

Mobilitätskonzept der Stadt Herzogenrath



Schlussbericht
April 2026

Auftraggeberin:

Stadtverwaltung Herzogenrath
A 66 - Tiefbau-, Verkehrs- und Betriebsamt
Abt. 66.2 - Tiefbau und Verkehr
Eygelshovener Straße 69a
52134 Herzogenrath

Bearbeitungsteam:

Hauptauftragnehmerin
Durth Roos Consulting GmbH
Siegfriedstraße 28
53179 Bonn
www.durth-roos.de

Kludia Härzer, M.Sc.
Prof. 'in Dr.-Ing. Martina Lohmeier
Stefan Schneider
Jan Schwill, M.Eng.

Haushaltsbefragung – Design
Delphi Research
Am Borsigturm 27
13507 Berlin
www.delphiresearch.de

Dipl.-Kfm. Joerg Rech

Haushaltsbefragung – Auswertung
moveana
Prof. Dr. Matthias Kowald
In der Plies 12a
55120 Mainz
www.moveana.de

Prof. Dr. Matthias Kowald
Hauke Reckermann, M.Eng.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einführung	1
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	1
1.2 Bearbeitungsweise und Ablauf	2
2. Bestandsanalyse	6
2.1 Stadt Herzogenrath – Lage im Raum und Stadtstruktur	6
2.2 Flächennutzung und Stadtentwicklung	8
2.3 Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	9
2.4 Verkehrsmittelwahl, Verkehrsmittelverfügbarkeit und Pendelverflechtungen	10
2.5 Vorliegende Untersuchungen und Konzepte	12
2.6 Bestandsanalyse – Mobilität in Herzogenrath	12
2.6.1 Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)	12
2.6.2 Öffentlicher Personennahverkehr	17
2.6.3 Fließender Kfz-Verkehr	20
2.6.4 Ruhender Kfz-Verkehr	21
2.6.5 Wirtschafts- und Lieferverkehr	24
2.6.6 Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität	26
2.6.7 Verkehrssicherheit und Straßenraum	28
2.6.8 Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Herzogenrath	33
3. SWOT-Analyse	36
3.1 Fußverkehr	37
3.2 Radverkehr	38
3.3 Öffentlicher Personennahverkehr	39
3.4 Motorisierter Individualverkehr	40

3.5	Wirtschafts- und Lieferverkehr	41
3.6	Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität	42
3.7	Verkehrssicherheit und Straßenraum	43
3.8	Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Herzogenrath	44
4.	Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	45
4.1	Vorgehen und Aufbau der Haushaltsbefragung	45
4.2	Auswertung der Ergebnisse	47
4.2.1	Wege und Modal Split	47
4.2.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit und ÖPNV-Nutzung	53
4.2.3	Bewertung des Verkehrsangebots	55
5.	Leitbild und Ziele	66
5.1	Leitbild und Leitziele	66
5.2	Indikatoren	73
6.	Maßnahmen	79
6.1	Bewertung	86
6.1.1	Nutzen und Wirkungsparameter	86
6.1.2	Umsetzungsparameter	87
6.2	Priorisierung	88
6.3	Steckbriefe	96
6.4	Maßnahmen anderer Konzepte	98
7.	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	102
7.1	Erste Öffentlichkeitsbeteiligung – Bestandsanalyse	102
7.2	Leitbildworkshop mit dem Verwaltungsvorstand	105
7.3	Digitale Beteiligung – Herzogenrather Mobilitäts-Ideensammler	109
7.4	Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung – Maßnahmen	112
7.5	Workshop mit der Politik	113

7.6	Begleitende Kommunikation	114
8.	Evaluationskonzept	118
	Verzeichnis der Abbildungen	120
	Verzeichnis der Tabellen	125
	Anlagen	
	Anhang	

1

Einführung

1. Einführung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Mobilität spielt eine zentrale Rolle im täglichen Leben. Sie dient nicht nur dem Ortswechsel, sondern hat eine hohe Bedeutung für die Lebensqualität, Integration und Inklusion. Durch sie können Menschen nicht nur die Arbeitsstätten aufsuchen, sondern auch am sozialen Leben einer Stadt teilnehmen. Die Mobilität ist somit nicht nur für fitte, junge Menschen auf dem Arbeitsweg zu denken, sondern auch für Ältere, Kinder, Mobilitätseingeschränkte, um Menschen in unsere Gesellschaft zu integrieren und zu inkludieren.

Das Bild der autogerechten Stadt prägt auch heute noch viele Stadtbilder, auch in Herzogenrath. Dabei macht der Verkehrssektor 2023 rund 22 % der gesamten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in Deutschland aus und trägt somit erheblich zum Klimawandel bei. Im Vergleich zu 1990 sind die THG-Emissionen im Verkehrssektor nur um 10,9 % zurückgegangen, der Rückgang der anderen Sektoren nach dem Klimaschutzgesetz liegt zwischen 27,5 % (Landwirtschaft) und 86,7 % (Abfall und Sonstiges). Da der Rückgang der THG-Emissionen in anderen Sektoren stärker ausgefallen ist, ist der Anteil der THG-Emissionen des Verkehrs an den Gesamtemissionen seit 1990 sogar um 9 % gestiegen.¹

Um die Städte wieder lebenswerter, umweltfreundlicher und sicherer zu gestalten, ist ein Umdenken des Verkehrssystems notwendig. Hierfür werden durch unterschiedliche Gesetze und Verordnungen auf Bundes- und Landesebene Weichen gestellt, z.B. durch die Novellierung des Straßenverkehrsrechts, welches seit Juli 2024 den Städten und Gemeinden die Möglichkeit bietet, bei verkehrsrechtlichen Anordnungen Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und städtebauliche Entwicklungen zugrunde zu legen. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalens (FaNaG NRW) ermöglicht bei der Planung eine Gleichsetzung von Rad- und Fußverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und soll somit die Nahmobilität stärken. Innerhalb dieser Rahmenbedingungen sieht die Stadt Herzogenrath, eingebettet in die StädteRegion Aachen und geprägt von einer dicht besiedelten Struktur, die Notwendigkeit zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilität.

¹ Umweltbundesamt, 2024: Klimaschutz im Verkehr, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr> (abgerufen am 05.01.2025)

Durch die geographische Lage zwischen der Staatsgrenze zu den Niederlanden, der Stadt Aachen und den angrenzenden Kommunen ist die Stadt einem erhöhten Verkehrsaufkommen ausgesetzt, insbesondere aufgrund des Durchgangsverkehrs, der über die stark belastete Landesstraße L 232 abgewickelt wird. Diese Verkehrssituation führt nicht nur zu einer erhöhten Belastung für Anwohner:innen und Gewerbetreibende, sondern hat auch negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt sowie auf die Umwelt.

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept verfolgt die Stadt Herzogenrath das Ziel, nachhaltige Lösungen zu entwickeln, die ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsarten fördern und die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der verschiedenen Stadtteile verbessern. Im Mittelpunkt steht die Reduzierung der Umweltbelastungen, die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Konzept wird unter Berücksichtigung eines umfassenden Leitbildes entwickelt, das die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen in den Fokus stellt. Hierbei ist die Vernetzung der bestehenden und zukünftigen Mobilitätsangebote ebenso relevant wie die Lebensqualität der Bürger:innen zu steigern und die Stadt als attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort weiterzuentwickeln. Das Mobilitätskonzept bildet mit der Bestandsanalyse, der Entwicklung von Leitbild und Leitzielen und den Maßnahmen den Handlungsrahmen und die konzeptionelle Entscheidungsgrundlage für die langfristige, nachhaltige Verkehrsentwicklung bis 2045.

1.2 Bearbeitungsweise und Ablauf

Zur Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes werden die „Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP)“ der EU² und das Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW „Kommunale Mobilitätskonzepte“³ als Grundlage herangezogen. Nach den Leitlinien besteht der Ablauf zur Erarbeitung aus vier Phasen (dem sogenannten SUMP-Zyklus):

² Ruprecht Consult (Herausgeber) (2019): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe

³ Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Kommunale Mobilitätskonzepte – Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW

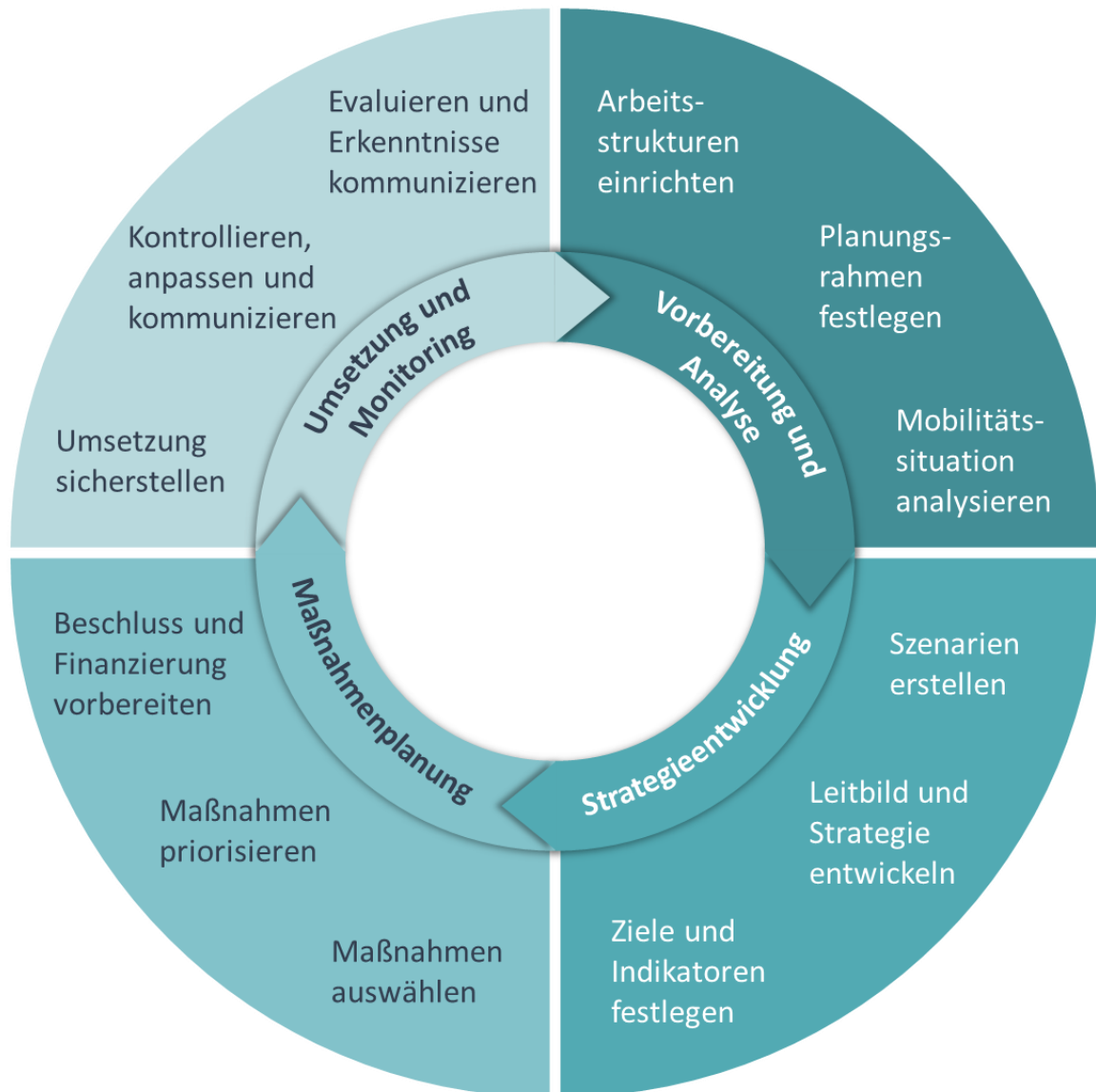


Abbildung 1.1: SUMP-Zyklus (eigene Darstellung nach Ruprecht Consult (2019))

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für die Stadt Herzogenrath folgt diesem Zyklus und setzt sich aus den folgenden Arbeitsschritten zusammen:

- Phase 1: Vorbereitung und Analyse
 - Im ersten Schritt werden vorhandene Datenbestände, Informationen, Beschlusslagen, Anregungen von Bürger:innen, Gutachten etc. gesichtet und entsprechend ihrem Einfluss und ihrem Bezug auf das Mobilitätskonzept ausgewertet.

- Im nächsten Schritt erfolgt die Bestandsanalyse. In dieser werden die Netze der Verkehrssysteme (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr) und deren Zustand, die Situation des ruhenden Verkehrs, die Verkehrsbelastungen, die Nutzung der Verkehrsmittel/das Verkehrsverhalten der Bevölkerung sowie die Rahmenbedingungen in Bezug auf den öffentlichen Raum aufgenommen und bewertet. Neben bereits vorhandenen Planungen und bestehenden Konzepten der Stadt Herzogenrath werden auch Planungen und Konzepte umliegender Kommunen, der StädteRegion Aachen und der angrenzenden Stadt Kerkrade analysiert. Die Analyse schließt mit einer SWOT-Analyse, d.h. der Identifizierung von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der einzelnen Themenfelder ab.
- Teil der ersten Phase ist eine Haushaltsbefragung zur Erhebung des aktuellen Modal Splits. Neben der Erhebung von Wegetagebüchern werden auch Fragen zur Bewertung und Wahrnehmung des vorhandenen Verkehrsangebots gestellt, um diese Erkenntnisse ebenfalls in die Bestandsanalyse einfließen zu lassen.
- Phase 2: Strategieentwicklung
 - In Abstimmung mit der Auftraggeberin (AG) erfolgt die Erarbeitung eines Leitbildes für die zukünftige Mobilität der Stadt Herzogenrath. Zusammen mit diesem werden Ziele und die Indikatoren für die einzelnen Handlungsfelder formuliert, um die Änderungen durch die Umsetzung der Maßnahmen messbar zu machen. Diese bilden die Grundlage für die späteren notwendigen Maßnahmen, die für die einzelnen Themenfelder erarbeitet werden. Die Ziele werden systematisch strukturiert und in einem Zielsystem zusammengefasst.
- Phase 3: Maßnahmenplanung
 - Aus dem Leitbild, den Zielen der Handlungsfelder und der Bewertung des IST-Zustandes lassen sich notwendige Maßnahmen in einem Maßnahmenkatalog zusammenfügen, beschreiben und zeitlich priorisieren. Alle Ergebnisse inkl. Bestandsanalyse, Haushaltsbefragung zur Ableitung des Modal Split, Leitbild, Ziele und Maßnahmenkatalog werden in einem integrierten Gesamtkonzept zusammengeführt.

- Phase 4: Umsetzung und Monitoring
 - Neben dem Maßnahmenkatalog und der Priorisierung der Maßnahmen, wird für die Stadt Herzogenrath ein Monitoringkonzept entwickelt, anhand dessen die umgesetzten Maßnahmen bewertet und negative Entwicklung erkannt werden können.

Ein zentraler Punkt im Rahmen des Mobilitätskonzepts ist die Beteiligung der Öffentlichkeit, um die Akzeptanz und die Transparenz der Bearbeitung und des späteren Konzeptes zu erhöhen. Hierfür werden die Zeitpunkte Bestandsanalyse und Maßnahmenplanung vorgesehen, um in der ersten Phase die Probleme der Bevölkerung im Bereich Verkehr mitzunehmen und um in der dritten Phase Maßnahmen mit den Bürger:innen gemeinsam zu erarbeiten. Weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen finden im Rahmen der Haushaltsbefragung statt. Das Projekt wird durch Pressemitteilungen über unterschiedliche Kanäle begleitet.

2

Bestandsanalyse

2. Bestandsanalyse

2.1 Stadt Herzogenrath – Lage im Raum und Stadtstruktur

Die Stadt Herzogenrath liegt im Westen Nordrhein-Westfalens an der Grenze zu den Niederlanden und hat etwa 47.000 Einwohner:innen (Stand 2022). Sie ist Teil der StädteRegion Aachen (vgl. Abbildung 2.1) und bildet zusammen mit der niederländischen Stadt Kerkrade die symbolische Doppelstadt Eurode, die historisch seit dem 12. Jahrhundert eine Einheit darstellt. Die Neustraße/Nieuwstraat, die zum einen Staatsgrenze ist, zum anderen die beiden Städte verbindet, zeigt die enge Zusammenarbeit in Mobilität und Infrastruktur, einschließlich eines gemeinsamen Radwegs und grenzüberschreitender ÖPNV-Verbindungen. Diese Lage fördert nicht nur die wirtschaftlichen Verflechtungen mit den angrenzenden Kommunen und den Niederlanden, sondern beeinflusst auch die Verkehrsströme, die sowohl von Wohn- als auch von Arbeitsverhältnissen bestimmt werden.

Herzogenrath ist ein Mittelzentrum, das 1972 durch die Eingemeindung von Merkstein, Kohlscheid und Richterich-Bank entstand. Trotz des Zusammenwachsens sind die Stadtteile durch eigene Ortskerne weiterhin erkennbar. Verkehrlich wird die Stadt durch verschiedene Straßen, die Euregiobahn und mehrere Bus- und Bahnlinien erschlossen, einschließlich einer ICE-Verbindung nach Berlin.

Herzogenrath besteht aus den drei Stadtteilen Merkstein, Herzogenrath und Kohlscheid. Jedes der Stadtteile verfügt über eigene Versorgungs- sowie Bildungs- und Erziehungseinrichtungen. Der Großteil des Gewerbes ist nahe des Bahnhofs Herzogenrath und im Technologiepark Kohlscheid konzentriert. Die Verteilung der Bevölkerung auf die Stadtteile ist wie folgt: Merkstein (12.939 EW), Herzogenrath (14.753 EW) und Kohlscheid (19.720 EW). Neben den Ortskernen gibt es auch getrennte Siedlungsstrukturen, die zu der Stadt gehören.

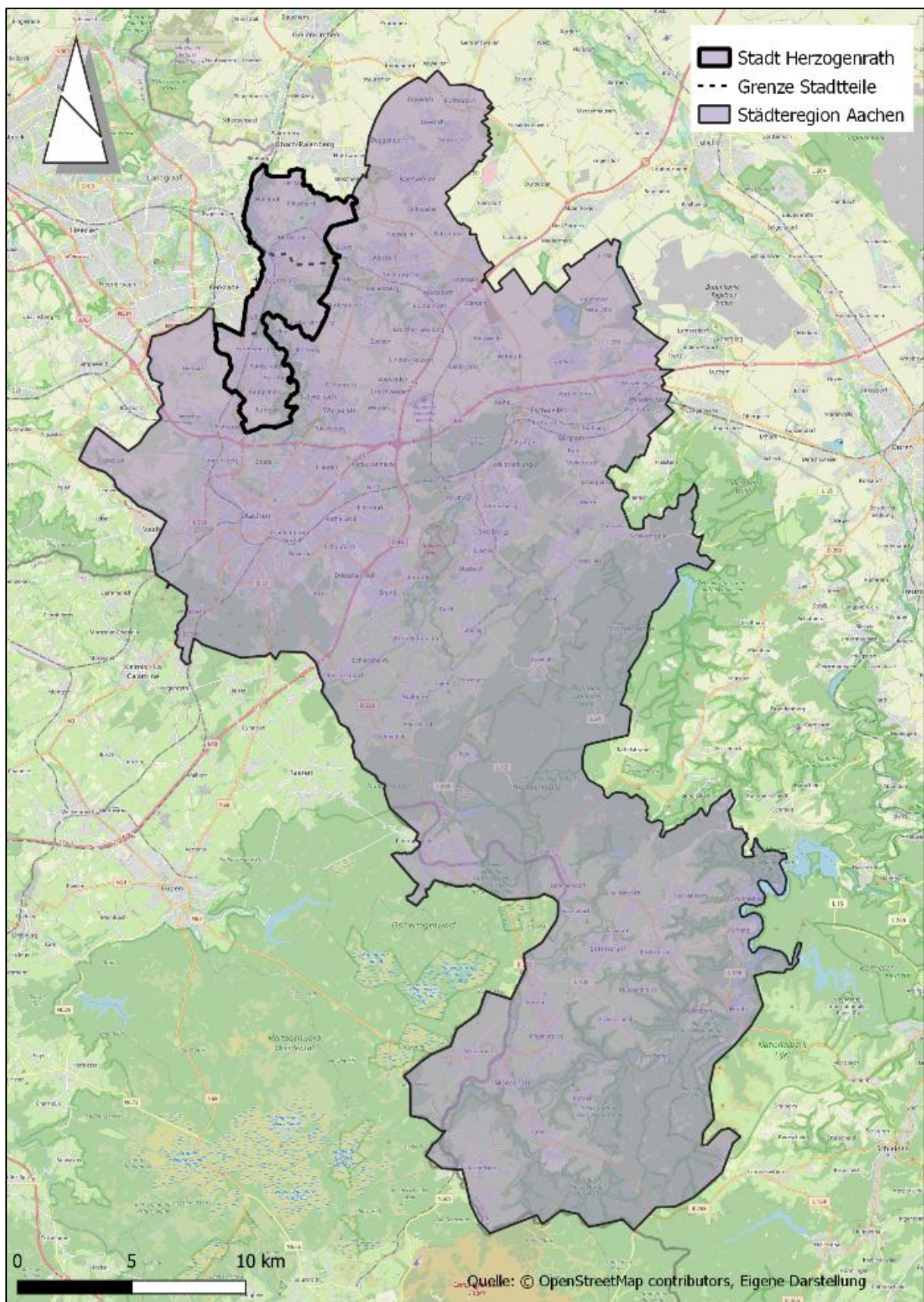


Abbildung 2.1: Lage der Stadt Herzogenrath in der Städteregion Aachen (Quelle: © OpenStreet Map contributors, eigene Darstellung)

2.2 Flächennutzung und Stadtentwicklung

Die Beschreibung der Flächennutzung wird für jeden Stadtteil einzeln betrachtet (Abbildung 2.2, größere Abbildung in Anlage 1).

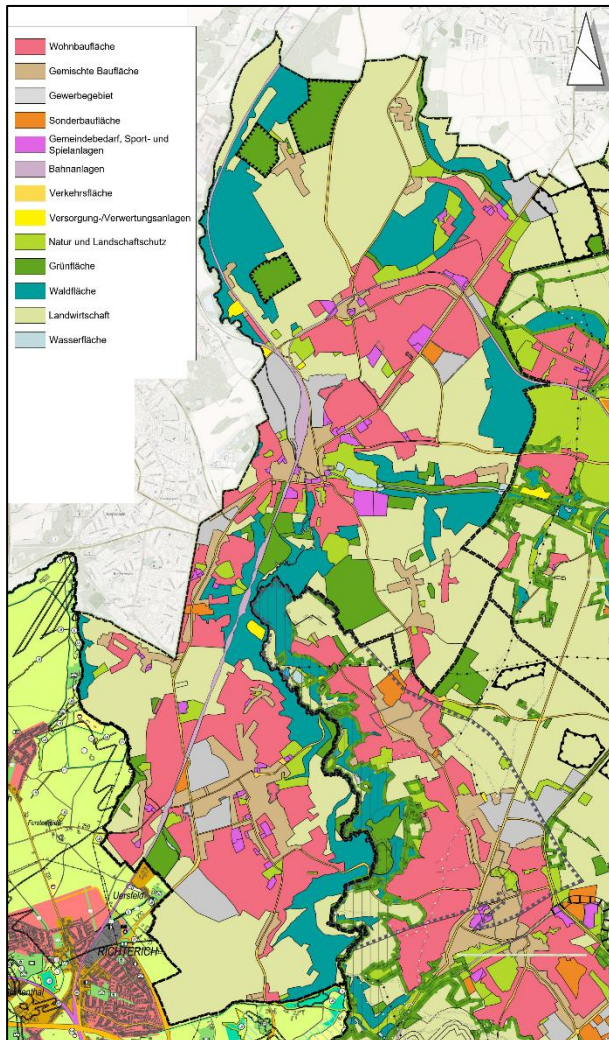


Abbildung 2.2: Flächennutzungsplan Herzogenrath (aus Geoportal StädteRegion Aachen)

In **Merkstein** überwiegt die Funktion Wohnen. Vereinzelt sind Flächen für den Gemeindebedarf sowie Bildungs- und Sporteinrichtungen ausgewiesen. Gewerbegebiete befinden sich in den Randbereichen und sind auf kleinere Flächen begrenzt. Die Mischnutzung um die zwei Haltepunkte Alt-Merkstein und August-Schmidt-Platz haben ihren Ursprung in den (ehemals) zentralen Bereichen Merksteins. Entlang der Landesstraße L 232 schließt die Bebauung an den angrenzenden Stadtteil Herzogenrath-Mitte an. Die zwei Siedlungen Hofstadt und Herbach liegen getrennt von Merkstein im Norden/Nordwesten des Stadtteils. Die Grün- und Waldfläche im nördlichen Bereich umfasst den ehemaligen Zechenstandort und ist heute an den Grube-

Adolf-Park angeschlossen. Im Westen ist eine weitere Waldfläche und eine Grünfläche ausgewiesen, die jedoch aus dem Quarzsand-/Kiestagebau Im Hochfeld und den Nivelsteiner Sandwerken und Sandsteinbrüche besteht.

In **Herzogenrath-Mitte** ergibt sich ein weniger eindeutiges Bild. Im Umkreis des Bahnhofes befinden sich größere Gewerbeflächen, die zum größten Teil von einem Industriekonzern genutzt werden. Südlich des Bahnhofs schließt eine gemischte Baufläche mit Fußgängerzone (um die Kleikstraße) und der für eine Stadt der kurzen Wege typischen Nutzung an: Im Erdgeschoß befinden sich Läden, in den oberen Stockwerken liegen Wohnflächen. Das Gebiet verfügt über eine Vielzahl an Geschäften und Dienstleistungen des Allgemeinbedarfs. Mit Ausnahme der Siedlung Niederbardenberg ist die weitere Bebauung entlang der Landesstraße L 232 entstanden und besteht aus gemischter Baufläche in direkter Angrenzung und reiner Wohnfläche hinter der ersten Zeile.

In **Kohlscheid** sind drei große Gewerbegebiete ausgewiesen, darunter der Technologiepark Herzogenrath (TPH). Diese werden durch gemischte Bauflächen und reine Wohnbebauung umrandet. Westlich der Bahntrasse ist überwiegend reine Wohnbebauung ausgewiesen. Wie in Herzogenrath-Mitte besteht der Kern aus gemischter Bebauung mit dem Marktplatz als zentralen Ort und der typischen Nutzungskonstellation aus Einzelhandel im Erdgeschoss und Wohnen in den oberen Geschossen. Östlich, an der Grenze zur Gemeinde Würselen, grenzt das Wurmatal als Naherholungsgebiet an.

2.3 Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

In Herzogenrath leben insgesamt 46.941 Personen (Stand Ende 2022), die sich auf die drei Stadtteile Merkstein, Herzogenrath-Mitte und Kohlscheid (vgl. Kapitel 2.1) verteilen, dabei leben die meisten in Kohlscheid. Im Verlauf der letzten 20 Jahre ist die Bevölkerungszahl bis etwa 2007 gestiegen, danach sank sie etwas. Seit 2017 steigt die Bevölkerung wieder an. Insgesamt liegt der Zuwachs seit 1992 bei 1.759 Einwohnenden. Die Gemeindemodellrechnung geht für die Berechnung bis 2050 von einer sinkenden Bevölkerungszahl um 4,9 % aus.

Das Durchschnittsalter in Herzogenrath beträgt 45,0 Jahre. Während die Altersgruppe 18 bis unter 65 Jahre Ende 2022 59,7 % der Bevölkerung ausmachten, wird für das Jahr 2050 ein Anteil von 54,8 % prognostiziert. Dabei wird die Altersgruppe ab 65 Jahre bis 2050 voraussichtlich einen

Anteil von 28,9 % erreichen und somit wird fast ein Drittel der Gesamtbevölkerung über 65 Jahre alt sein. Ende 2022 lag der Anteil bei 23,8 %. Laut Prognose wird der Anteil der Gruppe der unter 18-Jährigen annähernd gleichbleiben (16,4 % (2022) und 16,2 % (2050)). Die Mobilitätsplanung in Herzogenrath sollte daher in den kommenden Jahren stärker auf die Bedürfnisse älterer Menschen ausgerichtet werden, insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit, Hitzeanpassung und einer bedarfsgerechten Mobilität.

Die Arbeitslosenquote in Herzogenrath lag im Jahr 2022 bei 5,6 %. Damit liegt sie unterhalb der gesamten StädteRegion Aachen mit einer Arbeitslosenquote von 7,1 %. Stand 30.06.2022 waren 17.994 Herzoger:innen sozialpflichtig beschäftigt. Am Arbeitsort Herzogenrath waren 10.669 Beschäftigte gemeldet. Diese verteilen sich wie folgt auf die Wirtschaftszweige (Abbildung 2.3):

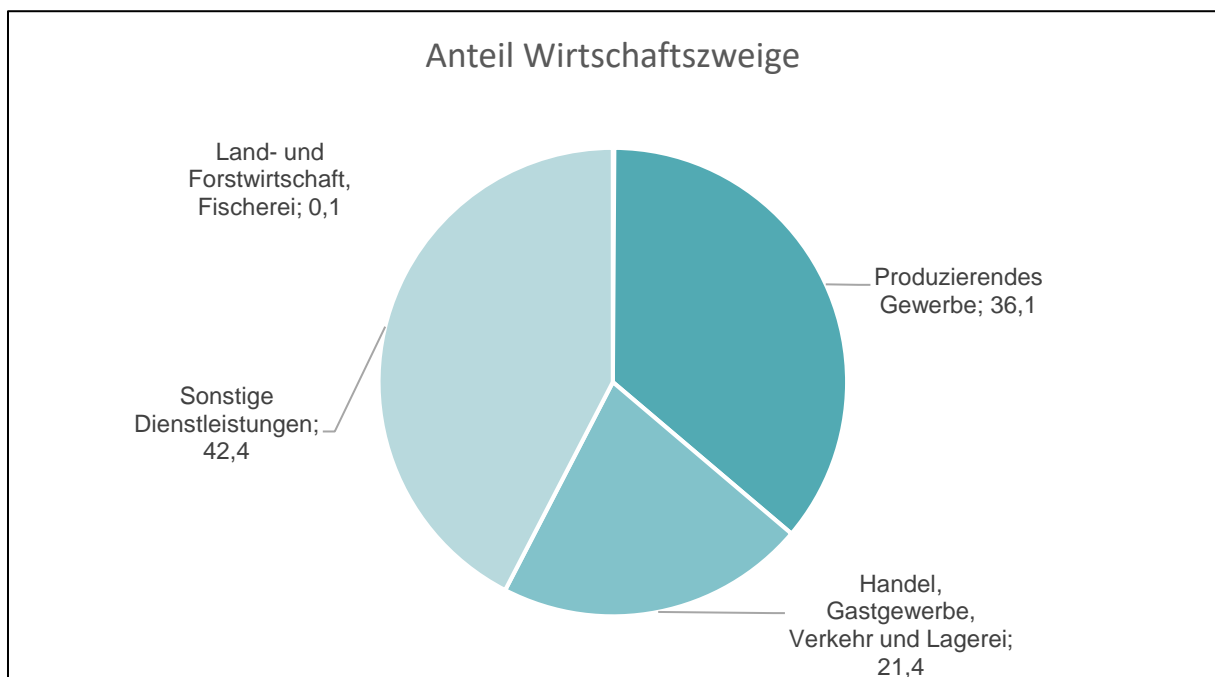


Abbildung 2.3: Anteile der Beschäftigten je Wirtschaftszweig in Prozent (Quelle: Kommunalprofil Herzogenrath, eigene Darstellung)

2.4 Verkehrsmittelwahl, Verkehrsmittelverfügbarkeit und Pendelverflechtungen

Zur aktuellen Verkehrsmittelwahl in Herzogenrath liegen lediglich Daten aus 2011 vor. Im Rahmen des Mobilitätsberichts der StädteRegion 2013 wurde 2011 eine Mobilitätserhebung durchgeführt. Im Vergleich kann der Modal Split für den entsprechenden RegioTyp aus der Mobilität in Deutschland 2017 hinzugezogen werden. Der Modal Split des RegioTyps basiert auf

dem Durchschnitt der Modal Splits von Kommunen mit ähnlichen Siedlungsstrukturmerkmalen. Für Herzogenrath ergibt sich somit folgender Modal Split (vgl. Abbildung 2.4).

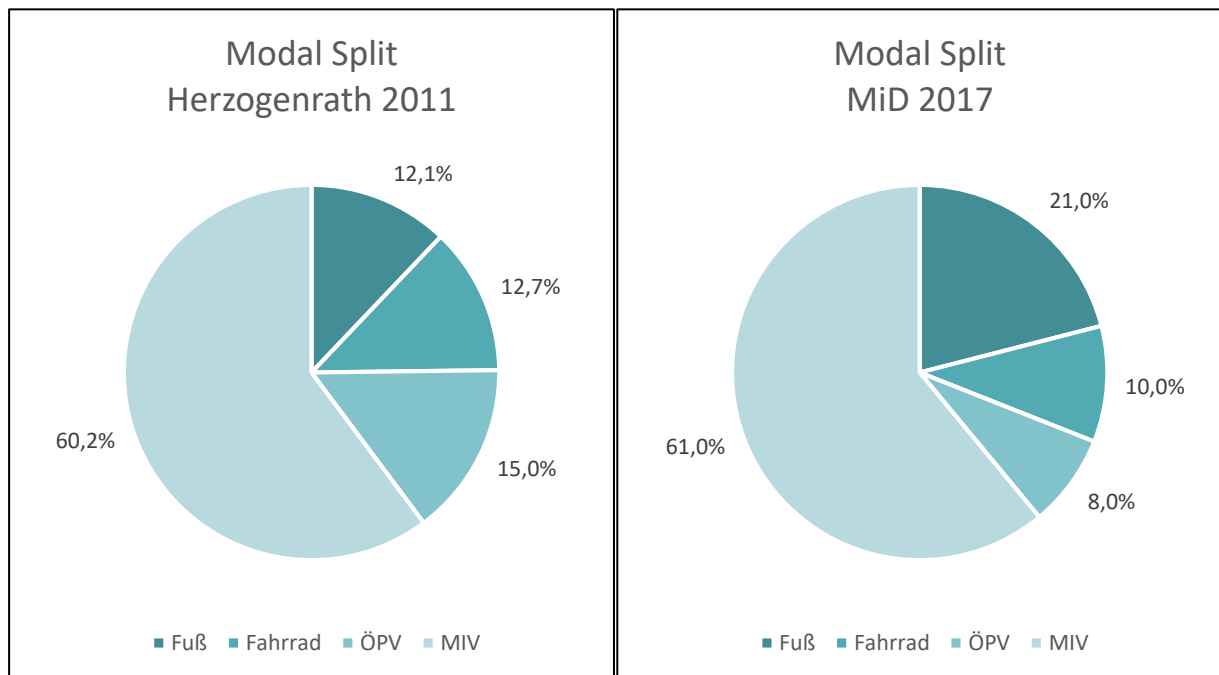


Abbildung 2.4: Modal Split nach der Erhebung 2011 (links) und für den entsprechenden Regionaltyp des MiD 2017 (rechts) (Quelle links: Haushaltserhebung 2011, StädteRegion Aachen, Quelle rechts: MiD 2017, jeweils eigene Darstellung)

Im Vergleich der beiden Erhebungen zeigt sich, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Umweltverbunds nahezu gleich ist, während innerhalb des Umweltverbunds deutliche Unterschiede in der Verteilung bestehen. Der geringe Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, ist auf die Stadtstruktur und die Topographie zurückzuführen, da die Ortskerne der Stadtteile Merksteiner, Herzogenrath-Mitte und Kohlscheid räumlich deutlich getrennt sind.

Die Höhenunterschiede zwischen den Stadtteilen erschweren zudem den Fuß- und Radverkehr. Dennoch ist der Fahrradanteil relativ hoch, und 49 % der Befragten der Erhebung 2011 fühlen sich sicher beim Radfahren, was über dem Durchschnitt der StädteRegion liegt (28 %). Der Kraftfahrzeug-Bestand ist zwischen 2007 und 2022 gestiegen: Je 1.000 Einwohnende lag der Kfz-Bestand 2007 bei 551 Fahrzeugen, davon 477 Personenkraftwagen (Pkw). 2022 waren es bereits 675 Kfz bzw. 580 Pkw. Der Anteil der Elektrofahrzeuge liegt mit 2,4 % leicht unter dem Bundesdurchschnitt.

Aus der Erhebung 2011 geht hervor, dass 20 % der Haushalte kein Auto besitzen. Ebenfalls besitzen 21 % der Haushalte kein Fahrrad. Die Nutzung des ÖPNV ist gering, da nur 10 % ihn (fast) täglich nutzen. Herzogenrath verzeichnet ein negatives Pendelsaldo mit mehr Auspendler:innen (17.235) als Einpendler:innen (8.706)⁴. Innerhalb der StädteRegion Aachen pendeln 64 % der Einpendelnden und 75 % der Auspendelnden. Aus den Daten geht die Notwendigkeit hervor, die Verkehrsverbindungen sowohl für den MIV als auch für den Umweltverbund zu verbessern, um die Mobilität in der Region nachhaltig zu gestalten.

