Vehicles Directive“ (CVD) auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität in Deutschland. Deshalb ist es sinnvoll, den Einsatz von E-Fahrzeugen im kommunalen Fuhrpark anzugehen, um damit ihre Innovations- und Zukunftsfähigkeit unter Beweis zu stellen und sich zugleich den Herausforderungen der zunehmenden Digitalisierung des Verkehrs zu stellen. Die Stadt übernimmt im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagement eine Vorbildfunktion. Die bisherigen Maßnahmen, wie das Angebot von JobRad oder eines vergünstigten Deutschlandtickets, werden durch die beschriebene Maßnahme ergänzt und das kommunale Mobilitätsmanagement weiter ausgebaut.	V	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse des Fuhrparks und der Standorte - Erarbeitung eines Umstellungskonzepts - Planung der benötigten Ladeinfrastruktur - Aufbau der Ladeinfrastruktur - Beschaffung der Fahrzeuge 	mittel- bis langfristig	hoch	"Emissionsarme Mobilität" PROGRES.NRW	Die städteigene Mobilität wird emissionsarm gestaltet. Durch die gesammelten Erfahrungen der Mitarbeiter:innen im Umgang mit Elektrofahrzeugen, sind sie Multiplikator:innen beim Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Die Stadt kann als Vorbild gesehen werden.	Die Umstellung des städteigenen Fuhrparks läuft eher langsam voran, die Stadt kann keine Vorbildrolle übernehmen. Mitarbeiter:innen können nicht als Multiplikator:innen wirken.
V.1	Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche	Die Stadt plant und koordiniert, auch in Zusammenarbeit mit der StädteRegion, Aktionen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche. Sie sucht sich dafür geeignete Partner:innen, z.B. ASEAG, Sharing-Anbieter:innen, Fahrradläden, Vereine, und entwirft Aktionen. Mögliche Aktionen: <ul style="list-style-type: none"> - Temporäre Straßensperrungen mit Straßenfesten, mobiles Grün, Installation von Stadtterrassen - Challenges ähnlich des STADTRADELNS, auch über Nutzung der Klimataler-App - Testangebote für Sharing-Angebote, Lastenfahrräder - Mobilitätsmarkt an zentralen Orten mit Ständen rund um das Thema nachhaltige Mobilität - Aktionen in den Schulen zur Förderung nachhaltiger Mobilität (z.B. Auszeichnung der aktivsten Schule in der Woche (meisten km zu Fuß/mit dem Fahrrad auf dem Schulweg)) 	I, II, III, IV	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, bei Straßensperrungen ggf. Straßen.NRW, Einbeziehung des Zukunftsnetz Mobilität NRW	<ul style="list-style-type: none"> - Sammlung von Aktionsideen - Abstimmung mit den benachbarten Kommunen zu gemeinsamen Aktionen - Planung und Koordinierung von Aktionen, Suche von geeigneten Partner:innen - Bewerbung und Kommunikation der Aktionen - Durchführung und anschließende Evaluation der Aktionen 	kurz- bis mittelfristig	gering bis mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Die Maßnahme fördert die Wahrnehmung nachhaltiger Mobilität und erlaubt es, Interessierten sich über Angebote zu informieren und ggf. auszuprobieren. Es können Grundsteine für Verhaltensänderungen gelegt werden. Es können Erkenntnisse über temporäre Verkehrsmaßnahmen gesammelt werden und ggf. Verstärkung der Maßnahme.	Das Thema Mobilität steht weniger im öffentlichen Fokus und es bieten sich seltener Gelegenheiten, klimafreundliches Verhalten zu motivieren.
V.2	Erstellung eines Verkehrsmodells, einschließlich aller Verkehrsmittel	Die StädteRegion Aachen erstellt aktuell ein Verkehrsmodell für die gesamte StädteRegion. Die Stadt Herzogenrath setzt sich dafür ein, dass alle Kommunen einen Zugang zum Verkehrsmodell haben um eigene, kleinräumige Analysen zu erstellen. Die StädteRegion ist auch dafür verantwortlich, das Verkehrsmodell aktuell zu halten und die Nutzbarkeit zu gewährleisten.	I, II, IV	Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung des Verkehrsmodells durch die StädteRegion - Zentrale Anlaufstelle für Zugriff auf das Verkehrsmodell - Aktualisierung und Überprüfung der Nutzbarkeit durch StädteRegion 	mittelfristig	gering bis mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Bei zukünftigen Verkehrsprojekten können Verkehrsverlagerungen und Wirkungen besser analysiert und abgeschätzt werden. So können schon in der Planung negative Auswirkungen erkannt werden und gegengesteuert werden.	Bei Planung können, sofern nicht beauftragt, keine großräumigen Effekte analysiert werden. Die Wirkungsabschätzung ist weniger komplex und kann ggf. nicht alle Wirkungen erfassen. Es lassen sich nicht mehrere Maßnahmen gleichzeitig konkret analysieren.
