

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.1: Durchführung von Fußverkehrs-Checks



Priorität 🔑



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Seniorenbeirat, Forum für Menschen mit Behinderung

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.2, I.5, I.9., I.12, I.20, III.6, III.10

Fördermöglichkeiten

Unterstützung durch Zukunftsnetz Mobilität NRW,
jährliche Bewerbung möglich

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Die Fußverkehrs-Checks tragen zur Bestandsanalyse der notwendigen Verbesserung der Fußwegverbindungen bei. Anwohner:innen werden in die Analyse aktiv miteinbezogen und können ihre Stadt mitgestalten.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.2: Durchführung von Radverkehrs-Checks (in Anlehnung an die Fußverkehrs-Checks)



Priorität 🔑



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.1, I.5, I.8, I.14, I.19, II.3, III.10, V.1

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

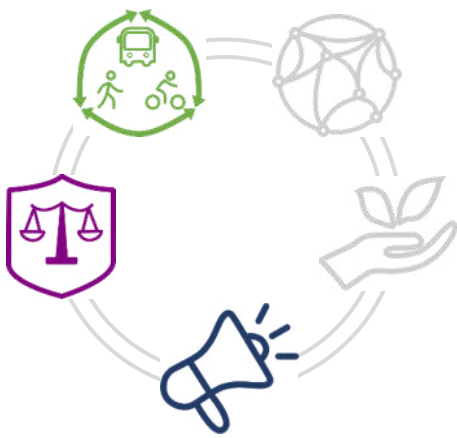
- Vorbereitung: Untersuchungsraum, Ziele, Beteiligte und Route festlegen
- Erwartungen sammeln und die Begehung organisieren
- Begehungen vor Ort: Schwachstellen und Stärken des Radverkehrs erfassen
- Abschlussworkshop: Maßnahmen diskutieren, priorisieren und festhalten
- Nachbearbeitung: Bericht, Prioritätenliste und Umsetzungsfahrplan erstellen

Wirkungen

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur wird systematisch erhoben und analysiert, wobei Nutzende aktiv in Erhebungs- und Bewertungsprozesse eingebunden werden. Die transparente Erhebung macht Planungsentscheidungen für die Öffentlichkeit nachvollziehbarer und steigert die Akzeptanz.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.3: Mobile Fahrradwerkstatt und kostenloser Fahrrad-Check



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Partner:innen in Form von Fahrradläden

Lokale Vereine/Verbände (bspw. ADFC Aachen-Nordkreis)

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. III.12, V.1, V.5

Fördermöglichkeiten

Föri-Nah

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Suche von geeigneten Partner:innen
- Suche von geeigneten Standorten für die Aktionen (z.B. auf den zentralen Plätzen)
- Terminierung und Bewerbung der Aktionen

Wirkungen

Fahrradfahrenden wird ein niederschwelliges Angebot gemacht, um ihr Fahrrad durchchecken zu lassen und unter Anleitung selbst kleine Reparaturen durchzuführen. Die gecheckten Fahrräder sind verkehrstauglich und erhöhen die Sicherheit für den Radfahrenden. Das Vertrauen in das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel steigt.

Maßnahme I.4: Sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.7, I.8, I.19, III.10, V.4

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Überprüfung der Verkehrsführungspläne
- Überprüfung der Pläne auf der Baustelle
- Ggf. Erstellung von Musterlösungen

Wirkungen

Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad können auch während dem Vorhandensein von Baustellen sicher und komfortabel zurückgelegt werden. Es entsteht ein positives Nutzungserlebnis für alle Betroffenen. Baustellen werden nicht als reine Belastung wahrgenommen werden, sondern als notwendige, gut geplante Maßnahmen.

Maßnahme I.5: Optimierung der Lichtsignalsteuerung für Fuß- und Radverkehr



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen
Straßen.NRW

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.1, I.2, I.8, I.9, I.15, III.6, III.10

Fördermöglichkeiten

Sonderprogramm "Stadt und Land"

Beschreibung der Maßnahme

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 Str./August-Schmidt-Platz, Bicherouxstr./ Bahnhofstr., Schütz-von-Rode-Str./Erkensstr., Schutz-von-Rode-Str. (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.

Vorgehen

- 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, verkehrsabhängige Steuerung, etc.
- Varianten entwickeln und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit (Verlustzeit, Halten, Durchsatz, Umweltwirkung) bewerten, sowie die Vorzugsvariante einführen und regelmäßig prüfen

Wirkungen

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 ihre Reisezeit sich verkürzt und die Attraktivität des Verkehrsmittels steigt.

Maßnahme I.6: Überprüfung und Einführung von Grünpfeilschildern für den Radverkehr an geeigneten Knotenpunkten



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

StädteRegion Aachen

Straßen.NRW

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.2, I.5, I.7, I.8, I.19, V.2

Fördermöglichkeiten

FöRi-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land"

Beschreibung der Maßnahme

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 Radfahrstreifen bzw. 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.

Vorgehen

- Überprüfung aktueller Knotenpunkte mit Radverkehrsführung auf der Straße, hinsichtlich Verkehrs- und Optimierungsmöglichkeiten durchführen
- Sicherheitsbewertung vornehmen
- Einführung des Grünpfeilschildes an geeigneten Knotenpunkten
- Regelmäßige Evaluation der Maßnahme
- Kontinuierliche Berücksichtigung der Möglichkeit des Grünpfeilschildes für den Radverkehr bei künftigen Umgestaltungen

Wirkungen

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 und sein Anteil am Modal Split steigt.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.7: Überprüfung von Radverkehrsführung im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr



Priorität 



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

StädteRegion Aachen

Straßen.NRW

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.1, I.2, I.8, I.9, III.6, III.10, V.10

Fördermöglichkeiten

Föri-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land"

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Überprüfung der Breiten und Führungsform der Radverkehrsanlagen im Seitenraum
- Abgleich mit den geltenden Regelwerken
- Bei vorhandenen alternativen Wegverbindungen 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

Wirkungen

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.

Maßnahme I.8: Kommunales Radverkehrsnetz



Priorität 



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

StädteRegion Aachen

Straßen.NRW

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.2, I.5, I.6, I.7, II.2, II.3, IV.2, V.2

Fördermöglichkeiten

Föri-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land",

EFRE/JTF-Programm - Nachhaltige städtische Mobilität

Beschreibung der Maßnahme

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 hinführen 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).

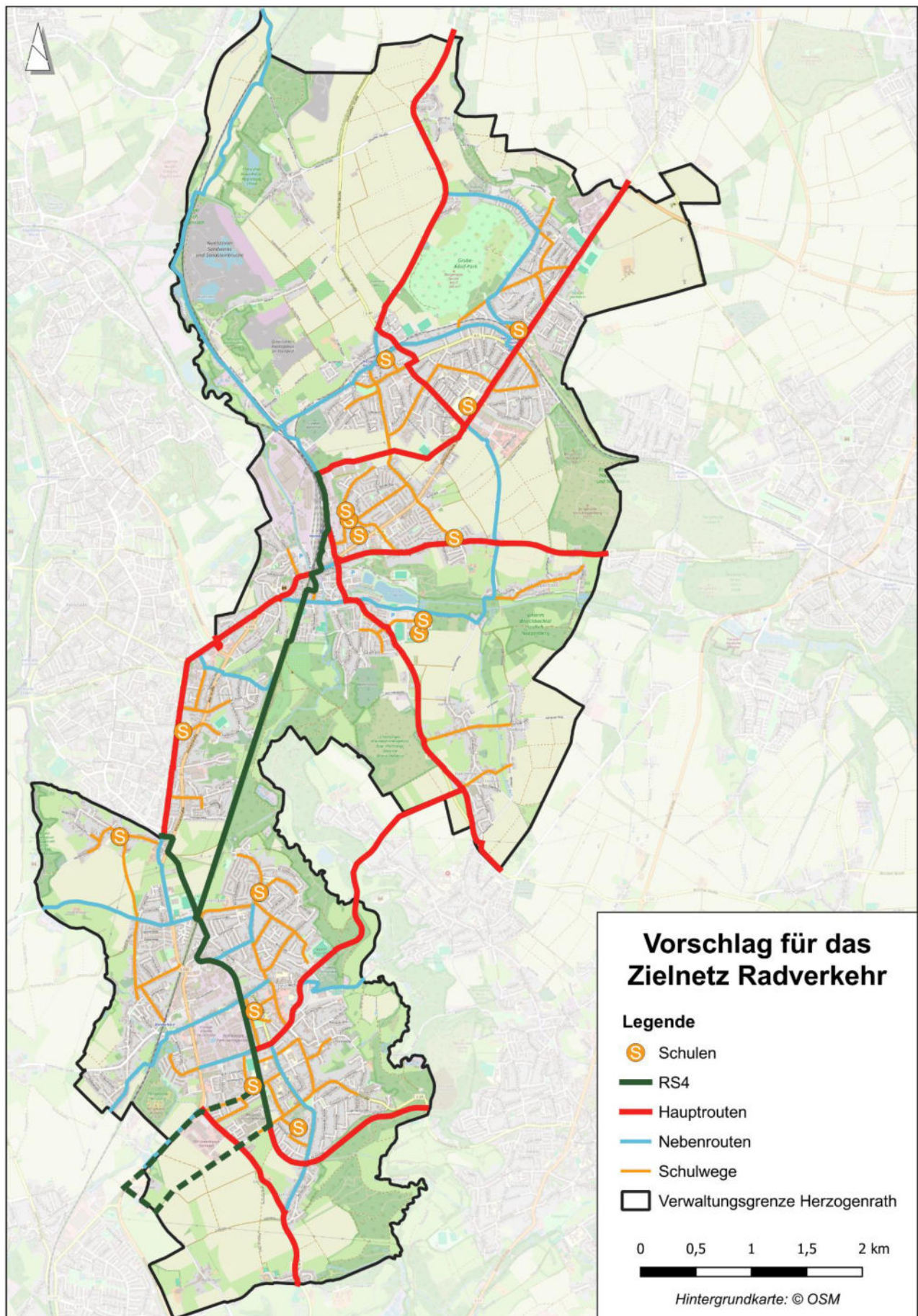
Vorgehen

- Definition von Haupttrouten und Nebenrouten
- Prüfung geeigneter Führungsformen
- Abstimmung des kommunalen Radverkehrsnetzes mit allen relevanten Akteuren
- Priorisierung der Umsetzung von Umgestaltungen
- Durchführung der Umgestaltungen
- Evaluation der Maßnahmen durch Erhebung des Radverkehrsanteils