2.5 Vorliegende Untersuchungen und Konzepte

Teil der Bestandsanalyse ist die Auswertung vorliegender Untersuchungen und Konzepte, mit dem Ziel, die beschriebenen Maßnahmen auf Aktualität zu prüfen und, sofern passend, in den Maßnahmenkatalog zu übernehmen. Folgende Untersuchungen und Konzepte wurden dabei berücksichtigt:

- Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 – 2020
- Integriertes Handlungskonzept Herzogenrath-Mitte
- Grob- und Feinkonzept für mögliche Mobilstationsstandorte
- Integriertes Handlungskonzept Kohlscheid-Mitte, Vorstudie
- Starke Achsen im ÖPNV der StädteRegion Aachen – Potenzial- und Wirkungsanalyse
- Lärmaktionsplan 4. Runde

2.6 Bestandsanalyse – Mobilität in Herzogenrath

2.6.1 Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)

Der Fuß- und Radverkehr spielt eine essenzielle Rolle für die aktive (Nah-)Mobilität. Sie stellen die niedrigsten Einstiegshürden dar und sind die individuellsten Verkehrsmittel zur Bewältigung der Alltagsmobilität. Zusammen mit dem ÖPNV bilden sie den Umweltverbund und stellen die nachhaltigste und umweltfreundlichste Form der Mobilität dar. Der Fuß- und Radverkehr gehört zur aktiven Mobilität. Insbesondere Kinder und Jugendliche, ältere Menschen und Menschen mit

⁴ Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024). Eckzahlen zu den Pendelnden und der Bevölkerung am Wohn- bzw. Arbeitsort - Jahr - regionale Tiefe: Gemeinden bzw. Gemeindeverbände. Regionaldatenbank Deutschland. <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/> (Zugriff am 19.08.2024)

Versorgungs-, Familien- und Erziehungspflichten bewegen sich zu Fuß in der Stadt, sei es auf dem Weg zur Schule, zum Einkaufen, für Erledigungen oder in der Freizeit. Anhand der Mobilitätsbefragung in 2011 ist erkennbar, dass der Fuß- und Radverkehr fast ein Viertel der täglichen Mobilität (24,8 %) ausmachen und dass das Fahrrad in Herzogenrath auch für längere Wege (durchschnittliche Wegelänge: 6,0 km) genutzt wird.

In Herzogenrath bilden die straßenbegleitenden Gehwege die Grundlage für das Fußverkehrsnetz. Ergänzt werden sie durch Querverbindungen zwischen bzw. unterhalb von Bebauungen, z.B. die Verbindung vom Weizenweg an die Lange Hecke, der Anschluss der Ladestraße an den Ferdinand-Schmetz-Platz oder die Verbindung der Paulusstraße an die Südstraße. Auch die verkehrsberuhigten Bereiche, die vor allem in den Wohngebieten angeordnet sind, sind Teil des vorhandenen Fußverkehrsnetzes. An einigen Stellen entsprechen die straßenbegleitenden Gehwege jedoch nicht dem Stand der Technik (vgl. Abbildung 2.5). Dies ist vor allem auf die gewachsenen Strukturen zurückzuführen, die zwischen Bebauungen wenig Platz für eine gerechte Flächenaufteilung bieten. Punktuell sind Querungsstellen nicht barrierefrei ausgestaltet, was insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen eine Herausforderung darstellt (vgl. Abbildung 2.6). In den meisten Fällen sind die Borde an den Knotenpunkten abgesenkt, jedoch nicht immer mit taktilen Elementen ergänzt oder die taktilen Elemente sind ohne Kontrast zur restlichen Gehwegoberfläche verlegt worden (z.B. entlang der Hauptstraße in Merkstein oder entlang der Kaiserstraße in Kohlscheid). Stellenweise wurden bereits taktile Elemente ergänzt und ganze Knotenpunkte neu- bzw. umgestaltet, um eine barrierefreie Kreuzung von Straßen zu ermöglichen (z.B. an der Kirchrather Str./Lörschpülgen, am Kreisverkehr Geilenkirchener Str./Thiergartenstr./Ritzerfelder Str. oder am Kreisverkehr Markt/Op d'r Scheet).



Abbildung 2.5: Schmale Gehwege (Eigene Aufnahme)



Abbildung 2.6: Fehlende Absenkung und taktiles Leitsystem am Kreisverkehr Kleikstraße/Uferstraße (Eigene Aufnahme)

Im Stadtgebiet Herzogenrath sind zahlreiche Radverkehrsanlagen vorhanden (vgl. Anlage 2), insbesondere in Form von getrennten Rad- und Gehwegen (z.B. entlang der Geilenkirchener Str. in Merkstein, der Bardenberger Str. in Herzogenrath-Mitte oder der Roermonder Str. in

Kohlscheid). Häufig sind diese getrennten Geh- und Radwege aus dem Altbestand und entsprechen in vielen Fällen nicht mehr dem Stand der Technik (vgl. Abbildung 2.7). An wichtigen Stellen bestehen Netzlücken, z.B. zwischen der Bicheroux- und Bierstraße an der Landesstraße L 232. Positiv hervorzuheben sind die Aufstellung der Wegweiser des Knotenpunktsystems (vgl. Abbildung 2.8) und mehrere Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet.



Abbildung 2.7: Getrennter Geh- und Radweg auf der Schütz-von-Rode-Straße (Eigene Aufnahme)



Abbildung 2.8: Beispiel eines Knotenpunktwegweisers (Eigene Aufnahme)

Um die Attraktivität der Radnutzung zwischen zwei Zielen zu bewerten, ist die Auswertung der Reisezeitverhältnisse ein bewährtes Maß. Dabei wird die Reisezeit eines Verkehrsmittels ins Verhältnis zur Reisezeit eines anderen Verkehrsmittels, zumeist dem Pkw, gesetzt. Überschreitet dieses Verhältnis ein gewisses Maß (hier: bis 2,8), ist die Nutzung des zweiten Verkehrsmittels attraktiver. Bei der Auswertung der Reisezeitverhältnisse schneiden fast alle lokalen (zwischen den Stadtteilen und Ortsteilen) und regionale Verbindungen (in angrenzende Städte) mit einer ausreichenden Qualitätsstufe ab. Einzig die Verbindung Herzogenrath-Kohlscheid zeigt im Vergleich zum MIV Defizite (vgl. Tabelle 2.1 und Tabelle 2.2). Die Planung des RS 4 bietet zukünftig eine Verbesserung des Angebots zwischen Herzogenrath-Mitte und Kohlscheid.

Eine qualitative und quantitative Verbesserung der Infrastruktur in diesem Bereich ist daher von großer Bedeutung. Maßnahmen wie der Ausbau sicherer Radwege, die Anbringung von ausreichenden Beleuchtungen und die Schaffung sicherer Überquerungsstellen könnten dazu beitragen, die Nutzung dieser Verkehrsmittel sicherer und komfortabler zu gestalten und die Menschen zu motivieren, den Fuß- und Radverkehr zu wählen.

2.6.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein weiterer zentraler Bestandteil der Mobilitätsstruktur in Herzogenrath (vgl. Anlage 3). An den Bahnhofpunkten August-Schmidt-Platz, Alt-Merkstein, Herzogenrath Bahnhof und Kohlscheid Bahnhof verbinden vier Regionalbahnen und Regionalexpresslinien Herzogenrath mit umliegenden Gemeinden und Zielen außerhalb der StädteRegion Aachen wie Düren, das Ruhrgebiet oder mit Zielen in den Niederlanden und in Belgien. Im Fernverkehr wird das Angebot am Bahnhof Herzogenrath durch zwei ICE-Linien nach Berlin ergänzt. Der straßengebundene öffentliche Verkehr (ÖV) wird vor allem durch die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) betrieben. Es gibt mehrere lokale Buslinien (Linien 89, HZ1 bis HZ 3 und WÜ 1), die vor allem die Haltestellen im Stadtgebiet bedienen. Es gibt weitere elf regionale Buslinien, die Herzogenrath mit Übach-Palenberg, Würselen, Alsdorf, Aachen und auch Kerkrade verbinden. Dadurch hat die Stadt ein dichtes Netz an Bushaltestellen und es gibt nur einzelne Bereiche, vor allem an den äußeren Rändern der Wohngebiete oder Wefelen, die nicht im üblichen Erschließungsradius von 300 Metern zu einer Haltestelle liegen.

Bei der Analyse der Erreichbarkeit, bei der die Reisezeiten zwischen zwei Zielen berechnet und mit einer vorgegebenen Zeit nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung⁵ abgeglichen werden, entsprechen die meisten lokalen Erreichbarkeiten (vgl. Abbildung 2.9, größere Abbildung in Anlage 4) und fast alle regionalen Erreichbarkeiten (vgl. Abbildung 2.10, größere Abbildung in Anlage 5) den Vorgaben der Empfehlungen. Durch direktere Anbindungen, z.B. durch On-Demand-Verkehre, könnten diese Lücken geschlossen werden und alle Zentren und Ortsteile in der empfohlenen Zeit miteinander verbunden werden.

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008, FGSV-Verlag, Köln, 2008.

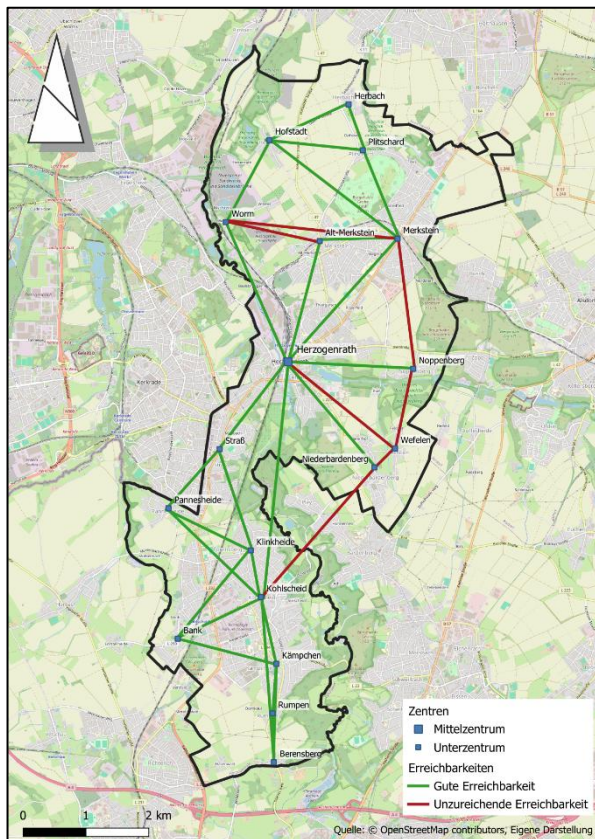


Abbildung 2.9: Auswertung der lokalen Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)

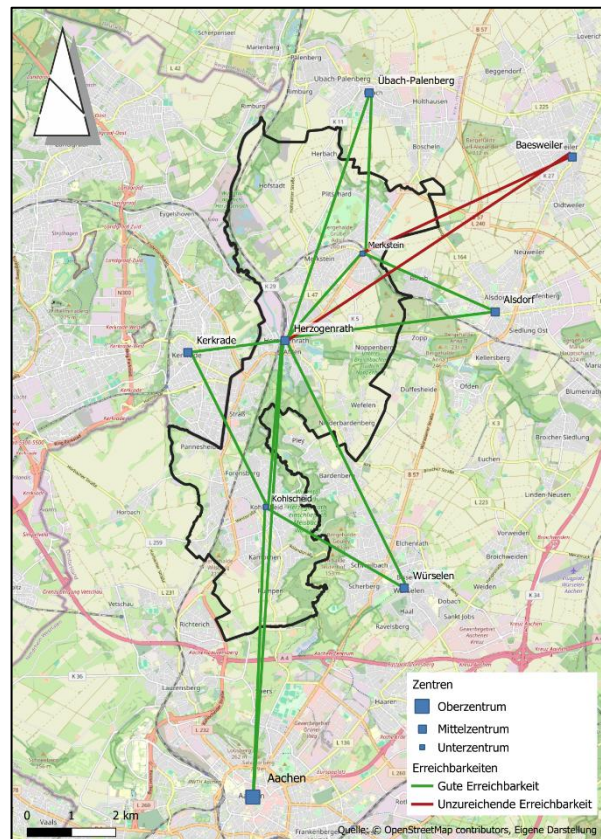


Abbildung 2.10: Auswertung der regionalen Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)

Bei den Reisezeitverhältnissen sind vorwiegend auf lokaler Ebene viele Verbindungen der äußeren Ortsteile wie Noppenberg, Niederbardenberg und Wefelen nicht konkurrenzfähig mit dem MIV (vgl. Tabelle 2.3). Diese würden von einem On-Demand-Angebot profitieren und eine Pkw-unabhängige Mobilität ermöglichen. Auf regionaler Ebene (vgl. Tabelle 2.4) sind die Reisezeitverhältnisse mindestens als „zufriedenstellend“ bewertet und bieten somit eine gute Alternative zum eigenen Pkw, welches besonders für Pendelnde eine wichtige Rolle spielt.

Um die Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV zu erhöhen, sind vor allem Verbesserungen im lokalen Netz notwendig. Dies kann z.B. durch On-Demand-Verkehre umgesetzt werden. In der Haushaltsbefragung und in der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde viel auf die Barrierefreiheit, auch in Bezug auf den Zugang zu Informationen, hingewiesen. Aktuell (Stand 2026) werden zahlreiche Bushaltestellen barrierefrei umgebaut. Bezüglich des Zugangs zu Informationen wünschen sich die Befragten Aushangfahrpläne, Netzpläne und digitale Fahrgastinformationssysteme, denn nicht jede:r verfügt über ein Smartphone mit den entsprechenden Apps oder kann diese sicher bedienen. Ein weiterer Schritt zu mehr Barrierefreiheit wären Audioauskünfte für Menschen mit Sehbehinderung. Richtungswegweiser mit Zielen in der Nähe der Bushaltestellen und die Auskunft darüber, welche Buslinien wohin fahren, wären ebenfalls eine gute Ergänzung, um auch ortsfremden Personen eine analoge Orientierung zu ermöglichen. Darüber hinaus wurden auch die Sauberkeit und der Zustand der Haltestellen bemängelt (z.B. fehlende Beleuchtung).

Sozialer Fahrdienst

Seit April 2024 besteht für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Möglichkeit der Nutzung eines sozialen Fahrdienstes. Durch eine Mitgliedschaft und einem monatlichen Betrag ab 10 € (Stand Ende 2024) können Personen den Fahrdienst für unterschiedliche Fahrtzwecke, z.B. zur Erledigung von Einkäufen oder um an sozialen Aktivitäten teilzunehmen, innerhalb des Stadtgebiets nutzen. Aktuell (Stand November 2024) werden die Fahrten mit einem Fahrzeug, welches rollstuhlgerecht umgebaut werden kann, und zehn ehrenamtlichen Fahrer:innen von Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr durchgeführt. Sofern es als sinnvoll erachtet wird, werden Fahrten auch zusammengelegt. Das Angebot wird sehr gut angenommen. Es gibt derzeit ca. 70 Personen, die das Angebot nutzen und das Fahrzeug ist damit gut ausgelastet. Das Angebot ergänzt den ÖPNV, vor allem für Menschen, die Schwierigkeiten haben, selbstständig zu Haltestellen zu kommen. Es ermöglicht ihnen, am sozialen Leben teilzunehmen und eigenständig mobil zu sein, ohne auf ein eigenes Fahrzeug zurückgreifen zu müssen.

2.6.3 Fließender Kfz-Verkehr

Ein weiterer wesentlicher Punkt der Analyse bezieht sich auf die Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet. Die Landesstraße L 232, die als Hauptverkehrsachse dient, ist besonders stark belastet (vgl. Anlagen 6 bis 8). Diese Straße ist nicht nur eine wichtige Verbindungsrouten für

Pendler:innen, die in die angrenzenden Städte reisen, sondern auch eine regionale Verbindung. Die dadurch entstehenden hohen Verkehrsströme führen häufig zu einer übermäßigen Lärmemission und einer erhöhten Luftverschmutzung (vgl. Anlage 9 und 10), die beide erhebliche negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohner:innen haben. In den Wohngebieten, die entlang dieser Verkehrsachse liegen, sind die Belastungen besonders spürbar. Um diesen Problemen zu begegnen, ist es unerlässlich, umfassende Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs zu ergreifen. Viele Maßnahmen werden bereits im Lärmaktionsplan genannt. Weitere Maßnahmen können u.a. die Schaffung von Anreizen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und alternativer Mobilitätsformen oder Strategien zur Verkehrsverlagerung, die eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen ermöglichen, sein.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung am 29.01.2025 wurde sich ebenfalls mehrmals für Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet ausgesprochen. Die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) 2024 erleichtert den Kommunen die Einrichtung von Tempo-30-Zonen. So zählen nicht mehr nur die Belange des Verkehrsflusses und der Sicherheit, sondern auch Klima- und Umweltschutzziele und die städtebauliche Entwicklung zu den Abwägungskriterien.

2.6.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Verkehr wurde im September 2024 neu sortiert. Die geltenden Parkscheinregelungen wurden in allen bisher bewirtschafteten Bereichen durch eine Parkscheibenregelung ersetzt. Diese gilt montags bis freitags von 9 bis 19 Uhr und samstags von 9 bis 14 Uhr. Die maximale Parkdauer beträgt 90 Minuten. Da zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme nur wenige Monate vergangen sind, lagen zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch keine abschließenden Auswertungen dazu vor, wie gut die Maßnahme funktioniert bzw. wie viele Pkw (ohne Parkscheibe) widerrechtlich geparkt werden. Die Teilnehmer:innen in der Öffentlichkeitsbeteiligung am 29.01.2025 wünschten sich aber insgesamt ein stärkeres Vorgehen gegen rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge. Beispiele zur Neuordnung bzw. zu neuen Konzepten für den ruhenden Verkehr können die Konzepte der Stadt Landau, in der der öffentliche Parkraum bewirtschaftet wird, wodurch Parkhäuser und private Stellflächen effizienter genutzt werden und der ruhende Kfz-Verkehr weniger den öffentlichen Raum belastet, sowie der Stadt Düsseldorf, in der Parkplätze von Supermärkten abends durch Anwohner:innen genutzt werden können, sein.

Das Parkraumkonzept für Herzogenrath-Mitte wurde zur Bestandsanalyse hinzugezogen. Zu keiner Zeit übersteigt die Gesamtauslastung im öffentlichen Straßenraum (vgl. Tabelle 2.5) und in den Parkieranlagen (vgl. Tabelle 2.6) 100 %, somit übersteigt die Nachfrage zu keiner Zeit das Angebot. An einzelnen Stellen kann die Auslastung zeitweise 100 % übersteigen, es sind aber an anderen Stellen, auch in der näheren Umgebung, zur gleichen Zeit freie Kapazitäten zu finden.

Tabelle 2.5: Auslastung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum (Quelle: Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte (2017), eigene Darstellung)

	Kapazität	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
	Absolut	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Afdener Straße	15	53	47	80	80	87	80	80	80	73
Am Schürhof	5	80	100	100	80	100	80	80	120	120
An der Wurm	15	53	100	80	73	33	27	73	53	27
Apolloniastraße	23	35	57	74	61	48	48	52	43	70
Bahnhofstraße	12	92	108	83	108	42	25	42	58	100
Bahnhofstraße (Nord)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bergerstraße	9	78	67	56	78	67	67	67	56	78
Bicherouxstraße	15	73	80	87	80	80	87	73	80	67
Dammstraße	5	40	40	60	20	20	60	60	80	40
Erkensmühle	4	125	125	100	125	125	125	150	100	75
Eygelshovener Straße	14	36	64	64	57	21	57	50	50	43
Untere Kleikstraße (ab Uferstraße)	46	63	67	78	78	46	57	76	76	67
Obere Kleikstraße (bis Uferstraße)	18	67	78	94	89	100	72	89	67	94
Klosterrather Straße	5	60	80	100	100	100	80	80	80	60
Uferstraße	2	100	0	150	50	0	50	50	50	50
Gesamt	190	61	72	79	76	58	59	70	67	68

Tabelle 2.6: Auslastung der Parkplätze (Quelle: Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte (2017), eigene Darstellung)

	Kapazität	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
	Absolut	%	%	%	%	%	%	%	%	%
An der Wurm	22	5	18	27	27	9	9	0	5	0
Am Schürhof	49	94	96	96	96	94	82	67	71	57
ehem. REWE	23	70	96	100	96	43	65	70	65	52
Bergerstraße	234	20	29	43	42	28	27	28	30	21
Untere Kleikstraße	16	0	13	0	0	0	0	0	6	0
Klosterrather Straße	17	65	82	94	94	59	82	71	71	59
Weidstraße	60	85	83	83	73	62	43	42	40	33
Gesamt	481	38	47	57	55	41	38	36	38	28

Die Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge erstrecken sich über das gesamte Stadtgebiet. Es befinden sich einzelne Standorte in Planung, an vielen Stellen hat die Stadt auch schon Potenziale identifiziert. An den bestehenden öffentlichen Ladesäulen gibt es aktuell keine maximale Ladezeit. Die Ladesäulen mit Schnelllademöglichkeit am Parkplatz Bergerstraße bieten an einem zentralen Ort im Stadtgebiet eine gute Lademöglichkeit. Die Potenziale in den äußeren Ortsteilen, z.B. Hofstadt oder Noppenberg, sollten zukünftig betrachtet werden, um auch in diesen Bereichen Personen, die nicht die Möglichkeit haben, zu Hause oder beim Arbeitgebenden zu laden, eine Lademöglichkeit am Wohnort zu bieten.

In Herzogenrath gibt es 19 Ladeinfrastruktur-Standorte mit einer Gesamtladeleistung von knapp 2.200 kW. Nach der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe des Europäischen Parlaments (Verordnung 2023/1804) gibt es für die Mitgliedstaaten ab 2024 Zielwerte für die Gesamtladeleistung. So sollen je batteriebetriebenen Pkw und leichtem Nutzfahrzeug mindestens 1,3 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt sein. Für Plug-in-Hybride (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind 0,8 kW bereitzustellen. Für das Stadtgebiet Herzogenrath und einem Bestand an Elektrofahrzeugen (Stand April 2024) von 680 reinelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wird die Gesamtladeleistung eingehalten. Werden die Plug-in-Hybride berücksichtigt, ist die aktuelle Ladeleistung auch noch ausreichend. Dies sollte nur als Richtwert für den Ausbau der Ladeinfrastruktur gelten, er sollte gleichzeitig nicht als Grenzwert verstanden werden. Für den Umstieg auf reinelektrische Antriebe ist der Ausbau einer gut-sichtbaren, freizugänglichen und nutzbaren Ladeinfrastruktur essenziell.

2.6.5 Wirtschafts- und Lieferverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist ein bedeutender Aspekt der Verkehre in Herzogenrath. Zahlreiche Gewerbegebiete und Unternehmen sind in der Stadt ansässig, die regelmäßig mit Lieferverkehr bedient werden müssen. Eine effiziente Anbindung der Gewerbegebiete an die Hauptverkehrsströme ist erforderlich, um Staus und Verkehrsprobleme zu begrenzen. Beim Schwerverkehrsanteil (als Schwerverkehr gelten Busse oder Lkw mit mehr als 3,5 t zulässigen Gesamtgewicht ohne oder mit Anhängern sowie Sattelfahrzeuge) liegt der Median bei 2,96 %, wobei der höchste Anteil (13,4 %) auf der Kreisstraße K 29 (Bicherouxstraße, Abschnitt Kirchrather Str. bis Dammstr/Geilenkirchener Str.) gemessen wurde.

Für den Schwerverkehr sind auf der Plattform SEVAS Vorrangrouten definiert, welche die Schwerverkehre bündeln und sensible Bereich schützen soll (vgl. Abbildung 2.11, größere Abbildung in Anlage 11). Aber speziell im Abschnitt zwischen Bicherouxstraße und Erkenismühle ist aufgrund des schmalen Querschnitts und der sehr engen Bebauung entlang der Straße durch die entstehende Lärm- und Umweltbelastung des Verkehrs problematisch für Anwohner:innen.

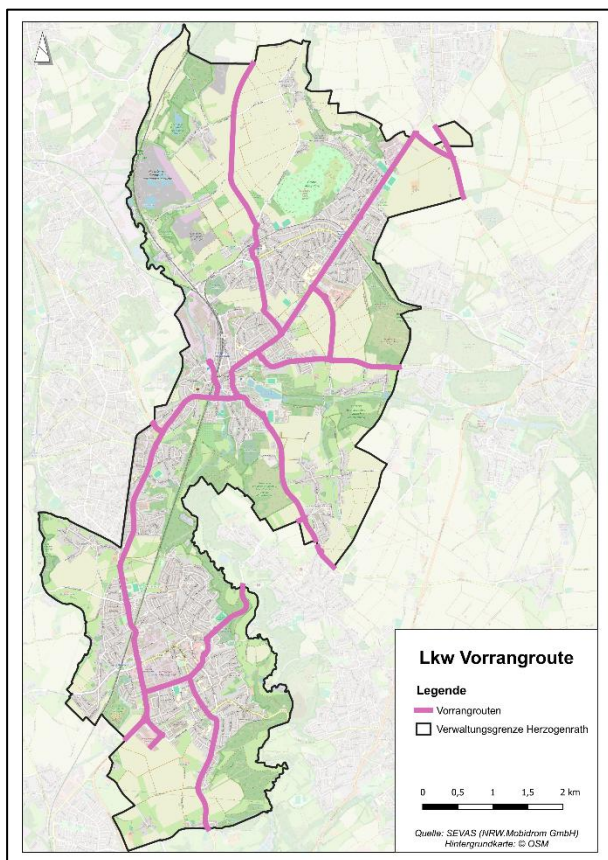


Abbildung 2.11: Lkw-Vorrangrouten (Quelle: SEVAS (NRW.Mobidrom GmbH, eigene Darstellung))

Um die tatsächlich gewählten Routen zu überprüfen, wurden beispielhaft die wichtigsten Routen der Wirtschaftsverkehre aus den Gewerbegebieten Boscheler Berg, Nordsternpark, Bicherouxstraße, Saint Gobain, Eurode-Park, Technologiepark und Dornkaulstraße mit Fernzielen wie Umschlagbahnhöfe, Binnen- und Seehäfen errechnet. In der Abbildung 2.12 (größere Abbildung in Anlage 12) wird die Frequentierung auf den Straßenabschnitten als Skala dargestellt, je dunkler die Farbe, desto häufiger wird die Strecke befahren. Aus den vorgeschlagenen Routen ergibt sich, dass entlang der Landesstraße L 232 zwischen Eurode-Park und TPH kein Schwerverkehr aus den Industrie- bzw. Gewerbegebieten zu erwarten ist, da diese von Routenplanern eher über Kerkrade geleitet werden. In der Realität zeigen die Zahlen der Verkehrszählungen in diesem Bereich einen SV-Anteil von 2,53 %, der sich nur zum Teil aus den Busfahrten in beide Fahrrichtungen ergibt. Dies kann dadurch erklärt werden, dass eher die Vorrangroute gewählt wird als eine kürzere Strecke, die von Routenplanern vorgeschlagen wird. Stärker belastet sind hingegen die Landesstraße L 232 im Bereich Dammstraße-Eurode-Park und die Landesstraße L 223.

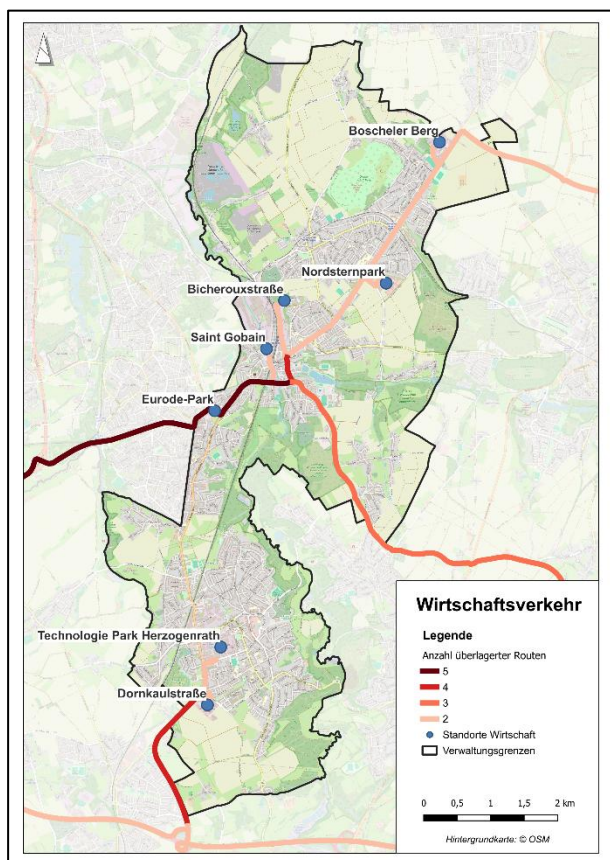


Abbildung 2.12: Vorgeschlagene Routen des Wirtschaftsverkehrs ab den Gewerbe- bzw. Industriegebieten (Eigene Darstellung)

Eine Möglichkeit, den Lieferverkehr in Wohngebieten zu reduzieren und somit auch in Wohngebieten durch Verminderung des Haltens auf Geh- und/oder Radwegen durch den Lieferverkehr zur Verkehrssicherheit beizutragen, ist der Aufbau von zentralen, sogenannten Packstationen. Durch eine Anmeldung bei den entsprechenden Lieferunternehmen können die Nutzenden ihr Paket meist unabhängig von der Tageszeit abholen und auch versenden, die Lieferunternehmen steuern nur die Packstationen an und bündeln somit die Lieferungen an einem Standort. Diese bieten aufgrund der Nutzung auch außerhalb von typischen Geschäftszeiten einen Vorteil gegenüber Paketshops oder Postfilialen. Durch Standorte an zentralen Orten oder an Orten, die aufgrund des täglichen Bedarfs aufgesucht werden (z.B. Supermärkte) bietet sich Nutzenden die Gelegenheit, Umwege zu reduzieren bzw. Wegezwecke zu verbinden. In Herzogenrath gibt es 13 Packstationen unterschiedlicher Anbieter:innen, die zum größten Teil an Supermärkten zu finden sind. Auch hier sind die außenliegenden Ortsteile nicht gut erschlossen. Ebenfalls fehlen an den Bahnhaltepunkte Packstationen, obwohl die Deutsche Bahn an ihren Bahnhöfen ein Packstationskonzept anbietet, welches unabhängig der Lieferunternehmen funktioniert.

2.6.6 Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität

Mobilstationen sind nicht nur als Verknüpfungspunkte der Verkehrsmittel wichtig, sie können auch Ort für weitere Angebote wie Packstationen, Ladesäulen für die Elektromobilität oder wie am Beispiel Bachplätzchen in Düsseldorf, auch ein zentraler Ort für die Nachbarschaft sein. Durch eine Verknüpfung des lokalen Verkehrs (Busverkehr, Fußverkehr oder Radverkehr) mit regionalen oder überregionalen Angeboten (Schienenverkehr oder Carsharing) bieten sie eine gute Alternative zum eigenen Pkw. Abhängig von der Lage können diese Stationen mit mehr oder weniger zusätzlichen Angeboten ausgestattet werden. Neben den bereits genannten zusätzlichen Diensten bietet die Kombination von Mobilstationen mit gesicherten und/oder überdachten Fahrradabstellanlagen (Abbildung 2.13) oder Fahrradreparaturstationen eine gute Ergänzung, um die Akzeptanz und die Nutzung zu steigern. Zur einfacheren Nutzung der Sharing-Angebote können in Herzogenrath Bike- und Carsharing-Angebote direkt über die verkehrsverbundseigene App movA gesucht und gebucht werden.



Abbildung 2.13: Überdachte Fahrradbügel und Fahrradboxen am August-Schmidt-Platz (Eigene Aufnahmen)

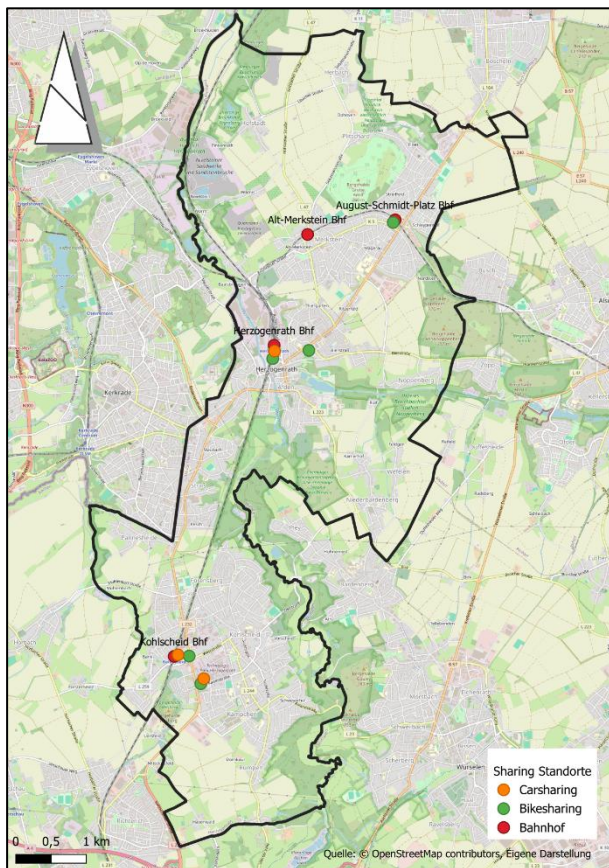


Abbildung 2.14: Standorte der Sharing-Angebote und Bahnhöfe (Eigene Darstellung)

Im Grob- und Feinkonzept für mögliche Mobilstationsstandorten im Gebiet der StädteRegion Aachen (2022) werden die Bahnhaltepunkte August-Schmidt-Platz, Alt-Merkstein und die Bahnhöfen Herzogenrath und Kohlscheid als Mobilstationen genannt. Aktuell befinden sich an drei der vier (außer Alt-Merkstein) Standorte Bike- und/oder Carsharing-Angebote (vgl. Abbildung 2.14, größere Abbildung in Anlage 13). Alle drei Standorte sind mit unterschiedlichen Buslinien erreichbar, sodass auch eine Verknüpfung mit den Wohngebieten möglich ist. Somit haben die Herzogenrather:innen bereits heute an zentralen Punkten die Möglichkeit, Sharing-Angebote zu nutzen und ggf. auf den eigenen Pkw zu verzichten.

Jedoch sind keine Mobilstationen oder Sharing-Angebote in den unterschiedlichen Wohngebieten/Quartieren vorhanden. Diese können an geeigneten Stellen, z.B. in Bereichen mit Mehrfamilienhäusern oder in Bereichen mit hohem Parkdruck, zu einer nachhaltigeren Mobilität beitragen, wenn ein entsprechendes Angebot an Carsharing-Fahrzeugen und/oder gesicherten und überdachten Fahrradabstellanlagen vorhanden ist. In der Öffentlichkeitsbeteiligung am 29.01.2025 wurde dieser Punkt von mehreren Teilnehmer:innen erwähnt, dass für sie die Abschaffung des Pkws, so sehr dies auch gewollt wäre, nur dann möglich ist, wenn ein entsprechendes Carsharing-Angebot in der Nähe zum Wohnort vorhanden ist. Beispiele für dezentrale Carsharing-Angebote finden sich z.B. in der Stadt Düsseldorf, die Mobilstationen inkl. Carsharing im kompletten Stadtgebiet aufbaut, und in der Stadt Karlsruhe, die Stadt mit der höchsten Carsharing-Dichte Deutschlands (Stand 2024 5,35 Carsharing-Autos auf 1.000 Einwohnende). Auch die außenliegenden Ortsteile können durch Sharing-Angebote oder geeignete Fahrradabstellanlagen an Haltestellen profitieren, um so den Umstieg auf den Umweltverbund oder die Abkehr vom eigenen Pkw zu fördern.

2.6.7 Verkehrssicherheit und Straßenraum

Verkehrssicherheit

Zur Analyse des Bestandes liegen die Unfalldaten von 2020 bis einschließlich 2023 vor, eine Präsentation des Polizeipräsidiums Aachen zur Verkehrsunfallstatistik 2023 und die Niederschrift der Unfallkommission vom 06.03.2024.

Aus den absoluten Unfallzahlen (vgl. Tabelle 2.7) geht hervor, dass die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten in den letzten Jahren konstant zurückgegangen ist. Bei den Unfällen mit Leichtverletzten ist zwischen 2020 und 2022 eine steigende Tendenz zu erkennen, jedoch gab es 2023 wieder einen Rückgang. Hier ist auf den zukünftigen Trend zu achten, ob die Zahlen weiterhin sinken. Die allgemeine Tendenz, dass Unfälle mit Pedelec-Fahrenden steigen, ist nur minimal zu erkennen. Pedelec-Fahrende verunglücken dabei nicht häufiger als klassische Radfahrende. Etwa die Hälfte aller Verunglückten sind Zufußgehende, Radfahrende oder Nutzer:innen von Mikromobilität, d.h. die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen.

Tabelle 2.7: Absolute Unfallzahlen 2020-2023 (Quelle: Polizei Aachen, eigene Darstellung)

	2020	2021	2022	2023
Unfälle mit Getöteten	0	1	1	0
Unfälle mit Schwerverletzten	19	15	12	9
Unfälle mit Leichtverletzten	89	95	116	106
Verunglückte Zufußgehende	15	14	17	14
Verunglückte Radfahrende	27	25	23	24
Verunglückte Pedelec-Fahrende (VB 3 und 72)	16	9	19	18
Verunglückte Elektrokleinfahrer:innen (VB 5, 6, 8 & 9)	1	1	3	6
Verunglückte Nahmobilität	55 %	44 %	48 %	54 %

Für die Analyse der Unfalldaten werden die typischen Merkmale für Unfallhäufungslinien (UHL) und Unfallhäufungsstellen (UHS) überprüft (vgl. Tabelle 2.8).

Tabelle 2.8: Typische Merkmale für UHL und UHS nach Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) (Eigene Darstellung)

Art Unfallhäufung	Grenzwert	Ausdehnung/Abstand
UHS Knotenpunkt	5 Unfälle mit Personenschaden	Fahrbahnrand 25 m Fahrbahnachse 50 m
UHS freie Strecke	5 Unfälle mit Personenschaden	max. 50 m
UHL	3 Unfälle mit Personenschaden des Typen „Überschreiten“	max. 300 m Abstand zwischen zwei Unfällen

Auf den 1-Jahreskarten lassen sich keine Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten oder an der freien Strecke erkennen. Auch Unfallhäufungslinien für den Unfalltyp Überschreiten sind nicht erkennbar.

Im Zeitraum 2020 - 2022 lassen sich keine UHS oder UHL identifizieren. Im Zeitraum 2021 - 2023 lassen sich folgende Unfallhäufungen erkennen:

- Am Knotenpunkt Geilenkirchener Straße/August-Schmidt-Platz/Noppenberger Straße mit zwei Unfällen im Längsverkehr (leichte Personenschaden) und drei Unfällen beim Abbiegen (leichte Personenschaden)
- Am Knotenpunkt Geilenkirchener Straße/Am Klösterchen/Herz-Jesu-Weg mit zwei Unfällen beim Einbiegen/Kreuzen und drei Unfällen im Längsverkehr. Alle Unfälle entsprechen der Kategorie 3 (leichter Personenschaden)
- Am Knotenpunkt Geilenkirchener Straße/Saarstraße/Bierstraße mit zwei Unfällen im Längsverkehr (leichte Personenschaden) und drei Unfällen Abbiegen, zwei davon mit leichtem Personenschaden, einen davon schwer.