V.3	Beratung für Bauherrinnen und Bauherren zur konkreten Gestaltung qualitätsvoller Fahrradabstellanlagen anbieten (Beispiel Handreichung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW)	Bei Bauprojekten wie Mehrfamilienhäusern oder Bürogebäuden bietet die Stadt eine Beratungsleistung für Bauherr:innen an, um bei der Planung bereits gute und benutzungsfreundliche Radabstellanlagen vorzusehen und umzusetzen. Die Stadt entwickelt auf Basis der "Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern" der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW (AGFS NRW) eine eigene Broschüre und Beratungsleistung für Bauherr:innen und weist bei der Bauantragsstellung auf das Angebot hin. Dabei sollen neben der ausreichenden Dimensionierung und Verortung in den Gebäuden auch auf die Integration von Ladeinfrastruktur hingewiesen werden. Wenn eine kommunale Stellplatzsatzung beschlossen wird, sind entsprechende Vorgaben in die Hinweise mitaufzunehmen.	I, II	Stadtverwaltung Herzogenrath	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse der "Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern" - Erarbeitung einer eigenen, ansprechenden Broschüre mit standortspezifischen Hinweisen und eines Beratungskonzeptes - Kommunikation der Beratungsleistung bei Bauantragsstellung - Evaluation zur Umsetzung der Hinweise in fertiggestellten Gebäuden 	kurz- bis mittelfristig	mittel	FÖRI-MM	Wohn- und Bürogebäude bieten sichere, saubere und nutzungsfreundliche Abstellanlagen und tragen zu einem Anstieg der Fahrradnutzung bei. Ladeinfrastruktur kann besser geplant und umgesetzt werden.	Fehlende Abstellanlagen hindern durch unsichere oder ungeeignete Fahrradabstellanlagen die Fahrradnutzung. Die Pkw-Nutzung bleibt konstant und führt zu einer gleichbleibenden Nachfrage an Stellplätzen.

Maßnahmennummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
V.4	Sensibilisierung des Straßenbetriebsdienstes auf Fuß- und Radwege, vor allem im Herbst und Winter	Mit dem Straßenbetriebsdienst wird ein jährliches Format zur Sensibilisierung für die Grünpflege, Reinigung und Winterdienst auf Geh- und Radwegen bzw. Radfahrstreifen eingeführt. Die Mitarbeiter:innen sollen u.a. auf die Risiken für die Nutzenden hingewiesen werden. Falls notwendig, sind Grünpflegepläne oder Winterdienstpläne anzupassen, um die Bereiche bei den Touren zu berücksichtigen.	I, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, unter Einbeziehung Abt. 66.3, StädteRegion Aachen, Straßen.NRW	- Identifizierung der Bereiche der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, die im Straßenbetriebsdienst besonders berücksichtigt werden müssen - Entwicklung eines geeigneten Formates in Abstimmung mit dem Betriebsdienst - Durchführung des Formats - Ggf. Anpassung der Routen der Grünpflege, Reinigung und Winterdienst	kurzfristig	gering	Keine Fördermöglichkeiten	Fuß- und Radwege sind sauberer, freigeräumt von Grün und Schnee. Nutzende sind sicherer unterwegs. Anteil am Modal Split, vor allem im Herbst/Winter, kann ansteigen.	Zufußgehende und Radfahrende sind im Herbst und Winter unsicherer unterwegs aufgrund von Laub, Eis und Schnee. Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit ist beeinträchtigt. Keine Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Herbst und Winter
V.5	Laufende Kommunikationsstrategie	Um das Verkehrsverhalten nachhaltig zu beeinflussen, braucht es leicht zugängliche, transparente Informationen über Mobilitätsangebote und -projekte in Herzogenrath. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Medienpräsenz sollen das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität stärken und die Akzeptanz fördern. Aktuell informiert die Stadt über ihre Website und Social-Media-Kanäle, ergänzt durch die Seite herzogenrathklima.de. Wichtig ist eine gebündelte, gut strukturierte Darstellung – entweder auf bestehenden Seiten oder einer neuen Plattform. Regelmäßige Updates, etwa am „Mobilitäts-Mittwoch“, und ein einheitliches Design für Printmaterialien (orientiert an der „Zukunftsfördern“-Kampagne) sollen das Thema sichtbar und wiedererkennbar machen.		Stadtverwaltung Herzogenrath, mit Unterstützung vom Zukunftsnetz Mobilität NRW	- Entwicklung eines eigenen Design für Mobilitätsthemen - Bündelung der Informationen online über eine Plattform - Einheitliche Gestaltung von Onlinebeiträgen und Printmedien	wiederkehrend	gering	FöRI-Nah, Förderinitiative Fußverkehr	Das Thema Mobilität ist im öffentlichen und digitalen Raum für alle Bewohner:innen gut sichtbar. Die Beteiligung an Projekten wird verbessert und trägt zu einer höheren Akzeptanz dieser bei.	Es entstehen Informationslücken, Angebote werden schlechter wahrgenommen.