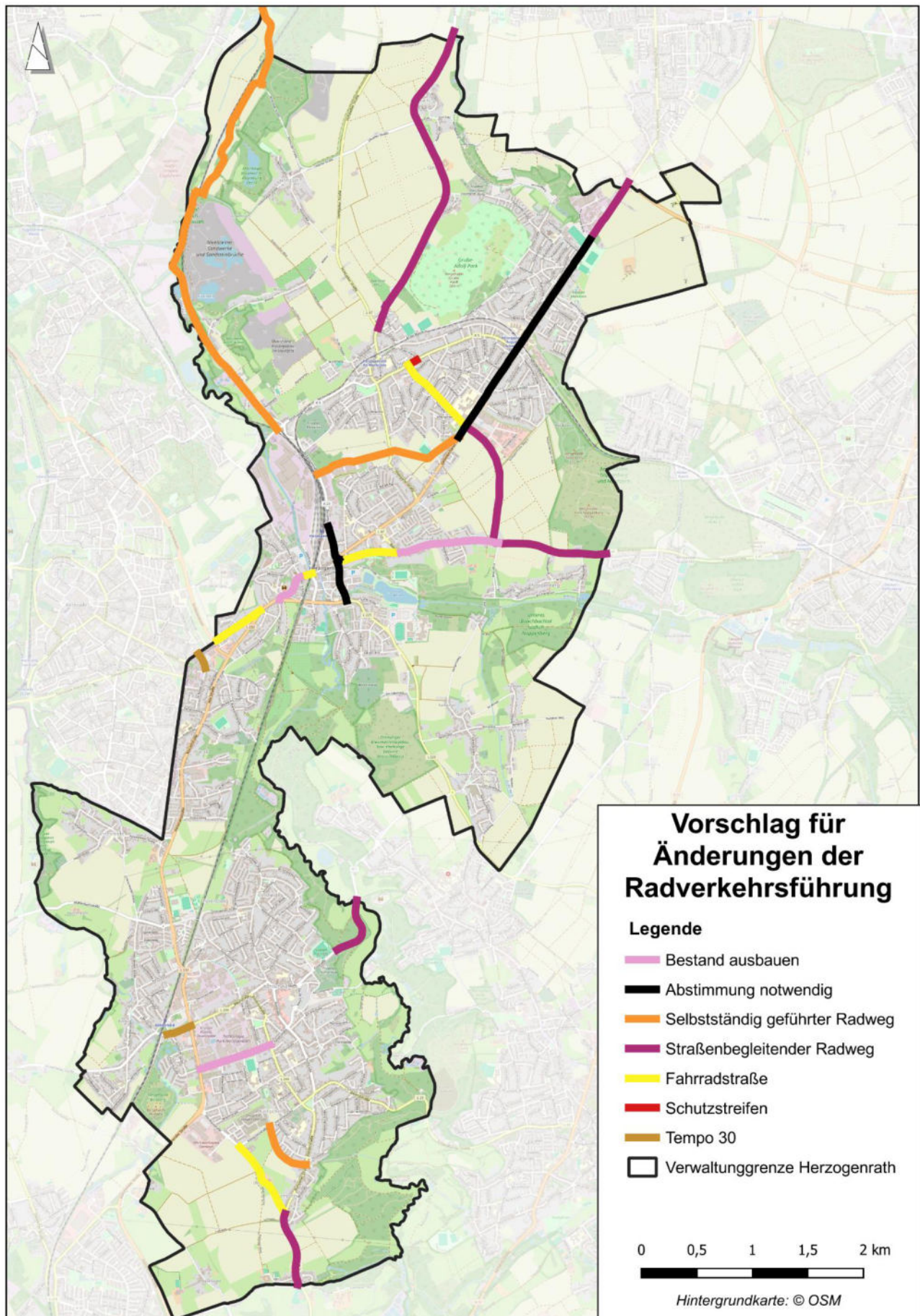
Wirkungen

Es entsteht ein zusammenhängendes, sicheres Radverkehrsnetz, welches im Alltag und in der Freizeit von allen genutzt werden kann. Mehr Personen sind mit dem Fahrrad unterwegs und der Anteil des Radverkehrs am Modal Split steigt.

Maßnahme I.8: Kommunales Radverkehrsnetz



Maßnahme I.8: Kommunales Radverkehrsnetz



Maßnahme I.8: Kommunales Radverkehrsnetz

Das vorgeschlagene Radverkehrsnetz ist in drei Routenarten gegliedert:

- Hauptrouuten, die von gesamtstädtischer Bedeutung sind.
- Nebenrouuten, die für die Erschließung innerhalb der Stadtteile dienen.
- Schulwege, die auf den Schulwegplänen und eigenen Vorschläge basieren, um die Wohngebiete für den schulischen Radverkehr zu erschließen.

Die vorgestellten **Hauptrouuten** bedürfen einer besonderen Form der Radverkehrsführung. Um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern, sollte die Führung auf Hauptrouuten möglichst vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt erfolgen. Dies gewährleistet einen zügigen, sicheren und qualitativ hochwertigen Verkehrsfluss. Dies beinhaltet die Führung als straßenbegleitender Radweg, als selbständig geführter Radweg oder als getrennter Geh- und Radweg. Eine Ausnahme bildet hier die Führung des Radverkehrs auf der Straße als Fahrradstraße. Baulich angelegte Radwege (Straßenbegleitender Radweg, Getrennter Geh- und Radweg) befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn zu trennen.

Auf den **Nebenrouuten** kann der Radverkehr auch auf der Fahrbahn geführt werden. Dies setzt eine geringe Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs voraus. So kann die Führung des Radverkehrs auf den Nebenrouuten, neben der unabhängigen Führung, auch durch einen Schutzstreifen erfolgen. Ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass der Radverkehr sicher auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ohne Radinfrastruktur geführt werden kann.

Für die **Schulwege** gilt, dass bei Umgestaltungen vor allem die Anforderungen für eine sichere Radverkehrsinfrastruktur für Kinder und Jugendliche gelten. Die Straßen sind so zu gestalten, dass Konfliktpotenziale abnehmen und es Schüler:innen ermöglicht wird, selbstständig auf dem Fahrrad mobil zu sein.

Anpassung an die erforderlichen Bedingungen:

Straßenbegleitende Radwege im Außerortsbereich sollten nach dem Standard der ERA ausgebaut werden. Nach dem aktuellen Stand der Technik erfordern sie eine Breite von mind 2,50 m. Folgende Straßen müssen dementsprechend angepasst werden: Geilenkirchener Str. (ab Neumerberen); K11 ab Martinusstraße, Bierstraße (ab Enger Weg); Oststraße ab Ortsausgang; Berensberger Straße (bis Dornkaulstraße).

Baulich getrennte Geh- und Radwege sollten nach dem Standard der ERA ausgebaut werden. Damit müssen sie eine Mindestbreite von 4,50 m aufweisen (Radweg: 2,00 m; Gehweg: $\geq 2,50$ m). Ebenfalls ist eine bauliche/farbliche Trennung notwendig. Folgende Straßen müssen dementsprechend angepasst werden: Bierstraße (innerorts); Bardenberger Straße (zwischen Schütz-von-Rode-Straße bis Kreisverkehr Schulzentrum).

Selbstständig geführte Radwege (ERA S. 75) sollten ebenfalls auf 2,50 m breit ausgebaut und bei hoher Nutzung vom Fußverkehr getrennt werden. Beispiele sind hier die Grenzstraße und die zukünftige Verbindung zwischen An den Glaswerken und Geilenkirchener Straße.

In den Bereichen

- Bierstraße zwischen Alsdorfer Straße und Enger Weg,
- Kleikstraße zwischen Aachener Straße und Eygelshovener Straße und
- in der Kaiserstraße

sind die aktuellen Radverkehrsführungen entsprechend der ERA auszubauen. Der obere Teil der Kleikstraße, die sich in einer Tempo 30 Zone befindet, weist eine erhebliche Steigung von etwa 4 % auf. Dadurch kommt es bergauf zu höheren Geschwindigkeitsunterschieden zwischen dem Radverkehr und dem MIV bzw. ÖPNV und

Maßnahme I.8: Kommunales Radverkehrsnetz

somit zu vermehrten Überholvorgängen. Um diese Gefahrenlage für den Radverkehr sicherer zu gestalten, sollte für den Radverkehr in Fahrtrichtung Aachener Straße ab der Hausnummer 68 bis zum Übergang in den getrennten Geh- und Radweg ein Schutzstreifen markiert werden. Dadurch wird dem Radverkehr ein eigener Fahrbahnbereich zugeordnet. Diese Maßnahme stellt eine punktuelle Lösung dar, da in Tempo-30-Zonen im Regelfall keine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen ist, weil der Radverkehr dort grundsätzlich sicher im Mischverkehr geführt werden kann.