Die Signalisierung und Verkehrsführung dieser drei Stellen wurde analysiert und bereits Vorschläge für Verbesserungen genannt.

Bei der Betrachtung von Unfällen im Fuß- und Radverkehr zeigt sich im Zeitraum 2020 - 2023 jeweils ein Unfall mit Todesfolge. Im Falle des Radfahrenden handelt es sich um einen Fahrnfall ohne Fremdverschulden, im Falle des Zufußgehenden handelte es sich um ein Überschreiten-Unfall, d.h. der Zufußgehende wurde beim Queren der Fahrbahn von einem Pkw erfasst. Unabhängig von der Einteilung nach Unfallhäufungsstelle oder -linie sind keine Stellen erkennbar, an denen sich Unfälle eines Typs häufen, die bezogen auf den Fuß- oder Radverkehr speziell betrachtet werden sollten.

Straßenraumgestaltung

Die Straßenraumgestaltung in Herzogenrath zeichnet sich durch eine hohe Vielfalt aus. Die (ehemaligen) Zentren von Alt-Merkstein, Herzogenrath-Mitte und Kohlscheid sind durch historisch gewachsene Bebauungsstrukturen und schmale Straßenquerschnitte geprägt. Die umliegende Bebauung ist durch breitere Straßenquerschnitte charakterisiert, die dem

Fußverkehr und, falls vorhanden, dem Radverkehr mehr Raum bieten. In Wohngebieten lassen sich zwei grundlegende Gestaltungsformen identifizieren: In einigen Wohngebieten findet sich eine weiche Trennung von Seitenraum und Fahrbahn durch niveaugleiche Gehwege (vgl. Abbildung 2.15), in anderen Wohngebieten ist der Seitenraum durch Bordsteine eindeutig von der Fahrbahn getrennt. Beide Gestaltungsformen sind in den Wohngebieten aller drei Stadtteile vertreten. Die äußeren Ortsteile sind durch ein bis zwei Hauptverkehrsstraßen charakterisiert, an denen die Wohnbebauung angrenzt.



Abbildung 2.15: Querschnitte in Wohngebieten mit niveaugleicher Gestaltung (v.l.n.r.: Sophie-Scholl-Straße, An Speenbruch, eigene Aufnahmen)

Die Straßenraumgestaltung ist vor allem entlang der Voccartstraße sehr Kfz-freundlich mit einer breiten Fahrbahn, teilweise beidseitigem Parken und teilweise zu schmalen Nebenanlagen, in denen sich der Fuß- und Radverkehr die Flächen abschnittsweise teilen muss (vgl. Abbildung 2.16). Die Voccartstraße stellt eine starke Achse für den Busverkehr dar. Auch unter Berücksichtigung der notwendigen Breiten für den Begegnungsfall Bus-Bus nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) sind Umgestaltungen mit einer gerechteren Aufteilung des Straßenraums möglich.



Abbildung 2.16: Querschnitt Voccartstraße (Eigene Aufnahme)

Positiv zu bewerten ist die Gestaltung der Geilenkirchener Straße vom Ortseingang bis etwa zur An der Herrenstraße mit durchgehendem Grünstreifen und Baumbepflanzung neben getrennten Geh- und Radwegen sowie Parkstreifen in den Nebenanlagen (vgl. Abbildung 2.17).



Abbildung 2.17: Querschnitt Geilenkirchener Straße (Eigene Aufnahme)

In der Haushaltsbefragung 2024 und in der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vor allem in Kohlscheid der Ausbau in Pflasterbauweise im Gehweg- und Fahrbahnbereich bemängelt, da die Sicherheit für Radfahrende bei schlechtem Wetter (Rutschgefahr durch Nässe) und auf Grund der unebenen Oberflächen gefährdet wird.

2.6.8 Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Herzogenrath

Die Stadtverwaltung kann eine Vorbildfunktion für eine nachhaltigere Mobilität einnehmen. Als große Arbeitgeberin in der Stadt Herzogenrath kann sie somit für viele Arbeitnehmende in der Stadt nachhaltige Mobilität fördern. Die aktuellen Maßnahmen der Stadtverwaltung für die eigenen Mitarbeitenden sehen wie folgt aus:

- Jobticket

Den Mitarbeitenden wird das Deutschlandticket als Jobticket vergünstigt angeboten. Der Zuschuss beträgt aktuell (Oktober 2024) ein Viertel des Preises für das Jobticket, der Anteil bleibt auch bei der Erhöhung des Preises des Deutschlandtickets zum 01.01.2025 erhalten.

- Jobrad

Die Angestellten der Stadt Herzogenrath können herstellerunabhängig ein Dienstrad leasen. Das Fahrrad kann dann dienstlich als auch privat genutzt werden.

- Bikesharing

Die Mitarbeitenden konnten bis zum Betriebsende im Juli 2025 kostenfrei das Bikesharing-Angebot des Anbieters „VeloCity“ für Dienstfahrten und auch den direkten Arbeitsweg verwenden. Bis zum Betriebsende waren im Raum Herzogenrath folgende Stationen verfügbar: am Rathaus, an den Bahnhöfen Herzogenrath-Mitte, Kohlscheid und August-Schmidt-Platz und an der Haltestelle Kohlscheid-Weststraße. Die Nutzung konnte im kompletten Netz von VeloCity erfolgen, sowohl in der StädteRegion als auch den angrenzenden Niederlanden. Welches Konzept mit dem neuen Anbieter umgesetzt wird, ist bisher (Stand Anfang 2026) noch unklar.

Bezogen auf die gesamten Mitarbeitenden der städtischen Einrichtungen nutzen 18,2 % das Jobticket, 4,5 % haben ein Jobrad geleast und 1,4 % nutzen das Bikesharing-Angebot. Durch eine Befragung zu den Arbeitswegen der Mitarbeitenden und den gewählten Verkehrsmitteln, könnten die Anteile der Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel erhoben werden, vor allem dann, wenn die Arbeitswege mit eigenen Fahrzeugen (Pkw, Fahrrad o.ä.) zurückgelegt werden, welche nicht durch die Arbeitgeberin mitfinanziert werden, wie es z.B. beim Jobticket der Fall ist. Bei der Nutzung des ÖPNV ist eher weniger davon auszugehen, dass eigene Tickets genutzt werden, die nicht von der Arbeitgeberin mitfinanziert sind. Insgesamt könnte eine

Befragung zum Mobilitätsverhalten, zur Nutzungszufriedenheit und zu potenziellen Hindernissen aufschlussreich sein und das betriebliche Mobilitätsmanagement stärken. Weitere Konzepte, wie Mobilitätsbudgets, könnten das Angebot der Stadt erweitern und die Vorbildfunktion stärken.

Für die Analyse der Erreichbarkeiten wurden für die Verkehrsmittel Auto, Fahrrad, Pedelec, Bus und Fuß Isochrone-Karten erstellt. Dabei wurden auch die topographischen Eigenschaften berücksichtigt. Im Falle des ÖPNV wurden die Buslinien ausgewertet und die jeweiligen Bushaltestellen in Abhängigkeit von der Entfernung vom Ziel (in Fahrminuten) dargestellt. Für alle Verkehrsmittel wurden die Bereiche ermittelt, die bis zu 30 Minuten entfernt vom Ziel sind, die Abstufung erfolgt dabei in 5 Minuten-Stufen. Im Folgenden werden nur die Dienststellen der Stadtverwaltung analysiert (Rathaus, Hoch- und Tiefbauamt an der Nordsternstraße, Betriebshof an der Eyselshovener Straße und die Außenstelle an der Albert-Steiner-Straße). Die entsprechenden Erreichbarkeitskarten sind in den Anlagen 14 bis 33 dargestellt.

Aufgrund der geringen Geschwindigkeiten zu Fuß werden nur die Nahbereiche in einer akzeptablen Zeit erreicht. Vor allem in der Erreichbarkeit des Betriebshof zu Fuß ist die Trennwirkung des Industriegebiets und des Bahnhofs gut zu erkennen. Für die zentraler gelegenen Dienststellen (Rathaus, Betriebshof und Außenstelle Albert-Steiner-Straße) liegen die Erreichbarkeiten im kompletten Stadtgebiet innerhalb von 30 Minuten, unabhängig ob das Fahrrad/Pedelec, der Bus oder der MIV genutzt wird. Das Tiefbauamt wird vom südlichen Rumpen und Berensberg mit dem Fahrrad und dem ÖSPV erst nach 30 Minuten erreicht. Mit dem Pedelec verbessern sich die Erreichbarkeiten im Vergleich zum Fahrrad im Schnitt um 5 Minuten. Zur Bewertung der Erreichbarkeiten der Dienststellen mit dem Bus wurden die jeweils nächstgelegenen Haltestellen zur Dienststelle als Ziel gewählt. Auf längeren Strecken ist die Erreichbarkeit mit dem Bus und mit dem Fahrrad vergleichbar, da durch die Haltestellen und die Linienführung durch den ÖSPV der Vorteil durch mögliche höhere Geschwindigkeiten durch eine direktere Linienführung mit dem Fahrrad/Pedelec „aufgebraucht wird“.

Zur Auswertung liegt auch der Fuhrpark der Stadt Herzogenrath vor. Von aktuell 27 PKW (u.a. auch Transporter und Kastenwagen) sind sieben vollelektrisch, drei weitere sind hybrid und 18 werden mit fossilen Brennstoffen betrieben. Wird die Jahresfahrleistung auf die Arbeitstage

runtergebrochen (262 Arbeitstage bei einer 5-Tage-Woche ohne Berücksichtigung von Urlaub und Krankheit), reicht die Reichweite der modernen E-Fahrzeuge aus, um im Schnitt die täglichen Dienstwege zurückzulegen. Auch Fahrzeuge wie Transporter, Kastenwagen oder Pickups gibt es bereits in reinelektrischen Varianten von unterschiedlichen Herstellern und könnten die Fahrzeugflotte weiter elektrifizieren. Neben der Beschaffung von E-Fahrzeugen ist auch die Ladeinfrastruktur für die Dienstwagen ein Kriterium. Der Betriebshof und das Hoch- und Tiefbauamt verfügen über fünf bzw. vier Lademöglichkeiten für Dienstwagen. Am Rathaus gibt es bisher eine öffentliche Ladesäule und drei Ladesäulen für die Stadtverwaltung. Da davon auszugehen ist, dass die Fahrzeuge der meisten Ämter vor allem tagsüber genutzt werden, ist eine Ladung nachts möglich und stellt sicher, dass die Fahrzeuge am nächsten Tag vollgeladen (meistens wird eine Akkukapazität von 80 % empfohlen) und direkt wieder einsatzfähig sind. Somit würden für die meisten Ladesäulen auch ein langsames Laden mit 11 kW ausreichend sein. Um die Ausfallsicherheit zu erhöhen oder im Ausnahmefall auch längere Fahrten bewältigen zu können, wird eine separate Beschaffung von Ladekarten für die öffentliche Infrastruktur empfohlen.

Zu einer klimafreundlichen Mobilität gehört auch die Nutzung von Fahrrädern und ÖPNV. Nur 1,4 % der Beschäftigten der Stadt nutzen die Bikesharing-Möglichkeit, knapp 20 % das Jobticket. Dabei sind die Wege zwischen Rathaus, Betriebshof, Außenstelle Albert-Steiner-Str. und Hoch- und Tiefbauamt nicht so weit, dass ein Umstieg vom Dienstwagen auf Fahrrad/Pedelec oder ÖPNV zu erheblichen Fahrzeitunterschieden führen würde. Einzig der Weg vom Betriebshof zum Hoch- und Tiefbauamt ist mit dem Fahrrad im Vergleich zum MIV fast doppelt und mit dem ÖPNV inkl. Laufwege 2,5-mal so lang.

3

SWOT-Analyse

3. SWOT-Analyse

Die SWOT-Analyse wird im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführt, um die aktuellen Rahmenbedingungen zu bewerten und die Einflussfaktoren, die die zukünftige Entwicklung fördern oder behindern können, zu beschreiben. Der Begriff „SWOT“ steht für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken).

Die SWOT-Analyse beginnt mit der Identifikation von Stärken, die die vorhandene Mobilitätsinfrastruktur und -strategie charakterisieren. Diese Stärken sind beispielsweise eine gut ausgebaute Infrastruktur, Digitalisierung von Mobilitätsangeboten oder eine positive öffentliche Wahrnehmung. All diese Elemente tragen dazu bei, dass der Bestand bereits heute der gewünschten zukünftigen Entwicklung entspricht bzw. eine gute Grundlage hierfür bietet.

Im Gegensatz dazu stehen die Schwächen. Diese Schwächen können sich in Form von finanziellen Einschränkungen, Engpässen in der Infrastruktur, unzureichender Anbindung ländlicher Gebiete oder mangelnder Integration verschiedener Verkehrsmittel zeigen. Die Identifikation solcher Schwächen ist entscheidend, um gezielte Maßnahmen zur Minimierung ihrer Auswirkungen zu entwickeln.

Auf der anderen Seite der Analyse werden die Chancen untersucht, die der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und der Vision dienen. Dazu gehören technologische Entwicklungen, Förderprogramme für nachhaltige Mobilität, demografische Veränderungen oder das wachsende Interesse an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

Abschließend betrachtet die SWOT-Analyse die Risiken, die die zukünftige Entwicklung beeinträchtigen könnten. Solche Risiken umfassen wirtschaftliche Veränderungen, rechtliche Herausforderungen, die zu Anpassungen oder Verzögerungen führen können, sowie gesellschaftliche Widerstände. Das Erkennen von Risiken ist wichtig, um Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

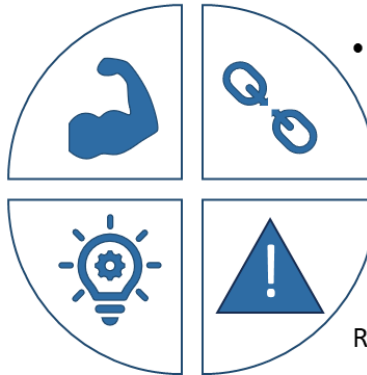
3.1 Fußverkehr

Stärken

- Wege abseits von straßenbegleitenden Gehwegen (Querverbindungen)
- Hoher Anteil Fußverkehr am Modal Split

Schwächen

- Weite Wege zwischen den Stadtteilzentren
- Höhendifferenz zwischen den Stadtteilen
- Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmer:innen, Abstellen von Mülltonnen oder Sperrmüll, parkende Pkw
- Barrierefreiheit eingeschränkt aufgrund fehlender Absenkungen, fehlendes taktiles Leitsystem, unzureichende Breiten



Chancen

- Fußgängerzonen in den Stadtteilzentren
- Stadt der kurzen Wege durch polyzentrische Struktur

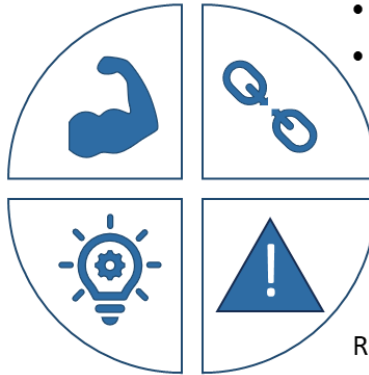
Risiken

- Flächenaufteilung zwischen unterschiedlichen Nutzenden

3.2 Radverkehr

Stärken

- Fahrradbesitz hoch
- Abstellanlagen an Bahnhöfen
- Bikesharing mit E-Bikes
- Planung des RS 4 als durchgehende Verbindung nach Aachen
- Einige Fahrradstraßen



Chancen

- Nachbarstadt zu den Niederlanden, Austausch von Erfahrungen
- Verlagerungspotenzial, auch auf Wege in angrenzende Städte
- Fahrradstraßen in Nebenstraßen

Schwächen

- Viel Bestand in den Nebenanlagen, Konflikte mit Fußverkehr
- Dimensionierung im Bestand oft unzureichend
- Kein zusammenhängendes Netz
- Betriebsdienst auf Radverkehrsinfrastruktur
- Subjektive Wahrnehmung: Keine Beachtung bei Baustelleneinrichtungen

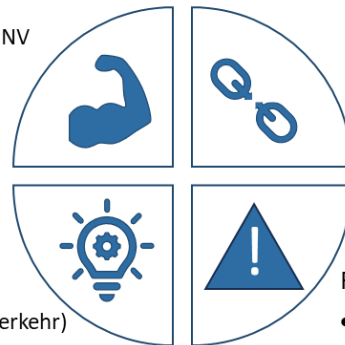
Risiken

- Neugestaltung an den Hauptverkehrsstraßen aufgrund Flächenaufteilung schwierig
- Höhendifferenz zwischen den Stadtteilen

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Stärken

- Gute Anbindung durch den SPNV, auch an weiter entfernte Ziele (z.B. Maastricht, Ruhrgebiet)
- Gute Busanbindung durch mehrere Linien auf lokaler und regionaler Ebene
- Grenzüberschreitende Verbindungen mit abgestimmtem Tarifsystem
- Anbindung kleinerer Ortsteile
- movA App der StädteRegion mit Routenplaner und Ticketshop für den ÖPNV



Chancen

- Flexiblere Bediensysteme (On-Demand-Verkehr) über zentrale App buchbar, für die außenliegende Ortsteile oder Nachtanbindungen
- Umstieg auf alternative Antriebssysteme um den ÖPNV nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten
- Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln (Mobilstationen)

Schwächen

- Ortsteile sind teilweise unzureichend erschlossen
- Geringe Taktdichtung, vor allem in den Außenbereichen
- Uneinheitliche Bedienzeiten
- Fehlende Bedienzeiten am Wochenende und nachts
- Unzureichende Barrierefreiheit
- Wenige alternative Antriebssysteme zu Dieselmotoren

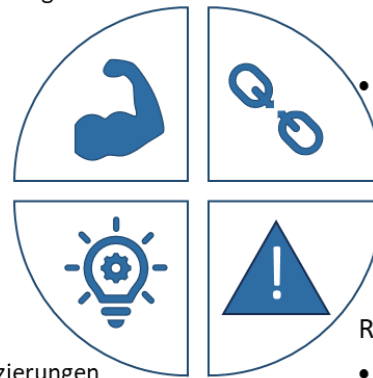
Risiken

- Personalmangel im ÖPNV
- Langsamer barrierefreier Umbau der Haltestellen
- Fehlende Finanzierung des ÖPNV und dadurch resultierende Reduzierung von Angeboten
- Konkurrenz durch Sharing- oder Ridehailing-Angebote
- Zunehmende Digitalisierung ist eine Hürde für Senior:innen

3.4 Motorisierter Individualverkehr

Stärken

- Gute überregionale und innerstädtische Anbindung
- Ausreichend Parkmöglichkeiten
- Verkehrsabhängige LSA-Steuerung
- Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche in den Wohngebieten



Chancen

- Bevölkerung offen für Temporeduzierungen
- Umgestaltung der Straßenräume für mehr Nahmobilität
- Wille zur Pkw-Abschaffung
- Entsiegelung der vorhandenen Parkplätze

Schwächen

- Hohe Verkehrsmengen
- Starke Treibhausgas-Emissionen durch den Verkehr
- Starke Lärmemissionen durch den Verkehr
- Autogerechte Gestaltungen, Flächengerechtigkeit teilweise nicht gegeben
- Parkraumbewirtschaftung nur in den Zentren

Risiken

- Neugestaltung an den Hauptverkehrsstraßen aufgrund Flächenaufteilung schwierig
- Hoher MIV-Anteil am Modal Split

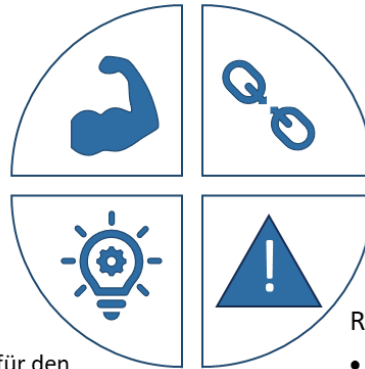
3.5 Wirtschafts- und Lieferverkehr

Stärken

- Zentrale Anlaufstellen für den Lieferverkehr (Packstationen, Filialen)
- Gewerbegebiete teilweise am Rand
- Gute Anbindung über die Hauptverkehrsstraßen

Schwächen

- Kein Wirtschaftsverkehrsnetz
- Fehlende Liefer- und Ladezonen
- Konflikte mit weiteren Verkehrsteilnehmenden
- Gewerbegebiet Bicherouxstraße schlecht angebunden



Chancen

- Ausbau von zentralen Anlaufstellen für den Lieferverkehr auch an Wohngebieten und Bahnhöfen
- Letzte-Meile mit emissionsfreien Fahrzeugen
- Einrichtung von Lieferzonen

Risiken

- Lkw-Verbote können zu Weggang von Unternehmen führen
- Fehlende Durchsetzungsmöglichkeiten bei privaten Unternehmen

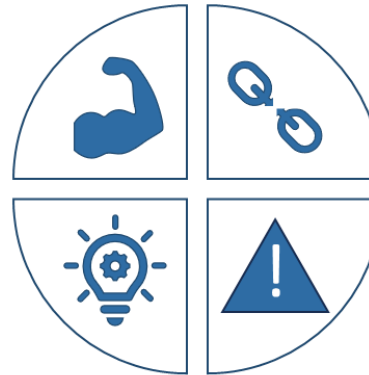
3.6 Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität

Stärken

- Mitglied des Netzwerkes
Mobilitätswende Region Aachen
- Bereits vorhandene Mobilstationen an zentralen Orten (Bahnhaltdepunkte)
- Bike- und Carsharing
- movA-App um alle Dienste zu buchen

Schwächen

- Fehlende Mobilstationen in den Wohngebieten
- Nutzung ohne Smartphone oder Computer nicht möglich
- Carsharing mit tlw. Verbrennungsmotoren
- Carsharing-Flotte nicht für unterschiedliche Nutzungen (Umzug, Transport, Urlaub...)
- Nicht ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhaltdepunkten



Chancen

- Ausbau in den Wohngebieten und Reduzierung des privaten Pkw-Besitz
- Hohes Potenzial zur Intermodalität, vor allem durch die ÖV-Anbindung

Risiken

- Partner:innen in der Privatwirtschaft suchen

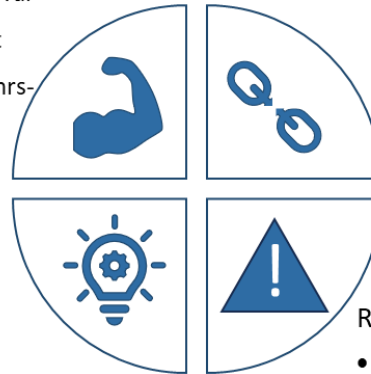
3.7 Verkehrssicherheit und Straßenraum

Stärken

- Tempo-30 und verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten
- Schulwegpläne mit Schulweglots:innen
- Neuplanung legt verstärkt Wert auf gerechte Flächenaufteilung, auch für Nahmobilität und Barrierefreiheit
- Wenige bis keine Toten bei Verkehrsunfällen seit 2020

Schwächen

- Bisher noch starke autogerechte Flächenaufteilung
- Um 50 % der Verunglückten sind Nutzer:innen der Nahmobilität



Chancen

- Neugestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und gerechte Flächenaufteilung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Neugestaltung als Push- und Pull-Maßnahme zur Verlagerung auf den Umweltverbund

Risiken

- Unmut durch Nutzende bei neuer Flächenaufteilung
- Senkung der Rücksichtnahme untereinander bei konkurrierenden Verkehrsarten

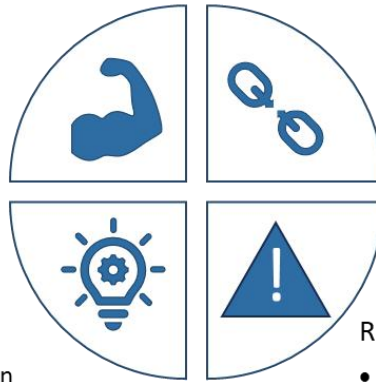
3.8 Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Herzogenrath

Stärken

- Standorte der Verwaltung tlw. sehr zentral
- Erreichbarkeiten (außer zu Fuß) im gesamten Stadtgebiet innerhalb von 30 Minuten
- Angebote für Mitarbeiter:innen

Schwächen

- Verbrennungsmotoren in der Fahrzeugflotte der Stadt
- Angebote werden tlw. wenig genutzt
- Fehlende eigene Dienstfahräder/Pedelecs



Chancen

- Umweltfreundliche Gestaltung von Arbeits- und Dienstwegen
- Vorbildfunktion für nachhaltige Mobilität der Einwohner:innen

Risiken

- Kostenintensive Anschaffung von neuen Fahrzeugen
- Kostenintensiver Aufbau von Ladeinfrastruktur

4

Haushaltsbefragung

4. Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

4.1 Vorgehen und Aufbau der Haushaltsbefragung

Für die Erarbeitung eines tragfähigen Mobilitätskonzeptes müssen grundlegende und detaillierte Informationen zu Mobilitätsbedürfnissen und Kenntnisse zur Verkehrsnachfrage der Bevölkerung vorliegen. Um eine sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltige Verkehrsabwicklung zu ermöglichen, müssen mindestens Informationen zum Besitz und zur Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen sowie zu den Mobilitätsbedürfnissen und Mobilitätsgewohnheiten der Bürger:innen erhoben werden. Diese Daten zu sammeln war das Ziel einer Haushaltsbefragung unter den Einwohnenden der Stadt Herzogenrath.

Im Zeitraum zwischen dem 11.11.2024 und dem 06.12.2024 wurden ca. 14.500 Haushalte in Herzogenrath angeschrieben und um eine Teilnahme an der Befragung gebeten. Im genannten Zeitraum lagen keine Schulferien. Teilnahmeberechtigt war dabei diejenige Person aus dem Haushalt, die volljährig ist und zuletzt Geburtstag hatte. Die Verwendung dieser sogenannten „Last Birthday“-Methode stellt eine zufällige Auswahl der teilnehmenden Person aus dem jeweiligen Haushalt sicher und führt, bei einer ausreichend großen Stichprobe, zu einer repräsentativen Abbildung der Einwohner:innen Herzogenraths in Bezug auf zentrale soziodemographische Merkmalen, wie Geschlecht, Alter und Stadtteilzugehörigkeit. Die Befragung selbst wurde als Onlinebefragung umgesetzt, wobei auch die Möglichkeit einer analogen, schriftlichen Teilnahme gegeben war. An drei Tagen wurde den Herzogenrather:innen in allen drei Stadtteilen die Möglichkeit gegeben, an Marktständen die Haushaltsbefragung auszufüllen und auch Fragen an das Projektteam zu stellen. Dies ist wichtig, um auch Personen ohne ausreichende digitale Kenntnisse oder internetfähigen Endgeräten eine Teilnahme zu ermöglichen. Die Befragung wurde auf verschiedenen Kanälen beworben und durch das Marktforschungsunternehmen Delphi Research umgesetzt. Als zentrale Werbemaßnahmen ist ein Pressebericht, die Informationen auf der Homepage der Stadt Herzogenrath und eine Postkarte (vgl. Abbildung 4.1) zu nennen. Angestrebt wurde eine Teilnahme von 1.000 Einwohner:innen.



Abbildung 4.1: Karte zur Rekrutierung von Befragungsteilnehmer:innen (Eigener Entwurf)

Im Fragebogen wurden Informationen zu fünf inhaltlichen Themenblöcken gesammelt. Zentral war dabei ein Verkehrstagebuch, welches die Wege an einem Stichtag erfasste. Dieser Stichtag lag in der Woche vor der Teilnahme an der Befragung, womit sichergestellt werden sollte, dass sich die befragten Personen an ihre räumlichen Bewegungen an diesem Tag noch ausreichend gut erinnern konnten. Für das Tagebuch wurden nur die Tage Dienstag bis Donnerstag als sogenannte Normalwerktage mit dem höchsten Verkehrsaufkommen berücksichtigt (FGSV, 2012). Wo immer möglich, wurden die Fragen an die Studie Mobilität in Deutschland⁶ angelehnt. Dies stellt die Vergleichbarkeit der Resultate aus Herzogenrath mit den Auswertungen der MiD für gleiche Regiotypen sicher. Sämtliche Ortsangaben wurden straßenabschnittsfein erfasst und im Zuge der Datenaufbereitung in Geokoordinaten umgewandelt. Der Fragebogen ist in Anhang A dokumentiert. Nachfolgend werden die Themenblöcke des Fragebogens aufgelistet:

⁶ infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

1. Fragen zur Haushaltsstruktur und zum Mobilitätswerkzeugbesitz;
2. Alltägliche Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung;
3. Wegetagebuch zum Verkehrsverhalten an einem Stichtag;
4. Allgemeine Fragen zur Zufriedenheit mit der Mobilität in Herzogenrath;
5. Soziodemographische Merkmale der befragten Person.

Die gesammelten Daten erlauben die Ableitung verschiedener verkehrlicher Indikatoren und es können insbesondere Rückschlüsse auf den aufwands- und leistungsbezogenen Modal Split gezogen werden. D.h. es können die Anzahl der Wege am Stichtag und die dabei zurückgelegten Distanzen analysiert werden. Darüber hinaus wurden auch die Bewertungen und Wahrnehmungen der Herzogenrather Bürger:innen in Bezug auf geplante neue Mobilitätsservices und Verkehrsangebote, wie z.B. Ladesäuleninfrastruktur, Sharing- und On-Demand-Services erfasst. Ausgewählte Merkmale der Stichprobenpopulation wurden im Anschluss an die Befragung mit den entsprechenden Merkmalsverteilungen in der Grundgesamtheit verglichen und bei Abweichungen statistisch durch Korrekturfaktoren gewichtet, um eine repräsentative Analyse zu ermöglichen. Dazu wurden die Merkmale Geschlecht, Alter, Haushaltsgröße und Stadtteilzugehörigkeit (Stand 31.12.2022) verwendet.

An der Haushaltsbefragung nahmen insgesamt 615 Einwohner:innen teil, davon sind 609 Fragebögen vollständig ausgefüllt worden. Ausgehend von etwa 15.000 angeschriebenen Haushalten entspricht das einer Rücklaufquote von 4,1%. Für die Auswertung der gewichteten Daten wurden nur vollständig ausgefüllte Fragebögen verwendet bzw. nicht nutzbare Angaben aussortiert.

4.2 Auswertung der Ergebnisse

4.2.1 Wege und Modal Split

Wegeanzahl

Im Erhebungszeitraum wurden durch alle Teilnehmenden, auch solche, die am Erhebungstag nicht mobil waren, im Durchschnitt 2,6 Wege zurückgelegt. Ohne Berücksichtigung der nicht mobilen Teilnehmenden waren es 2,9 Wege. Im Vergleich zur Erhebung Mobilität in Deutschland

2023 (MiD) sind die Herzogenrather:innen weniger mobil als der Bundesdurchschnitt und als der Durchschnitt in der StädteRegion Aachen (nach dem regionalstatistischen Schätzverfahren Stand MiD 2023). Im Bundesdurchschnitt werden 2,9 Wege bzw. 3,6 Wege und für die StädteRegion werden 2,9 Wege pro Tag durch alle Befragten zurückgelegt.

Modal Split

Der Modal Split bildet die prozentuale Verteilung der alltäglichen Wege oder der Personenkilometer ab, differenziert nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Damit können die Anteile der Verkehrsmittel an den gesamten Wegen oder Kilometern dargestellt werden. Eines der Ziele der Mobilitätswende ist die Verringerung des Anteils der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden und die Erhöhung der Wegeanteile des Umweltverbundes, bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖV.

Die Haushaltsbefragung 2024 ergibt für Herzogenrath folgenden Modal Split:

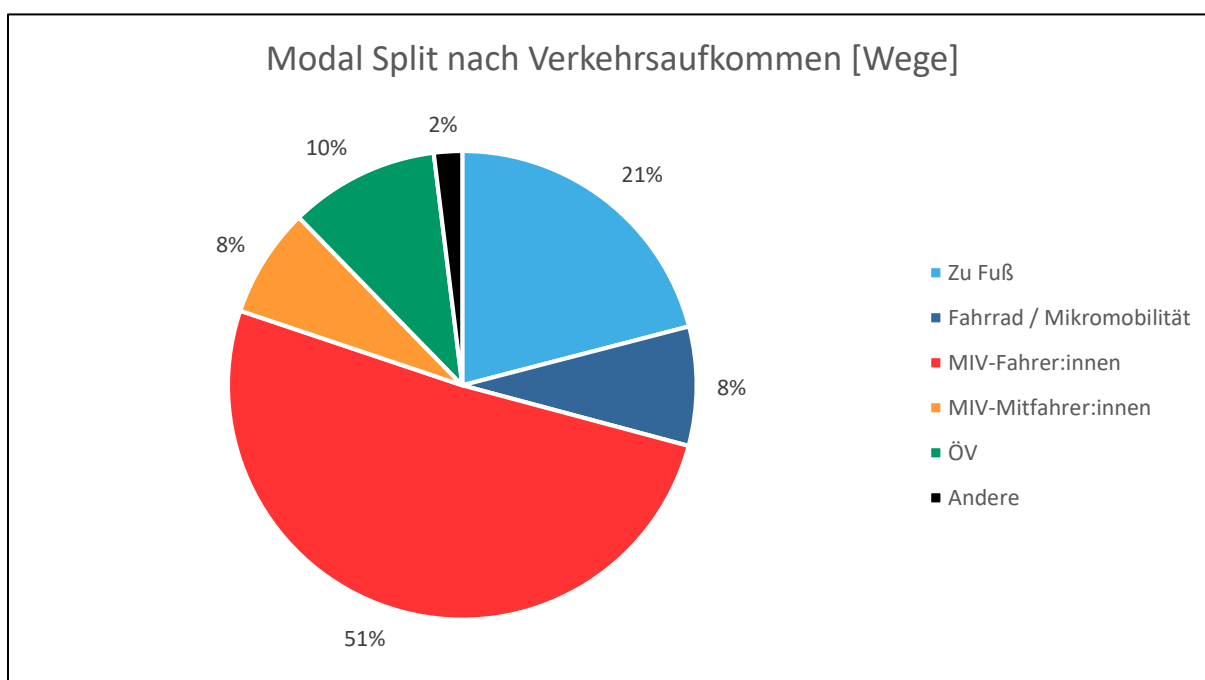


Abbildung 4.2: Modal Split nach Verkehrsaufkommen [Wege] 2024, Erhebungszeitraum Herbst/Winter
(Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

Die Alltagswege werden in Herzogenrath zu 59 % mit dem MIV (entweder als fahrende Person oder als Mitfahrer:innen) und zu 39 % mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Innerhalb des Umweltverbundes werden 21 % der Wege zu Fuß, 8 % mit dem Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln der Mikromobilität (z.B. E-Scooter) und 10 % mit dem ÖV zurückgelegt. Im Vergleich zur Haushaltsbefragung 2011 lässt sich eine minimale Reduktion um jeweils 1 %

erkennen. 2011 lagen die Anteile bei 60 % für den MIV und 40 % für den Umweltverbund. Die Verteilung innerhalb des Umweltverbundes war jedoch gleichmäßiger: der Fußverkehr hatte einen Anteil von 12 %, der Radverkehr lag bei knapp 13 % und der ÖV bei 15 %. Dies kann auf die Erhebung zu unterschiedlichen Jahreszeiten zurückgeführt werden (2011 fand die Erhebung im Frühling statt). Zur besseren Einordnung wird der Modal Split auch nach Verkehrsleistung, d.h. der Wegelänge, ausgewertet:

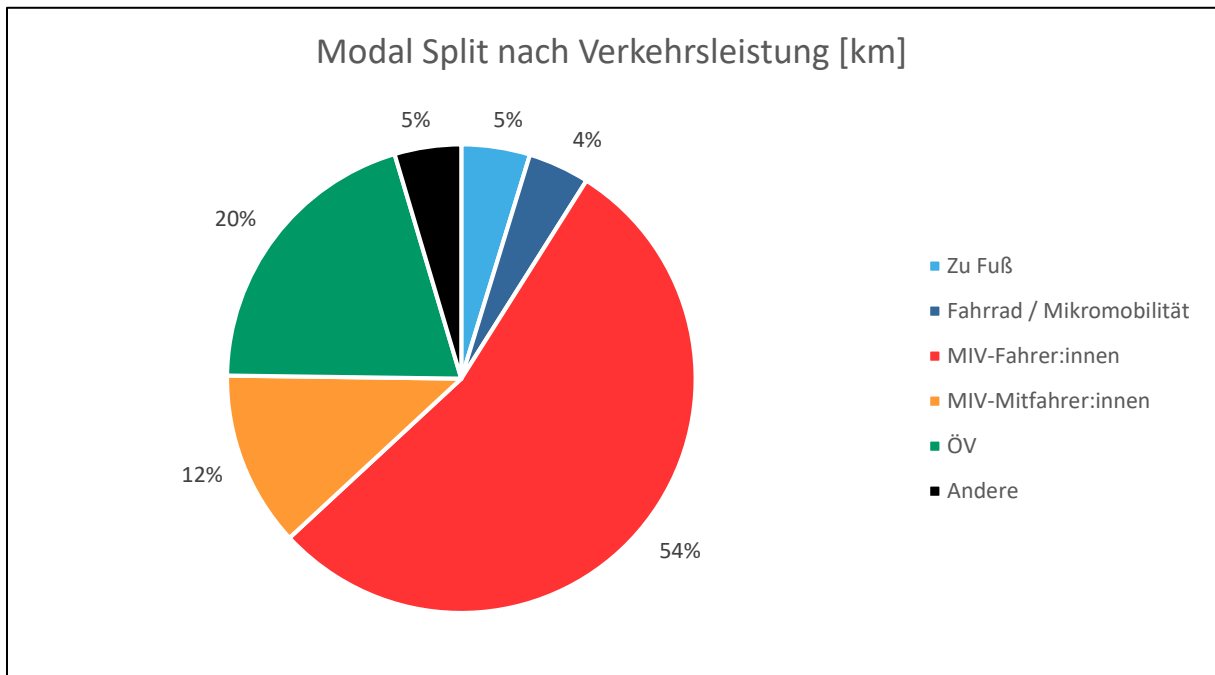


Abbildung 4.3: Modal Split nach Verkehrsleistung [km] (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

Zwei Drittel der Gesamtkilometer werden mit dem MIV zurückgelegt. Dabei sind 50 % der zurückgelegten Wege der MIV-Fahrer:innen kleiner oder gleich 7 km lang. Bei den Mitfahrer:innen sind 50 % aller Wege bis zu 8 km lang. Der ÖV hat zwar nur einen Anteil von 8 % am Modal Split nach Verkehrsaufkommen, jedoch werden 20 % der Gesamtkilometer damit zurückgelegt. Wiederrum 50 % der Wege sind bis zu 12 km lang. Beim Fußverkehr sind 50 % der Wege bis zu 1 km lang. Mit dem Fahrrad werden zu 50 % Wege mit einer Länge von bis zu 4 km zurückgelegt. Die Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, sind tendenziell länger als die Wege, die mit dem MIV gefahren werden. Dies deutet daraufhin, dass das ÖV-Angebot in Herzogenrath für lange Strecken, also insbesondere für Pendelverkehre, eine Alternative zum MIV bietet und in der Hinsicht bereits im aktuellen Zustand zur Verkehrswende einen Beitrag leisten kann.