V.6	Stadtweite Ziele für gesammelte Kilometer mit dem Umweltverbund in der Klima-Taler-App und Aktionen bei erreichten Kilometermarken	Die Stadt analysiert, welche stadtweiten Ziele sie beim Klima-Taler einführen kann und welche Aktionen beim Erreichen der Ziele umgesetzt werden können. Diese sollten sich auf nachhaltige Mobilitätsformen beziehen, z.B. ein kostenloser ÖPNV-Tag, eine autofreie Innenstadt an einem Tag oder ein kostenloser Fahrrad-Washtag in der Innenstadt.	I	Stadtverwaltung Herzogenrath	- Identifizierung möglicher Kilometermarken und möglichen Aktionen - Suchen von Partner:innen für die Aktionen - Bewerbung von Zielen und den damit zusammenhängenden Aktionen zur Motivierung der Bewohner:innen	mittelfristig	mittel	Keine Fördermöglichkeiten	Mit den Zielen werden Anreize gesetzt, den Umweltverbund verstärkt zu nutzen. Somit kann ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden und ggf. langfristig beibehalten werden.	Die Nutzung der Klima-Taler-App bezieht sich nur auf persönliche Vorteile. Gegebenenfalls geringere Anreize die App zu nutzen.
V.7	Nachhaltige Mobilität fördern durch Neubürger:innenberatung	Die Stadt bietet Neubürger:innen Informationspakete zur nachhaltigen Mobilität in und um Herzogenrath an (Buspläne, Bahnpläne, Informationen zu Sharingangeboten). Sofern Förderungen durch Stadtmittel vorhanden sind, können auch kostenlose ÖPNV Tickets (z.B. ein kostenloses 7-Tage-Ticket) oder Sharing-Guthaben ausgegeben werden. Die Maßnahme soll bereits bei Neubürger:innen zur Wahl von nachhaltigen Mobilitätsformen beitragen.	I, II, III	Stadtverwaltung Herzogenrath, ggf. StädteRegion Aachen, wenn es ein übergreifendes Angebot geben könnte	- Sammlung von geeigneten Informationen - Gestaltung einer ansprechend Informationsbroschüre - Einbezug des Bürgeramtes - Ggf. Festlegung von Förderung von ÖPNV-Tickets oder Sharing-Guthaben und Sicherung der notwendigen Mittel	mittelfristig	mittel	FöRI-MM	Durch die frühe Information werden Neubürger:innen dazu motiviert, ihre Mobilität mit dem Umweltverbund durchzuführen. Die Maßnahme kann auch dazu führen, dass Pkw-Neuanschaffungen nicht erfolgen. Neubürger:innen finden sich schneller mit Bus, Bahn, zu Fuß und mit dem Fahrrad zurecht.	Neubürger:innen orientieren sich am Pkw bzw. ihrer gewohnten Mobilität. Alternativen mit dem Umweltverbund werden erst später kennengelernt. Pkw-Bestand kann ggf. steigen. Die Stadt versäumt, das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen.