Manche wichtigen Verbindungen lassen sich aufgrund des Straßenquerschnitts nicht so umgestalten, dass eine sichere Radverkehrsinfrastruktur entsteht. Daher sind diese Straßenabschnitte, bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, mit **Tempo 30** auszuweisen.

An einigen Stellen im Stadtgebiet ist eine genauere Betrachtung erforderlich: Die Straßen sind für den Radverkehr essenziell und müssen daher als Haupt- oder Nebenroute aufgenommen werden, da sie zentral durch die Stadt verlaufen (z. B. Geilenkirchener Straße, Bicherouxstraße, Dammstraße/Erkenstraße). Ein Verzicht auf diese Abschnitte würde Netzlücken hinterlassen, wodurch das Ziel eines durchgängigen Radwegenetzes verloren ginge. Aufgrund der Komplexität der unterschiedlichen auftretenden Verkehrsmittel (Fuß, Rad, MIV, ÖV, SV), der unsicheren Führung im Mischverkehr sowie der Berücksichtigung des alten Baumbestands ist ein umfangreicher Abwägungsprozess erforderlich. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten lässt sich hier keine Vorzugsvariante festlegen. Stattdessen muss in Abstimmung mit allen relevanten Akteuren eine gemeinsame Lösung erarbeitet werden. Des Weiteren müssen bei der Planung auch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden, die in Teilen der genannten Bereiche eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h vorsehen. Zu beachten ist außerdem, dass sich die ERA aktuell in einem Fortschreibungsprozess befindet und eine Aktualisierung im Laufe des Jahres zu erwarten ist. In dieser werden neue Regemaße definiert, die bei der zukünftigen Planung berücksichtigt werden müssen.

Maßnahme I.9: Fußverkehrsnetz für die Stadtteilzentren



Priorität 🔑



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Seniorenbeirat, Forum für Menschen mit Behinderung
ggf. Straßen.NRW und StädteRegion Aachen

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.1, I.5, I.11, I.19, III.6, III.7, III.10, V.4

Fördermöglichkeiten

Föri-Nah, Förderinitiative „Fußverkehr“

Beschreibung der Maßnahme

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 (Ärzt:innen, Supermärkte, Apotheken, Haltestellen, Freizeiteinrichtungen etc.) und die vorhandenen Wegeverbindungen analysiert. Durch die Fußverkehrs-Checks werden die Wege u.a. auf ihre Begehbarkeit, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit überprüft und Vorschläge zur Verbesserung gemacht.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

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.

Maßnahme I.10: Finalisierung des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Straßen.NRW und StädteRegion Aachen
ASEAG

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.12, II.5, III.6, III.11, III.12

Fördermöglichkeiten

§ 13 ÖPNVG NRW

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Planung bzw. Ausschreibung der Planung der Bushaltestellen
- Beantragung von Fördergeldern nach § 13 ÖPNVG NRW
- Bauliche Umsetzung der Planung

Wirkungen

Durch barrierefreie Bushaltestellen wird der ÖPNV für mehr Menschen nutzbar. Ein- und Aussteigen gestaltet sich auch mit Mobilitätshilfen einfacher und zeitsparender. Dies steigert die Attraktivität des ÖPNV und erhöht die Zufriedenheit der Fahrgäste.

Maßnahme I.11: Aufbau von Stelen zur Orientierung



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
mobil.nrw

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.1, I.9, II.2

Fördermöglichkeiten

„Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Mobilstationen der Zukunft“, Förderinitiative "Fußverkehr"

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Die Nutzer:innen an Mobilstationen können durch die leicht verständliche Darstellung der Informationen ihr gesuchtes Angebot schneller finden. Ortsunkundigen und Menschen ohne Handy finden sich in der Stadt besser zurecht.

Maßnahme I.11: Aufbau von Stelen zur Orientierung

WalkNYC, Water Street and Coenties Slip, Financial District, Manhattan.



Bild aus Wikimedia Commons, Urheber: Tdorante10, Lizenz: Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Water_St_Coenties_Slip_td_\(2018-08-09\)_05.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Water_St_Coenties_Slip_td_(2018-08-09)_05.jpg)

Maßnahme I.11: Aufbau von Stelen zur Orientierung

Stele an der Mobilstation Schusterplatz im Wohnquartier Nordstadt, Wuppertal



Bild aus Wikimedia Commons, Urheber: Im Fokus, Lizenz: Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wuppertal,_Schneiderstr.,_Mobilstation_Schusterplatz,_Info-Tafel.jpg

Maßnahme I.11: Aufbau von Stelen zur Orientierung

Stele an der Mobilstation Friedensplätzchen, Düsseldorf



Bild aus Wikimedia Commons, Urheber: Johannes Farrenkopf, Lizenz: Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:CMD_Mobilstation_Duesseldorf_Friedensplaetzchen.jpeg

Maßnahme I.12: Stufenweiser Ausbau des ÖPNV



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen
ASEAG

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.13, II.5, III.3, III.11, III.12

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeit

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Analyse der Fahrpläne
- Analyse der wichtigen Linien durch Fahrgasterhebungen und -befragungen
- Verbesserung des Angebots nachts und wochenends, auch auf den Stadtbuslinien
- Verdichtung der Taktung

Wirkungen

Die Erhöhung der Anzahl der Fahrten sowie die dichtere Taktung machen den ÖPNV verlässlicher und verkürzen Wartezeiten, wodurch die Attraktivität des Angebots für die Nutzer:innen steigt. Der ÖPNV stellt eine realistische Alternative zum eigenen Pkw dar, sodass sich der ÖV-Anteil am Modal Split erhöht und sich die Abhängigkeit vom privaten Pkw reduziert.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.13: Dynamische Fahrgastinformationen und analoge Informationen an Haltestellen



Priorität 🔑



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenraht
ASEAG

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.10, I.12, II.6, III.11, III.12

Fördermöglichkeiten

§ 12 ÖPNVG NRW, § 13 ÖPNVG NRW

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Überprüfung aller Haltestellen auf vorhandene Informationssysteme
- Prioritätenliste der Haltestellen mit Angaben zu den notwendigen Maßnahmen
- Schrittweise Umsetzung an den ausgewählten Haltestellen

Wirkungen

Durch eine klarere, leichter zugängliche Informationsbereitstellung an den Haltestellen erhalten Nutzende einen verlässlicheren Überblick über Abfahrten, Anschlüsse und mögliche Umstiege. Dadurch werden Unsicherheiten im Zugang zum ÖPNV reduziert und bestehende Nutzungsbarrieren abgebaut, insbesondere für Gelegenheitsfahrende und mobilitätseingeschränkte Personen. Insgesamt wird der öffentliche Nahverkehr dadurch komfortabler, transparenter und attraktiver gestaltet.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.14: Aufbau eines Ladenetzes für Pedelecs



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath und StädteRegion Aachen
Stadtwerke

Partner in der Ladeinfrastruktur/Einzelhandel/Praxen

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.2, I.8, II.2, II.3, IV.2

Fördermöglichkeiten

Kommunalrichtlinie 4.2.5

Beschreibung der Maßnahme

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 Ärzt:innenpraxen, Sportplätze oder touristische Hotspots sein. So können Pedelec-Fahrende unterwegs flexibel laden.

Vorgehen

- Standortanalyse und Bedarfsermittlung
- Planung und Auswahl geeigneter Ladeinfrastruktur
- Priorisierung der Standorte
- Schrittweiser Aufbau der Ladeinfrastruktur

Wirkungen

Nutzer:innen von E-Bikes/Pedelecs können an wichtigen Zielen ihre Fahrzeuge aufladen und sind somit flexibler unterwegs. Mehr Personen steigen dadurch auf E-Bikes/ Pedelecs um und legen auch weitere Strecken mit dem E-Bike oder Pedelec zurück. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split steigt.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.15: Umgestaltung der Roermonder Str. und folgende als Starke Achse für den ÖPNV



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Straßen.NRW
ASEAG

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.10, I.12, III.14, IV.1, IV.6, IV.7, IV.11

Fördermöglichkeiten

FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Entlang der Starken Achse auf der L 232 hat der ÖPNV Priorität und die Busverbindungen sind zuverlässig. Dem Fuß- und Radverkehr wird eine sichere Infrastruktur geboten. Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split steigt und entlastet die Achse vom MIV.

Maßnahme I.16: Aufwertung der Alsdorfer Straße als Radverkehrsverbindung



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Straßen.NRW

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.2, I.5, I.8, III.15, V.2

Fördermöglichkeiten

Föri-Nah, Sonderprogramm "Stadt und Land"

Beschreibung der Maßnahme

Die Verbindung zwischen Herzogenrath-Mitte und Merkstein ist von hoher kommunaler Bedeutung. Aktuell besteht in dem Bereich eine Netzlücke, vor allem in Fahrtrichtung Merkstein. 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.

Vorgehen

- Planung bzw. Ausschreibung der Planungsleistung des genannten Abschnittes
- Untersuchung der Auswirkungen auf den MIV
- Umsetzung der Vorzugsvariante

Wirkungen

Der Radverkehr zwischen Herzogenrath-Mitte und Merkstein bzw. Noppenberg erhält eine sichere und vom MIV unabhängige Radverkehrsinfrastruktur. Dadurch können sich die Reisezeiten verkürzen, was zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split beiträgt.