Die Wahl, welches Verkehrsmittel für einen Weg genutzt wird, hängt nicht nur von der Verfügbarkeit ab, sondern es lassen sich auch Unterschiede u.a. bei den verschiedenen Altersgruppen und den Geschlechtern erkennen. Die Abbildung 4.4 und Abbildung 4.5 stellen diese Unterschiede dar:

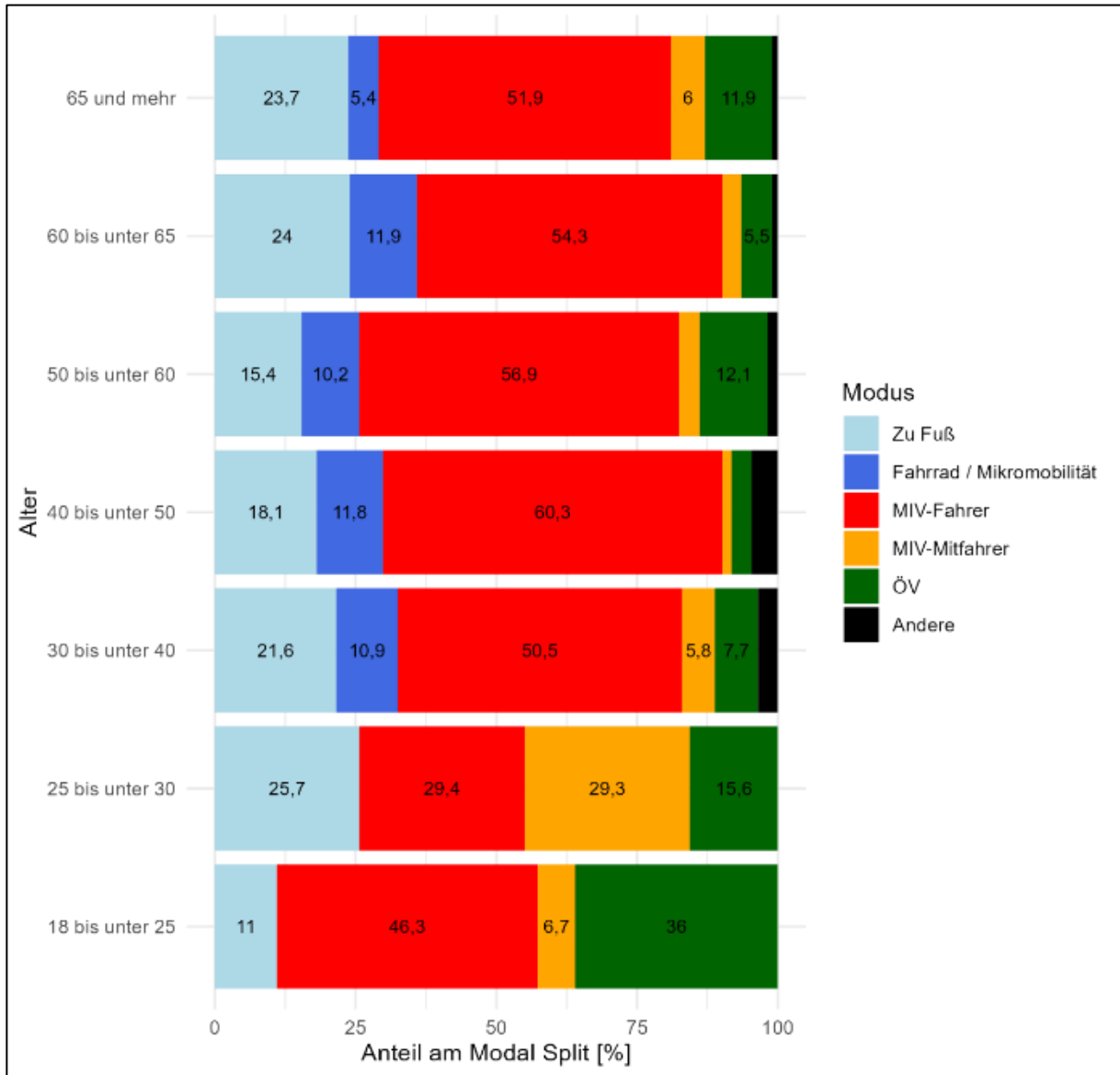


Abbildung 4.4: Modal Split nach Verkehrsaufkommen nach Altersgruppen (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

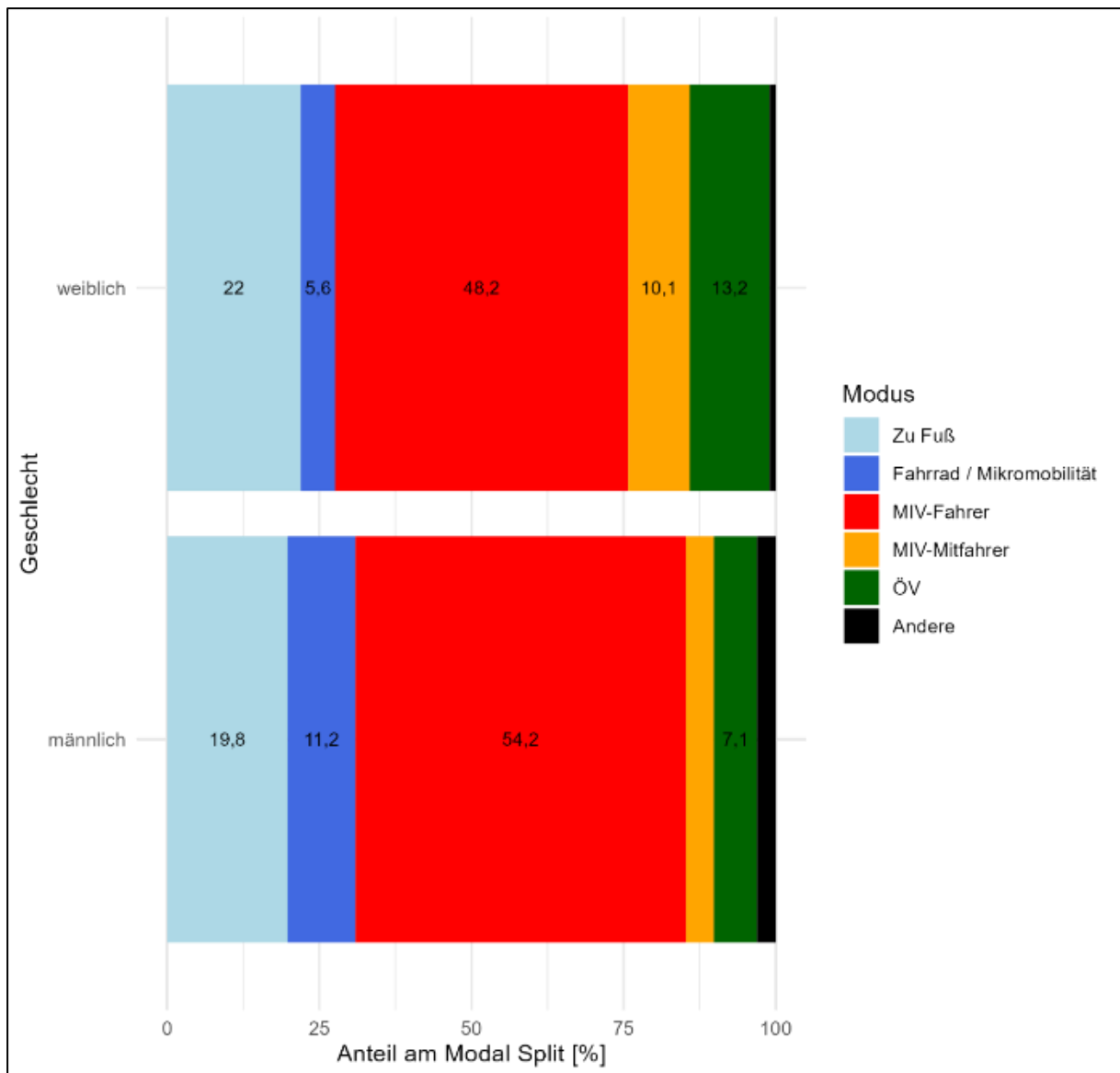


Abbildung 4.5: Modal Split nach Verkehrsaufkommen nach Geschlechtern (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

Daraus lassen sich folgende Aussagen ableiten:

- Die Nutzung des MIV als fahrende Person nimmt ab 50 Jahren ab, gleichzeitig bleibt ab 30 und bis unter 65 Jahren die Nutzung von Fahrrädern relativ konstant.
- Männer nutzen doppelt so oft das Fahrrad wie Frauen. Diese Tendenz lässt sich auch in anderen Studien erkennen. Frauen gehen etwas häufiger zu Fuß (etwa 2 % mehr), nutzen seltener den MIV (als Fahrerinnen oder Mitfahrerinnen) und sind fast doppelt so oft mit dem ÖV unterwegs.

- Es ist davon auszugehen, dass die Altersgruppen 18 bis unter 25 Jahre und 25 bis unter 30 Jahre entgegen der Ergebnisse auch mit dem Fahrrad unterwegs sind. Eine konkrete Aussage kann aufgrund der geringen Teilnahmequote an der Befragung in diesen Altersgruppen nicht getroffen werden.

Für die Aufteilung der Nutzung der Verkehrsmittel je Wegezweck, ergibt sich folgendes Bild:

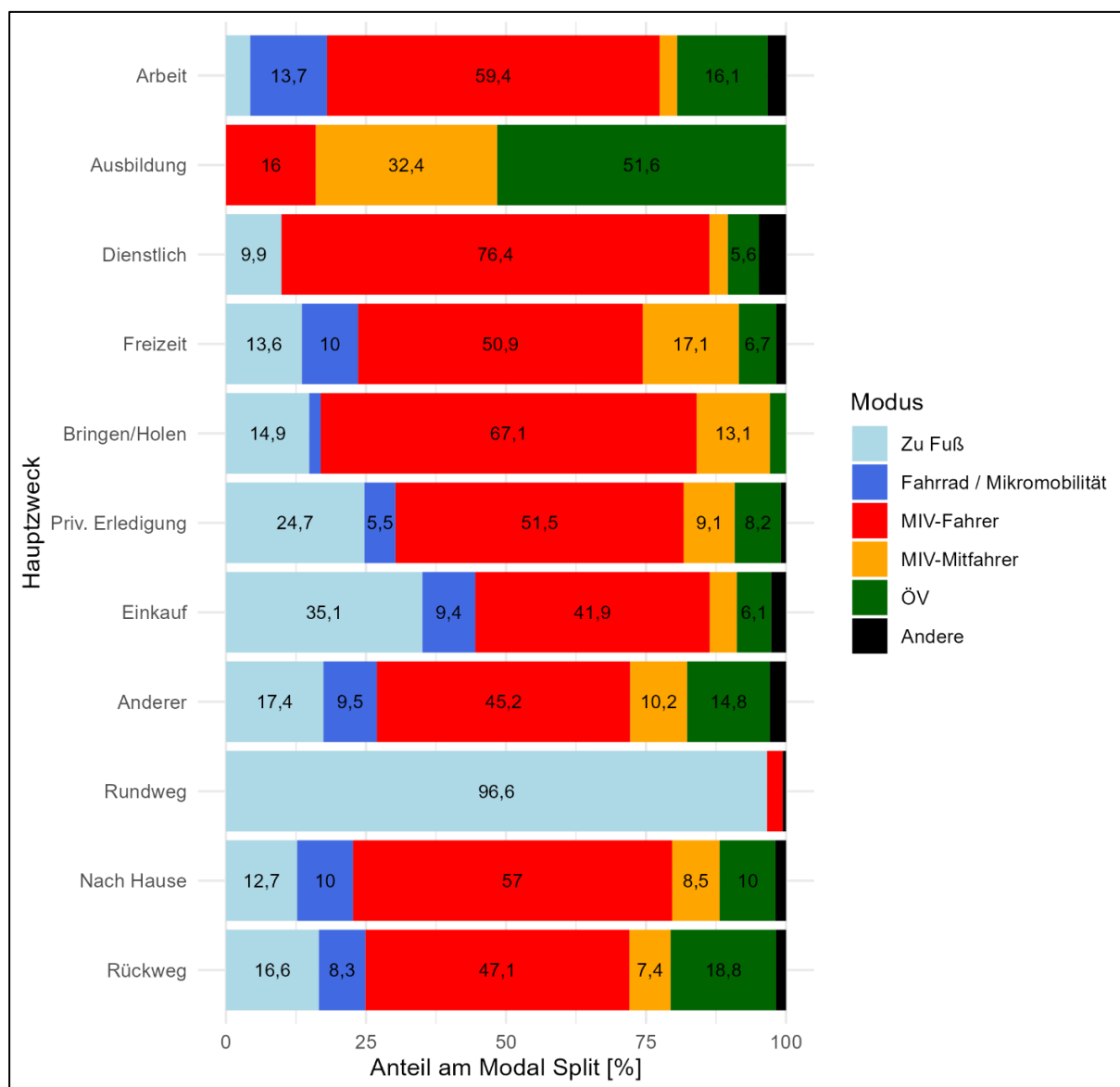


Abbildung 4.6: Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Wegezweck (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

Der MIV (insgesamt über Fahrer:in und Mitfahrer:in) ist für ein Großteil der Wegezwecke das meistgenutzte Verkehrsmittel. Am häufigsten wird das Kfz beim Bringen/Holen (insgesamt 80,2 %), auf dienstlichen Wegen (insgesamt 79,7 %), in der Freizeit (68,0 %), auf dem Weg nach

Hause (65,5 %) und auf dem Weg zur Arbeit (insgesamt 62,5 %) genutzt. Der ÖV wird am meisten für den Wegezweck „Ausbildung“ (51,6 %) genutzt. Für die Gruppe der Auszubildenden darf angenommen werden, dass einige Personen noch keinen Führerschein besitzen oder dass ihnen noch kein Pkw dauerhaft zur Verfügung steht, sodass auch hier Anteile am Fuß- und Radverkehr für die Gesamtheit zu erwarten sind. Für den Wegezweck „Einkauf“ ist mit 35,1 % Fußverkehr und 9,4 % Radverkehr der höchste Anteil der Nahmobilität zu verzeichnen. Dies deutet auf eine gute Nahversorgung in Herzogenrath hin, die mit dem Fahrrad oder fußläufig erreichbar ist.

4.2.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit und ÖPNV-Nutzung

Die Verkehrsmittelwahl wird u.a. durch die Nutzungsberechtigung, die Verfügbarkeit und den Besitz von Verkehrsmitteln beeinflusst. Dafür wurde in mehreren Fragen der Besitz von Verkehrsmitteln (u.a. Auto, Fahrrad, Motorrad), von ÖPNV-Tickets und die Nutzung von Sharingangeboten abgefragt.

Etwa 87 % der befragten Haushalte besitzen mindestens ein Auto. Von diesen Haushalten besitzen die meisten (52 %) nur einen Pkw. Etwas unter 30 % besitzen zwei Autos und nur knapp 7 % verfügen über drei oder mehr Pkw. Daraus folgt eine mittlere Besitzquote je Haushalt von 1,3 Pkw. Im Vergleich dazu haben Anfang 2022 77 % der deutschen Privathaushalte mindestens einen Pkw⁷ besessen. Somit liegt der Pkw-Besitz in die Stadt Herzogenrath über dem bundesweiten Durchschnitt. Der gestiegene Anteil der Haushalte mit mindestens einem Pkw deckt sich mit der Entwicklung des gesamten Pkw-Bestandes. 2011 waren je 1.000 EW 511 Pkw in Herzogenrath gemeldet, 2022 waren es bereits 580 Pkw je 1.000 EW. Der Anstieg des Pkw-Bestands ist auch bundesweit erkennbar⁸. Trotz des Anstiegs des Pkw-Besitzes werden nicht mehr Wege mit dem MIV zurückgelegt als 2011 (vgl. Kapitel 4.2.1). Nach Antriebsarten ausgewertet sind ca. 8 % der Pkw reinelektrisch, weitere ca. 5 % sind Hybride bzw. Plug-In-Hybride, im Vergleich zu Kapitel 2.4 sind reinelektrische Pkw in der Stichprobe überrepräsentiert.

In Abbildung 4.7 wird die Verfügbarkeit von unterschiedlichen Verkehrsmitteln je Haushalt dargestellt. Die Anteile der Haushalte, die Motorräder und Moped/Mofas besitzen, liegt bei 11 %

⁷ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehr in Zahlen 2022/2023, S. 297

⁸ Destatis (2024): Pkw-Dichte 2024 leicht gestiegen, Pressemitteilung Nr. N051, 8. Oktober 2024
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/10/PD24_N051_46.html

und 5 %. Mehr als die Hälfte der Haushalte besitzen mindestens ein klassisches Fahrrad (57 %), der Besitz von E-Rad/Pedelecs liegt bei 38 % aller Haushalte. Damit liegen die befragten Haushalte beim Fahrradbesitz unter dem bundesweiten Durchschnitt von 78,3 % und auch unter den Angaben der Haushaltsbefragung in Herzogenrath aus dem Jahr 2011 (79 %). Der E-Rad/Pedelec-Besitz ist im Vergleich zum Landesdurchschnitt NRW 2022, der für 18,3 % der Haushalte ein Pedelecbesitz ausweist⁹, überdurchschnittlich hoch. Eine mögliche Ursache könnte in dem höheren Altersdurchschnitt der Bevölkerung und der Topografie der Stadt liegen.

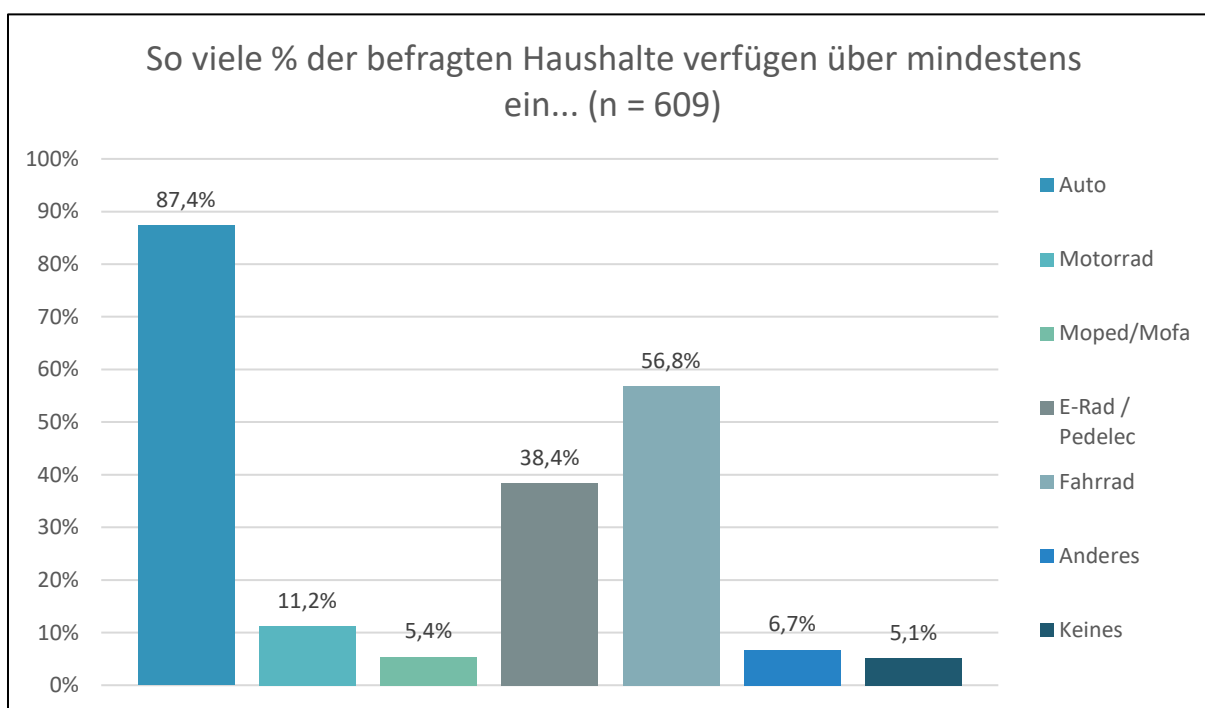


Abbildung 4.7: Anteil der Verkehrsmittelverfügbarkeit je Haushalt (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

Die Carsharing- und Bikesharing-Angebote werden von nur wenigen Haushalten genutzt. 1,2 % der Haushalte gaben an, dass sie die Möglichkeit zum Bikesharing nutzen, 3,5 % nutzen das Carsharing-Angebot der Stadt. Dabei bietet vor allem die Nutzung von Carsharing-Angeboten eine Alternative zum eigenen Pkw. In den Freitextfeldern der Haushaltsbefragung und den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vielfach der Wunsch nach mehr Carsharing-Stationen, insbesondere auch außerhalb zentraler Orte (Bahnhöfe) in den Wohnquartieren, genannt.

⁹ Quelle: Landesdatenbank NRW, Private Haushalte nach dem Ausstattungsgrad mit ausgewählten Gebrauchsgütern (36) – Land – Jahr

Obwohl der Anteil des Öffentlichen Nahverkehrs am Modal Split 10 % beträgt, nutzen die meisten Befragten Einzel- bzw. Tagestickets (39,4 %), nur 28 % nutzen das Deutschlandticket oder weitere Abonnements (z.B. Job- oder Semesterticket). Weitere 21 % der Befragten machten keine Angabe bzw. nutzen den ÖV nicht (vgl. Abbildung 4.8).

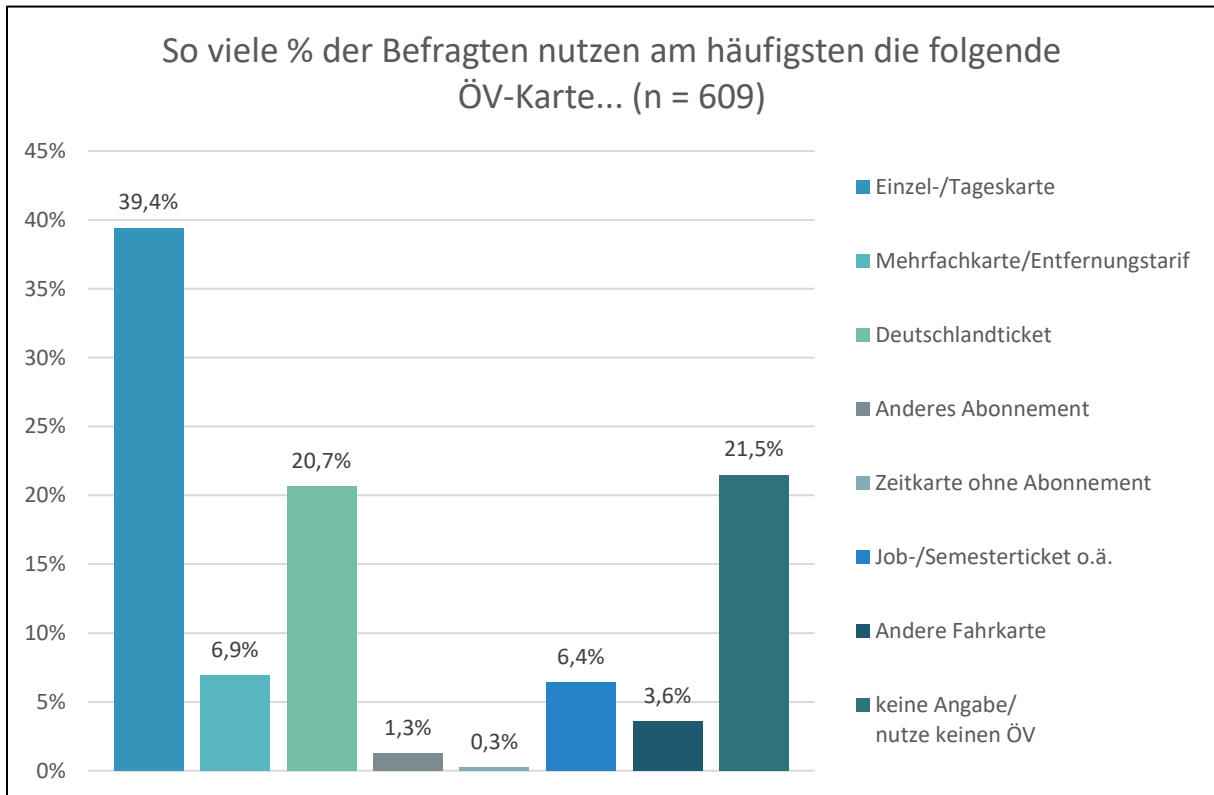


Abbildung 4.8: Nutzung von ÖV-Tickets (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

4.2.3 Bewertung des Verkehrsangebots

Nach der Erhebung des Wegetagebuchs wurden den Teilnehmenden Fragen zur Zufriedenheit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln in Herzogenrath gestellt. Dabei wurde eine randomisierte Auswahl von Teilnehmenden getroffen, welche die Verkehrsmittel des ÖV (Bus- und Bahnverkehr), Fuß- und Radverkehrs anhand unterschiedlicher Aspekte bewerten sollten.

Knapp 70 % der Teilnehmenden sind mit der Mobilität im Alltag voll und ganz bzw. eher zufrieden. Etwas mehr als ein Viertel sind überhaupt nicht bzw. eher nicht zufrieden (vgl. Abbildung 4.9). Am zufriedensten sind die Teilnehmenden mit dem Fußverkehr. Etwas mehr als 59 % gaben dem Verkehrsmittel eine Note 1 oder 2, die durchschnittliche Note liegt bei 2,4. Die Verkehrsmittel Auto/Motorrad/Mofa wurden von 46,5 % mit den Noten 1 und 2 bewertet

(Durchschnittsnote 2,6). Die Zufriedenheit mit dem Elektrofahrrad/Pedelec ist am geringsten, nur etwas mehr als 20 % gaben dem Verkehrsmittel eine Note 1 oder 2, die durchschnittliche Note liegt bei 3,1 (vgl. Abbildung 4.10).

Bezogen auf die Erreichbarkeit des Arbeits-, Schul- oder Ausbildungsortes ergibt sich ein anderes Bild (vgl. Abbildung 4.11). Hier sind 60 % der Teilnehmenden vor allem mit den Verkehrsmitteln Auto/Motorrad/Mofa zufrieden. Bei den Modi ÖV, Fahrrad und Elektrofahrrad/Pedelec sind nur etwa 20 bis 25 % zufrieden (Note 1 oder 2). Die Zufriedenheit liegt somit weit unter dem MIV, womit die Verkehrsmittel des Umweltverbunds überwiegend nicht als brauchbare Alternative für den Arbeitsweg angesehen werden. Das Zufußgehen bewerten 50 % mit mangelhaft und ungenügend, d.h. Zufußgehen wird nicht für den Arbeitsweg genutzt, jedoch für andere Wegezwecke. Dies deckt sich mit der Auswertung, dass nur 4,3 % der Herzogenrather:innen zu Fuß zur Arbeit gehen. Grund hierfür können lange Arbeitswege sein, die generell nicht zu Fuß zurückgelegt werden.

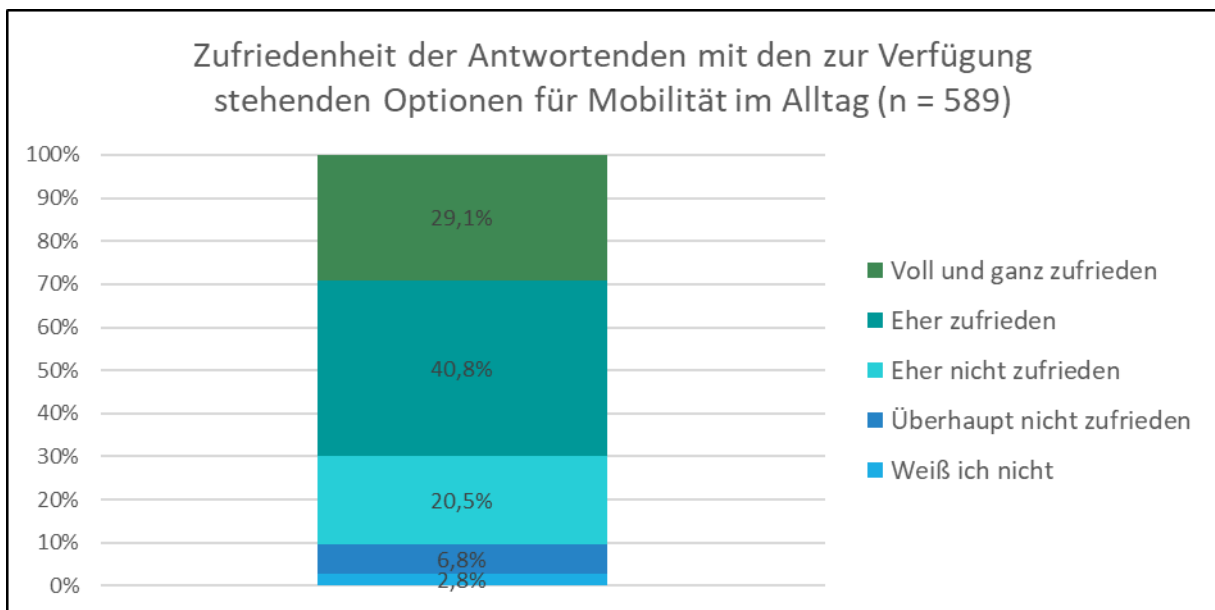


Abbildung 4.9: Zufriedenheit der Antwortenden mit den zur Verfügung stehenden Optionen für Mobilität im Alltag (n = 589) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

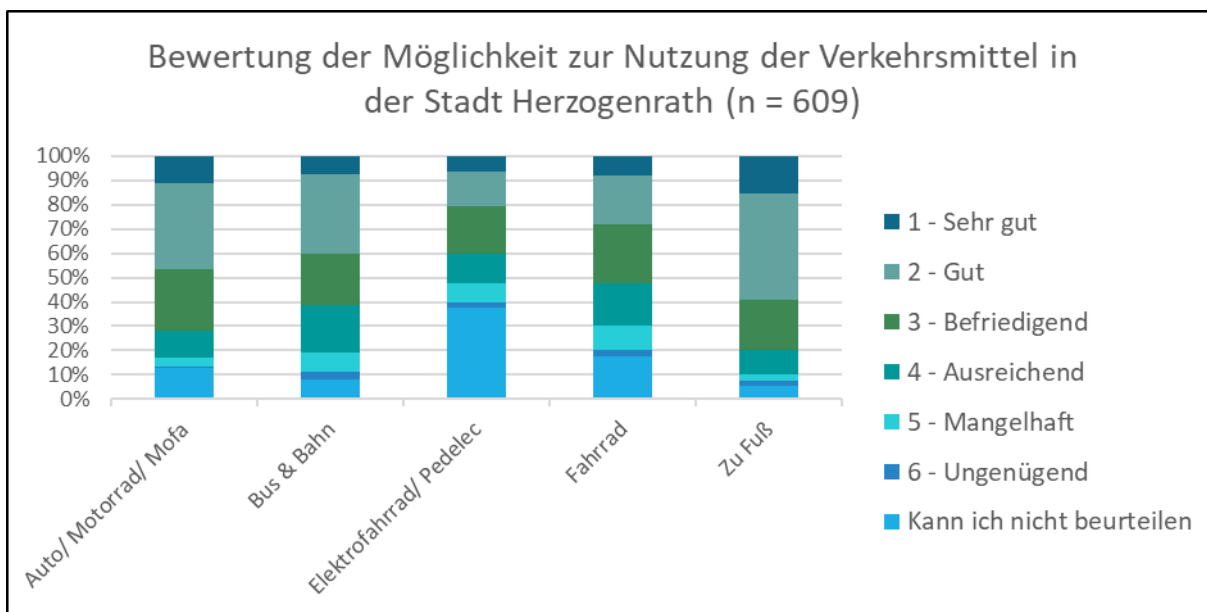


Abbildung 4.10: Bewertung der Möglichkeit zur Nutzung der Verkehrsmittel in der Stadt Herzogenrath (n = 609) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

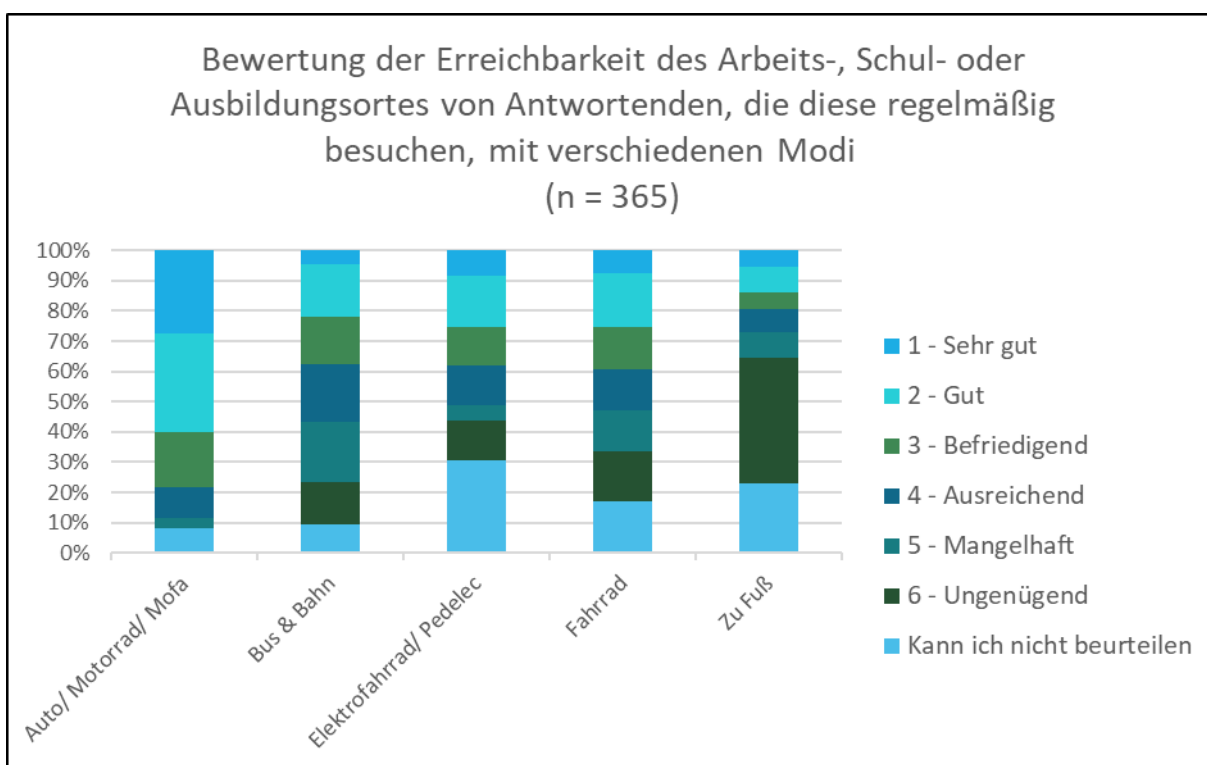


Abbildung 4.11: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits-, Schul- oder Ausbildungsortes von Antwortenden, die diese regelmäßig besuchen, mit verschiedenen Modi (n = 365) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

Radverkehr

Der Radverkehr wurde mit Schulnoten hinsichtlich verschiedener Aspekte bewertet:

- Qualität der Radwege
- Radwegverbindungen innerhalb meines Stadtteils
- Radwegverbindungen zwischen den Stadtteilen
- Ampelschaltung für Radfahrende
- Sicherheit an Kreuzungen
- Radwegebeschilderung
- Radabstellanlagen

Alle Aspekte werden am häufigsten mit der Note 3 oder Note 4 und damit ganz allgemein als verbesserungswürdig bewertet (durchschnittlich liegen die Noten bei 3,3 bis 3,9) (vgl. Abbildung 4.12). Die beste Bewertung erhielten die Radwegeverbindungen innerhalb des Stadtteils (3,3) und zwischen den Stadtteilen (3,4). Die größte Schwäche sehen die Teilnehmenden bei den Radabstellanlagen mit einer durchschnittlichen Note von 3,9 ab. Diese Benotung deckt sich auch mit den Ergebnissen des Fahrradklimatests 2022 für die Stadt Herzogenrath.