V.8	Regelmäßige Erhebung des Modal Splits und Nutzerinnen-freundlichkeit	Zur Maßnahmeevaluation und zur Analyse der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens, setzt die Stadt auf regelmäßige (alle 5 Jahre) Erhebungen des Modal Splits und der Nutzungsfreundlichkeit und -zufriedenheit der Mobilitätsangebote. Diese Erhebung kann sich an der Haushaltsbefragung 2024 anlehnen, um Entwicklungen erkennen zu können. Dadurch werden die Wirkung der umgesetzten Maßnahmen evaluiert und die Stadt erhält Feedback zu den Mobilitätsangeboten und kann gezielt Verbesserungen anstoßen.		Stadtverwaltung Herzogenrath	- Erstellung oder Beauftragung der Erstellung einer Haushaltsbefragung, ggf. auf Basis der Haushaltsbefragung 2024 - Durchführung der Befragung - Auswertung der Befragung und Erkenntnisgewinn für weitere Befragungen	mittelfristig	mittel	FöRI-Nah, AGFS NRW	Die Maßnahmen können evaluiert werden und deren Wirkung messbar gemacht werden. Eine gezielte Anpassung ist möglich. Die Erhebung erhöht die Transparenz und macht das Thema Mobilität regelmäßig sichtbar.	Ein Bestandteil der Wirksamkeitskontrolle von Maßnahmen fehlt, Wirkungen können nur abgeschätzt werden. Das Angebot kann nur durch direktes Feedback verbessert werden.

Maßnahmen-nummer	Maßnahme	Beschreibung	Verbindung zu Leitzielen	Akteure	Vorgehen	Umsetzungs-zeitraum	Kosten	Fördermöglichkeiten	Erwartetes Ergebnis	
									...wenn die Maßnahme umgesetzt wird	...wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
V.9	Verstetigung der kommunalen Zusammenarbeit	<p>Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Zusammenarbeit der StädteRegion im Netzwerk weitergeführt wird, auch über die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen hinaus. Die Mobilität endet nicht an Stadtgrenzen und muss auch in Zukunft gemeinsam geplant werden. Herzogenrath kann sich dafür einsetzen, dass bei gewissen Fragestellungen (z.B. ÖPNV, Radverkehrsnetz) über die Grenzen der StädteRegion hinaus Kommunen mitgenommen werden, um gemeinsam regionale Lösungen zu gestalten. Die Zusammenarbeit sollte auch grenzübergreifend stattfinden.</p>		Stadtverwaltung Herzogenrath, StädteRegion Aachen, Kerkrade	- Beibehalt des Netzwerks NEMORA - Erweiterung um angrenzende Kommunen bei StädteRegion-übergreifenden Fragestellungen	langfristig	gering, wiederkehrend	Keine Fördermöglichkeiten	<p>Projekte lassen sich besser über Verwaltungsgrenzen hinweg planen und koordinieren. Ressourcen und Personal lassen sich effizienter nutzen. In der Region entsteht ein zusammenhängendes, flächendeckendes Mobilitätsangebot.</p>	<p>Projekte lassen sich schwerer planen und koordinieren, Ressourcen und Personal werden weniger effizient eingesetzt. Das Mobilitätsangebot verändert sich zwischen den Stadtgrenzen und hemmt die regionale nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität.</p>
V.10	Kommunikations-kampagne für mehr gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden	<p>Viele Konflikte zwischen dem Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sind nicht (nur) auf bauliche Konfliktstellen zurückzuführen, sondern auch auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Die Stadt entwickelt eine Kampagne, um:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mehr Bewusstsein für die Verwundbarkeit vom Fuß- und Radverkehr zu schaffen, - ein respektvolles Miteinander zu fördern und - mehr Bewusstsein zu schaffen, dass alle Menschen zur Verkehrssicherheit beitragen können. <p>Die Kampagne sollte multimedial aufgestellt werden mit klaren Botschaften. Die Einbindung von Multiplikator:innen wie Schulen, Fuß- und Fahrradverbänden und Vereine steigert die Sichtbarkeit über Altersgruppen und unterschiedliche Verkehrsteilnehmende hinweg.</p>	III	Stadtverwaltung Herzogenrath, Multiplikatoren, wie Schulen, Fuß- und Fahrradverbände und Vereine	- Entwicklung und Durchführung einer Kampagne, auch ämterübergreifend und mit Beteiligung von wichtigen Akteur:innen (z.B. Verkehrswacht)	kurzfristig	gering	FÖRI-Nah, Förderinitiative Fußverkehr	<p>Verkehrsteilnehmende sind sensibilisierter, sie passen ihr eigenes Verhalten an und nehmen mehr Rücksicht. So werden Alltagskonflikte reduziert, die subjektive und objektive Sicherheit steigt.</p>	<p>Fehlende Sensibilisierung führt zu anhaltenden Konflikten, Unsicherheit bei schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Die subjektive und objektive Verkehrssicherheit steigen nicht.</p>