Maßnahme I.16: Aufwertung der Alsdorfer Straße als Radverkehrsverbindung

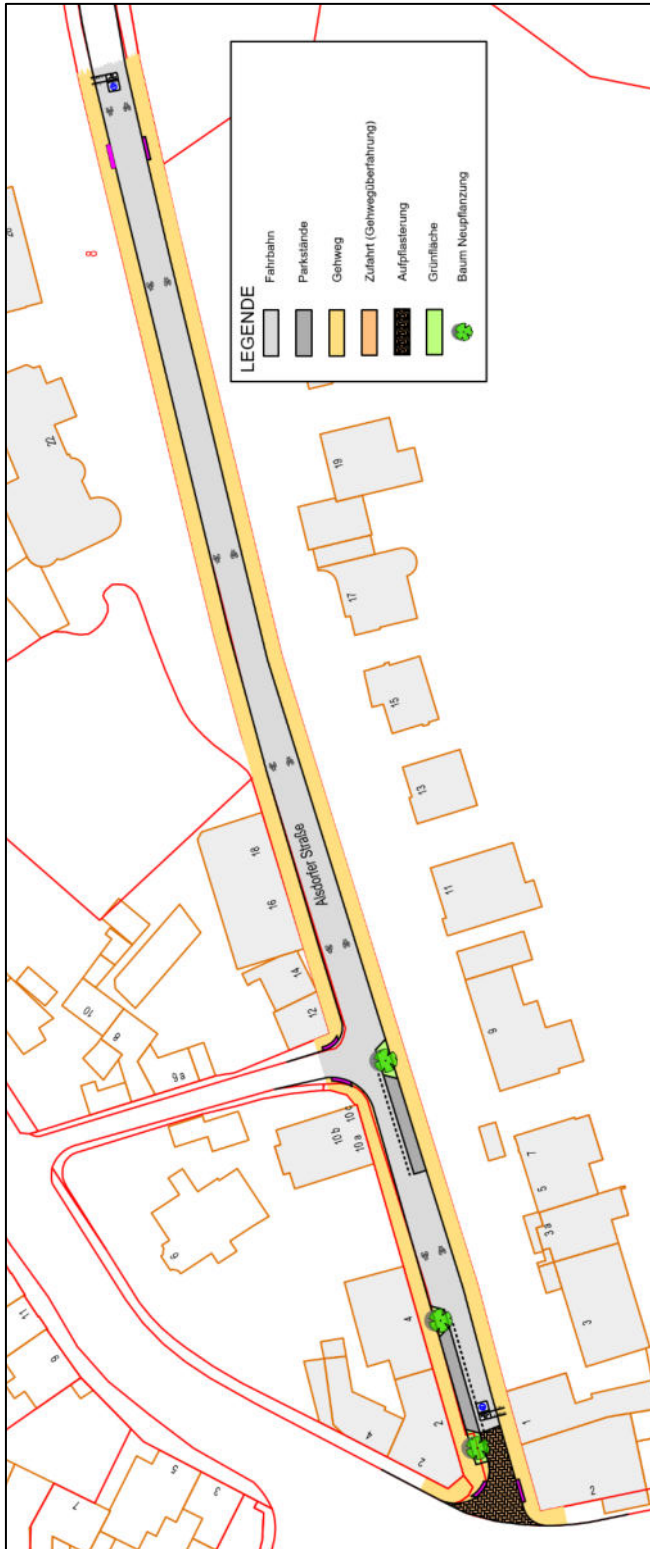


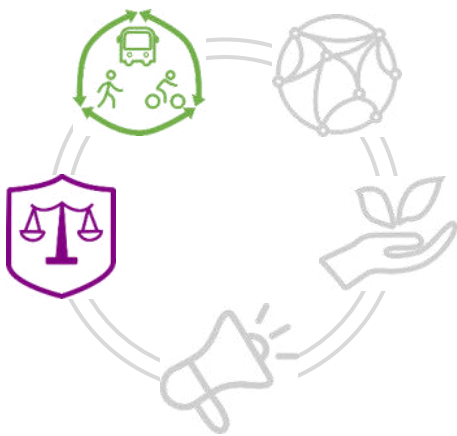
Abbildung 1: Mögliche Gestaltung der Alsdorfer Straße als Fahrradstraße

Gestaltungsempfehlung

Die Alsdorfer Straße bietet für den Radverkehr eine sichere und attraktive Verbindung zwischen dem Zentrum von Herzogenrath-Mitte und dem Rathaus. Um die Bedeutung dieser Verbindung für den Radverkehr hervorzuheben, wird die Alsdorfer Straße als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ eingerichtet. Im vorderen Bereich bis zur Einmündung ist das Parken auf den gekennzeichneten Flächen erlaubt. Im weiteren Verlauf entfallen die Parkstreifen, da für den Zweirichtungsverkehr nicht ausreichend Platz zur Verfügung stünde.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.17: Umgestaltung der Kleikstraße und des Ferdinand-Schmetz-Platzes zur Steigerung der Aufenthaltsqualität



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.8, I.9, III.10, III.15, IV.1, IV.5, V.1, V.2
V.5, V.10

Fördermöglichkeiten

Städtebauförderung,
EFRE/JTF-Programm - Nachhaltige städtische Mobilität

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

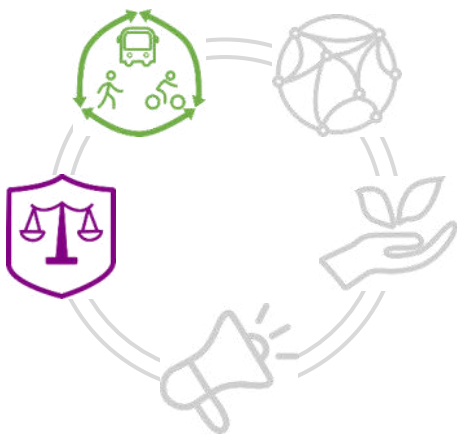
- Untersuchung der Umgestaltungsmöglichkeiten, temporär und permanent
- Entwicklung einer offenen Kommunikationsstrategie und Beteiligungsformaten
- Verkehrsversuche, auch im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche
- Intensive Begleitung der Verkehrsversuche mit Informationskampagnen und Befragungen
- Analyse der Ergebnisse und Verstetigung geeigneter Maßnahmen
- Planung der permanenten Umgestaltung

Wirkungen

Der Ortskern von Herzogenrath-Mitte ist attraktiver und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität. Mit der intensiven Beteiligung der Geschäftstreibenden werden Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität umgesetzt. Bewohner:innen nutzen die Einkaufsmöglichkeiten verstärkt und der Platz wird als lebendiger Treffpunkt wahrgenommen.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.18: Umgestaltung der Hauptstraße zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.8, I.19, II.1, III.10, III.15

Fördermöglichkeiten

FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra

Beschreibung der Maßnahme

Die heutige Hauptstraße in Merkstein ist durch den ruhenden Pkw-Verkehr geprägt. Gleichzeitig stellt sie eine wichtige Verbindung für den Radverkehr dar. Eine Einrichtung als durchgehende, reine Fahrradstraße mit Freigabe Pkw ist aufgrund des langen Abschnittes 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. Die bestehende Tempo-30-Zone wird dabei beibehalten. Auf diese Weise wird der Bereich für den Durchgangsverkehr unattraktiver und für den Radverkehr attraktiver. Für die Gestaltung des Abschnitts August-Schmidt-Platz bis Martinusstraße kann auf den Querschnitt 2.2 des Leitfadens „Fahrradstraßen“ der AGFS NRW zurückgegriffen werden. Zur weiteren Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist die Einrichtung einer Einbahnstraße zu prüfen, unter Berücksichtigung des Busverkehrs in Fahrtrichtung der Bahnhaltestelle Alt-Merkstein.

Vorgehen

- Prüfung und Bewertung der Einbahnstraßenregelung zwischen August-Schmidt-Platz und Sebastianusstraße
- Überprüfung einer Fahrradstraßenregelung im Bereich Martinusstraße-Sebastianusstraße
- Planung bzw. Ausschreibung der Planungsleistung für den Straßenabschnitt
- Umsetzung der Planung

Wirkungen

Die Hauptstraße übernimmt eine zentrale Funktion als Radverbindung für Merkstein 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.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.18: Umgestaltung der Hauptstraße zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur



Abbildung 2: Visualisierung (KI-generiert) der Hauptstraße auf Höhe Hausnummer 229

Gestaltungsempfehlung

Im vorderen Bereich der Hauptstraße (ab August-Schmidt-Platz) wird der ruhende Pkw-Verkehr durch einen gepflasterten Längsparkstreifen sortiert. Der Parkstreifen wird alle drei bis vier Parkstände durch ein Baumbeet mit Bepflanzung unterbrochen. Ebenfalls wechselt er in regelmäßigen Abständen die Seite, um dadurch eine Verschwenkung zu erzeugen und die Geschwindigkeit des MIV weiter zu reduzieren. Die Breite der Fahrbahn bietet für den Radverkehr, MIV und Busverkehr ausreichend Platz. Die Fahrbahn könnte auch weiter reduziert werden, um bei der Begegnung Fahrrad-Bus das Überholen des Fahrrades durch einen Pkw zu verhindern und somit die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen.



Abbildung 1: Visualisierung (KI-generiert) der Hauptstraße auf Höhe Hausnummer 116

Gestaltungsempfehlung

Im Bereich der Hausnummern 100 bis 128 ist der Querschnitt schmaler als im davorliegenden Bereich zwischen August-Schmidt-Platz und In der Gracht. Die Fahrbahn reduziert sich auf eine Breite von 3,40 m. Dadurch wäre in diesem Bereich der Hauptstraße die Ausweisung einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen empfehlenswert. Die schmalere Fahrbahn bietet ausreichend Platz für die Begegnung Fahrrad-Bus. Wie im vorderen Abschnitt der Hauptstraße wird der ruhende Verkehr durch einen gepflasterten Längsparkstreifen geordnet, welcher ebenfalls durch Baumbeete unterbrochen wird.