Bei den Gründen, die Teilnehmende als Hemmnis für das Radfahren nennen, wird mit 48 % am häufigsten die Wetterabhängigkeit genannt. 31,2 % nannten Sicherheitsbedenken gegenüber dem Autoverkehr. Nur 12,4 % haben körperliche Einschränkungen und 11,5 % fehlende (Wege-)Verbindungen genannt. Unter der Antwortmöglichkeit „Sonstiges“ konnten die Teilnehmenden weitere Gründe angeben. In den 53 Freitextantworten haben 16 Teilnehmer:innen angegeben, dass es für sie keine Gründe gab, nicht Fahrrad zu fahren. Weitere zehn Antworten bezogen sich auf das fehlende eigene Fahrrad bzw. auf einen schlechten Zustand des eigenen Fahrrads. Weitere vereinzelte Einwände waren u.a. die fehlende Transportmöglichkeit, Angst vor Diebstahl bzw. fehlende gute Abstellmöglichkeiten und verschiedene Sicherheitsbedenken, wie schlechte Beleuchtung, schlechter Zustand der Radwege, Kopfsteinpflaster, Sicherheitsbedenken im Hinblick auf den herrschenden Autoverkehr (vgl. Abbildung 4.13).

Der Wunsch nach einer besseren und sichereren Radverkehrsinfrastruktur wird in den Freitextfeldern der Haushaltsbefragung sehr häufig genannt. Von den 389 Einwendungen beziehen sich etwa 35 % auf den Radverkehr. Zusätzlich wurde häufig auf die fehlenden

Betriebsdiensttätigkeiten (Reinigung, Winterdienst) auf Radwegen hingewiesen, was ein Hindernis darstellt und zu Sicherheitsbedenken führt. Diese Bedenken spiegeln sich auch in den eingangs genannten Bewertungen der Aspekte „Qualität der Radwege“, „Radwegeverbindungen innerhalb meines Stadtteils“ und „Radwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen“ wider und sind durch entsprechende Maßnahmen zur Steigerung der Zufriedenheit unbedingt anzugehen. Viele Nutzer:innen lassen sich nicht vom aktuellen Zustand der Radinfrastruktur von der Nutzung des Fahrrads abhalten, jedoch müssen bei der Planung der Maßnahmen insbesondere die vulnerableren Gruppen, wie Kinder und ältere Menschen, verstärkt berücksichtigt werden. Durch eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur, die vor allem auch für Kinder sicher ist, kann bereits in jungen Jahren eine nachhaltige Mobilität gefördert und das Mobilitätsverhalten langfristig beeinflusst werden.

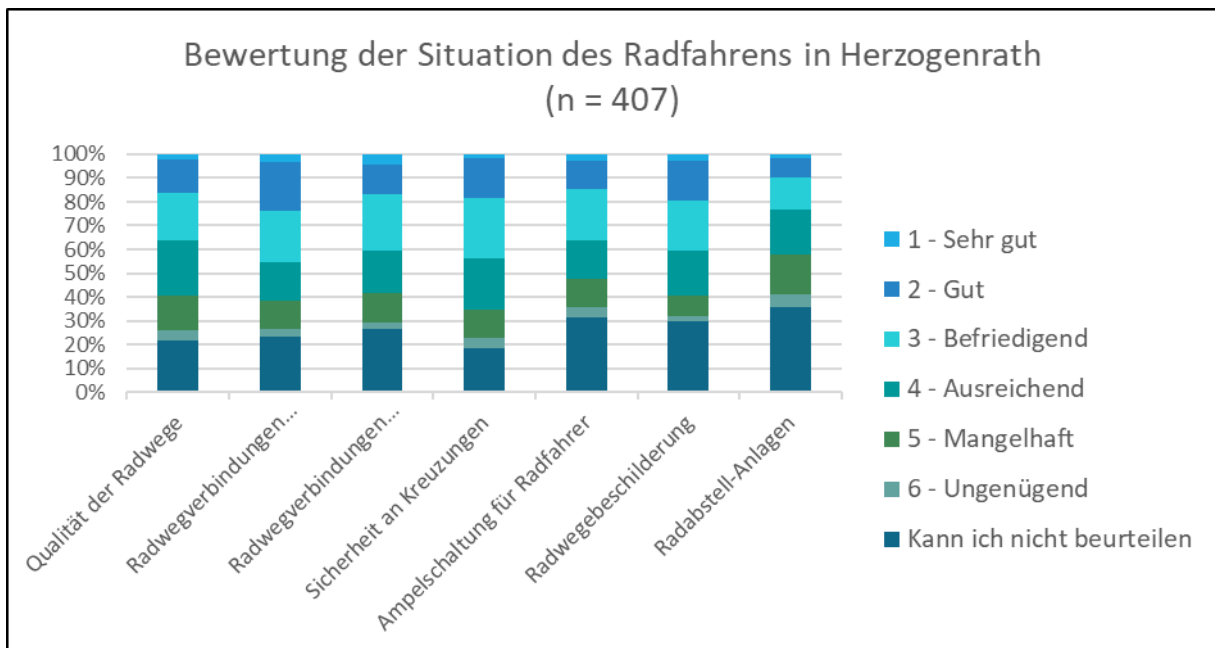


Abbildung 4.12: Bewertung der Situation des Radfahrens in Herzogenrath (n = 407) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

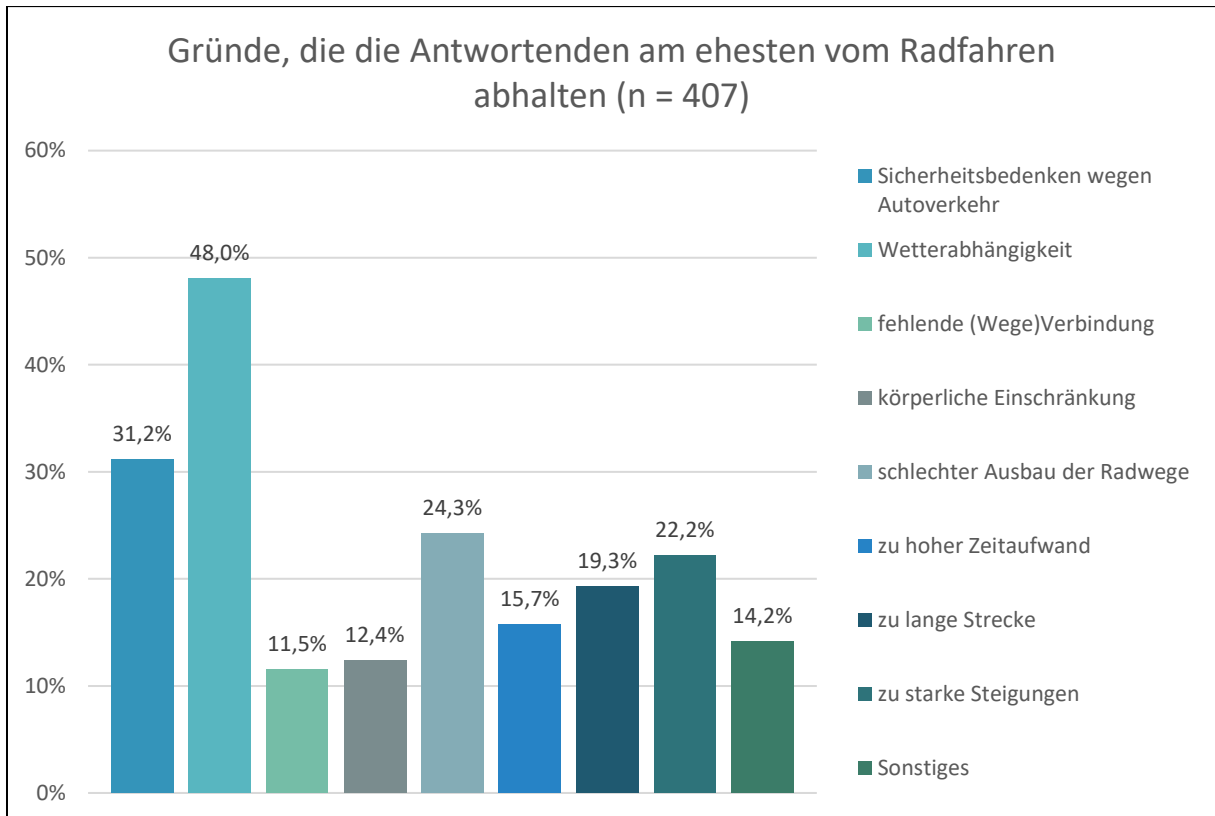


Abbildung 4.13: Gründe, die die Antwortenden am ehesten vom Radfahren abhalten (n = 407)
(Quelle:Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

Fußverkehr

Die Bewertung des Fußverkehrs erfolgte analog zum Radverkehr anhand von Schulnoten für unterschiedliche Aspekte:

- Qualität der Gehwege
- Barrierefreiheit der Gehwege
- Sicherheit an Kreuzungen
- Ampelschaltung für Zufußgehende
- Trennung von Rad- und Gehwegen
- Sicherheit (z.B. Beleuchtung)
- Sitzgelegenheiten für Pausen

Die Sicherheit an Kreuzungen und die Ampelschaltung für Zufußgehende werden am häufigsten mit Note 1 und 2 bewertet (jeweils 37,5 % und 38,2 %), bekommen jedoch im Durchschnitt nur eine Schulnote von 3,0 und 2,9, da auch die Bewertung mit Note 3 und 4 hoch sind (jeweils insgesamt 46,6 % und 47,6 %). Weniger positiv schneiden die Aspekte Barrierefreiheit,

Sitzgelegenheiten und Trennung von Geh- und Radwegen mit den jeweiligen Durchschnittsnoten 3,4, 3,6 und 3,9 ab (vgl. Abbildung 4.14).

Auch beim Fußverkehr ist die Wetterabhängigkeit das meistgenannte Hindernis. Danach folgen mit 34 % die zu langen Strecken und mit 31,8 % der hohe Zeitaufwand. Fehlende Wegverbindungen sind offenbar nur von geringem Einfluss und werden nur von 5 % der Teilnehmer:innen genannt (vgl. Abbildung 4.15).

Auch hier hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit unter „Sonstiges“ weitere Gründe anzugeben. Von den 36 Antworten lassen sich zehn nicht vom Gehen abhalten, acht nannten das mangelnde Sicherheitsgefühl und die fehlende Sauberkeit als Hindernis zu Fuß zu gehen. Für fünf Teilnehmende sind die Einschränkung durch zu schmale/fehlende Gehwege bzw. Nutzung der Gehwege durch parkende Pkw ausschlaggebend.

Viele Aspekte, die die Mobilität zu Fuß inklusiver gestalten (Barrierefreiheit, Sicherheit und Sitzgelegenheiten), werden weniger gut bewertet und stellen damit vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen ein großes Hindernis dar. In den Freitextfeldern und auch in den Einwendungen in der Öffentlichkeitsbeteiligung wird häufig auf zu schmale, zugeparkte Gehwege oder Hindernisse durch Mülltonnen oder abgestellte Objekte hingewiesen. Dies konnte bereits in der Bestandsanalyse festgestellt werden. Für eine inklusive und für alle zugängliche Mobilität sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Vor allem durch die Stadtstruktur hat Herzogenrath die Chance, durch die notwendige Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs innerhalb der drei Stadtteile eine Stadt der kurzen Wege zu werden und ihre Stadtkerne umweltfreundlicher für Mensch und Klima zu gestalten.

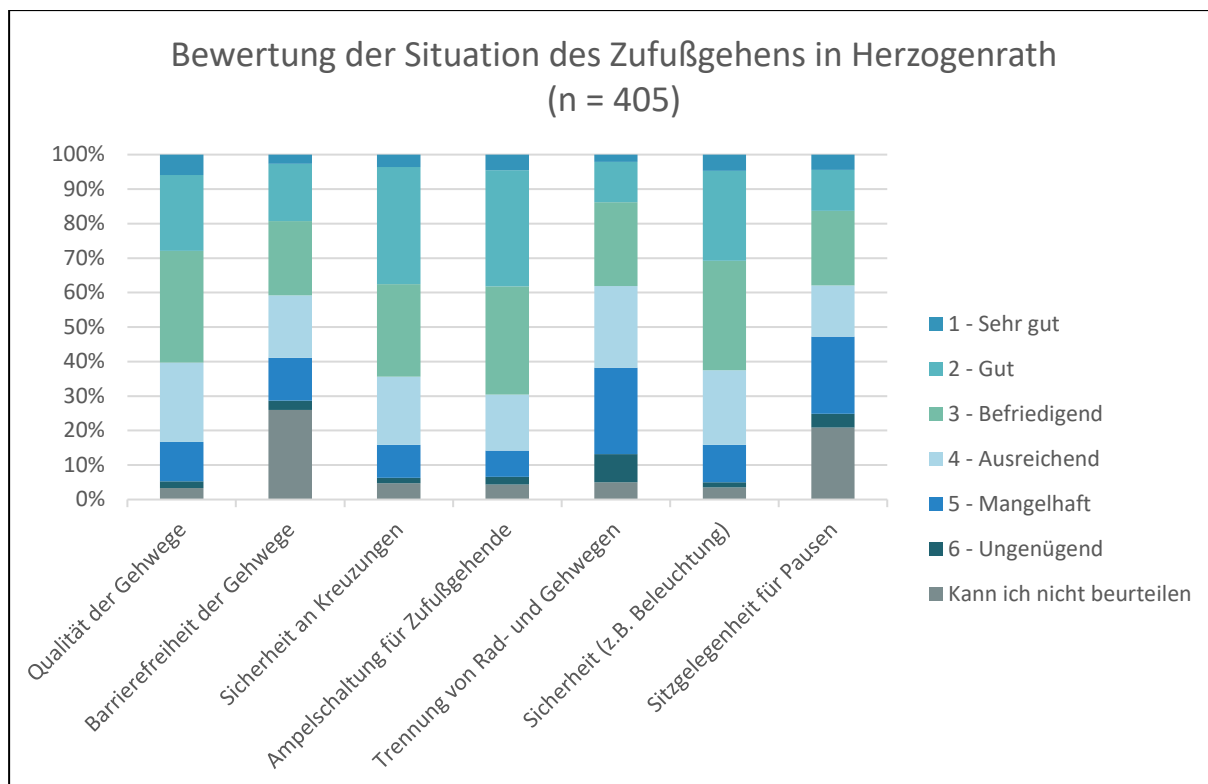


Abbildung 4.14: Bewertung der Situation des Zufußgehens in Herzogenrath (n = 405) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

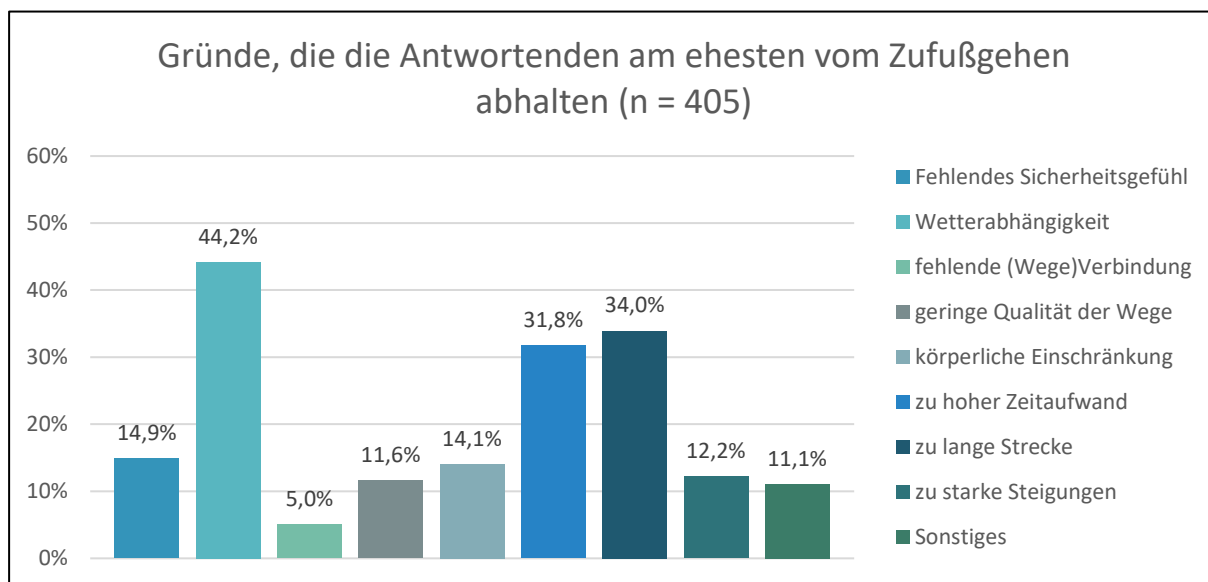


Abbildung 4.15: Gründe, die die Antwortenden am ehesten vom Zufußgehen abhalten (n = 405) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

Öffentlicher Verkehr

Folgende Aspekte konnten die Teilnehmenden für den ÖV mittels Schulnoten bewerten:

- Fahrtenhäufigkeit/Taktung
- Umstiege/Anschlüsse
- Pünktlichkeit
- Tarif-/Preisstruktur
- Barrierefreiheit
- Ausstattung der Haltestellen
- Sicherheit in Bussen
- Radabstell-Anlagen an Stationen

Die Bewertung der ÖV-Aspekte weist auf eine Notwendigkeit der Verbesserung des Angebots hin. Bei der Beurteilung des ÖV werden die Aspekte häufiger mit der Schulnote 3 oder 4 benotet. Die Aspekte mit dem höchsten Anteil an den Noten 1 oder 2 haben die Fahrtenhäufigkeit/Taktung (insgesamt 26 %) und die Sicherheit in den Bussen (26,2 %) mit einer jeweiligen durchschnittlichen Note von 3,4 und 3,1. Am geringsten fällt die Bewertung der Tarif-/Preisstruktur mit einer durchschnittlichen Note von 4,2 und der Radabstellanlagen an den Haltestellen mit einer durchschnittlichen Note von 3,9 aus (vgl. Abbildung 4.16).

Der ÖV wird von den drei Verkehrsmitteln des Umweltverbundes insgesamt am schlechtesten bewertet, vor allem die Preis-/Tarifstruktur wird als unzureichend bewertet. In diesem Zusammenhang werden in den Freitextfeldern häufig die hohen Preise für kurze Fahrten innerhalb der Stadtteile und der Vergleich zwischen Fahrten mit dem ÖV und Fahrten mit dem MIV zzgl. Parken auf Wegen mit dem Ziel Aachen genannt, dabei werden aber Anschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten von den Nutzenden nicht berücksichtigt. Entfernungstarife bieten hier eine Möglichkeit, die Preise auf den Strecken zu reduzieren.

Die Kosten werden auch als häufigster Grund für das Nichtnutzen des ÖV genannt (50,3 %). Dahinter folgen die Gründe eines geringeren Komforts (30,8 %) und zu langer Fahrzeiten (31,0 %) sowie die geringe Zuverlässigkeit (30,2 %). Körperliche Einschränkungen, die Wetterabhängigkeit und die langen Wege nach Hause werden seltener genannt (jeweils 6,2 %, 9,2 % und 9,5 %) (vgl. Abbildung 4.17). Die geringe Zuverlässigkeit und die langen Fahrzeiten werden auch in den Freitextfeldern genannt. Der ÖV wird für den Arbeitsweg nur für 16,1 % der

Wege genutzt. Vor allem für diesen Wegezweck ist die Zuverlässigkeit essenziell, um Arbeitszeiten und -termine einhalten zu können. Da die meisten angegebenen Wege zur Arbeit führten, ist es notwendig, den Umweltverbund für Arbeitnehmende attraktiver zu gestalten, die Zufriedenheit zu erhöhen und Vorbehalte abzubauen.

Unter Sonstiges gaben die Teilnehmenden (46 Antworten) hauptsächlich die fehlenden Verbindungen aufgrund reduzierter Bedienzeiten (acht Antworten), die Unpünktlichkeit und Ausfälle von Bus und Bahn (fünf Antworten), sowie den hohen zeitlichen Aufwand an oder sagten, dass aufgrund von privaten/dienstlichen Verpflichtungen die Flexibilität bei der Nutzung des ÖVs fehlt (sechs Antworten).

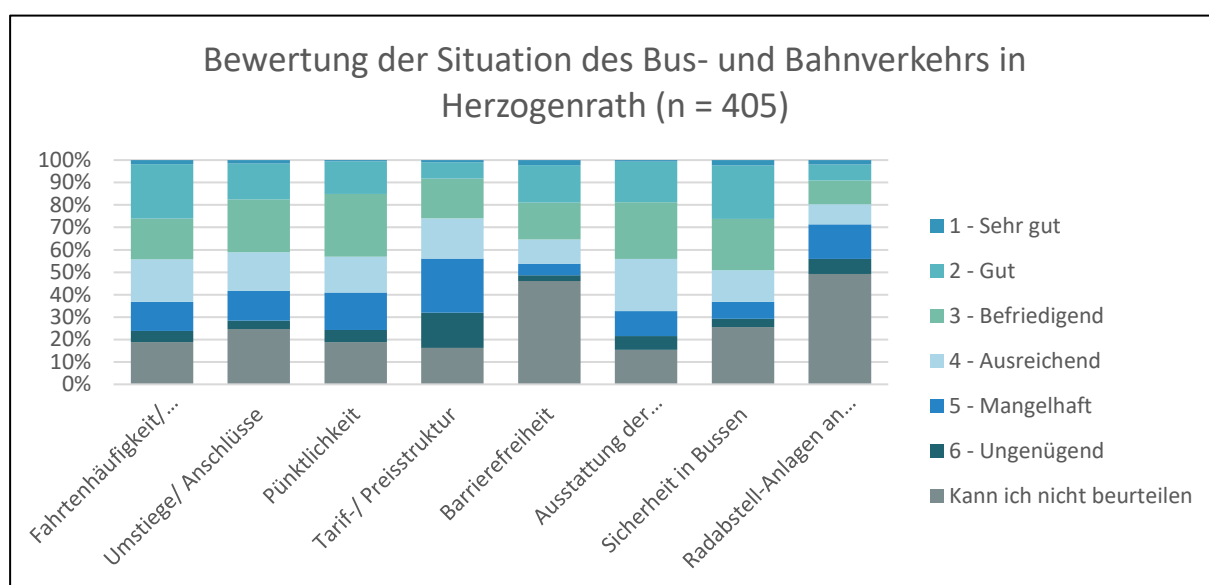


Abbildung 4.16: Bewertung der Situation des Bus- und Bahnverkehrs in Herzogenrath (n = 405) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

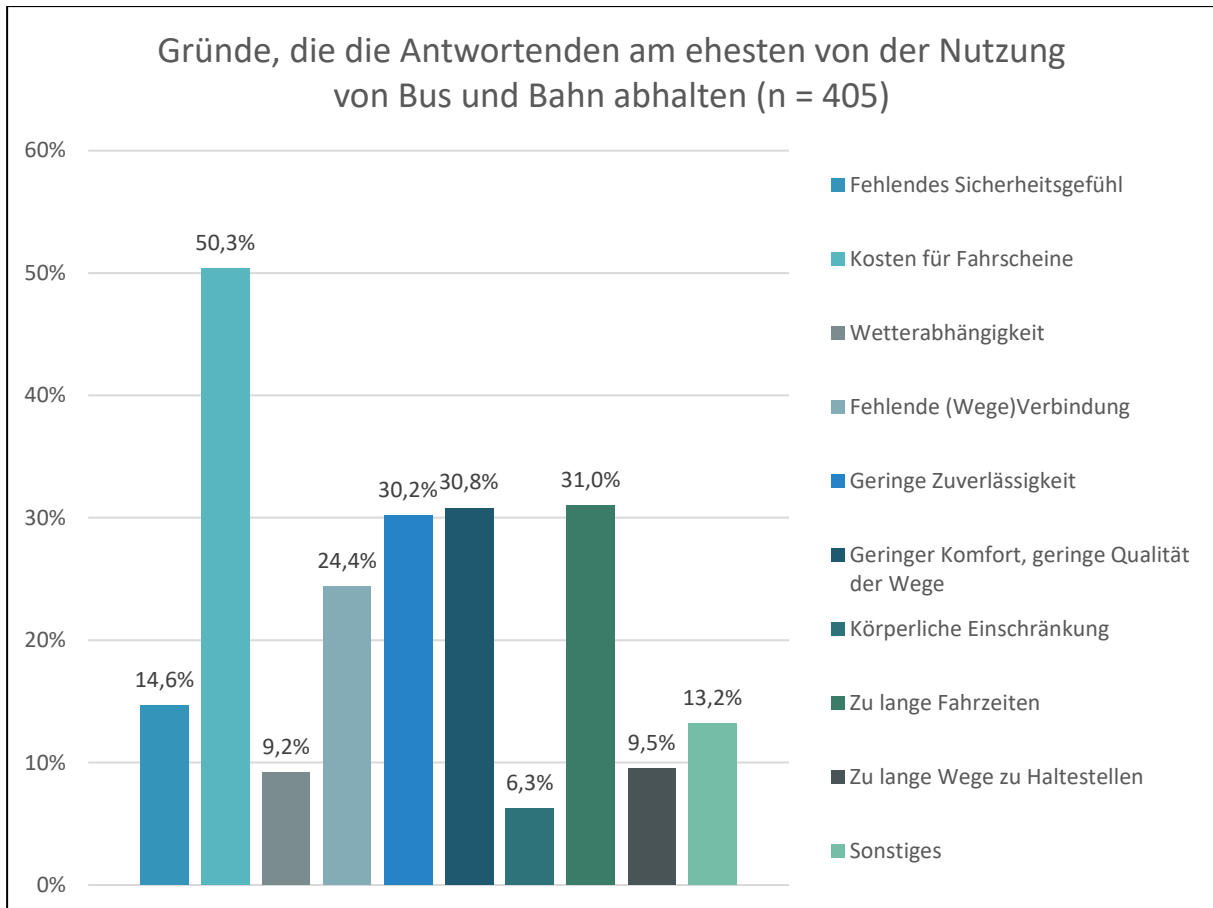


Abbildung 4.17: Gründe, die die Antwortenden am ehesten von der Nutzung von Bus und Bahn abhalten (n = 405) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)

5

Leitbild und Ziele

5. Leitbild und Ziele

Die Entwicklung von einem Leitbild und Leitzielen ist eine wichtige Säule eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans. Sie beschreiben, wie die zukünftige Mobilität aussehen soll und geben somit die Richtung für die Entwicklung von Maßnahmen vor. Um sicherzustellen, dass alle relevanten Handlungsfelder berücksichtigt werden und das Leitbild von der gesamten Stadtverwaltung mitgetragen wird, ist eine fach- und abteilungsübergreifende Einbindung der Stadtverwaltung bei der Erarbeitung von zentraler Bedeutung. Hierfür wurde ein Workshop zusammen mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW organisiert, um die Stadtverwaltung einzubinden und eine gemeinsame Vision zu entwickeln.

Mit dem **Leitbild** wird die Vision der zukünftigen Mobilität in Herzogenrath ausgedrückt. In einem kurzen, prägnanten Satz, wird die Vision beschrieben und gibt somit die Richtung vor für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung bis zum Visionshorizont 2045 vor.

Die **Leitziele** werden aus dem Leitbild abgeleitet und konkretisieren dieses. Es werden damit die Schwerpunktthemen adressiert und für die Mobilitätsformen die Entwicklungsrichtung formuliert. Die **Handlungsziele**, die den einzelnen Leitzielen zugeordnet werden, vertiefen diese Entwicklungsrichtung weiter. Aus ihnen lassen sich geeignete Maßnahmen ableiten, um das Leitbild zu erreichen. Die Handlungsziele sind nicht isoliert zu betrachten, sie überschneiden sich und beeinflussen sich gegenseitig.

Das Erreichen des Leitbildes ist ein laufender Prozess, der durch Definition von Indikatoren, die den Leitzielen und Handlungszielen zugeordnet werden, messbar und überprüfbar gemacht wird. Indikatoren stellen messbare Kennwerte oder Kenngrößen dar, die die Grundlage für die spätere Evaluation der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sind.

5.1 Leitbild und Leitziele

Aus den Ergebnissen des Workshops wurden die Leitziele und das Leitbild abgeleitet. Neben dem Leitbild „**Für ein lebenswertes Herzogenrath – nachhaltige und sichere Mobilität für alle**“ definieren die fünf Leitziele die zukünftige Mobilität in Herzogenrath. Jedes Leitziel wird durch Handlungsziele konkretisiert.

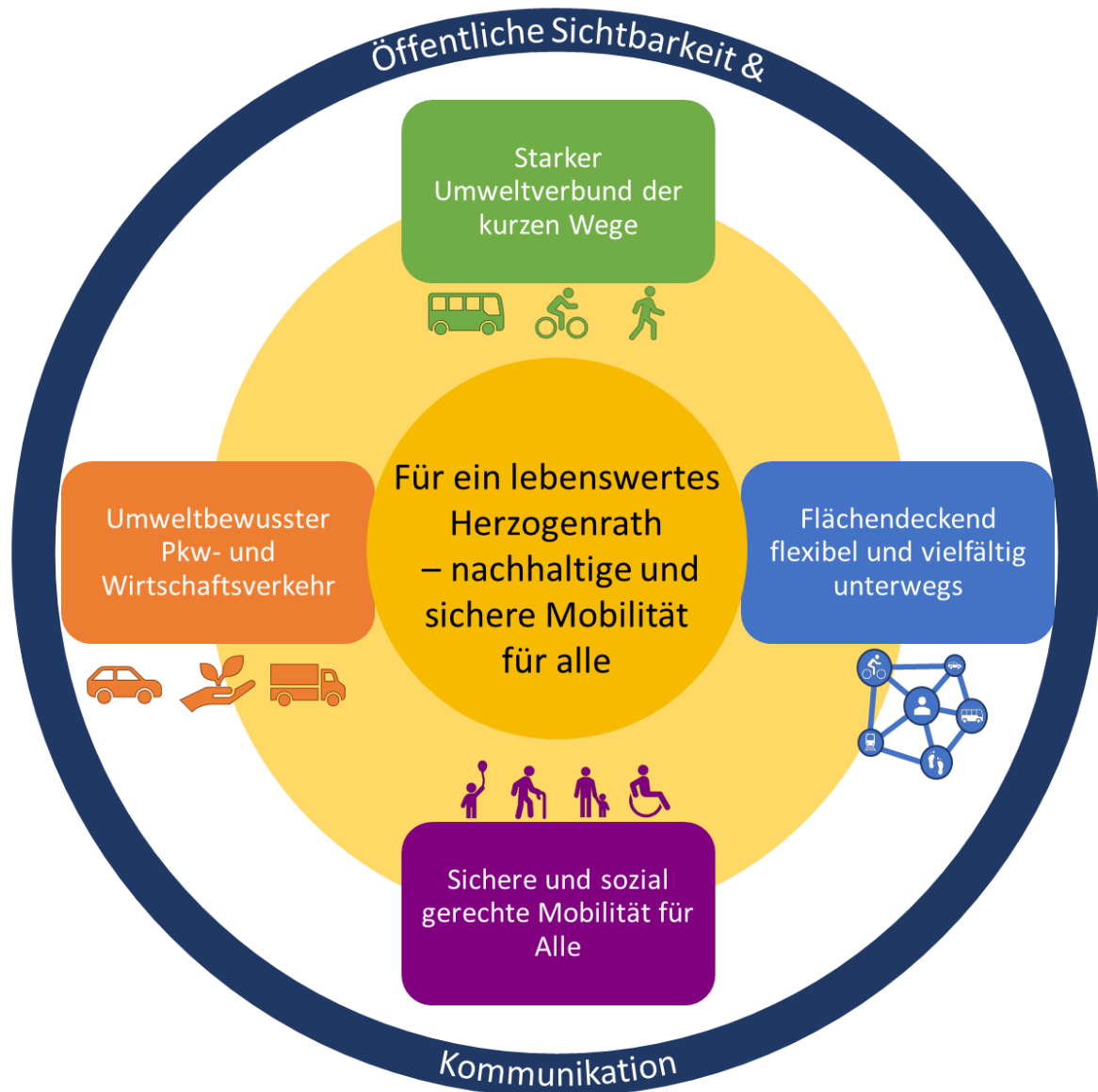


Abbildung 5.1: Leitbild und Leitziele des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Herzogenrath

Leitziel I: Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Die polyzentrische Struktur Herzogenraths mit Zentren in allen drei Stadtteilen bietet die Grundlage für das Leitziel einer Stadt der kurzen Wege. Ziel ist es, Wege der Alltagserledigungen schnell, komfortabel und nachhaltig zurücklegen zu können. Dies setzt einen starken Umweltverbund voraus – ein gut vernetztes Angebot aus Fuß- und Radwegen sowie öffentlichem Nahverkehr. Dabei beziehen sich die kurzen Wege nicht nur auf innerstädtische Verbindungen, sondern schließen auch die Anbindung an die umliegenden Gemeinden und Städte mit ein.

Handlungsziel I.1: Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs optimieren

Die Takt- und Bedienzeiten des ÖPNV werden verbessert, sodass flächendeckend eine gute Erreichbarkeit und Erschließungsqualität erzielt wird. Die Haltestellen sind ansprechend, sauber und barrierefrei ausgebaut. Informationen werden nicht nur digital zur Verfügung gestellt (über Webseiten, Apps...), sondern auch analog, um einen barrierefreien Informationszugang zu gewährleisten. Die Taktung ist benutzungsfreundlich, auch in Randzeiten und nachts, um eine attraktive Nutzung zu ermöglichen. Bei schwacher Nachfrage ergänzen bedarfsorientierte Angebote, wie beispielsweise On-Demand-Verkehre, das Angebot.

Handlungsziel I.2: Schaffung eines qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz ist qualitativ hochwertig und entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Durch den interkommunalen Austausch können Best-Practice-Lösungen in Herzogenrath realisiert werden, um auch grenzüberschreitend ein lückenloses und sicheres Netz zu gestalten. Das Haupttroutennetz, für wichtige Verbindungen zwischen den Stadtteilen und über die Stadtgrenze hinaus, ist ausgeschildert, um auch Ortsunkundigen eine einfache Navigation zu ermöglichen, und bietet direkte, ansprechende und sichere Pendelrouten in die umliegenden Städte und Gemeinden. Ergänzt wird das Netz durch sichere Führungen in verkehrsberuhigten Bereichen und Fahrradstraßen, welche das Basisnetz darstellen um innerhalb der Stadtteile sicher und komfortabel mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Die Knotenpunktgestaltung entspricht den neusten Kenntnissen der Verkehrssicherheit und sind auf ein schnelles Vorankommen des Radverkehrs ausgelegt. Fahrradabstellanlagen werden mitgedacht, sind ausreichend an Alltags- und Freizeitzielen vorhanden und werden regelmäßig gewartet, um Vandalismus aber auch „Fahrradleichen“ entgegen zu wirken.

Handlungsziel I.3: Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs

Die Infrastruktur lädt zum Zufußgehen bzw. zur fahrzeugfreien Mobilität ein. Fußwege sind barrierefrei gestaltet, sodass sie unabhängig von Mobilitätseinschränkungen genutzt werden können. Durch eine ansprechende Gestaltung und ausreichende Beleuchtung sind sie attraktiv und sicher. Querungsmöglichkeiten sind in Abhängigkeit der Verkehrsstärken sicher für den Fußverkehr gestaltet. Wohnquartiere und die zentralen Geschäftsbereiche zeichnen sich durch kurze Wegeverbindungen aus. Beim Betriebsdienst wird auf eine ganzjährige, hindernisfreie Nutzung der Hauptwegeverbindungen geachtet (Reinigung im Herbst bei Laubfall, Winterdienst bei Schnee und Eis, Grünpflege der angrenzenden Flächen...).

Handlungsziel I.4: Gewachsene Räume sicher und fair aufteilen

Die vorhandene Infrastruktur wird bei Umgestaltungen entsprechend der Vorgaben des technischen Regelwerks umgeplant, sodass alle Verkehrsteilnehmenden sich sicher und auf geeigneten Verkehrsflächen bewegen können. Querschnitte werden von außen, also dem Seitenraum (Gehwege, bauliche Radwege), nach innen (Fahrbahn) geplant, die Verkehrsfläche wird gerecht aufgeteilt, um Flächennutzungskonkurrenzen zu reduzieren. Der öffentliche Straßenraum soll nicht nur der Mobilität dienen, sondern an geeigneten Stellen auch der Aufenthaltsfunktion nachkommen. Im Nebennetz wird dem Fuß- und Radverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt, wodurch aktive Verkehrsarten gefördert und die Gesundheit der Herzogenrather:innen unterstützt werden.

Leitziel II: Flächendeckend flexibel und vielfältig unterwegs

Ziel ist es, in allen Stadt- und Ortsteilen ein attraktives und vernetztes Mobilitätsangebot bereitzustellen, das sowohl multi- als auch intermodale Nutzungsformen unterstützt. Dabei steht die Anbindung dörflicher Strukturen besonders im Fokus, um auch in weniger dicht besiedelten Gebieten eine hochwertige Mobilitätsversorgung zu gewährleisten. Angebote für die sogenannte „letzte Meile“ sollen den Zugang zu übergeordneten ÖPNV-Verbindungen verbessern. Gleichzeitig wird die regionale Erreichbarkeit gestärkt, um eine schnelle und verlässliche Verbindung innerhalb der gesamten Region sicherzustellen.

Handlungsziel II.1: Multi- und intermodale Mobilität unterstützen

Die unterschiedlichen Verkehrsmittel werden an geeigneten Stellen, an Verkehrsknotenpunkten und in den Quartieren, miteinander verknüpft. Dadurch sind die Verkehrsmittel einfach

miteinander zu kombinieren. Durch angepasste Taktungen des ÖPNV (z.B. von Bus auf Bahn) und digitalen Anzeigen (Abfahrtsmonitore) ist der Umstieg einfacher und barrierearmer. Alle Verknüpfungspunkte sind mit sicheren Fahrradabstellanlagen, an geeigneten Stellen zusätzlich mit Ladeinfrastruktur, ausgestattet. In den Quartieren werden Bike- und Carsharingangebote aufgebaut, um den Verzicht auf den privaten Pkw zu erleichtern. Ergänzt wird das Angebot durch digitale Informationssysteme zur Unterstützung bei der Reiseplanung, z.B. durch die Weiterentwicklung der bestehenden movA-App.

Handlungsziel II.2: Anbindung dörflicher Strukturen und letzte Meile

Die Anbindung von dörflichen Strukturen wird durch eine bedarfsgerechte ÖV-Anbindung sichergestellt. On-Demand-Verkehre in Form von z.B. Mitfahr- oder Rufbus-Angeboten bieten den Anwohner:innen eine verlässliche Mobilitätsoption. Auch in diesen Quartieren werden Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing zur Verfügung stehen. Sichere und barrierefreie Fuß- und Radwege erleichtern den Zugang zu Haltestellen.

