



mob!**DENKER**
MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

MOBILITÄTSKONZEPT

für die Stadt Brühl

ANHANG

mobildenker GmbH

Birkenstraße 3g | 42799 Leichlingen

Telefon: 02175-6688090 | Fax: 02175-6688099

info@mobildenker.de | www.mobildenker.de

Geschäftsführer: Matthias Reintjes | Michael Boßhammer

Inhaltsverzeichnis

BESTANDSANALYSE	1
Nahverkehrsplan 2015 bis 2020	1
Klimaschutzteilkonzept Mobilität	3
Nahverkehrskonzept 2017 bis 2025	5
Besitzbare und Beispielbare Stadt	7
Betriebliches Mobilitätskonzept Stadt Brühl	9
Masterplan Radverkehr.....	11
Konzept Mobilstationen	13
Integriertes Stadtentwicklungskonzept	14
Feinkonzept Wasserstoff.....	17
Machbarkeitsstudie Linie 18	19
Radverkehrskonzept Rheinisches Revier	20
Fußverkehrscheck.....	22
Koalitionsvertrag 2020 - 2025	24

BESTANDSANALYSE



Nahverkehrsplan 2015 bis 2020

Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2015
Auftraggeber:	Rhein-Erft-Kreis
Auftragnehmer:	Büro Stadtverkehr, K+K Küpper
Inhaltlicher Umfang	Busverkehr
Räumlicher Umfang:	Kreisgebiet

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- Stakeholder (Verkehrsunternehmen, Verbünde)
- Verwaltung und Politik (über Kreisgremien)

Ziele/ Zielkonzept

Es wurden keine eigenen Ziele definiert, sondern bestehende Ziele übernommen:
Verkehrspolitische Ziele Land NRW, Ziele Landesplanung und Ziele Regionalplan

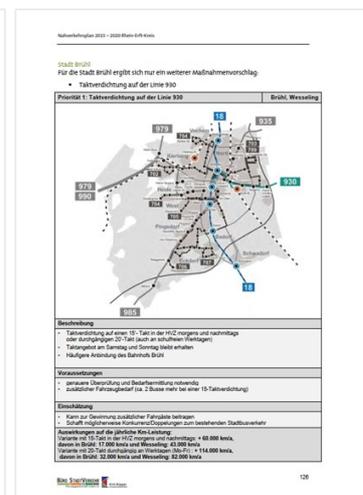
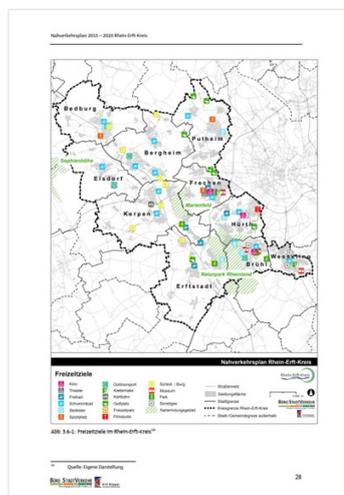
- Bevorrechtigung SPNV gegenüber ÖPNV bei Ausbau
- Ausbau vor Neubau
- Ausreichende Versorgung Gesamtbevölkerung
- Stadtentwicklung unter Berücksichtigung ÖPNV-Angebot

Stärken

- Sehr ausführliche Datenanalyse
- Verkehrsmodell (nicht ganz klar, ob eine Modell genutzt wurde)
- Umsetzungskonzept (kurz- bis langfristig)
- Priorisierung auf Stadt- und Regionalebene
- Marketing, Anregungen an andere Aufgabenträger, Qualitätskontrolle

Schwächen

- Bereits veraltet (Laufzeit bis 2020)
- Keine Übersicht über umgesetzte Maßnahmen
- Extrem ausführlich (> 200 Seiten)
- Brühl in Randlage des Kreises → Ergänzende Konzepte bzw. Beteiligung an weiteren Konzepten notwendig (Stadtbahn Linie 18 ...)
- Beteiligung Bürgerschaft fehlt
- Beteiligung Stadt nur über Kreisgremien





Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2016
Auftraggeber:	Stadt Brühl
Auftragnehmer:	Bsv, infas, SHR
Inhaltlicher Umfang	Integrales Konzept über alle Verkehrsarten
Räumlicher Umfang:	Gesamtstadt

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

Die Workshopveranstaltungen fanden sowohl getrennt nach Gruppen wie auch gemeinsam statt.

- Stakeholder und Experten
- Bürgerschaft

Ziele/ Zielkonzept

Es wurden keine eigenen Ziele definiert, sondern bestehende Ziele vom European Energy Award (EEA) übernommen.