Handlungsfeld I - Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Maßnahme I.19: Neu- bzw. Umgestaltung von Querungen für mehr Verkehrssicherheit



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen
Straßen.NRW

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.1, I.2, I.6, I.7, I.8, I.18, III.15, V.10

Fördermöglichkeiten

Förderinitiative Fußverkehr

Beschreibung der Maßnahme

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:

- 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

Vorgehen

- Analyse der vorgeschlagenen Standorte und Erhebung weiterer Standorte
- Planung der Querungsstellen gemäß der geltenden Regelwerke
- Priorisierung der Querungsstellen
- Schrittweise Umsetzung der Planungen

Wirkungen

Die umgestalteten Querungen werden besser wahrgenommen und verbessern die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende. Mehr Menschen fühlen sich im öffentlichen Straßenraum sicher, wenn sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Dieser Zugewinn an subjektiver Sicherheit trägt langfristig zur Verlagerung des Verkehrsverhaltens bei und steigert den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split nachhaltig.

Handlungsfeld II - Flächendeckend flexibel und vielfältig unterwegs

Maßnahme II.1: Verstärkte Sichtbarkeit des P+R Parkplatzes vom Bahnhaltepunkt August-Schmidt-Platz



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.12, I.13, III.1, III.8, IV.7, IV.8

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

Die Sichtbarkeit und Auffindbarkeit des Parkplatzes „Am Wasserturm“ an der Bahnhaltestelle 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.

Vorgehen

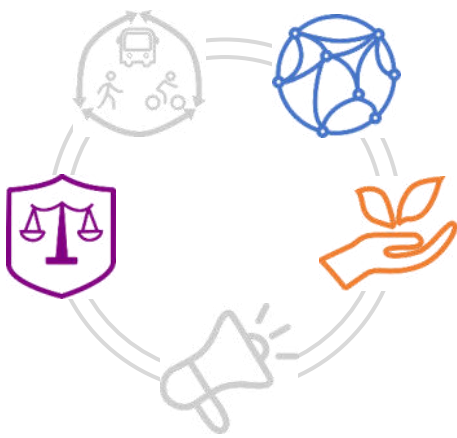
- Einbeziehen des Parkplatzes in das Parkleitsystem
- Aufstellen von Beschilderung für den Fußverkehr und den MIV
- Kontakt mit Kartendienstleistern, um Bezeichnungen anzupassen

Wirkungen

Durch die verstärkte Sichtbarkeit des P+R-Parkplatzes wird dieser von Pendelnden und anderen Verkehrsteilnehmenden häufiger wahrgenommen und genutzt. In der Folge erleichtert der intensivere Gebrauch des P+R-Angebots die multimodale und intermodale Mobilität, da mehr Personen private Pkw-Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder alternativen Verkehrsträgern kombinieren.

Handlungsfeld II - Flächendeckend flexibel und vielfältig unterwegs

Maßnahme II.2: Aufbau eines Mobilstation-Netzes



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen
Partner:innen der Sharing-Branche

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.14, II.3, II.4, IV.4

Fördermöglichkeiten

Föri-MM, Kommunalrichtlinie, „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Mobilstationen der Zukunft“

Beschreibung der Maßnahme

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.

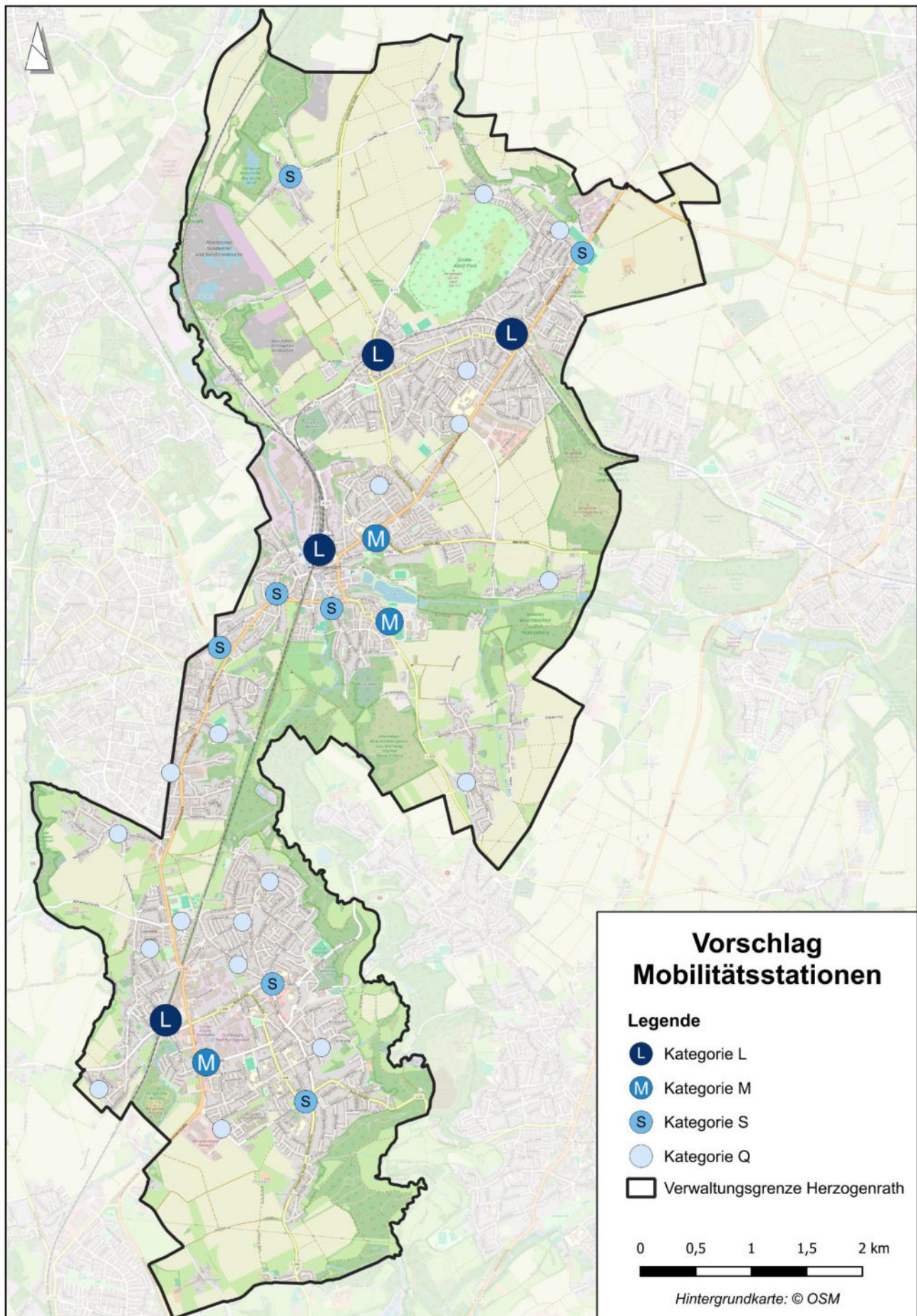
Vorgehen

- 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

Wirkungen





Mehr Bewohner:innen haben Zugang zu einer Mobilität, die unabhängig vom eigenen Auto funktioniert. Auch der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, bspw. Fahrrad und Bus/Bahn wird erleichtert.

Maßnahme II.2: Aufbau eines Mobilstation-Netzes



Handlungsfeld II Flächendeckend flexibel und vielfältig unterwegs

Maßnahme II.2: Aufbau eines Mobilstation-Netzes

| | |  |  |  |  |
|-----------------------|--------------------------------------|---|---|---|---|
| | | Station L | Station M | Station S | Station Q |
| Ausstattungs-elemente | | | | | |
| ÖPNV- Angebote | Bahnstation | X | | | |
| | Busnotenpunkt | X | X | | |
| | Stadtbushaltestelle | X | X | X | (X) |
| | On-Demand-Verkehr | | (X) | X | X |
| Sharing- Angebote | Bike-/Pedelecsharing | X | X | X | X |
| | (E-)Lastenrad-Sharing | X | X | X | X |
| | Carsharing | X | X | X | X |
| Radverkehr | Radabstellanlagen (überdacht) | X | X | (X) | (X) |
| | Radabstellanlagen (nicht überdacht) | X | X | (X) | |
| | Radstation | X | | | |
| | Reparaturstation | X | X | (X) | |
| | Lademöglichkeiten Fahrradakkus | X | X | (X) | (X) |
| Kfz- Verkehr | Park + Ride-Stellplätze | X | X | | |
| | Kurzzeitparkplätze | X | | | |
| | Kfz-Ladesäule | X | X | X | (X) |
| | Taxistand | X | (X) | | |
| Weitere Elemente | Wetterschutz | X | X | X | X |
| | Paketstation | X | X | X | X |
| | DFI | X | X | X | |
| | Info-Stele | X | X | X | X |
| | Kiosk / Bäckerei / Verkaufsautomaten | X | (X) | (X) | |
| | WLAN | X | (X) | | |
| | Öffentliches WC | (X) | | | |

Maßnahme II.3: Schaffung von Fahrradabstellanlagen



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.2, I.8, I.14, II.2, IV.1, IV.7, IV.11, V.3

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Identifizierung von geeigneten Standorten
- Prüfung geeigneter Ausstattungsmerkmalen je Standort
- Standortpriorisierung
- Schrittweise Umsetzung der Maßnahme
- Pflege und Instandhaltung der Abstellanlagen

Wirkungen

Radfahrende können ihr Fahrrad an sicheren und ansprechenden Radabstellanlagen an den zentralen Orten abstellen. Die Fahrradnutzung ist somit attraktiver und der Anteil am Modal Split steigt.