Handlungsziel II.3: Regionale Erreichbarkeit erhöhen

Durch die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und sowie des Radverkehrsnetz in den Handlungszielen I.1 und I.2 sind alle Stadtteile, die dörflichen Strukturen und die Region besser erreichbar. Dank der Verknüpfungen der Mobilitätsangebote im Handlungsziel II.1 wird ein Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln leichter, auch in den dörflichen Strukturen und auch weitere Strecken können ohne eigenen Pkw bewältigt werden.

Leitziel III: Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Mit dem Leitziel werden die Aspekte der sozialen Teilhabe sowie Verkehrssicherheit angesprochen und miteinander in Verbindung gesetzt. Um eine inklusive Mobilität für alle zu ermöglichen, unabhängig von Alter, Mobilitätseinschränkungen, Geschlecht, Herkunft und Einkommen, ist eine gerecht gestaltete Infrastruktur notwendig. Der öffentliche Raum und die Infrastruktur werden so gestaltet, dass sie besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende sichern und Benachteiligungen abbauen.

Handlungsziel III.1: Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur

Alltägliche Ziele sind für alle erreichbar. Es werden nicht nur Hemmnisse auf Flächen des Fußverkehrs abgebaut, durch z.B. barrierefreie Querungsmöglichkeiten oder ausreichend breite

Gehwege, sondern auch der Zugang zum ÖPNV barrierefrei gestaltet. Hindernisse bei der Nutzung von Radwegen werden ebenfalls beseitigt, z.B. durch Absenkungen an Querungsstellen und einer klaren und gut sichtbaren Beschilderung.

Handlungsziel III.2: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Verkehrsraum

Das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmenden wird erhöht (subjektive Sicherheit) und die tatsächlichen Gefahren im Straßenverkehr minimiert (objektive Sicherheit). Um die subjektive Sicherheit zu erhöhen, werden u.a. Wege ausreichend beleuchtet und eine klare, leicht verständliche und gut sichtbare Beschilderung mit direkten Wegen in der Stadt angebracht, um auch Ortsunkundigen eine barrierearme Navigation zu ermöglichen. Vor allem entlang von Schulwegen werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um diese sicherer für Kinder und Jugendliche zu gestalten. Die Anzahl der Verkehrstoten bleibt weiterhin bei null, die Anzahl der Schwerverletzten sinkt weiterhin. Dies wird z.B. durch eine übersichtliche Verkehrsführung für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden und den Abbau von Konfliktstellen zwischen den Verkehrsmitteln und Verkehrsteilnehmenden erreicht. Langfristig wird das Ziel der „Vision Zero“, d.h. keine getöteten sowie schwer verletzten Menschen im Straßenverkehr, verfolgt.

Handlungsziel III.3: Bezahlbare, faire und leicht zugängliche Mobilitätsangebote

Mobilität ist wirtschaftlich für alle tragbar und nutzbar. Alle Menschen können unabhängig von ihrem Wohnort, ihren finanziellen Möglichkeiten oder ihren körperlichen Fähigkeiten die verfügbaren Verkehrsmittel nutzen. Die Kosten sollten in einem angemessenen Verhältnis zum verfügbaren Einkommen stehen, z.B. durch Förderung für Kinder, Senior:innen oder Menschen mit geringem Einkommen. Die Nutzung der Mobilitätsangebote ist intuitiv und benutzerfreundlich durch klare Beschilderung, analogen und digitalen Informationssysteme, die auch in leichter Sprache verfügbar sind sowie einfache Bezahlssysteme.

Handlungsziele III.4: Förderung sicherer und bewegungsaktivierender Schulwege

Sichere Schulwege für Kinder und Jugendliche fördern die Selbstständigkeit und eine aktive und nachhaltige Mobilität. Die bisherigen Schulwegpläne werden überarbeitet, die Routen werden sicher, attraktiv und einladend gestaltet mit Einbeziehung der Schulen und Eltern. Bestehende Maßnahmen, wie der Walking-Bus, werden durch neue Maßnahmen ergänzt, wie z.B. einem Bike-Bus bei dem Schüler:innen zusammen mit Lots:innen den Schulweg mit dem Fahrrad befahren.

Leitziel IV: Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr

Für eine lebenswerte Stadt ist die Reduzierung der Emissionen von Lärm- und Luftschadstoffen des motorisierten Verkehrs auf ein stadtverträgliches Maß von zentraler Bedeutung. Durch die Nutzung emissionsarmer Antriebe im Privat- und Wirtschaftsverkehr, die Förderung alternativer Antriebe sowie ein effizientes Parkraummanagement, können lokale Emissionen vermieden, Lärmemissionen verringert und die Luftqualität verbessert werden. Ergänzend trägt eine klimaangepasste Straßenraumgestaltung zur nachhaltigen Verbesserung des städtischen Umfelds bei.

Handlungsziel IV.1: Emissionsarme Mobilität fördern

Durch den weiteren Ausbau der öffentlichen als auch der privaten Ladeinfrastruktur werden Hemmnisse zur Anschaffung von emissionsarmen motorisierten Fahrzeugen gesenkt. Die Stadt fördert weiterhin den Ausbau von Ladeinfrastruktur. Die Stadt bietet interessierte Einwohner:innen und Unternehmen geeignetes Informationsmaterial an und weist auf Fördermöglichkeiten durch Land und Bund hin.

Handlungsziel IV.2: Wirtschafts- und Lieferverkehre optimieren

Der Lieferverkehr auf der letzten Meile wird durch emissionsfreie Fahrzeuge und die Bündelungen von Lieferungen an Mikrodepots stadtverträglicher und umweltbewusster gestaltet. Dadurch kann die Verkehrsbelastung durch Nutzfahrzeuge insgesamt deutlich gesenkt werden und der vorhandene fließende Verkehr nachhaltiger gestaltet werden. Schwerverkehr, mit Quell- und Zielort in Herzogenrath, wird auf geeigneten Routen gebündelt, um die Auswirkungen auf Stadt und Bewohner:innen zu reduzieren.

Handlungsziel IV.3: Effizientes Parkraummanagement

Der Parkraum wird stadtverträglich organisiert. Ein intelligentes und leicht verständliches Parkleitsystem bündelt den Parksuchverkehr. Es weist auf zentrumsnahen Parkraum, wie Parkplätze, die durch Begrünung entsiegelt werden und ansprechender gestaltet sind, und Parkhäuser, hin, um im öffentlichen Raum den ruhenden Verkehr zu minimieren und somit die Aufenthaltsqualität zu steigern. Neue Konzepte, wie die Nutzung von Parkraum auf Flächen von größeren Lebensmittelhändlern, Quartiergaragen oder -parkplätzen, können zusammen mit Partner:innen an geeigneten Stellen umgesetzt werden. Dadurch kann in den Quartieren der

ruhende Verkehr im öffentlichen Straßenraum minimiert, die Quartiere sicherer, vor allem für den Fuß- und Radverkehr, gestaltet und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Handlungsziel IV.4: Klimaangepasste Straßenraumgestaltung

Um die Auswirkungen des Klimawandels auf die Bewohner:innen und Besucher:innen zu minimieren, wird bei der Planung und Umgestaltung von Straßen und Plätzen auf eine klimaangepasste Straßenraumgestaltung geachtet. Dabei kann auf unterschiedliche Maßnahmen zurückgegriffen werden, u.a. Pflanzung von hitzeresistenten Bäumen zur Beschattung, Nutzung von hellen Materialien oder Entsiegelung um Retentionsflächen für Regenwasser zu schaffen, auch in Verbindung mit dem Schwammstadtkonzept. Die Maßnahmen tragen zu einer Verbesserung des Mikroklimas bei und steigern die Lebensqualität der Anwohner:innen.

Leitziel V: Öffentliche Sichtbarkeit und Kommunikation

Als übergeordnetes und verbindendes Ziel umfasst Leitziel V alle vorherigen Leitziele. Durch eine offene Kommunikation sollen nicht nur Informationen verständlich und nachvollziehbar vermittelt werden, sondern auch Akzeptanz und Verständnis für die geplanten Maßnahmen gefördert werden. Gleichzeitig soll das Leitziel dazu beitragen, das Interesse der Bürgerinnen und Bürger für die Mobilitätsentwicklung zu wecken und Denkanstöße sowie Impulse für einen konstruktiven Dialog zu geben.

5.2 Indikatoren

Indikatoren ermöglichen eine Bewertung, wie gut die Handlungsziele durch die umgesetzten Maßnahmen erreicht werden. Sie machen die Entwicklung messbar und deuten auf Erfolge, aber auch Misserfolge hin. Dafür müssen die passenden Daten gesammelt bzw. erhoben werden, entweder durch die Stadt selbst oder durch Dritte bzw. Beauftragungen. Indikatoren sind ein grundlegender Bestandteil eines Monitoring- und Evaluationskonzeptes und fließen später in die Bearbeitung mit ein.

Für das Mobilitätskonzept der Stadt Herzogenrath wurden quantitative Indikatoren ausgewählt. In den meisten Fällen ist der Berechnungs- oder Erhebungsaufwand überschaubar, vereinzelt sind Kenntnisse in GIS-Programmen notwendig. Eine maßgebende Erhebung ist die regelmäßige

Haushaltsbefragung, die sowohl als Grundlage für die Entwicklung des Modal Splits als auch für die Erhebung der Nutzungszufriedenheit dient. Der IST-Zustand vieler Indikatoren wurde in der Bestandsanalyse beschrieben, in der Haushaltsbefragung erfasst oder liegt der Stadt intern vor.

In der folgenden Tabelle 5.1 sind alle Indikatoren aufgeführt, die zur Bewertung herangezogen werden sollen. Die hellblau unterlegten Kernindikatoren stellen dabei die zentrale Messgröße dar, die als Grundlage für die Evaluierung der Zielerreichung dienen. Darüber hinaus gibt es ergänzende Indikatoren, die die Bewertung der Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in Bezug auf das Leitziel zusätzlich darstellen, um eine umfassende Bewertung vorzunehmen. Sie sind zentrale Messwerte für die Beurteilung der Erreichung der Handlungsziele. Der Stadt liegt eine ausführliche Tabelle mit allen Indikatoren, Erhebungszeiträumen und Berechnungswegen und/oder Erhebungsvorgehen vor.

Tabelle 5.1: Indikatorenliste

Leitziel	Indikator	Notwendige Daten/Erhebungen	Erhebungszyklus
Starker Umweltverbund der kurzen Wege	Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) am Modal Split	Erhebung des Modal Split, auch nach soziodemografischen Merkmalen	alle 5 Jahre
	Pkw-Dichte	Kraftfahrtbundesamt/Straßenverkehrsamt StädteRegion Aachen	jährlich
	Erschließungsqualität im öffentlichen Verkehr	Erhebung der Einzugsbereiche und der an den Haltestellen zur Verfügung stehenden Verbindungen (Art der Verkehrsmittel und Taktung)	jährlich
	Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse	Berechnung der Reisezeiten im Vergleich zum MIV zwischen den Zentren	bei Fahrplananpassungen, spätestens vor Aufstellung von Nahverkehrsplänen
	Anteil Pendler:innen, die den Umweltverbund nutzen	Erhebung des Anteils an Pendler:innen, die für ihren Arbeitsweg den Umweltverbund nutzen	alle 5 Jahre
	Netzqualität und Netzabdeckung des Radverkehrsnetzes	Erhebung der richtungsfeinen Längen der Radverkehrsinfrastruktur differenziert nach Art der Infrastruktur	alle 2 Jahre
		Erhebung der Netzlücken	alle 2 Jahre
Anzahl und Auslastung von sicheren und überdachten Radabstellanlagen in Zentrumsnähe	Erhebung der Radabstellanlagen und Stellplätze die innerhalb von 5 Minuten zu Fuß von Zentren und Alltagszielen erreichbar sind	alle 2 Jahre	

Leitziel	Indikator	Notwendige Daten/Erhebungen	Erhebungszyklus
Flächendeckend flexibel und vielfältig unterwegs	Fahrgastenzahlen des ÖPNV	Abfrage der Fahrgastzahlen bei den Verkehrsunternehmen	jährlich
	Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu Mobilstationen	Erhebung des Einzugsbereichs in den Quartieren und der darin wohnenden Bevölkerung	alle 2-5 Jahre, in Abhängigkeit des Ausbaus
	Verfügbarkeit von On-Demand-Verkehren	Abfrage des Einsatzgebietes bei Betreiberin	jährlich
	Erreichbarkeiten zwischen Zentren	Fahrzeiten und Taktungen der Bus- und Bahnlinien zwischen den Zentren	bei Fahrplananpassungen, spätestens vor Aufstellung von Nahverkehrsplänen
Sichere und sozial gerechte Mobilität für Alle	Anteil leichtverletzter, schwerverletzter und getöteter Verkehrsteilnehmenden an der Gesamtbevölkerung	Unfalldaten der Polizei	jährlich
	Erhebung der Nutzungszufriedenheit und Sicherheit	Erhebung der Nutzungszufriedenheit des Fuß-, Radverkehrs und ÖPNV, der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur, der subjektiven Sicherheit im Straßenverkehr (vor allem des Fuß- und Raverkehrs) und der Barrierefreiheit	alle 5 Jahre
	Barrierefreiheit des ÖPNV	Anteil der barrierefreien Haltestellen im Stadtgebiet	alle 2 Jahre
	Anzahl umgesetzter Maßnahmen bei barrierefreien Gehwegen und Querungsstellen	Erhebung der Maßnahmen pro Jahr	jährlich
	Anteil der Kinder und Jugendlichen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen	Erhebung der Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen auf Schulwegen	jährlich

Leitziel	Indikator	Notwendige Daten/Erhebungen	Erhebungszyklus
Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr	Anteil lokal emissionsfreier Fahrzeuge	Gemeldete Fahrzeuge nach Antriebsart	jährlich
	Treibhausgasemissionen des Verkehrs (Schätzung)	Erhebung der durch den Personen- und Güterverkehr verursachten Treibhausgasemissionen auf Grundlage der Verkehrszählungen und THG-Emissionen je Fahrzeugtyp	alle 5 Jahre
	Anzahl der öffentlichen Ladepunkte und Ladeleistung	Erhebung der öffentlichen Ladepunkte und deren Ladeleistung in Abhängigkeit der gemeldeten reinelektrischen Fahrzeuge	jährlich
	Verkehrsleistung emissionsfreier Fahrzeuge	Erhebung der durchschnittlichen Anzahl zurückgelegter Wege und Distanz mit emissionsfreien Privatfahrzeugen	alle 5 Jahre
	Anteil des Schwerverkehrs	Verkehrszählungen	alle 5 Jahre
	Anteil der lokal emissionsfreien Nutzfahrzeuge	Gemeldete Fahrzeuge nach Antriebsart und Fahrzeugtyp. Ergänzung durch Befragung (alle 5 Jahre) von Betriebsfuhrparks von ortsansässigen Unternehmen bzw. Beobachtungen von Fahrzeugnutzungen von Lieferdiensten o.ä.	jährlich
	Anzahl der zentrumsnahen Parkstände im Straßenraum im Vergleich zu Parkständen in Parkbauten	Erhebung der Anzahl der Parkstände je Parkraumtyp (öffentlicher Raum im Verhältnis zu Parkbauten und Parkplätzen)	alle 2 bis 3 Jahre
	Anteil der klimaangepassten Straßenraumgestaltungen bei Neu- und Umplanungen (Grünflächen, Bepflanzungen etc.)	Anteil an klimaangepassten Straßenraumgestaltungen gegenüber Planungen ohne Grünflächenplanung und/oder nachhaltigen Entwässerungskonzepten	jährlich

Leitziel	Indikator	Notwendige Daten/Erhebungen	Erhebungszyklus
Öffentliche Sichtbarkeit und Kommunikation	Anzahl von Mobilitätskampagnen und Informationsangeboten	Erhebung aller Mobilitätskampagnen und Informationsangeboten	jährlich
	Qualität von Veranstaltungen	Erhebungen nach Veranstaltungen zur Zufriedenheit, Verbesserungswünsche	bei jeder Veranstaltung
	Repräsentationsindex	Erhebung von demografischen Zusammensetzungen der Teilnehmenden	bei Beteiligungen und Veranstaltungen



Maßnahmen

6. Maßnahmen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestands- und SWOT-Analyse, der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung und dem Leitbild und den Leitzielen, wurden den einzelnen Leitzielen Maßnahmen zugeordnet, die zur Erreichung der formulierten Ziele beitragen sollen. Die Leitziele sind durch einzelne Maßnahmen miteinander verbunden, da die Umsetzung immer eine Wirkung auf das gesamte System hat.

Die Maßnahmen umfassen sowohl konzeptionelle Ansätze und allgemeine Maßnahmen als auch verkehrsmittelspezifische Maßnahmen. Ideen aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan und den Integrierten Handlungskonzepten Herzogenrath-Mitte und Kohlscheid wurden ebenfalls zum Teil mitaufgenommen. Bei einigen Maßnahmen ist die Stadt Herzogenrath auf externe Akteur:innen angewiesen, diese werden explizit benannt.




Zur Beschreibung der Maßnahmen wurde für die Leitziele I bis IV ein Steckbrief entwickelt, der alle notwendigen Informationen, z.B. zum Zeitrahmen, Kosten, Wirkungen, Akteur:innen, beinhaltet. Ergänzt werden die Angaben durch Darstellungen von Karten oder Plänen. Es handelt sich hierbei nicht um abgeschlossene Planungen, sondern um erste Ideen. Sie dienen als Empfehlung und sind als Bearbeitungsgrundlage für eine Feinplanung in Absprache mit den genannten Akteur:innen zu sehen. Die Steckbriefe sind somit die Basis für die weitere Arbeit zum Erreichen des Leitbildes. Darüber hinaus sind unter dem Leitziel V „Öffentliche Sichtbarkeit und Kommunikation“ begleitende Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierungsmaßnahmen aufgeführt.


Die Maßnahmen wurden den entsprechenden Leitzielen zugeordnet und bewertet. In den folgenden Tabellen sind die Maßnahmen aufgeführt. Die Maßnahmennummer bezieht sich dabei auf die Reihenfolge der Priorisierung, die in Kapitel 6.2 erläutert wird. Die vollständige Maßnahmenliste ist der Anlage 34 zu entnehmen.

Leitziel I: Starker Umweltverbund der kurzen Wege

Herzogenrath soll auf Grundlage seiner polyzentrischen Stadtstruktur als Stadt der kurzen Wege weiterentwickelt werden. Ziel ist es, Alltagswege durch ein eng vernetztes Angebot aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr effizient und nachhaltig zu gestalten und zugleich die Anbindung an die umliegenden Gemeinden und Städte zu sichern.

Tabelle 6.1: Maßnahmenliste des Leitziels I


Leitziel	Nr.	Maßnahme
Starker Umweltverbund der kurzen Wege	I.1	Durchführung von Fußverkehrs-Checks 
	I.2	Durchführung von Radverkehrs-Checks
	I.3	Mobile Fahrradwerkstatt und kostenlose Fahrrad-Checks
	I.4	Sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen
	I.5	Optimierung der Lichtsignalsteuerung für Fuß- und Radverkehr
	I.6	Überprüfung und Einführung von Grünpfeilschildern für den Radverkehr an geeigneten Knotenpunkten
	I.7	Überprüfung von Radverkehrsführung im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr
	I.8	Kommunales Radverkehrsnetz 
	I.9	Fußverkehrsnetz für die Stadtteilzentren 
	I.11	Finalisierung des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen
	I.12	Aufbau von Stelen zur Orientierung
	I.13	Stufenweise Ausbau des ÖPNV

Leitziel	Nr.	Maßnahme
	I.14	Dynamische Fahrgastinformationen und analoge Informationen an Haltestellen 
	I.15	Aufbau eines Ladenetzes für Pedelecs
	I.16	Umgestaltung der Roermonder Str. und folgende als Starke Achse für den ÖPNV
	I.17	Aufwertung der Alsdorfer Straße als Radverkehrsverbindung zwischen Herzogenrath-Zentrum und dem Rathaus
	I.18	Umgestaltung der Kleikstraße und des Ferdinand-Schmetz-Platzes zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung des Stadtklimas durch Begrünung
	I.19	Umgestaltung der Hauptstraße zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur
	I.20	Neu- bzw. Umgestaltung von Querungen für mehr Verkehrssicherheit

Leitziel II: Flächendeckend flexibel und vielfältig unterwegs

In allen Stadt- und Ortsteilen soll ein attraktives und vernetztes Mobilitätsangebot bereitgestellt werden, das multi- und intermodale Nutzung ermöglicht. Ein besonderer Fokus liegt auf der Erschließung dörflicher Strukturen sowie auf Angeboten für die „letzte Meile“, um die regionale Erreichbarkeit insgesamt zu verbessern.




Tabelle 6.2: Maßnahmenliste des Leitziels II

Leitziel	Nr.	Maßnahme
Flächendeckend und flexibel unterwegs	II.1	Verstärkte Sichtbarkeit des P+R Parkplatz vom Bahnhofpunkt August-Schmidt-Platz
	II.2	Aufbau eines Mobilstation-Netzes
	II.3	Schaffung von Fahrradabstellanlagen
	II.4	Aufbau eines Angebots für (E-)Lastenfahrrad-Sharing
	II.5	Ausbau On-Demand-Verkehre/ Netliner 
	II.6	Ausbau movA bzw. naveo Apps

Leitziel III: Sichere und sozial gerechte Mobilität für alle

Das Leitziel verknüpft soziale Teilhabe mit Verkehrssicherheit und setzt damit den Anspruch einer inklusiven Mobilität für alle Menschen. Erforderlich ist eine gerecht gestaltete Infrastruktur, die unterschiedliche Bedürfnisse berücksichtigt und besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende wirksam schützt.

Tabelle 6.3: Maßnahmenliste des Leitziels III

Leitziel	Nr.	Maßnahme
Sichere und sozial gerechte Mobilität	III.1	Mobilitätsgutschein
	III.2	Förderung nachhaltiger Mobilität in einkommensschwachen Haushalten
	III.3	Einführung von Aussteigemöglichkeiten zwischen Haltestellen
	III.4	Unterstützung von Menschen mobil Herzogenrath durch Kommunikation
	III.5	Einführung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen
	III.6	Barrierefreie Gestaltung von Querungsstellen
	III.7	Einrichtung von autofreien Schulstraßen
	III.8	Einführung eines City-Tarifs für Herzogenrath
	III.9	Unterstützung des Jugendamtes beim schulischen Mobilitätsmanagement und Durchführung von Aktionen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in Schulen 
	III.10	Ansprechende und sichere Schulwege 
	III.11	Ehrenamtlicher Busbegleitservice für mobilitäts- und sinneseingeschränkte und ältere Personen
	III.12	Mobilitätstraining für Bürgerinnen und Bürger 

Leitziel	Nr.	Maßnahme
	III.13	Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen an den Einfahrtssituationen der Stadt
	III.14	Umgestaltung Alte Straße/Josefstr./Friedhofstr.
	III.15	Prüfung der Möglichkeiten von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen in sensiblen Stadtbereichen

Leitbild IV: Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr

Für eine lebenswerte Stadt ist die Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffen des motorisierten Verkehrs von zentraler Bedeutung. Dies kann durch emissionsarme Antriebe, alternative Antriebstechnologien, ein effizientes Parkraummanagement und eine klimaangepasste Gestaltung des Straßenraums erreicht werden.

Tabelle 6.4: Maßnahmenliste des Leitziels IV

Leitziel	Nr.	Maßnahme
Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr	IV.1	Erarbeitung einer Leitlinie zur Gestaltung von klimaangepassten Straßenräumen
	IV.2	Leitlinie für Stärkung nachhaltiger Mobilität und klimaangepasster Straßenraumgestaltung in der Bauleitplanung
	IV.3	Feierabend-Parken auf Flächen des Einzelhandels
	IV.4	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw
	IV.5	Ladebereiche/Wirtschaftszonen
	IV.6	Beratung für Betriebliches Mobilitätsmanagement


Leitziel	Nr.	Maßnahme
	IV.7	Erarbeitung einer Parkraumstrategie
	IV.8	Erneuerung und Digitalisierung des Parkleitsystems
	IV.9	Einsetzen für ein Konzept von City-Hubs und Mikro-Depots in der StädteRegion Aachen
	IV.10	Entsiegelung und Begrünung von Parkplätzen
	IV.11	Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung
	IV.12	Förderung vom Ausbau von Packstationen
	IV.13	Umstellung des städteigenen Fuhrparks auf Elektromobilität als Teil eines kommunalen Mobilitätsmanagements

Leitziel V: Öffentliche Sichtbarkeit und Kommunikation

Leitziel V wirkt als übergeordnetes und verbindendes Ziel für alle vorherigen Leitziele. Durch eine transparente Kommunikation sollen Maßnahmen nachvollziehbar vermittelt, Akzeptanz gefördert und die Bürger:innen aktiv in die Mobilitätsentwicklung einbezogen werden.

Tabelle 6.5: Maßnahmenliste des Leitziels V

Leitziel	Nr.	Maßnahme
Öffentliche Sichtbarkeit und Kommunikation	V.1	Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche
	V.2	Erstellung eines Verkehrsmodells, einschließlich aller Verkehrsmittel
	V.3	Beratung für Bauherrinnen und Bauherren zur konkreten Gestaltung qualitätsvoller Fahrradabstellanlagen anbieten (Beispiel Handreichung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW)

Leitziel	Nr.	Maßnahme
	V.4	Sensibilisierung des Straßenbetriebsdienstes auf Fuß- und Radwege, vor allem im Herbst und Winter
	V.5	Laufende Kommunikationsstrategie 
	V.6	Stadtweite Ziele für gesammelte Kilometer mit dem Umweltverbund in der Klima-Taler-App und Aktionen bei erreichten Kilometermarken
	V.7	Nachhaltige Mobilität fördern durch Neubürger:innenberatung
	V.8	Regelmäßige Erhebung des Modal Splits und Nutzerinnenfreundlichkeit
	V.9	Verstetigung der Kommunalen Zusammenarbeit
	V.10	Kommunikationskampagne für mehr gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden

6.1 Bewertung

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Gestaltung einer nachhaltigeren Mobilität. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt über einen mehrjährigen Zeitraum. Aufgrund der notwendigen Finanzierungsmittel, der personellen Ressourcen sowie der aufeinander aufbauenden Maßnahmen können nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden. Es ist somit notwendig, eine Priorisierung vorzunehmen. Dazu wurden die einzelnen Maßnahmen anhand von Wirkungs- und Umsetzungsparametern bewertet.

6.1.1 Nutzen und Wirkungsparameter

Bei der Auswahl der Wirkungsparameter wurden die definierten Zielsetzungen zugrunde gelegt.

Einfluss auf Leitziele

Die Bewertung der umzusetzenden Maßnahmen erfolgte anhand von zwei Wirkungsparametern. Der erste Parameter gibt den Einfluss der Maßnahmen auf die definierten Leitziele

an und wird mit Punkten von jeweils -2 bis +2 je Leitziel bewertet. Dabei wurde systematisch analysiert, in welchem Umfang jede Maßnahme zur Erreichung der Leitziele beiträgt. Sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte wurden dabei berücksichtigt, um eine fundierte Einschätzung der Wirksamkeit zu gewährleisten.

Gesamt-Umweltwirkung

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zielt auf eine Minderung der verkehrsbedingten Emissionen, wie Lärm- und Luftemissionen, ab. Daher bewertet der zweite Parameter die Maßnahmen anhand der Gesamt-Umweltwirkung mit 1 bis 5 Punkten. Dabei wurde geprüft, in welchem Maße jede Maßnahme zu einer Reduktion negativer Umweltbelastungen oder zur Förderung positiver Umwelteffekte beiträgt. Die Analyse umfasste verschiedene Wirkungskategorien wie Ressourcenverbrauch, Emissionen und ökologische Nachhaltigkeit, um ein ausgewogenes Gesamtbild zu erhalten.

6.1.2 Umsetzungsparameter

Analog zu den Wirkungsparametern werden auch zwei Umsetzungsparameter betrachtet.

Kosten

Die Kostenschätzung berücksichtigt die Teilaspekte Planung und Material. Im Steckbrief ist die Kostenschätzung bezogen auf eine Einzelmaßnahme in drei Stufen dargestellt: geringe, mittlere und hohe Kosten. Dies entspricht keiner detaillierten Kosten-Aufwands-Berechnung. Hierzu wären entsprechende Feinplanungen erforderlich. Die Einschätzung der notwendigen finanziellen Mittel für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme wurde mit 1 - 5 Punkten festgelegt.

Umsetzungszeitraum

Der Umsetzungszeitraum ist im Steckbrief analog zu den Kosten in drei Stufen gegliedert. Dabei handelt es sich um eine Einschätzung, wie schnell eine Maßnahme umgesetzt werden kann bzw. wie viel Zeit die Umsetzung in Anspruch nimmt. Für die Bewertung wurde als Grundlage kurzfristig (in den nächsten 2 Jahren), mittelfristig (in den nächsten 10 Jahren) und langfristig (bis 2045) genutzt und in eine quantitative Bewertung überführt.

6.2 Priorisierung

Nachdem die Maßnahmen anhand der Umsetzungs- und Wirkungsparameter bewertet wurden, erfolgte auf dieser Grundlage die Priorisierung. Unter Umsetzungsstärke wurde der erforderliche Zeitaufwand sowie die zu erwartenden Kosten betrachtet. Maßnahmen, die mit geringem Ressourcenbedarf realisierbar sind, wurden mit einer höheren Umsetzungsstärke bewertet. Parallel dazu wurde der Nutzen jeder Maßnahme anhand ihres Beitrags zur Zielerreichung und ihres langfristigen Mehrwerts für die Stadt Herzogenrath und deren Umwelt, aber auch der StädteRegion sowie weiteren Stakeholder bewertet.

Durch die Zusammenführung dieser Bewertungskriterien entstand eine transparente Priorisierungsmatrix. Diese ermöglichte es, Maßnahmen mit einem optimalen Verhältnis zwischen Aufwand und Wirkung gezielt zu identifizieren und zu priorisieren. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass verfügbare Ressourcen effizient eingesetzt und die angestrebten Ergebnisse möglichst wirkungsvoll erreicht werden.

Um die Priorisierung weiter zu vertiefen, wurden die Maßnahmen in einer Priorisierungsmatrix dargestellt und in vier Quadranten unterteilt. Erste Priorität haben dabei die Maßnahmen mit hohem Nutzen und niedrigem Umsetzungsaufwand. In die Priorität zwei fallen dabei die Maßnahmen mit hohem Nutzen und hohem Umsetzungsaufwand. Maßnahmen mit geringem Nutzen, aber niedrigem Umsetzungsaufwand befinden sich in Priorität drei und Maßnahmen mit geringem Nutzen und hohem Umsetzungsaufwand sind in die Priorität vier eingeteilt.

Durch die Einordnung der Maßnahmen in diese zweidimensionale Matrix entsteht ein übersichtliches Bild, das den direkten Vergleich der Handlungsoptionen erleichtert. Maßnahmen mit hohem Nutzen und gleichzeitig leichter Umsetzbarkeit lassen sich so schnell identifizieren und priorisieren (vgl. Abbildung 6.1). Die Kosten-Nutzen-Matrix dient damit als zentrales Instrument für eine transparente Entscheidungsfindung und unterstützt die effiziente Steuerung des gesamten Maßnahmenprogramms.

Einige Maßnahmen wurden in Abstimmung mit dem Verwaltungsvorstand der Stadt Herzogenrath, der Politik und innerhalb des Projektteams als Schlüsselmaßnahmen identifiziert. Diese Maßnahmen sind zentrale Maßnahmen, die einen übergeordneten Stellenwert haben, z.B. weil sie für die Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen von zentraler Bedeutung sind

und eine möglichst eigenständige Mobilität sicherstellen oder sie unterstützen die Erreichung der Leitziele im besonderen Maß. Diese Maßnahmen sind in den folgenden Priorisierungsmatrizen entsprechend mit einem Schlüsselsymbol versehen.

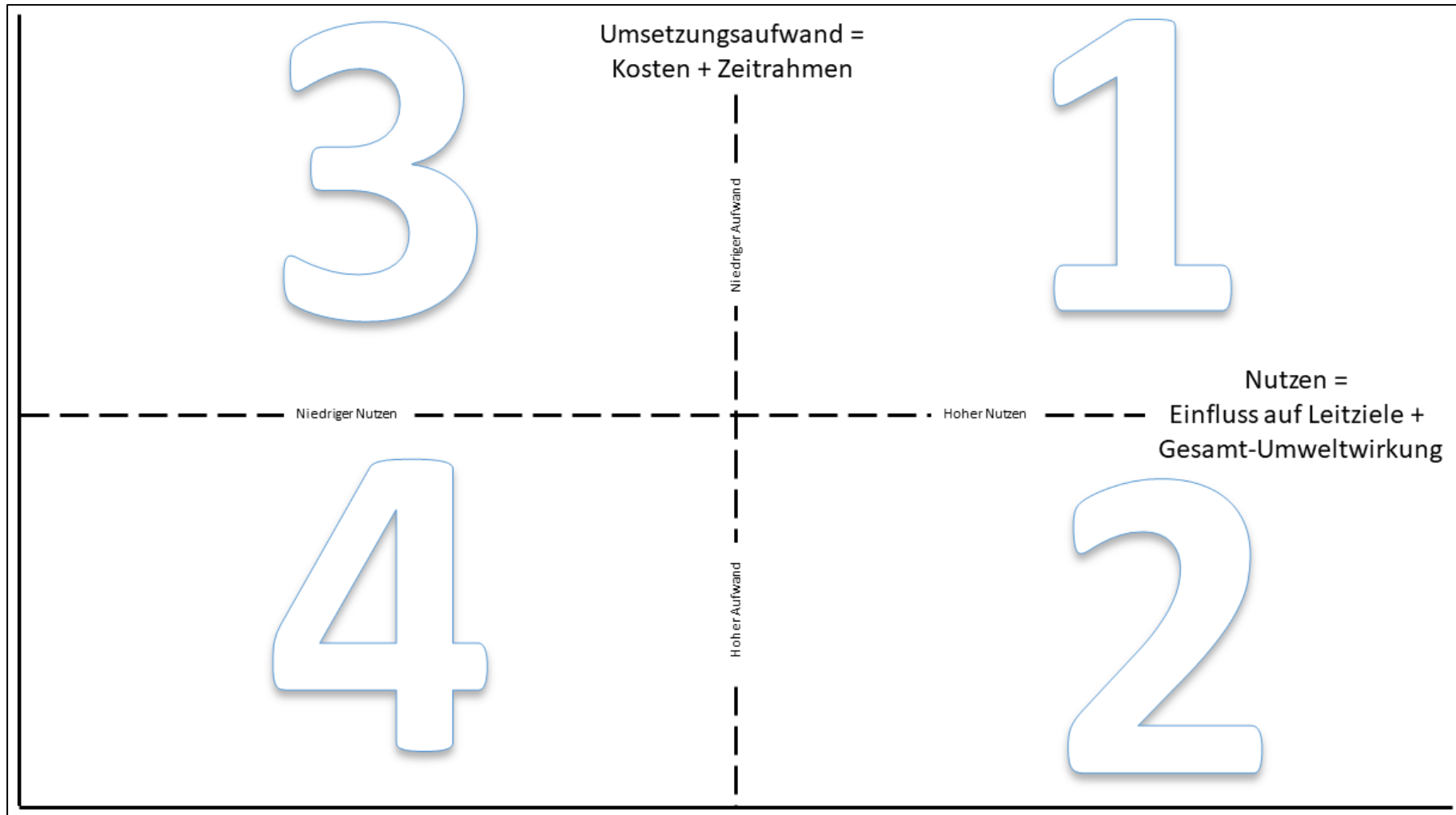


Abbildung 6.1: Beispiel der Priorisierungsmatrix

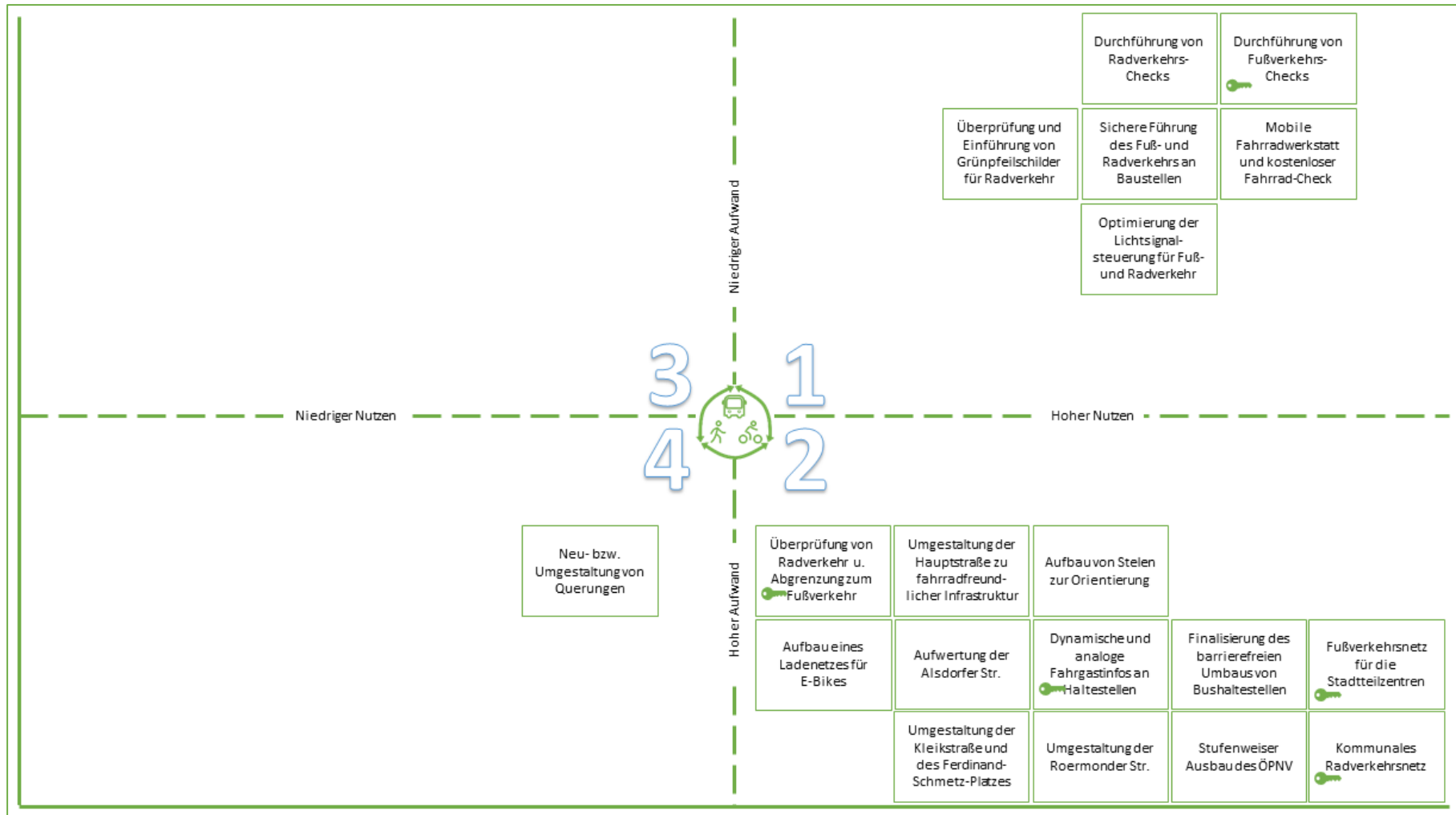


Abbildung 6.2: Priorisierungsmatrix Leitziel I – Starker Umweltverbund der kurzen Wege