- Erfassung, Bewertung, Planung, Steuerung, Überprüfung der Energie- und Klimaschutzaktivitäten über mehrere Jahre
- Identifizierung und Nutzung der Potenziale einer nachhaltigen Energiepolitik und des Klimaschutzes
- Energieeinsparung, Energie effizient nutzen, Steigerung des Einsatzes von regenerativen Energien
- Identifizieren und Erschließung der größtmöglichen CO₂-Minderungspotenziale im Mobilitätsbereich

Stärken

- Ausführliche Datenanalyse, gute Übersicht über vorliegende Konzepte
- Ausführliche Darstellung der Ergebnisse aus der Beteiligung und der Maßnahmen (Steckbriefe)
- Maßnahmen z.T. in Umsetzung (z.B. Mobilitätskonzept)
- Neben der Infrastruktur sind auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, Information, Marketing, etc. enthalten
- Übersicht für Fördergeber über Meilensteine und Projektstand

Schwächen

- Maßnahmen nur über Beteiligungsverfahren
- Beteiligung aus Bürgerschaft eher gering (12 Bürger auf 20 Experten)
- CO2-Bilanzierungen ohne umfängliche Verkehrsdaten und ohne Bezug zu den Maßnahmen
- Maßnahmen z.T. sehr allgemein (z.B. Mobilitätskonzept erstellen, Parkraumkonzept fortschreiben)
- Szenarien z.T. ohne konkrete Maßnahmen nur auf Abschätzung basierend
- Szenarien für 2025 (veraltet?)

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



HANBRÜCKER STRASSE 9
D-53564 AACHEN
TELEFON 0241 70550-0
TELEFAX 0241 70550-20
WWW.BSV-PLANUNG.DE
OFFICE DE 01 764 555
H: ZUKUNFTSARBEITING

infascity
Urban Consulting
Hörsingstraße 9
40229 Essen
0201 7868330
www.infascity.de

moderation
Kommunikation
63033 Frankfurt am Main
069 2330333
069 2330330
www.moderation.de

**Klimaschutzkonzept
„Mobilität“
Stadt Brühl**

Bearbeitung:
Dr.-Ing. Katja Engelen, BSV
Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckel, BSV
David Sommer, M. Eng., infas Einmetrie

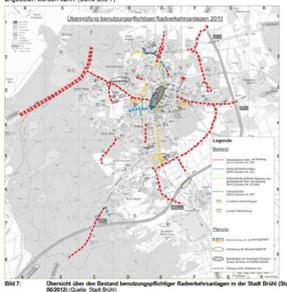
Aachen, im März 2016
N1014 1416300 (BauNr)Verkehrskonzept03000_BauNr_V18A00

HEB 3325 ARTGERICHT AACHEN
GESCHAFTSFÖRMER: DR.-ING. REINHOLD BAIER GfH, DR. ING. AXEL C. SPRINGFELD DR.-ING. MICHAEL M. BAIER
BANKVERBINDUNG: IBAN DE 10300000000011116 BIC: ACC32333

13

verkehr informiert und konnte damit in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt werden. Durch diese kontinuierliche Radverkehrsberichterstattung konnte der Radverkehrsanteil seit 1981 kontinuierlich gesteigert werden (vgl. Kap. 2.7.1, Tabelle 7).

Die Stadt Brühl verfügt über ein überwiegend dichtes und hochwertiges Radverkehrsnetz, dessen Hauptachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung sowie in Nordost-Südwest-Richtung im Wesentlichen durch die Landstraßen bestimmt werden. Neben und der Radverkehr auf unterschiedlichen Radverkehrsarten gefährt (z. B. gemeinsamer Geh- und Radweg), weist zwar keine konkrete Höhe der Fahrgastzahlen besitzt, aber ein dichtes und relativ hochwertiges Radverkehrsnetz angeboten werden kann. (siehe BfV 7)



Übersicht über den Bestand bindungsangeforderter Radverkehrsarten in der Stadt Brühl (Stand 02/2016) (Quelle: Stadt Brühl)

In Rahmen der ersten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans des Rhein-Erft-Kreises 2007-2016 wurde eine Radverkehrsstrategieentwicklung der einzelnen kreisfreien des bestehenden Radverkehrsnetzes durchgeführt. Hier ergab sich nur ein Teilbereichsbedarf als unvermeidlich auf Grund von höherer oder gleichwertiger Radverkehrsart auf einer Strecke mit hohem Serviceverhältnis zu denjenigen Radverkehrsarten. Eine weitere Flächenbedarf wurde als befragt verträglich eingestuft. Es handelt sich hierbei um fehlende oder nicht unterdimensionierte Radverkehrsanlagen. Bei einer KD-Verkehrsanlage zwischen 2.500-5.000 M²/Kilö oder höher

Klimaschutzkonzept „Mobilität“, Stadt Brühl



14

2 | Radverkehrsnetzkonzept überarbeiten und fortschreiben

Zusammenfassung:
Die Analyse der Potenziale im Radverkehr, die im Rahmen der Auswertung der Daten der Haushaltsbefragung des Rhein-Erft-Kreises (Frühjahr 2013) durchgeführt wurde, ergab eine hohe Akzeptanz an kurzen MV-Wegen und damit verbunden ein hohes aktivierbares Rad-Potenzial auf. Dieses gibt es im Falle von weiteren Maßnahmen (z. B. individualisierte Beratung, Ausweitung der Vorkursen, Verbesserung der Radinfrastruktur, z. B. Verbesserung des Angebots der Radverkehrsberatung, Ausweitung der Fahrradkita-Stationen) ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand auf das volle Radverkehrsnetz aus dem Jahr 1981 überbauen und -erhalten werden.