Maßnahme II.4: Aufbau eines Angebotes für (E-)Lastenfahrrad-Sharing



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.2, I.8, I.14, II.2, II.3, III.1

Fördermöglichkeiten

Föri-MM, Sonderprogramm "Stadt und Land"

Beschreibung der Maßnahme

Die Stadt setzt sich, idealerweise im städteregionalen Verbund, für ein (E-)Lastenfahrrad-Sharingangebot ein. Das Lastenfahrrad 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.

Vorgehen

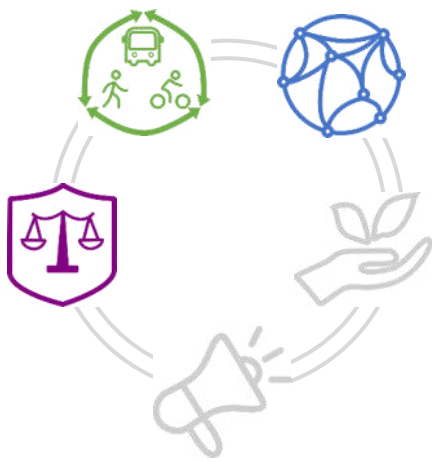
- Austausch mit Städten, z.B. Stadt Aachen, um Umsetzungskonzepte zu analysieren
- Ziele und Zielgruppen festlegen
- Standorte und Stationen auswählen, sowie Angebots- und Betriebsmodell bestimmen
- Technische und organisatorische Ausstattung festlegen und Suche von geeigneten Partner:innen bzw. Ausschreibung des Aufbaus einer Lastenrad-Sharing-Infrastruktur
- Bewerbung und Kommunikation des Angebotes

Wirkungen

Kurze Fahrten mit dem Pkw werden reduziert, Bewohner:innen haben mehr Mobilitätsoptionen auf der Kurzstrecke. Der Pkw-Bestand nimmt ab und die Nutzung des Umweltverbundes steigt, dadurch erhöht sich Aufenthaltsqualität.

Handlungsfeld II - Flächendeckend flexibel und vielfältig unterwegs

Maßnahme II.5: Ausbau von On-Demand-Verkehren/Netliner



Priorität 



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
ASEAG

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.10, I.12, I.13, III.3

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

In bisher weniger bediente Ortsteile wird durch den verbesserten Zugang zum öffentlichen Verkehr die Erreichbarkeit signifikant erhöht, wodurch die Abhängigkeit vom privaten Pkw reduziert wird. Auch nachts und am Wochenende verringert sich der Bedarf, auf das eigene Fahrzeug zurückgegriffen und Heimwege werden durch kürzere Wege sicherer.

Handlungsfeld II - Flächendeckend flexibel und vielfältig unterwegs

Maßnahme II.6: Ausbau movA bzw. naveo Apps



Priorität



Kosten



Umsetzung



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen
AVV

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.13, II.2, II.3, II.4, II.5, III.1, III.3, III.4, III.8

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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 "avvconnect". 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.

Vorgehen

- Kommunikation mit AVV zur Weiterentwicklung der Apps und Zusammenführung
- Integration von weiteren Funktionen (z.B. Informationen über kommunale Mobilitätsprojekte, Feedbackbereich)

Wirkungen

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.

Handlungsfeld III - Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Maßnahme III.1: Mobilitätsgutscheine



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.7, I.8, II.2, II.6, II.4, III.8

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Die Herzogenrather:innen erhalten einen zusätzlichen Anreiz, ihr Mobilitätsverhalten zu reflektieren und sich für den Gutschein zu registrieren. Dadurch kann der Pkw-Bestand schrittweise zurückgehen, während die Nutzung des Umweltverbundes sowie von Car- und Bikesharing-Angeboten zunimmt. In der Folge verschiebt sich der Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel.

Handlungsfeld III - Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Maßnahme III.2: Förderung nachhaltiger Mobilität in einkommensschwachen Haushalten



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.3, II.4, II.5, II.6, III.1, III.8, V.5

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

Die Stadt erarbeitet zusammen mit dem Sozialamt (Amt 50) ein Konzept, wie Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte erschwinglicher gestaltet werden können. Dafür könnten zum Beispiel die Übernahme der monatlichen Grundgebühr oder die Ausgabe von monatlichen Gutscheinen für die Nutzung in Betracht gezogen werden. Die Maßnahmen sollen, zusammen mit vergünstigten ÖPNV-Tickets, die nachhaltige Mobilität fördern und den Pkw-Bestand reduzieren.

Vorgehen

- Konzepterarbeitung gemeinsam mit dem Sozialamt, u.a. Zielgruppendefinition, mögliche Ausgestaltung der Förderungen/Gutscheine, Ausgabemöglichkeiten
- Einführung und Bewerbung
- Evaluation der Maßnahme

Wirkungen

Einkommensschwache Haushalte erhalten die Möglichkeit, Sharingangebote zu vergünstigten Konditionen zu nutzen und können dadurch flexibler auf alternative Mobilitätsformen zurückgreifen. Dies trägt dazu bei, den Pkw-Bestand schrittweise zu reduzieren und Flächen im öffentlichen Straßenraum für andere Nutzungsarten zu gewinnen.

Maßnahme III.3: Einführung von Aussteigemöglichkeiten zwischen Haltestellen



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen zusammen mit der ASEAG

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.12, II.5, V.9

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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 Bushaltestellen in der Region erweitert wird.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

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.

Handlungsfeld III - Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Maßnahme III.4: Unterstützung von „Menschen mobil Herzogenrath“ durch Kommunikation



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Verein Menschen mobil Herzogenrath e.V.

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. V.5

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

Die Stadt unterstützt den Verein „Menschen mobil Herzogenrath e.V.“ durch die Einbindung in die Kommunikation über Mobilitätsangebote. Sie prüft, ob eine verstetigte Förderung möglich ist, um das Angebot zu erhalten und ggf. beim Ausbau zu unterstützen, z.B. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen.

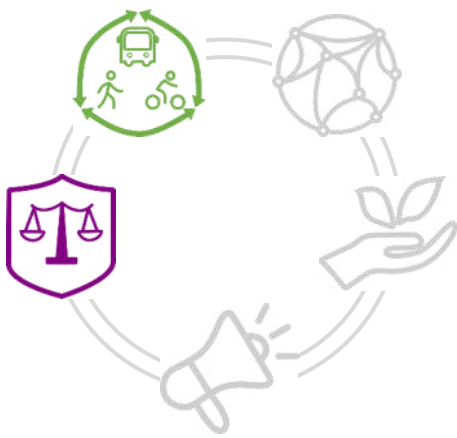
Vorgehen

- Einbindung des Angebots in die stadteigene Kommunikation der Mobilitätsangebote
- Überprüfung der Fördermöglichkeiten

Wirkungen

Das Angebot des Vereins kann erhalten und ggf. ausgebaut werden, sodass mehr Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und ältere Menschen mobil bleiben. Dadurch wird ihre soziale Teilhabe gesichert, da sie auch ohne eigenen Pkw unabhängig unterwegs sein können.

Maßnahme III.5: Einführung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

StädteRegion Aachen

Straßen.NRW

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.9, I.19, III.9, III.10, III.13

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Die Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird sicherer, insbesondere auf Schulwegen. Dadurch fühlen sich mehr Menschen sicher und sind häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Insgesamt steigt die Verkehrssicherheit. Im Umfeld von Tempo 30 Abschnitten kommt es zu Lärm- und Schadstoffemissionsminderungen.

Maßnahme III.6: Barrierefreie Gestaltung von Querungsstellen



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Seniorenbeirat, Forum für Menschen mit Behinderung
StädteRegion Aachen, Straßen.NRW

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.1, I.5, I.9, I.11, I.17, I.19, III.10

Fördermöglichkeiten

Föri-Nah

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Die barrierefreie Gestaltung erhöht die Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden. Dadurch fühlen sich Fußgänger:innen sicherer und Unfallrisiken werden minimiert. Es steigt der Fußverkehrsanteil am Modal Split.

Maßnahme III.7: Einrichtung von autofreien Schulstraßen



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen, Straßen.NRW
Schulen, Polizei

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.9, I.19, III.9, III.10, III.15, V.4, V.10

Fördermöglichkeiten

FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra, Förderinitiative „Fußverkehr“

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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)

Wirkungen

Die Verkehrssicherheit im Schulumfeld wird verbessert und die eigenständige Mobilität von Schüler:innen gefördert. Es wird den Kindern ermöglicht, nachhaltig und selbstständig unterwegs zu sein.

Maßnahme III.8: Einführung eines City-Tarifs für Herzogenrath



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
AVV

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.12, II.5, III.1, III.2, IV.6, V.1, V.7

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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 Einzelticket.

Vorgehen

- Entwicklung eines Konzepts für das City-Ticket, unter Integration des eTarifs
- Finanzierung für das City-Ticket sichern
- Umsetzung und Bewerbung
- Evaluation der Maßnahme

Wirkungen

Der ÖPNV wird sozial gerechter, da mehr Haushalte durch das vergünstigte ÖPNV-Ticket Zugang erhalten. Dadurch wird die ÖPNV-Nutzung attraktiver und steigt. Die Fahrten mit dem Pkw reduzieren sich und wirkt sich somit positiv auf das Stadtklima aus. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split steigt.

Handlungsfeld III - Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Maßnahme III.9: Unterstützung des Jugendamtes beim schulischen Mobilitätsmanagement



Priorität 🔑



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath (Einbeziehung Amt 51)
ggf. Polizei und weitere Akteure/Vereine

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.4, I.7, I.8, I.9, III.5, III.7, III.10, III.13,
III.15, V.1, V.10

Fördermöglichkeiten

Föri-MM

Beschreibung der Maßnahme

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:

- Vor-Ort-Mobilitätschecks
- Verkehrsschlangenspiel

Vorgehen

- Recherche möglicher Aktionen
- Kooperation und Koordination der Aktionen mit den Schulen
- Durchführung und anschließende Evaluation der Aktionen
- Bei positiver Aufnahme, jährliche Durchführung

Wirkungen

Die Mobilitätsbildung der Schüler:innen in Herzogenrath 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.