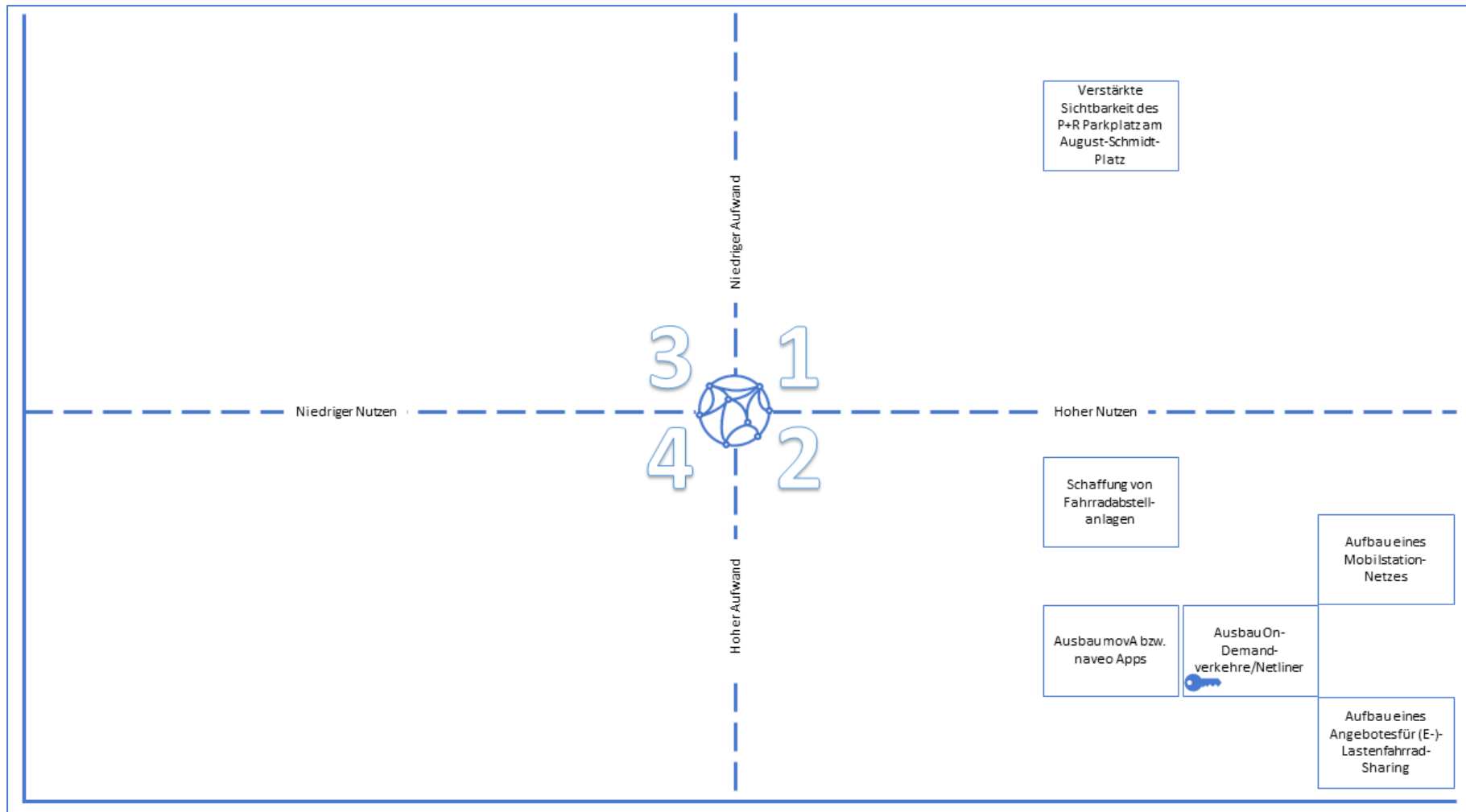


Abbildung 6.3: Priorisierungsmatrix Leitziel II – Flächendeckend und flexibel unterwegs

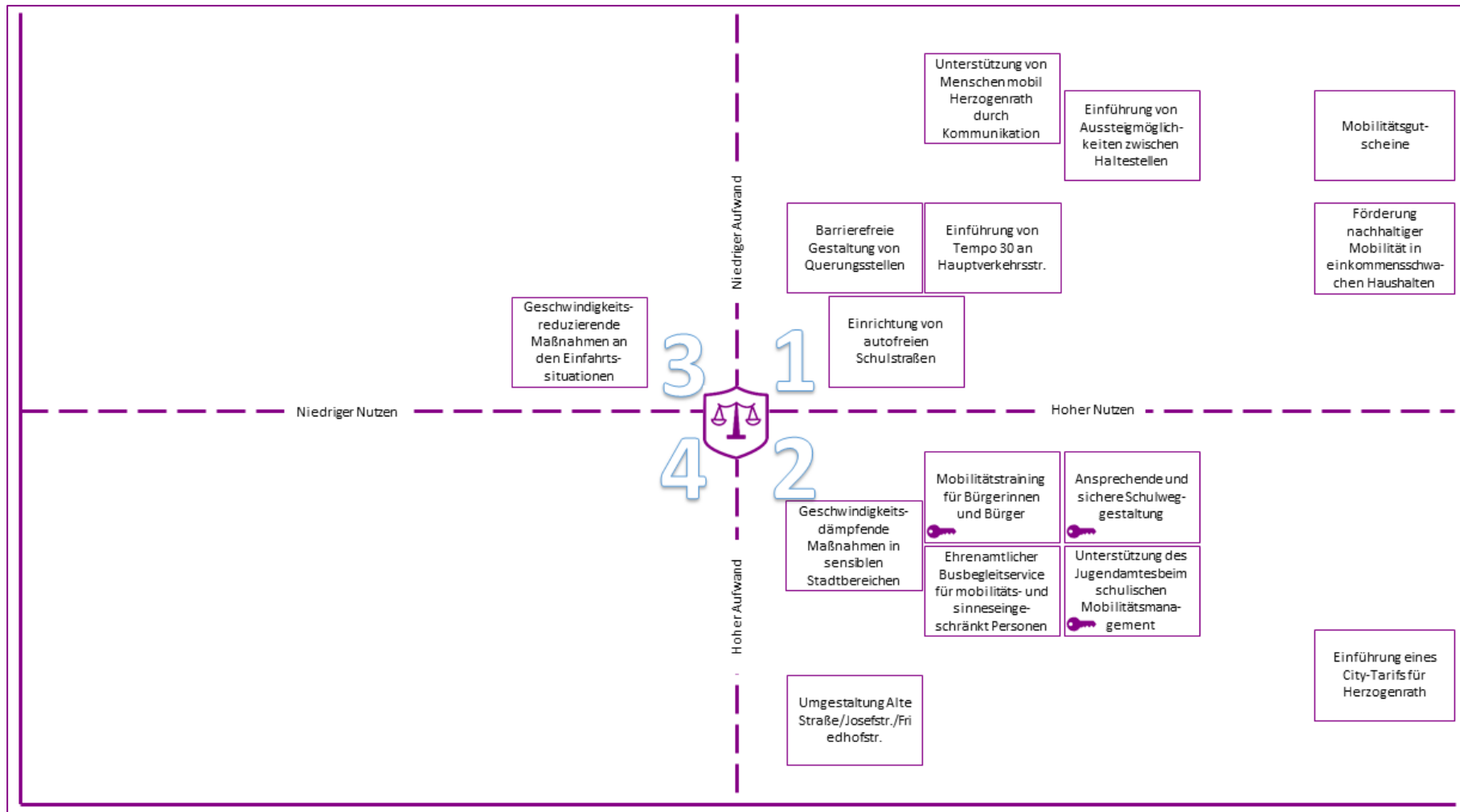


Abbildung 6.4: Priorisierungsmatrix Leitziel III – Sichere und sozial gerechte Mobilität

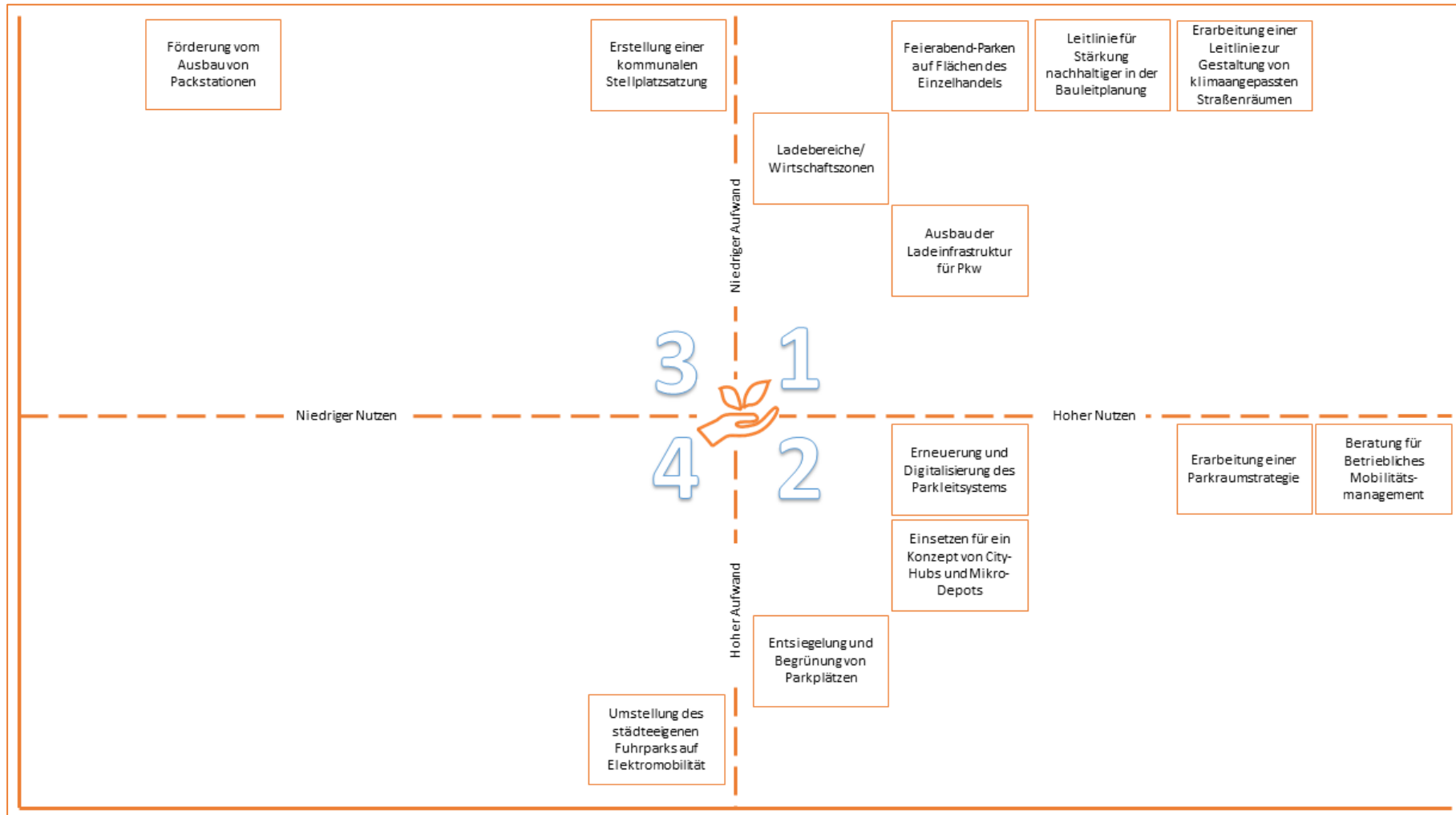


Abbildung 6.5: Priorisierungsmatrix Leitziel IV – Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr

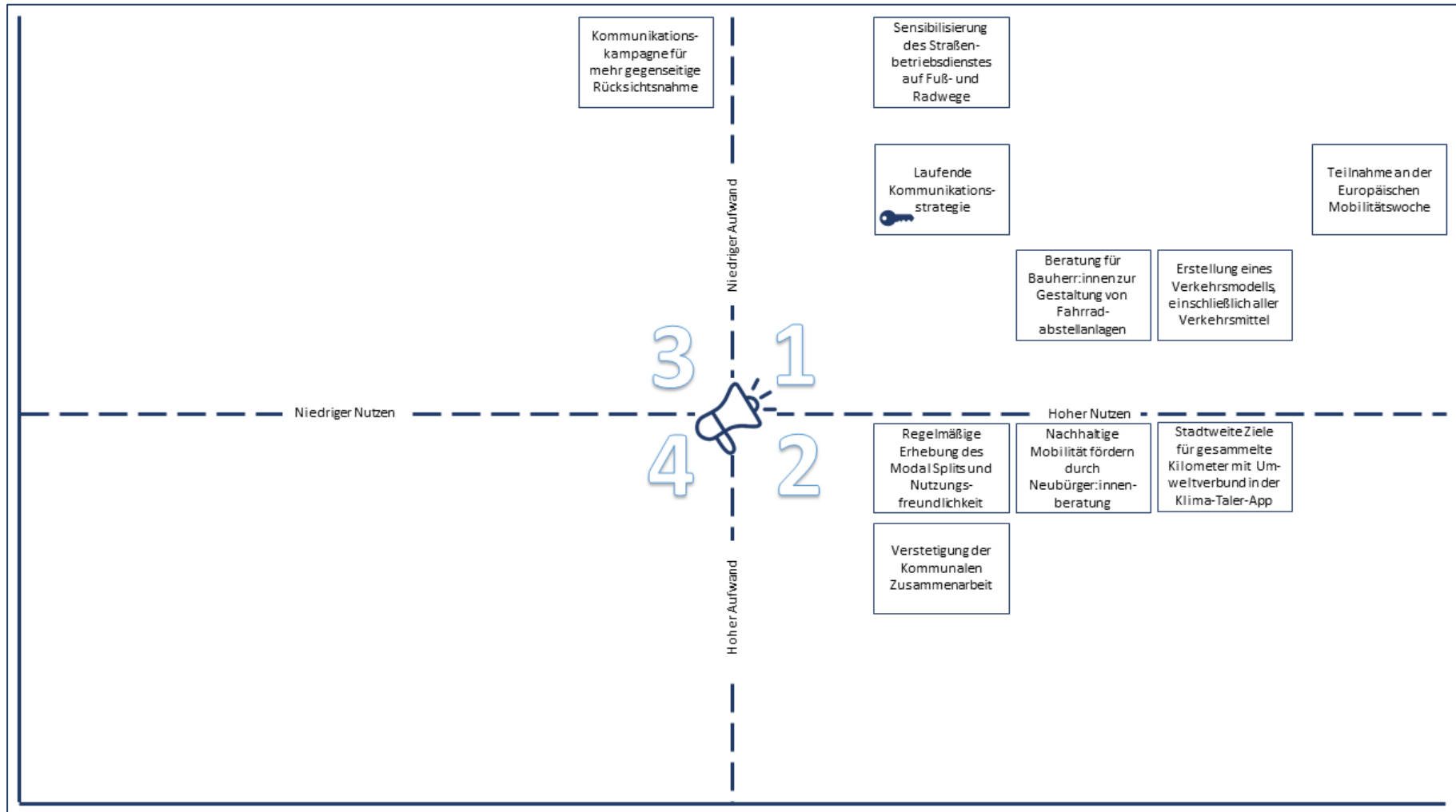


Abbildung 6.6: Priorisierungsmatrix Leitziel V – Öffentliche Sichtbarkeit und Kommunikation

6.3 Steckbriefe

Die Steckbriefe sind die Basis für die weitere Arbeit zum Erreichen des Leitbildes. Für jede Maßnahme der Leitziele I bis IV wurden übersichtliche Steckbriefe erstellt, die alle relevanten Informationen bündeln. Diese enthalten zentrale Angaben wie Kosten, Priorisierung, Zeitrahmen, beteiligte Akteure, Fördermöglichkeiten, das Vorgehen und die erwartete Wirkung. Durch die einheitliche Struktur der Steckbriefe wird eine leicht nachvollziehbare Dokumentation gewährleistet. Gleichzeitig dienen sie als praxisorientierte Arbeitsgrundlage für die weitere Umsetzung und Steuerung der Maßnahmen. Auf dieser Basis können Fortschritte gezielt verfolgt und Entscheidungen zur Erreichung der übergeordneten Leitziele fundiert getroffen werden.

Handlungsfeld x

Maßnahme x

Priorität Kosten Zeitrahmen

★★★★ Akteure

Bezug zu anderen Maßnahmen

Fördermöglichkeiten

Beschreibung der Maßnahme

Vorgehen

Wirkungen






Für ein lebenswertes Herzogenrath – nachhaltige und sichere Mobilität für alle

Abbildung 6.7: Steckbriefmuster





In der Kopfzeile des Steckbriefs wird das Handlungsfeld und die Maßnahmen einschließlich Maßnahmenummer dargestellt. Der Bezug zu den einzelnen Leitzielen wird in der linken Abbildung dargestellt. Leitziele, auf die die Maßnahme Einfluss hat, werden farbig dargestellt. Die restlichen Leitziele sind ausgegraut.

Die Priorität, die Kosten und der Zeitrahmen werden durch Icons dargestellt. Im Folgenden wird die Anzahl der Icons und deren Bedeutung erläutert.




Priorität

	Diese Maßnahmen wurden von der Verwaltung, der Politik und dem Projektteam als Schlüsselmaßnahmen abgestimmt
	Diese Maßnahmen haben einen hohen Nutzen und eine hohe Umsetzungsstärke und sind somit Prio 1
	Diese Maßnahmen haben einen hohen Nutzen und eine geringe Umsetzungsstärke und sind somit Prio 2
	Diese Maßnahmen haben einen geringen Nutzen und eine hohe Umsetzungsstärke und sind somit Prio 3
	Diese Maßnahmen haben einen geringen Nutzen und eine geringe Umsetzungsstärke und sind somit Prio 4

Kosten

	Diese Maßnahmen haben hohe Umsetzungskosten
	Diese Maßnahmen haben mittlere Umsetzungskosten
	Diese Maßnahmen haben geringe Umsetzungskosten
	Bei diesen Maßnahmen kommen wiederkehrende Kosten auf

Zeitraumen

	Diese Maßnahmen sind mit einer langen Umsetzungsdauer verbunden
	Diese Maßnahmen sind mit einer mittleren Umsetzungsdauer verbunden
	Diese Maßnahmen sind mit einer kurzen Umsetzungsdauer verbunden

Darunter werden dann die Akteur:innen genannt, die bei der Planung bzw. Umsetzung zu beteiligen sind, die Maßnahmen, auf die sich die vorliegende Maßnahme auswirkt und die Fördermöglichkeiten. Neben den genannten Fördermöglichkeiten läuft bis zum 01. Juni 2026 ein Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr für die Erstellung oder Fortschreibung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen. Die Stadt hat dadurch die Möglichkeit z.B. Schlüsselmaßnahmen planen zu lassen und umzusetzen oder die kontinuierliche Erhebung von Daten der städtischen Mobilität durchzuführen.

6.4 Maßnahmen anderer Konzepte

Aus den betrachteten Konzepten in der Bestandsanalyse (Kapitel 2.5) wurden einige Maßnahmen in das Mobilitätskonzept überführt, u.a.:

- Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten.
- Ausbau der Mobilstationen an den Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten.
- Erarbeitung einer Parkraumstrategie.
- Umgestaltung der Roermonder Straße und folgende zu einer Starken Achse des ÖPNV.
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen an den Einfahrtssituationen in die Stadt.

Darüber hinaus sollten aus den bestehenden Konzepten auch die bisher nicht genannten, aber die Mobilität betreffenden Maßnahmen weiterhin verfolgt und umgesetzt werden.

Integriertes Handlungskonzept Herzogenrath-Mitte, 2016

Aus dem Maßnahmenkatalog des Integrierten Handlungskonzepts Herzogenrath-Mitte ergeben sich folgende Maßnahmen, die dem Handlungsfeld Mobilität zugeordnet sind bzw. dieses betreffen und über das Mobilitätskonzept hinaus zu verfolgen sind:

- Erarbeitung eines/einer Gestaltungshandbuchs/Gestaltungssatzung u.a. in Form einer Leitlinie für die Umgestaltung des öffentlichen Raums.
- Gestalterische Aufwertung der Ladestraße, um Angsträume zu entfernen und die Wegeverbindungen attraktiver zu gestalten.
- Gestalterische Aufwertung des Haltestellenbereichs beim Kaufland als Eingangssituation zum Bahnhof Herzogenrath-Mitte. Es ist eine ansprechende Gestaltung notwendig, neben der Sicherstellung von Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNVs und ansprechende Wartebereiche für die Fahrgäste.
- Bauliche Neustrukturierung und Neuordnung des Parkplatzes im Bereich Schürhof durch eine gestalterische Aufwertung des Bereichs und Abgrenzung zu den Privatgrundstücken.
- Entfernung des Angstraumes auf der Fußverbindung zwischen Schürhof und Kleikstraße.
- Neuordnung des Glaswerkeparkplatzes und Schaffung einer Fußwegeverbindung (Parkplatz an der Eyselshovener Straße). Im Konzept wird beschrieben, dass der Parkplatz wenig genutzt wird bzw. zukünftig durch den Bau eines Parkhauses auf dem Werkgelände von Saint Gobain nicht mehr benötigt wird. Somit könnte der Parkplatz umgestaltet werden und die Anbindung an die Brücke über die Wurm für den Fuß- und Radverkehr attraktiver gestaltet werden.
- Sanierung, Aufwertung oder Neubau der Brücke über die Wurm.
- Fuß- und Radbrücke über das südliche Saint-Gobain-Gelände und die Gleise zur Anbindung der Wohn- und Arbeitsstätten westlich der Wurm an den Bahnhof, um eine kurze Fuß- und Radverkehrsverbindung zu ermöglichen.
- Neuordnung des Parkplatzes Bergerstraße.
- Gestalterische Aufwertung des Bereichs zwischen Feuerwache und der Tankstelle an der Dammstraße, um eine attraktive Fußverbindung zwischen Erkenstraße und Erkenmühle zu schaffen.

Integriertes Handlungskonzept Kohlscheid-Mitte, 2023

Auf Grundlage der SWOT-Analyse und des entwickelten Leitbildes wurden für Kohlscheid-Mitte folgende Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität im Integrierten Handlungskonzept festgehalten:

- Verkehrliche Neuordnung des Ortszentrums (Südstraße, Markt, Weststraße) als Voraussetzung für eine Umgestaltung.
- Verbesserung der Wegebeziehungen zwischen den Gebieten und in die Umgebung zur Stärkung der „Stadt der kurzen Wege“.
- Entschärfung verkehrlicher Konfliktbereiche.

Starke Achsen im ÖPNV der StädteRegion Aachen – Potenzial- und Wirkungsanalyse, 2024

Die Potenzial- und Wirkungsanalyse hat drei Achsen, die mit einer hohen Priorität bewertet wurden und für Herzogenrath wichtig sind, definiert:

- Aachen – Kohlscheid – Herzogenrath
- Aachen – Soers – Kohlscheid – Herzogenrath
- Herzogenrath Bahnhof – Alsdorf – Eschweiler – Stolberg

Die entsprechenden Verbindungen sollten auf ihre Kapazität geprüft und die betroffenen Straßen, etwa die Roermonder Straße, im Sinne des ÖPNV optimiert aufgeteilt werden.

Lärmaktionsplan 4. Runde, 2024

Der Lärmaktionsplan nennt neben den Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auch Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs und des ÖPNVS:

- Radverkehrsanlagen beidseitig an der L 47 von der Geilenkirchener Straße bis zur K 5 umsetzen.
- Radverkehrsanlagen beidseitig an der L 232 zwischen Kohlberger Straße und Kleikstraße umsetzen.
- Radverkehrsanlagen beidseitig an der L 244 zwischen Ortseingang Rumpen und Kämpchenstraße umsetzen.

- Ausbau von bestehender Radverkehrsinfrastruktur nach Stand der Technik und mit attraktiven Lösungen an folgenden Abschnitten:
 - L 232 von Dornkaulstraße bis Kohlberger Straße,
 - L 232 von L 223 Bardenberger Straße bis L 240,
 - L 223 von Zufahrt Schulzentrum Herzogenrath bis Schütz-von-Rode-Straße,
 - L 47 von L 232 Geilenkirchener Straße bis K 11 Sebastianusstraße (sofern ein ausreichende Querschnittsbreite besteht, sonst müssen alternative Konzepte wie Geschwindigkeitssenkungen des MIV ergriffen werden).
- Reaktivierung der Strecke Alsdorf-Stolberg für die Euregiobahn.
- Die Erweiterung des RE 18 nach Lüttich.



Kommunikation

7. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde durch einen strukturierten und breit angelegten Beteiligungsprozess begleitet. Dadurch sollten sowohl die Transparenz der Konzepterstellung als auch die Akzeptanz des finalen Mobilitätskonzepts gestärkt werden, da die Erarbeitung zu jedem Zeitpunkt nachvollziehbar war und zentrale Akteur:innen, wie die Bürger:innen der Stadt Herzogenrath, in den Prozess eingebunden wurden.

Für die Öffentlichkeitsbeteiligung wurden unterschiedliche Formate organisiert, um eine möglichst breite Mitwirkung zu ermöglichen und verschiedenen Zielgruppen gerecht zu werden. Dabei kamen sowohl analoge als auch digitale Beteiligungsformate zum Einsatz, sodass allen Interessierten die Gelegenheit gegeben wurde, sich aktiv in den Prozess einzubringen. Mit der Politik wurde ein separater Workshop zur Priorisierung von Maßnahmen und der Diskussion von Schwerpunktthemen durchgeführt. In allen Beteiligungsformaten konnten die Teilnehmenden Rückmeldungen, Hinweise und Anmerkungen einbringen. Diese Beiträge wurden anschließend ausgewertet und bei der weiteren Konzepterarbeitung berücksichtigt. Auch die Verwaltung der Stadt Herzogenrath wurde kontinuierlich in den Prozess eingebunden, unter anderem im Rahmen eines Leitbildworkshops.

7.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung – Bestandsanalyse

Im Januar 2025 fand in Rahmen der Bestandsanalyse die erste Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Alle interessierten Herzogenrather:innen wurden eingeladen, zusammen mit der Stadt und dem Planungsbüro, über die aktuelle Infrastruktur und Mobilitätsangebote zu sprechen. Vor dem Start der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden gebeten, mit Hilfe von Punkten (die Farbe war ohne Bedeutung) auf einem Poster ein paar Startfragen zum Thema Mobilität zu beantworten (vgl. Abbildung 7.1).

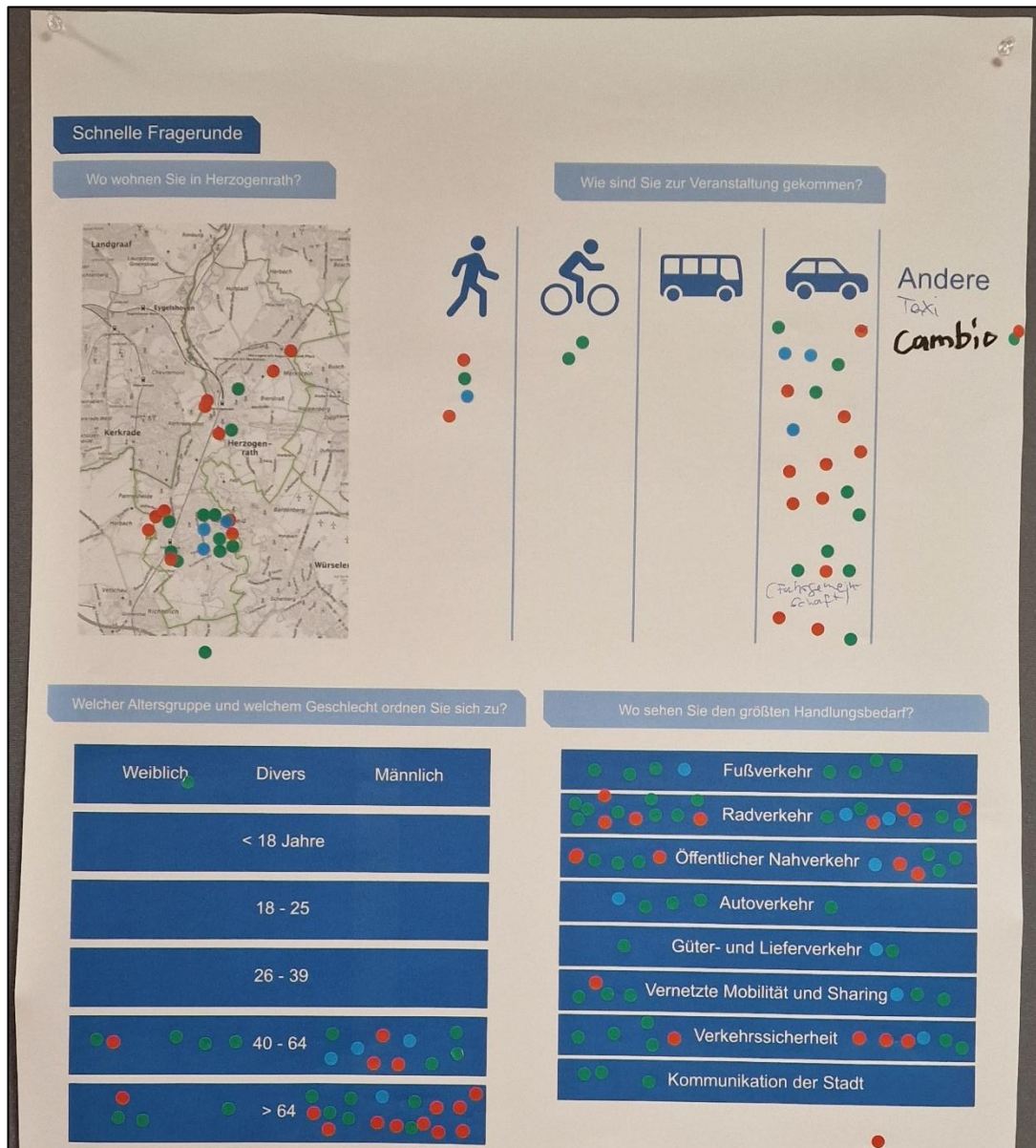


Abbildung 7.1: Eingangsfragen zur Veranstaltung

Nach der Begrüßung durch den Bürgermeister und der Vorstellung des Projektteams wurden den Teilnehmenden die ersten Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2024 vorgestellt. Neben dem Modal Split wurden auch die Ergebnisse der Bewertung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr besprochen. Danach wurden gute Umsetzungen und Orte mit Veränderungspotenzial aus Herzogenrath als Impulse für die Workshoprunde vorgestellt.

Die Teilnehmenden konnten nun anschließend in vier Gruppen, aufgeteilt nach Fußverkehr, Radverkehr, ÖV und Vernetzte Mobilität sowie Kfz-Verkehr, ihre Erfahrungen und Eindrücke mit

dem Projektteam teilen. An den einzelnen Ständen gab es Poster mit Beispielen aus Herzogenrath wie auch aus anderen Städten. Dazu konnten die Teilnehmenden Ideen beisteuern, was ihrer Meinung nach:

- Eine fahrradfreundliche bzw. fußverkehrsfreundliche Stadt ausmacht.
- Einen guten Öffentlichen Nachverkehr ausmacht.
- Den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr verbessern kann.

Auf einem weiteren Poster hatten die Teilnehmende dann Platz für ihre Anmerkungen zu den Fragen:

- Was finden Sie gut?
- Wo hakt es noch?
- Ihre Ideen und Anregungen

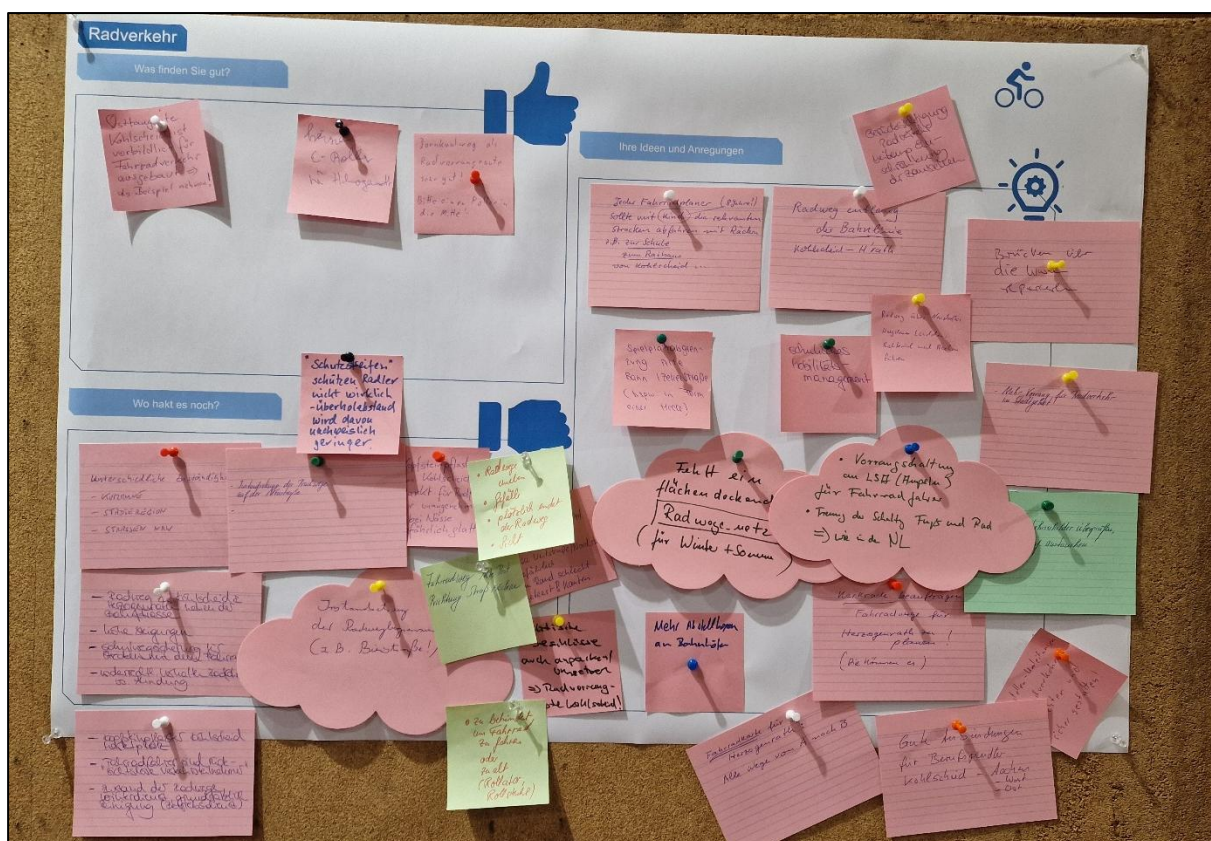


Abbildung 7.2: Input der Teilnehmenden zum Themenfeld Radverkehr

Auf zwei weiteren Postern konnten die Teilnehmenden direkt auf einer Stadtkarte von Herzogenrath standortbezogene Themen markieren und ansprechen.

Positiv bewerteten die Teilnehmenden u.a.:

- die gute Anbindung fast aller Stadtteile,
- die Radverkehrsinfrastruktur auf der Osttangente Kohlscheid,
- die vielen Gässchen in Kohlscheid, die nur durch den Fußverkehr genutzt werden können.

Neben den Verbesserungswünschen wurden auch viele Ideen und Lösungen genannt, die zum Teil in den Maßnahmen wiederzufinden sind:

- Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet
- Flächendeckende Bewirtschaftung des Parkraums
- Ausbau des Carsharing-Angebotes, auch in den Quartieren
- Geschlossene Fußverkehrsnetze in den Stadtteilen
- Barrierefreie Gehwege und Querungen
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Bessere Radverkehrsanbindung nach Aachen
- Mehr Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen
- Höhere Taktung der Buslinien und mehr Fahrten nachts und am Wochenende
- Bessere Busanbindung nach z.B. Alsdorf oder Übach-Palenberg

Die Ergebnisse des Workshops flossen im Anschluss in die Bestandsanalyse und nach fachlicher Prüfung in Teilen in die Maßnahmensteckbriefe ein.

7.2 Leitbildworkshop mit dem Verwaltungsvorstand

Im Juni 2025 wurde ein Workshop durchgeführt, in dessen Rahmen der Verwaltungsvorstand sowie Leiter:innen der verschiedenen Ämter der Stadtverwaltung gemeinsam an der Ausarbeitung eines Mobilitätsleitbildes für die Stadt Herzogenrath arbeiteten. Der Workshop wurde durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW geleitet. Ziel war es, mittels des Planspiel „Backcasting“ des Zukunftsnetzes, eine langfristige Vision für die Mobilität von Herzogenrath gemeinsam zu erarbeiten und die dafür notwendigen Maßnahmen festzulegen. Für die Visualisierung wurde ein Zeitstrahl aufgebaut (vgl. Abbildung 7.3).