Maßnahme III.10: Ansprechende und sichere Schulweggestaltung



Priorität 🔑



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

StädteRegion Aachen, Straßen.NRW, Polizei, Schulen

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.4, I.7, I.8, I.9, I.19, III.5, III.7, III.13, III.15, V.4, V.10

Fördermöglichkeiten

Föri-Nah, Förderinitiative Fußverkehr

Beschreibung der Maßnahme

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 Straßenbauasträgern, der Polizei sowie unter Einbeziehung von Schulen und Eltern.

Vorgehen

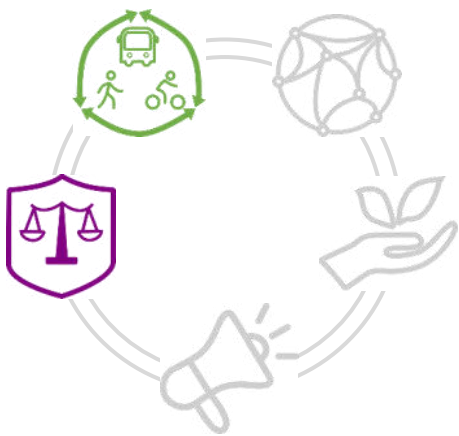
- Analyse der Schulwegpläne
- Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen
- Einbeziehung von Schüler:innen, Schulen und Eltern
- Priorisierung der Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluation der Maßnahmen

Wirkungen

Der Weg zur Schule und das Umfeld der Schule werden sicherer. Kinder nutzen aktivere Wege zur Schule und werden in ihrer Selbstständigkeit gefördert.

Handlungsfeld III - Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Maßnahme III.11: Ehrenamtlicher Busbegleitservice für mobilitäts- und sinneseingeschränkte und ältere Personen



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen
ASEAG/AVV
Sozialdienste wie Caritas

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.10, I.13, III.3, III.8, III.12

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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 auszusteigen, 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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Der ehrenamtliche Busbegleitservice unterstützt ältere Menschen sowie Personen mit Mobilitätseinschränkungen, wodurch Barrieren im ÖPNV spürbar reduziert werden. Es steigt die Bereitschaft, den öffentlichen Nahverkehr regelmäßig zu nutzen, was zugleich die soziale Teilhabe fördert. Langfristig führt die erhöhte ÖPNV-Nutzung zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und damit zu einer Reduzierung des Pkw-Bestandes.

Handlungsfeld III - Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Maßnahme III.12: Mobilitätstraining für Bürgerinnen und Bürger



Priorität 🔑



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath und StädteRegion Aachen
ASEAG, Sozialdienste wie Caritas, Diakonie
Polizei/lokale Verkehrswacht

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.4, I.10, I.13, III.6, III.9, III.11, V.4, V.10

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind selbstständig und Pkw-unabhängig mobil. Hemmnisse und Barrieren werden reduziert. Die Nutzung des Umweltverbundes steigt und der Pkw-Bestand nimmt ab.

Handlungsfeld III - Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Maßnahme III.13: Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen an den Einfahrtssituationen der Stadt



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

StädteRegion Aachen

Straßen.NRW

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. III.5, III.10, III.15, IV.2 V.2

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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 verstetigen sind.

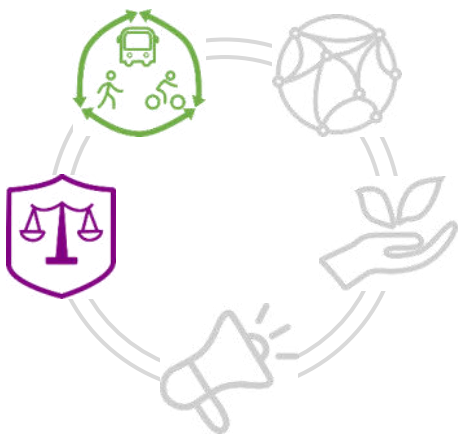
Vorgehen

- Analyse der Einfahrtsituationen
- Planung von geeigneten Maßnahmen
- Priorisierung der Maßnahmen
- Schrittweise Umsetzung mit Evaluation der Wirksamkeit
- Bei temporären Maßnahmen mit positiver Wirkung: Maßnahme baulich umsetzen

Wirkungen

Bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen tragen dazu bei, die Geschwindigkeit der einfahrenden Fahrzeuge dauerhaft zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu steigern. In der Folge verringern sich durch langsames Fahren sowohl Lärmimmissionen als auch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen in den betroffenen Bereichen, was zu einer spürbaren Verbesserung der Aufenthaltsqualität führt.

Maßnahme III.14: Umgestaltung Alte Straße/Josefstraße/Friedhofstraße



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Straßen.NRW
Kath. Grundschule und Kindergarten

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.1, I.2, I.8, I.9, III.6, III.7, III.10, IV.1

Fördermöglichkeiten

Sonderprogramm "Stadt und Land", Förderinitiative
„Fußverkehr“

Beschreibung der Maßnahme

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 Hauptroute 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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

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.

Maßnahme III.14: Umgestaltung Alte Straße/Josefstraße/Friedhofstraße

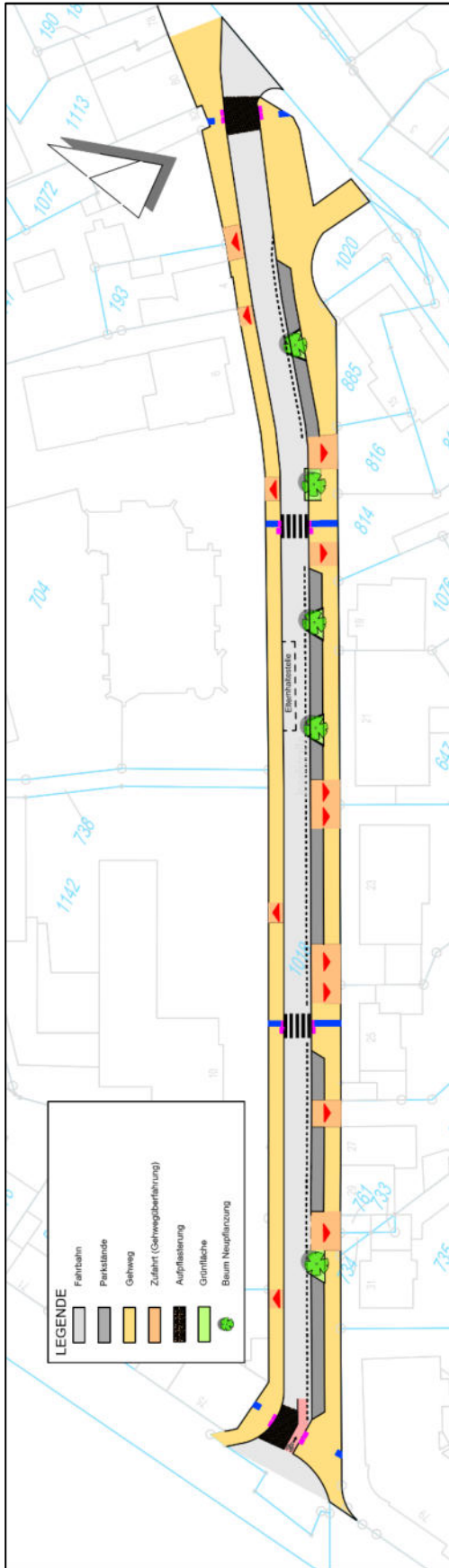


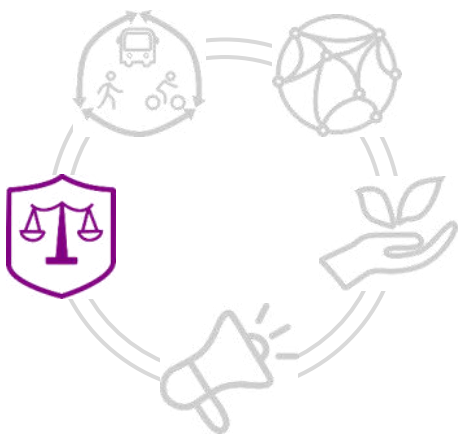
Abbildung 1: Mögliche Umgestaltung der Josefstraße

Gestaltungsempfehlung

In der Josefstraße befinden sich die Katholische Grundschule Straße und der Katholische Kindergarten St. Josef. Aufgrund dessen ist eine sichere Straßengestaltung essenziell, um den Kindern eine aktive und selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Dafür könnte die Straße in Fahrtrichtung Alte Straße für den Radverkehr freigegeben werden. Da die bisherige Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h beibehalten wird, wird der Radverkehr sicher im Mischverkehr geführt. Um Dooring-Unfälle zu vermeiden, könnte das Parken auf der südlichen Seite der Josefstraße verlegt und mit gepflasterten Parkstände und Baumbeete ausgestattet werden. Alternativ könnte der Parkstreifen auf der nördlichen Seite angelegt werden, um als Barriere zwischen den Zufußgehenden und dem MIV bzw. Radverkehr zu wirken. Sollten Eltern die Möglichkeit haben, ihre Kinder mit dem MIV zu bringen bzw. abzuholen, so könnte auf der nördlichen Seite der Josefstraße eine temporäre Elternhaltestelle entstehen. Dafür müssten die Parkstände auf der südlichen Seite zwischen den Einfahrten der Hausnummern 19 und 21 entfallen, um den fließenden Verkehr nicht zu behindern.