Abbildung 7.3: Aufbau für den Workshop mit Zeitstrahl und Vision

Phase 1: Eckpunkte für ein Leitbild entwickeln

Die Teilnehmenden wurden in zwei Gruppen aufgeteilt, die jeweils eine zukunftsorientierte Vision bzw. konkrete Ziele diskutieren sollten. Die Teilnehmenden hatten vorab die Möglichkeit, Ziele aufzuschreiben, die anschließend in den zwei Gruppen diskutiert wurden. Dabei sollte folgende Fragen (1) *Was wollen wir hier konkret erreicht/verbessert haben?* und (2) *Wie würde die Vision hier klingen? / Was würden wir auf der Audiospur hören?* beantwortet werden.

Viele Themen und Ziele wurden in beiden Gruppen diskutiert. In Abbildung 7.4 sind alle Vorschläge für die perspektivische Vision am Ende des Zeitstrahls aufgestellt. Unter anderem hatten die Gruppen folgende Visionen:

- Förderung des ÖPNV und Radverkehrs
- Flächendeckend sichere Abstellmöglichkeiten für Radverkehr
- „Soziale“ und sichere Mobilität (z.B. auf Schulwegen)

- Sichere Verkehrswege für Familien mit Kindern
- Kostengünstige Mobilitätsangebote
- Vernetzte, attraktive Mobilität (regional und städtisch)
- „Randzonen“/letzte Meile nicht vergessen
- Harmonie und Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer
- Zustand Infrastruktur

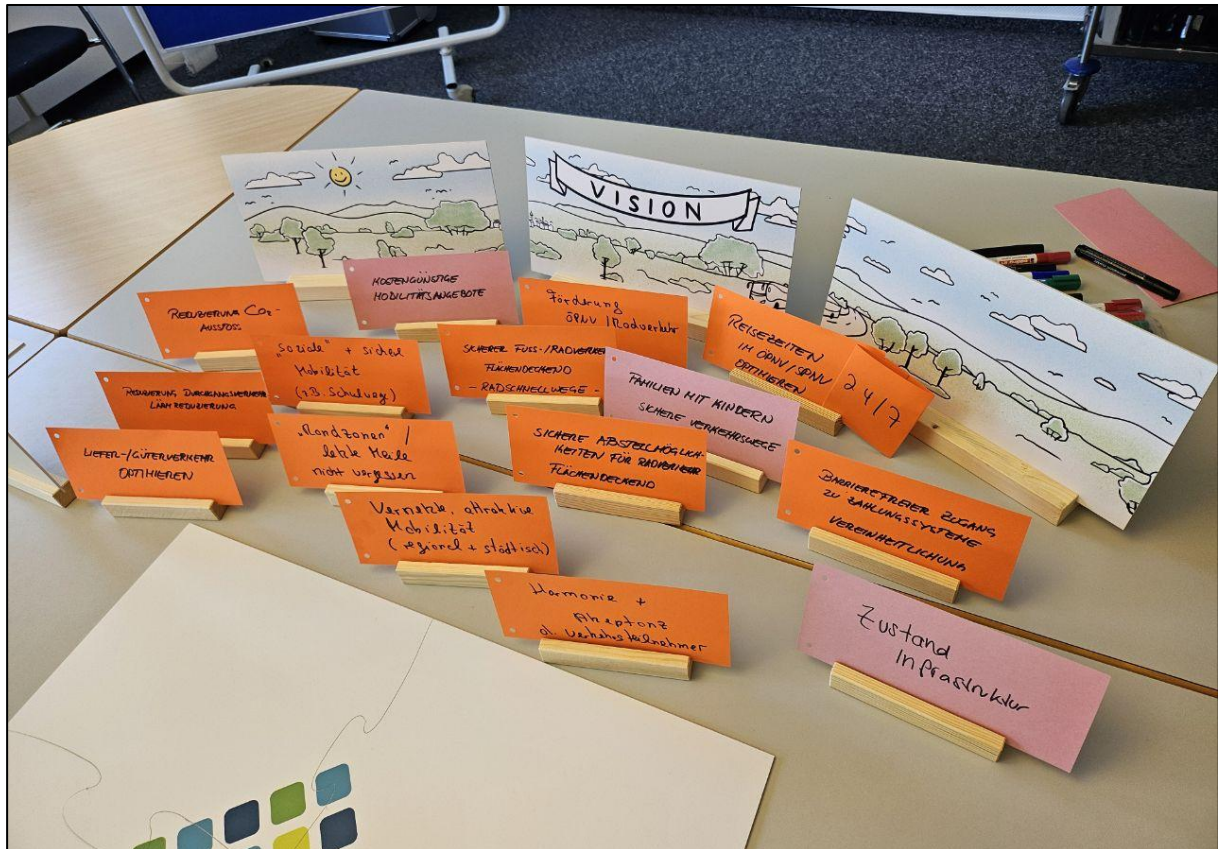


Abbildung 7.4: Langfristige Visionen für die Stadt Herzogenrath

Phase 2: Umsetzungsschritte identifizieren sowie priorisieren

Im zweiten Schritt hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich jeweils eine Maßnahme aus bereits vorbereiteten Karten auszusuchen oder eine eigene Maßnahme zu formulieren, die für sie von besonderer Bedeutung sind. Diese sollten entlang des Zeitstrahls an dem Zeitpunkt positioniert werden, an dem die Maßnahme entweder abgeschlossen sein sollte oder verstärkt betrachtet werden sollte. Dabei wurden die Fragen (1) *Was brauchen wir, um unserem Leitbild näher zu kommen (Themen, Projekte, Strukturen...)?* und (2) *Zu welchem Zeitpunkt (2030, 2035, 2040) sollte das sein?* beantwortet. Die ausgewählten Maßnahmen wurden von jeder Person

einzelner erläutert und auch das zu erreichende Ziel sollte benannt werden. Anschließend wurde noch einmal gemeinsam über alle genannten Maßnahmen gesprochen und der angestrebte Zeitpunkt auf dem Zeitstrahl ggf. angepasst. Daraus ergab sich die Priorisierung in Abbildung 7.5.



Abbildung 7.5: Phase 2 des Workshops

Phase 3: Handlungsrahmen/Prozesse schaffen

In der dritten Phase haben die Teilnehmenden Prozesse ausgewählt, die schon heute gestartet werden müssen, um die Ziele und Maßnahmen zu erreichen. Diese wurden dann ebenfalls auf dem Zeitstrahl platziert (vgl. Abbildung 7.6). Unter anderem wurden folgende Prozesse benannt:

- Städteregionale Vernetzung, auch mit den Niederlanden und dem Kreis Heinsberg: Länderübergreifende Tarife und Bezahlssysteme für den ÖPNV

- Von Best Practice lernen: Auf die vorhandene Erfahrung zurückgreifen und die Konzepte nutzen, die gut funktionieren
- Kommunikationsstrategie: Positiv über das Thema Mobilität informieren und dies auch so in der Presse wiederfinden



Abbildung 7.6: Zeitstrahl mit Maßnahmen und Prozessen nach der Phase 3

Die gesammelten Visionen, Maßnahmen und Prozesse waren die Grundlage für die Erarbeitung des Leitbildes und der Leitziele.

7.3 Digitale Beteiligung – Herzogenrather Mobilitäts-Ideensammler

Den Bürger:innen wurde im Rahmen einer digitalen Beteiligung vom 20. Oktober bis zum 9. November 2025 die Möglichkeit gegeben, eigene Maßnahmevorschläge für eine positive Mobilitätsentwicklung in Herzogenrath einzubringen. Auf einer digitalen, interaktiven Karte (vgl. Abbildung 7.7) konnten die Teilnehmenden für die unterschiedlichen Mobilitätsthemen ihre Ideen eintragen. Darüber hinaus konnten sie einzelne Beiträge anderer Teilnehmenden bewerten („ liken“) und kommentieren.

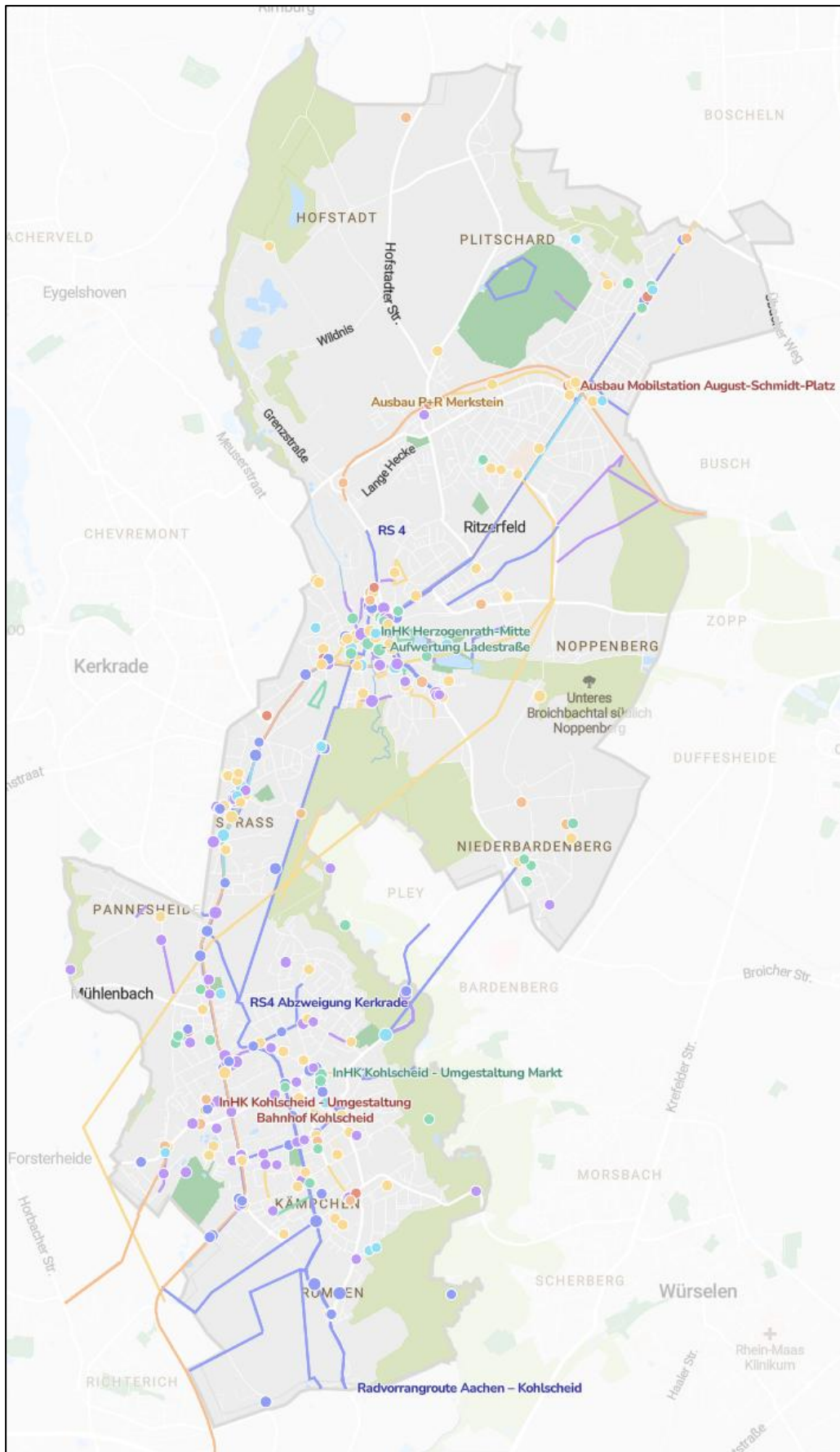


Abbildung 7.7: Interaktive Karte der digitalen Beteiligung

Eine inhaltliche Zusammenführung ähnlicher Beiträge zeigt, dass zwei übergeordnete Anliegen dominieren: die Stärkung des Umweltverbunds (Verbesserung des ÖPNV, mangelhafte Rad- und Fußwege, Bedarf an Fahrradabstellplätzen) sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit (unsichere Verkehrssituationen, Einführung von Tempo-30-Zonen, Probleme mit Ampelregelungen) (vgl. Abbildung 7.8).



Abbildung 7.8: Wortwolke aller Beiträge mit den meistgenannten Beiträgen

Bei der Zuordnung zu verschiedenen Themenkategorien ergab sich folgende Verteilung: Die meisten Beiträge entfielen auf „Pkw-Verkehr (auch Parken und E-Mobilität)“ (112 Beiträge), gefolgt von „Fußverkehr und Barrierefreiheit“ (93 Beiträge) und „Radverkehr (auch Abstellanlagen)“ (91 Beiträge). Die übrigen Kategorien verzeichneten jeweils weniger als 40 Beiträge.

In zwei Bereichen im Stadtgebiet wurde ausführlich über sichere Schulwege diskutiert: rund um die Käthe-Kollwitz-Schule und die Regenbogenschule in Herzogenrath-Mitte sowie um die Katholische Grundschule Straß und den Katholischen Kindergarten St. Josef in Straß. Teilnehmende beschrieben die dort bestehenden Verkehrssituationen als unsicher, insbesondere zu Bring- und Abholzeiten. In der Josefstraße wurde zusätzlich die Querungsstelle über die Alte Straße kritisiert. In Kommentaren ist mehrmals zu lesen, dass Pkw-Fahrende immer wieder die rote Lichtsignalanlage missachten.

Ein weiterer Schwerpunkt der Beiträge betraf Verkehrsberuhigungs- und Geschwindigkeitsreduzierungsmaßnahmen, insbesondere in der Kleikstraße und in einzelnen Wohnquartieren.

Für den ÖPNV wurden mehrere Verbindungen benannt, deren Ausbau von Teilnehmenden gefordert wird – sowohl innerhalb der Ortsteile als auch zu benachbarten Kommunen. Unter dem Thema „Umsteigepunkte und Sharing-Angebote“ wurden zahlreiche mögliche

Standorte für Mobilstationen oder Bike- und Carsharing vorgeschlagen, verteilt über das gesamte Stadtgebiet, z.B. in Merkstein am Stadion, in Herzogenrath-Mitte am Parkplatz Am Schürhof, in Straß am Eurode Business Center oder in Kohlscheid am Kämpchenplatz.

7.4 Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung – Maßnahmen

In Ergänzung zur digitalen Veranstaltung, fand im November 2025 die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes statt. Wie bei der digitalen Karte wurden die Herzogenrather:innen eingeladen, ihre Ideen und Anregungen für Maßnahmen im Mobilitätskonzept einzubringen.

Den Teilnehmenden wurde das Leitbild vorgestellt und die fünf Leitziele erläutert. Danach startete der aktive Teil des Workshops. Hier konnte an den drei Diskussionsrunden – Gestalten, Vernetzen und Umdenken – teilgenommen werden. In der Runde „Gestalten“ erhielten Teilnehmende die Möglichkeit, eigene Straßenquerschnitte zu entwerfen. Es entstanden diverse Querschnittsvarianten (vgl. Abbildung 7.9), die häufig eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs und eine erhöhte Aufenthaltsqualität zum Ziel hatten.

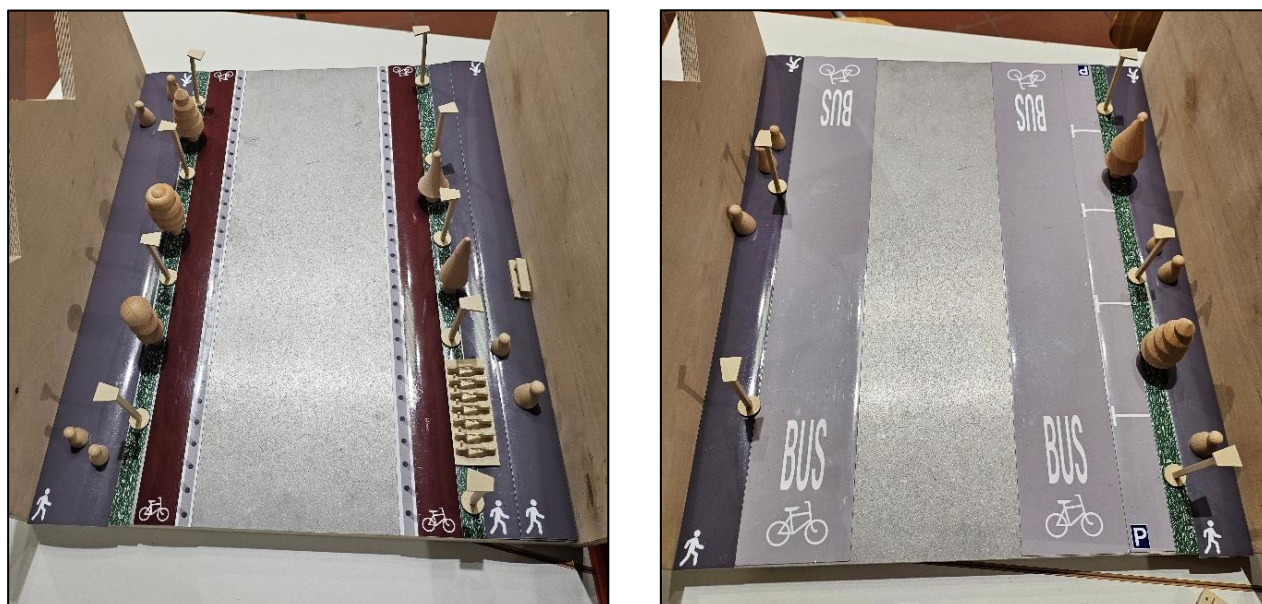


Abbildung 7.9: Zwei Beispielentwürfe der Teilnehmenden, links mit einer Protected Bike Lane, rechts mit der Kombination Busspur + Radverkehr (Martina Lohmeier/Durth Roos Consulting GmbH)

In der Themenrunde „Vernetzen“ wurden unter anderem Fragen des Linienangebots und von Sharing-Diensten adressiert. Vorgeschlagen wurden mögliche Standorte für Bike- und Carsharing etwa in Herbach, Hofstadt und Pannesheide. Zudem wurde auf wiederkehrende Ausfälle der Buslinie HZ 2 hingewiesen; diese fährt bei Verspätungen teilweise einzelne Schleifen nicht mehr weiter.

Die Runde „Umdenken“ umfasste eine breite Palette von Diskussionspunkten, darunter Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z. B. in der Kleikstraße), Einrichtung von Fahrradstraßen (z. B. in Merkstein) sowie flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzungen (Vorschlag: 30 km/h stadtweit, ausgenommen wichtige Landesstraßen).

7.5 Workshop mit der Politik

Im Februar 2026 fand gemeinsam mit Vertreter:innen der Parteien aus dem Mobilitätsausschuss ein Workshop zur Priorisierung der identifizierten Maßnahmen sowie zur Diskussion von Schwerpunktthemen statt. Den Teilnehmenden wurden das Bewertungssystem sowie der Aufbau der Maßnahmen erläutert. Anschließend erhielten sie rund 20 Maßnahmen, die sie in drei Gruppen gemeinsam priorisieren sollten. Die Maßnahmenauswahl fand vorab innerhalb des Projektteams statt und deckte alle Verkehrsmittel und alle Leitziele ab, um den Teilnehmenden eine möglichst breite, aber überschaubare Auswahl anzubieten.

Jede Gruppe setzte einen etwas anderen Schwerpunkt. In der ersten und in der zweiten Gruppe wurden Maßnahmen so ausgewählt, dass alle Verkehrsmittel vertreten waren. Die dritte Gruppe setzte einen Fokus auf den Fußverkehr und die Mobilität von Älteren und Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen.

Nachdem die Gruppen ihre Priorisierung vorgestellt hatten, konnten die Teilnehmenden Punkte verteilen, um aus den ausgewählten Maßnahmen eine gemeinsame Priorisierungsliste zu erstellen. Dabei fand die Maßnahme „Sichere Schulwege“ mit 13 Punkten die höchste Zustimmung, gefolgt von der Maßnahme „Fußverkehrschecks“ mit 8 Punkten (vgl. Abbildung 7.10).



Abbildung 7.10: Finale Priorisierung des Workshops

In der abschließenden Diskussionsrunde waren sich alle Teilnehmenden einig, dass beide Maßnahmen nicht nur einzelne Gruppen betreffen und deren Mobilität verbessern, sondern dass alle Herzogenrather:innen und Besucher:innen der Stadt von der Umsetzung der Maßnahmen profitieren würden, da der Fußverkehr die grundlegendste Form der Mobilität ist. Da ein breiter Konsens über ihre Tragweite bestand, wurden die beiden Maßnahmen als Schlüsselmaßnahmen in das Gesamtkonzept aufgenommen.

7.6 Begleitende Kommunikation

Während der gesamten Bearbeitungszeit zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurden immer wieder verschiedene mediale Kanäle genutzt, um auf das Projekt aufmerksam zu machen.

Es wurden unterschiedliche Pressemitteilungen, Posts und Einträge in den Sozialen Medien sowie auf der Projektseite der Klimakampagne Herzogenrath herzogenrathklima.de veröffentlicht. Die Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden z.B. über Pressemitteilungen auf der Seite der Stadtverwaltung (Abbildung 7.11), über Posts in den sozialen Medien (Abbildung 7.12) oder über zusätzliche Plakatierung im Stadtgebiet (Abbildung 7.13) beworben. Bei beiden Öffentlichkeitsbeteiligungen war die Presse eingeladen und berichtete jeweils in einem Beitrag in der Aachener Zeitung darüber.



The image is a screenshot of a press release from the City of Herzogenrath. At the top left is the city's logo, a red lion on a shield, with the text 'STADTVERWALTUNG HERZOGENRATH'. To the right is a navigation bar with green buttons for 'RATHAUS & SERVICE', 'SOZIALES & BILDUNG', 'WIRTSCHAFT & VERKEHR', 'FREIZEIT & TOURISMUS', and 'MEHR'. Below the navigation bar is the main title 'Herzogenrather sollen über zukünftige Mobilität mitbestimmen' in a large, bold, black font. Underneath the title is the subtitle 'Interaktive Bürgerveranstaltung am 29. Januar' and the date '15. Januar 2025'. The central part of the page features an illustration of a modern city street with various modes of transport: a white bus, a yellow bus, a blue car, a white car, a bicycle, and a charging station. Below the illustration is a quote from Svenja Rakers, the traffic planner, explaining the purpose of the public consultation. The text is in a smaller, black font.

Herzogenrather sollen über zukünftige Mobilität mitbestimmen

Interaktive Bürgerveranstaltung am 29. Januar
15. Januar 2025



© Stadt Herzogenrath / KI-generiert

Die Stadt Herzogenrath möchte ihr Mobilitätsangebot langfristig optimieren und erstellt dazu aktuell gemeinsam mit dem Bonner Ingenieurbüro Durth Roos Consulting GmbH ein nachhaltiges Mobilitätskonzept. Um in die Konzepterstellung auch die Bürgerinnen und Bürger aus Herzogenrath aktiv einzubeziehen, findet am 29. Januar um 18 Uhr (Einlass ab 17.30 Uhr) eine Bürgerveranstaltung in der Aula des Herzogenrather Schulzentrums statt.

„Zu dieser Veranstaltung sind alle Herzogenratherinnen und Herzogenrather herzlich eingeladen, die dort konkrete Hinweise zu aktuellen Verkehrsverhältnissen, Anregungen und Lösungsvorschläge einbringen möchten. Das ist wichtig, um in das Konzept die Bedürfnisse und Wünsche der Menschen hier im Ort optimal einfließen lassen zu können“, erklärt Verkehrsplanerin Svenja Rakers von der Stadt Herzogenrath.

Abbildung 7.11: Pressemitteilung der Stadt Herzogenrath zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung (Quelle: herzogenrath.de/aktuelles)



Abbildung 7.12: Post auf Facebook und Instagram zur digitalen Beteiligung (Quelle: Stadt Herzogenrath)



Abbildung 7.13: Plakat zur Bewerbung der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung und der digitalen Beteiligung (Quelle: Stadt Herzogenrath)

Die Stadt verfasste ebenfalls Pressemitteilungen im Anschluss an die Öffentlichkeitsbeteiligung und erläuterte die Ergebnisse der Beteiligung. Zudem wurde in der 7. Ausgabe des Newsletters der Klimakampagne Herzogenrath über die Ergebnisse der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung berichtet (vgl. Abbildung 7.14)

Bürgerideen für nachhaltige Mobilität



Zur Erarbeitung eines **neuen Mobilitätskonzepts** bringen sich Herzogenrather Bürger*innen aktiv ein. Bereits die Online-Beteiligung erfreute sich mit **über 300 Einträgen** großer Resonanz und auch die **Beteiligungsveranstaltung Anfang November** brachte wichtige Impulse. Teilnehmende aus der Stadtgesellschaft, der Stadtverwaltung sowie des Projektteams diskutierten gemeinsam zu verschiedenen Mobilitätsthemen.

Nach einem Überblick über Leitbild und Ziele wurden aktuelle Anregungen sowie Beispiele aus anderen Städten präsentiert. An drei Thementischen diskutierte man intensiv über die Themen **„Vernetzen“** (z.B. Radverkehrsnetz und Haltestellen), **„Gestalten“** (Neugestaltung von Straßen, Plätzen und Parkraum) und **„Umdenken“** (zukunftsweisende Mobilitätsformen, Kommunikation und Information). Die Teilnehmenden konnten ihre Vorschläge direkt anbringen und im Anschluss durch Punktevergabe bewerten.

Alle eingebrachten Ideen fließen direkt in die Entwicklung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts für unsere Stadt ein. Herzogenrath geht damit einen weiteren Schritt zu mehr Lebensqualität für alle!

Abbildung 7.14: Auszug aus der 7. Ausgabe des Klimakampagne Herzogenrath-Newsletters (Quelle: Stadt Herzogenrath)

Während der Haushaltsbefragung wurde auf den Sozialen Medien der „MobilityMonday“ eingeführt, der jeden Montag auf die Haushaltsbefragung und die Teilnahme hingewiesen hat.



Evaluationskonzept

8. Evaluationskonzept

Um die Wirksamkeit und Nachhaltigkeit der umgesetzten Maßnahmen sicherzustellen, ist eine regelmäßige Evaluation vorzusehen. Diese dient der Überprüfung, ob die angestrebten Leitziele erreicht werden und ob Anpassungen oder neue Schwerpunkte erforderlich sind. Die Evaluation dient der Stadt auch dazu, die Umsetzung des Mobilitätskonzepts nachvollziehbar zu dokumentieren und den Fortschritt sowie die Zielerreichung gegenüber der Bevölkerung transparent darzustellen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen und auch der Evaluation sind klare Zuständigkeiten festzulegen. Verantwortlichkeiten für Datenerhebung, Analyse und Berichterstattung müssen eindeutig geregelt sein, um eine transparente und verlässliche Bewertung zu gewährleisten. Zudem ist sicherzustellen, dass die hierfür notwendigen personellen Ressourcen zur Verfügung stehen. Nur durch eine kontinuierliche und organisatorisch verankerte Evaluation kann die langfristige Wirksamkeit der Maßnahmen gewährleistet und der fortlaufende Verbesserungsprozess unterstützt werden.

Für die Evaluation wurden in Kapitel 5.2 bereits Indikatoren aufgeführt (vgl. Tabelle 5.1). Nach Beschlussfassung des Mobilitätskonzeptes sollten diese Daten erhoben werden, um den IST-Zustand zu erfassen. Der IST-Zustand einiger relevanten Indikatoren wurde bereits im Rahmen der Bestandsanalyse dokumentiert. Gegebenenfalls ist eine Aktualisierung dieser Daten erforderlich. Die Daten der Haushaltsbefragung 2024, der damit erhobene Modal Split sowie die Nutzungszufriedenheit von Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr können als Grundlage für die Erhebung des IST-Zustandes dienen. Die Erhebung weiterer Indikatoren, wie beispielsweise der Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen oder des Anteils barrierefreier Bushaltestellen im Stadtgebiet, obliegt der Stadt und den zuständigen Stellen. Dafür sind teilweise GIS-Analysen und Berechnungen notwendig. In der Tabelle ist ebenfalls der Erhebungszyklus der jeweiligen Indikatoren hinterlegt. Durch diesen Vorher-Nachher-Vergleich können Veränderungen quantitativ und qualitativ nachvollzogen sowie die tatsächlichen Effekte der Maßnahme bewertet werden.

Spätestens alle fünf Jahre sollte ein umfassender Evaluationsbericht erstellt werden, der die erzielten Fortschritte dokumentiert, bestehende Herausforderungen analysiert und Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Maßnahmenprogramms darstellt. Im Evaluationsbericht sollten folgende Punkte Berücksichtigung finden:

- Beschreibung allgemeiner und standortspezifischer Rahmenbedingungen und Entwicklungen, die sich auf die Mobilität und den Verkehr in Herzogenrath auswirken. Zu den potenziellen Themen gehören beispielsweise die wirtschaftliche Lage, die Bevölkerungsentwicklung, gemeinsame Ziele der Stadt und der StädteRegion oder regional bedeutsame Planungen wie der RS4 oder die RegioTram Aachen. Des Weiteren ist eine Einordnung der Ursachen und Wirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes von hoher Relevanz.
- Beschreibung von übergeordneten Zielen auf Bundes- oder EU-Ebene im Bereich Klimaschutz und Mobilität.
- Auswertung der Indikatoren zum Zeitpunkt der Berichterstellung und Beschreibung der Entwicklung.
- Darstellung der bereits umgesetzten und/oder in der Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes.
- Beschreibung der Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen und ob diese den Erwartungen entsprechen.
- Weitere getroffene Maßnahmen, um negativen Entwicklungen entgegenzuwirken.
- Ein Ausblick, welche Maßnahmen bis zum nächsten Evaluationsbericht umgesetzt werden sollen.

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1.1: SUMP-Zyklus (eigene Darstellung nach Ruprecht Consult (2019))	3
Abbildung 2.1: Lage der Stadt Herzogenrath in der Städteregion Aachen (Quelle: © OpenStreet Map contributors, eigene Darstellung)	7
Abbildung 2.2: Flächennutzungsplan Herzogenrath (aus Geoportal StädteRegion Aachen)	8
Abbildung 2.3: Anteile der Beschäftigten je Wirtschaftszweig in Prozent (Quelle: Kommunalprofil Herzogenrath, eigene Darstellung)	10
Abbildung 2.4: Modal Split nach der Erhebung 2011 (links) und für den entsprechenden Regionaltyp des MiD 2017 (rechts) (Quelle links: Haushaltserhebung 2011, StädteRegion Aachen, Quelle rechts: MiD 2017, jeweils eigene Darstellung)	11
Abbildung 2.5: Schmale Gehwege (Eigene Aufnahme)	14
Abbildung 2.6: Fehlende Absenkung und taktiles Leitsystem am Kreisverkehr Kleikstraße/Uferstraße (Eigene Aufnahme)	14
Abbildung 2.7: Getrennter Geh- und Radweg auf der Schütz-von-Rode-Straße (Eigene Aufnahme)	15
Abbildung 2.8: Beispiel eines Knotenpunktwegweisers (Eigene Aufnahme)	15
Abbildung 2.9: Auswertung der lokalen Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)	18
Abbildung 2.10: Auswertung der regionalen Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)	18
Abbildung 2.11: Lkw-Vorrangrouten (Quelle: SEVAS (NRW.Mobidrom GmbH, eigene Darstellung)	24

Abbildung 2.12: Vorgeschlagene Routen des Wirtschaftsverkehrs ab den Gewerbe- bzw. Industriegebieten (Eigene Darstellung)	25
Abbildung 2.13: Überdachte Fahrradbügel und Fahrradboxen am August-Schmidt-Platz (Eigene Aufnahmen)	27
Abbildung 2.14: Standorte der Sharing-Angebote und Bahnhöfe (Eigene Darstellung)	27
Abbildung 2.15: Querschnitte in Wohngebieten mit niveaugleicher Gestaltung (v.l.n.r.: Sophie-Scholl-Straße, An Speenbruch, eigene Aufnahmen)	31
Abbildung 2.16: Querschnitt Voccartstraße (Eigene Aufnahme)	32
Abbildung 2.17: Querschnitt Geilenkirchener Straße (Eigene Aufnahme)	32
Abbildung 4.1: Karte zur Rekrutierung von Befragungsteilnehmer:innen (Eigener Entwurf)	46
Abbildung 4.2: Modal Split nach Verkehrsaufkommen [Wege] 2024, Erhebungszeitraum Herbst/Winter (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	48
Abbildung 4.3: Modal Split nach Verkehrsleistung [km] (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	49
Abbildung 4.4: Modal Split nach Verkehrsaufkommen nach Altersgruppen (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	50
Abbildung 4.5: Modal Split nach Verkehrsaufkommen nach Geschlechtern (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	51
Abbildung 4.6: Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Wegezweck (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	52
Abbildung 4.7: Anteil der Verkehrsmittelverfügbarkeit je Haushalt (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	54

Abbildung 4.8: Nutzung von ÖV-Tickets (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	55
Abbildung 4.9: Zufriedenheit der Antwortenden mit den zur Verfügung stehenden Optionen für Mobilität im Alltag (n = 589) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	56
Abbildung 4.10: Bewertung der Möglichkeit zur Nutzung der Verkehrsmittel in der Stadt Herzogenrath (n = 609) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	57
Abbildung 4.11: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits-, Schul- oder Ausbildungsortes von Antwortenden, die diese regelmäßig besuchen, mit verschiedenen Modi (n = 365) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	57
Abbildung 4.12: Bewertung der Situation des Radfahrens in Herzogenrath (n = 407) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	59
Abbildung 4.13: Gründe, die die Antwortenden am ehesten vom Radfahren abhalten (n = 407) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	60
Abbildung 4.14: Bewertung der Situation des Zufußgehens in Herzogenrath (n = 405) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	62
Abbildung 4.15: Gründe, die die Antwortenden am ehesten vom Zufußgehen abhalten (n = 405) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	62
Abbildung 4.16: Bewertung der Situation des Bus- und Bahnverkehrs in Herzogenrath (n = 405) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	64
Abbildung 4.17: Gründe, die die Antwortenden am ehesten von der Nutzung von Bus und Bahn abhalten (n = 405) (Quelle: Haushaltsbefragung 2024, eigene Darstellung)	65

Abbildung 5.1:	Leitbild und Leitziele des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Herzogenrath	67
Abbildung 6.1:	Beispiel der Priorisierungsmatrix	90
Abbildung 6.2:	Priorisierungsmatrix Leitziel I – Starker Umweltverbund der kurzen Wege	91
Abbildung 6.3:	Priorisierungsmatrix Leitziel II – Flächendeckend und flexibel unterwegs	92
Abbildung 6.4:	Priorisierungsmatrix Leitziel III – Sichere und sozial gerechte Mobilität	93
Abbildung 6.5:	Priorisierungsmatrix Leitziel IV – Umweltbewusster Pkw- und Wirtschaftsverkehr	94
Abbildung 6.6:	Priorisierungsmatrix Leitziel V – Öffentliche Sichtbarkeit und Kommunikation	95
Abbildung 6.7:	Steckbriefmuster	96
Abbildung 7.1:	Eingangsfragen zur Veranstaltung	103
Abbildung 7.2:	Input der Teilnehmenden zum Themenfeld Radverkehr	104
Abbildung 7.3:	Aufbau für den Workshop mit Zeitstrahl und Vision	106
Abbildung 7.4:	Langfristige Visionen für die Stadt Herzogenrath	107
Abbildung 7.5:	Phase 2 des Workshops	108
Abbildung 7.6:	Zeitstrahl mit Maßnahmen und Prozessen nach der Phase 3	109
Abbildung 7.7:	Interaktive Karte der digitalen Beteiligung	110
Abbildung 7.8:	Wortwolke aller Beiträge mit den meistgenannten Beiträgen	111

Abbildung 7.9: Zwei Beispielenwürfe der Teilnehmenden, links mit einer Protected Bike Lane, rechts mit der Kombination Busspur + Radverkehr (Martina Lohmeier/Durth Roos Consulting GmbH)	112
Abbildung 7.10: Finale Priorisierung des Workshops	114
Abbildung 7.11: Pressemitteilung der Stadt Herzogenrath zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung (Quelle: herzogenrath.de/aktuelles)	115
Abbildung 7.12: Post auf Facebook und Instagram zur digitalen Beteiligung (Quelle: Stadt Herzogenrath)	116
Abbildung 7.13: Plakat zur Bewerbung der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung und der digitalen Beteiligung (Quelle: Stadt Herzogenrath)	116
Abbildung 7.14: Auszug aus der 7. Ausgabe des Klimakampagne Herzogenrath-Newsletters (Quelle: Stadt Herzogenrath)	117

Verzeichnis der Tabellen

	Seite
Tabelle 2.1: Auswertung der Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse Rad/MIV aller Ortsteile (Eigene Darstellung)	16
Tabelle 2.2: Auswertung der Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse Rad/MIV aller Zentren (Eigene Darstellung)	16
Tabelle 2.3: Auswertung der Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV aller Ortsteile (Eigene Darstellung)	19
Tabelle 2.4: Auswertung der Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV aller Zentren (Eigene Darstellung)	19
Tabelle 2.5: Auslastung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum (Quelle: Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte (2017), eigene Darstellung)	22
Tabelle 2.6: Auslastung der Parkplätze (Quelle: Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte (2017), eigene Darstellung)	23
Tabelle 2.7: Absolute Unfallzahlen 2020-2023 (Quelle: Polizei Aachen, eigene Darstellung)	29
Tabelle 2.8: Typische Merkmale für UHL und UHS nach Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) (Eigene Darstellung)	29
Tabelle 5.1: Indikatorenliste	75
Tabelle 6.1: Maßnahmenliste des Leitziels I	80
Tabelle 6.2: Maßnahmenliste des Leitziels II	82
Tabelle 6.3: Maßnahmenliste des Leitziels III	83
Tabelle 6.4: Maßnahmenliste des Leitziels IV	84
Tabelle 6.5: Maßnahmenliste des Leitziels V	85