Handlungsfeld III - Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Maßnahme III.15: Prüfung der Möglichkeiten von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen in sensiblen Stadtbereichen



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. III.7, III.10, III.13, III.14, V.2, V.10

Fördermöglichkeiten

Förderinitiative Fußverkehr, EFRE/JTF-Programm - Nachhaltige städtische Mobilität

Beschreibung der Maßnahme

Die Einfahrtsituationen 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. Beispielhaft können folgende Bereiche analysiert werden: An Speenbruch, Wilsberger Str., Domaniale Weg, Obere Kleikstraße, Anna-Klöcker-Straße, Englerthstraße (vor allem die Kurvenbereiche).

Vorgehen

- 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

Wirkungen

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, da die Lärm- und Schadstoffemissionen verringert werden.

Handlungsfeld IV - Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr

Maßnahme IV.1: Erarbeitung eines Leitfadens zur Gestaltung von klimaangepassten Straßenräumen



Priorität 



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.8, I.9, III.7, III.10, IV.2, IV.10

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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 Entsiegelung von Flächen, Vorgaben bei der Materialauswahl etc. Der Leitfaden ist bei jeder Neuplanung und Umgestaltung verpflichtend anzuwenden.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

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.

Handlungsfeld IV - Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr

Maßnahme IV.2: Leitfaden für die Stärkung nachhaltiger Mobilität und klimaangepasster Straßenraumgestaltung in der Bauleitplanung



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.14, II.2, IV.1, IV.4, IV.5, IV.7, IV.10, IV.12

Fördermöglichkeiten

ggf. über Förderinitiative Fußverkehr

Beschreibung der Maßnahme

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 Entsiegelung 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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Neue Gebiete werden fuß- und fahrradfreundlicher geplant und ermöglichen eine Pkw-unabhängige Mobilität. Der Straßenraum wird lebenswert und klimaresilient gestaltet.

Maßnahme IV.3: Feierabend-Parken auf Flächen des Einzelhandels



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Einzelhandelsunternehmen/Parkplatzeigentümer:innen

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. IV.7, IV.8

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Identifizierung geeigneter Parkplätze
- Kontaktaufnahme mit Einzelhandelsunternehmen
- Verhandlung zu den Nutzungsbedingungen und Kosten für Nutzende
- Wenn erfolgreich, Bewerbung der Parkplätze
- Ausweitung auf weitere Standorte

Wirkungen

Der öffentliche Straßenraum wird vom ruhenden Verkehr entlastet und bietet Platz für andere Nutzungen. Der Parksuchverkehr entfällt abends. Durch Umgestaltungen kann die Aufenthaltsqualität verbessert werden und der öffentliche Straßenraum wird lebenswerter.

Maßnahme IV.4: Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Partner:innen im Bereich Ladeinfrastruktur
STAWAG

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. II.2, IV.2, IV.6

Fördermöglichkeiten

Teilweise über Emissionsarme Mobilität PROGRES.NRW

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Analyse der Netzkapazität an den vorgeschlagenen Standorten
- Analyse der möglichen Ausschreibeoptionen für den festgestellten Bedarf
- Aktualisierung der Standortanalyse mit voranschreitendem Ausbau

Wirkungen

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 und der Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen steigt.

Maßnahme IV.5: Ladebereiche/Wirtschaftszonen



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
IHK Aachen
Handwerkskammer Aachen

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. IV.1, IV.7, IV.8, IV.9, IV.11, V.2

Fördermöglichkeiten

ggf. über FÖri-MM

Beschreibung der Maßnahme

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 Parksuchverkehr 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.

Vorgehen

- Analyse geeigneter Standorte für die Wirtschaftsparkplätze, auch in Abstimmung mit den Betrieben und Unternehmen
- Umgestaltung der Parkstände durch Markierung, Einbau von Sensorik und Aufstellen von Beschilderung
- Analyse der Nutzung durch Befragung der Unternehmen und Betriebe
- Stadtweiter Ausbau

Wirkungen

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.

Maßnahme IV.6: Beratung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. I.12, I.14, I.15, II.2, IV.4, IV.5, IV.13, V.3

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Der Wirtschaftsverkehr, einschließlich des Pendelverkehrs, wird nachhaltiger gestaltet. Lärm und Luftschadstoffe werden reduziert und das Stadtklima verbessert sich. Unternehmensfahrzeuge werden durch Poolnutzung besser ausgelastet.

Maßnahme IV.7: Erarbeitung einer Parkraumstrategie



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Bewirtschaftende von Parkbauten/Parkflächen

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. II.1, IV.3, IV.4, IV.5, IV.8, IV.10, IV.11

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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 stadteneigene 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.

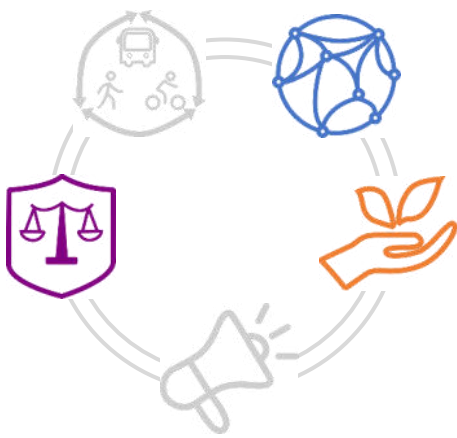
Vorgehen

- 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

Wirkungen

Der Parkraum in Herzogenrath wird 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.

Maßnahme IV.8: Erneuerung und Digitalisierung des Parkleitsystems



Priorität



Kosten



Zeitraumen



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
Straßen.NRW

Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. II.1, II.2, II.6, IV.1, IV.3, IV.4, IV.5, IV.7,
IV.11, V.2

Fördermöglichkeiten

Föri-kom-Stra, § 12 ÖPNVG-NRW

Beschreibung der Maßnahme

Um den Parksuchverkehr 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 Parksuchverkehrs 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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Der Parksuchverkehr wird reduziert und somit werden 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.

Handlungsfeld IV - Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr

Maßnahme IV.9: Einsetzen für ein Konzept von City-Hubs und Mikro-Depots in der StädteRegion Aachen



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
StädteRegion Aachen
Lokale Unternehmen und Betriebe

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. IV.2, IV.5, IV.7, IV.12, V.2, V.9

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Einbringung des Themas in das Netzwerk
- Gemeinsame Ausschreibung oder, bei vorhandenem Personal, Erarbeitung des Konzeptes
- Analyse möglicher Fördermöglichkeiten
- Umsetzung des Konzeptes
- Evaluation der Maßnahme

Wirkungen

Das Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen erarbeitet in enger Abstimmung mit allen Kommunen sowie der Stadt Aachen ein regionales Konzept für Mikro-Depots, in das auch relevante Unternehmen und Betriebe aktiv eingebunden werden. Der Wirtschaftsverkehr wird nachhaltiger und stadtverträglicher, indem Lieferfahrten in sensiblen innerstädtischen Bereichen durch emissionsfreie Fahrzeuge realisiert werden.

Maßnahme IV.10: Entsiegelung und Begrünung von Parkplätzen



Priorität



Verantwortliche

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Umsetzung



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. II.2, IV.1, IV.2, IV.7, IV.8

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Durch die Entsiegelung der Parkplätze kann mehr Regenwasser versickern und 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.

Maßnahme IV.11: Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. II.1, IV.1, IV.2, IV.8, IV.10, V.3, V.9

Fördermöglichkeiten

Keine Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

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 Leitfadensystem „Kommunale Stellplatzsatzung – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung“ erstellt, der ebenfalls als Grundlage dienen kann.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Bei Neubauten werden vermehrt ausreichend dimensionierte und sicher gestaltete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen, wodurch Radfahrende ihre Fahrzeuge wettergeschützt und diebstahlsicher abstellen können. Dies gilt sowohl für Wohngebäude als auch für Büroimmobilien. Auch größere Geschäfte erweitern ihr Angebot an Fahrradabstellanlagen und schaffen dadurch eine verbesserte Infrastruktur, die das Einkaufen mit dem Fahrrad erleichtert, den Radverkehrsanteil erhöhen und den Parkdruck für Pkw reduziert.

Maßnahme IV.12: Förderung des Ausbaus von Packstationen



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath
KEP-Dienstleister

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Maßnahme Nr. II.2, IV.2, IV.5, IV.9

Fördermöglichkeiten

FöRi-MM bei anbieterübergreifenden Lösungen

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- 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

Wirkungen

Durch den Aufbau von Packstationen an zentralen Orten wird die Anzahl an Zustellungen in den Quartieren reduziert. Dies führt zu einer verkehrlichen Entlastung, wodurch Luft- und Lärmemissionen reduziert werden und die Aufenthaltsqualität steigt.

Handlungsfeld IV - Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr

Maßnahme IV.13: Umstellung des städteigenen Fuhrparks auf Elektromobilität als Teil eines kommunalen Mobilitätsmanagements



Priorität



Akteure

Stadtverwaltung Herzogenrath

Kosten



Zeitraumen



Bezug zu anderen Maßnahmen

Fördermöglichkeiten

"Emissionsarme Mobilität" PROGRES.NRW

Beschreibung der Maßnahme

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.

Vorgehen

- Analyse des Fuhrparks und der Standorte
- Erarbeitung eines Umstellungskonzepts
- Planung der benötigten Ladeinfrastruktur
- Aufbau der Ladeinfrastruktur
- Beschaffung der Fahrzeuge

Wirkungen

Die stadteigene Mobilität wird emissionsarm gestaltet. Durch die gesammelten Erfahrungen der Mitarbeiter:innen im Umgang mit Elektrofahrzeugen, sind sie Multiplikator:innen beim Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Dadurch kann die Stadt als Vorbild gesehen werden.