Darüber hinaus u. a. die unzureichende Qualität bestehender Radverkehrsverbindungen auf der Strecke und an Querungsebenen (z. B. Verbindung Rheinstraße-Corneliusstraße-Verbindung, Verbindung Köhler-Süden, sowie der Bedarf an weiteren Fahrradabstellplätzen, besond. Bikes) soll im Radverkehrsnetz analysiert und bewertet werden, so dass zielgerichtet Verbesserungen abgeleitet und anschließend nach und nach umgesetzt werden können.

Mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs nimmt die Bedeutung von Radverkehrswegen bzw. sicheren Radverkehrsverbindungen immer weiter zu. Die Stadt Brühl war als eine dieser Hochburgen von Köln an der Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das Köln mit den Nachbarkommunen verbindet. Für die Verbindung Köln-Brühl (Pflanzengartensteig) und für eine Radverbindungsroute als Grundlage für die weitere 10- und 20-Achsenplanung werden. Die Stadt Brühl wird zwar nicht direkt von dieser Verbindung tangiert, dennoch kann sie sich weiter an diesem Thema beteiligen. So bietet sich aufgrund der hohen Potenziale die Prüfung einer Radverkehrsverbindung an den Köhler Süden an. Weiterhin können bestehende einseitige Radverkehrsverbindungen hinsichtlich einer Bedeutung bewertet werden, so dass für Verbindungen mit hoher Bedeutung (z. B. Nord-Süd-Weg) Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich einer zügigen Betriebsaufnahme ergriffen werden.

Um weiterhin zielgerichtet für den Radverkehr zu werben, sollte geprüft werden, ob die bestehende Presse- und Marketingausstattung in der Hinsicht weiter ausgebaut werden kann. Beispielsweise kann mit zielgruppenorientierten Werbemaßnahmen geworben werden oder Wettbewerbe zum Radfahren durchgeführt werden.

Basistexte:

- Analyse der bestehenden Radverkehrsverbindungen (Strecken, Knotenpunkte und Querungsebenen/Überquerungen, Fahrgastzahlen)
- Entwicklung eines Fahrradkonzepts (Bestandsanalyse, Bedarfsabschätzung, Identifizierung von geeigneten Alternativen)
- Ausbau von Fahrradstationen zu zügig befahrbaren Radverkehrsverbindungen
- Verfügbare der beiden Kriterien zum Radverkehrsverbindungs-Kriterium
- Öffentlichkeits- und Pressearbeit für den Radverkehr fortsetzen bzw. weiter verbessern

Zielsetzung:
Die Radverkehrsnetzkonzept selbst bewirkt keine CO₂-Reduktion. Diese ergibt sich erst durch die zügige Umsetzung der angestrebten Maßnahmen.

CO₂-Reduktion: mittel
Das Radverkehrsnetzkonzept bewirkt keine CO₂-Reduktion. Diese ergibt sich erst durch die zügige Umsetzung der angestrebten Maßnahmen.

Personalaufwand: hoch bzw. gering
Wenn das Radverkehrsnetzkonzept eigenständig von der Stadt erarbeitet wird, ist der Personalaufwand (je nach weiterer Kostenaufwand) Absoluter entstehen mit hoher externer Kosten für die Vergabe an ein externes Planungsbüro (je nach Personalaufwand).

Kostenaufwand: gering bzw. hoch
Absoluter entstehen mit hoher externer Kosten für die Vergabe an ein externes Planungsbüro (je nach Personalaufwand).

Kooperationsaufwand: mittel
Stadt, ADFC, Polizei, Politik, ...

Klimaschutzkonzept „Mobilität“, Stadt Brühl



Nahverkehrskonzept 2017 bis 2025



Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2018
Auftraggeber:	Stadt Brühl
Auftragnehmer:	VIA
Inhaltlicher Umfang	Busverkehr und Verknüpfung
Räumlicher Umfang:	Gesamtstadt

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- keine

Ziele/ Zielkonzept

- Daseinsvorsorge Bevölkerung (Gesetzliche Vorgabe)
- Mobilitätsalternative zum Pkw-Verkehr
- Standortfaktor, Verbesserung Mobilität (Wohnstandort und Wirtschaft)
- Verlagerung MIV → ÖPNV (Ziel aus EEA)
 - Senkung der Umweltbelastung durch konkurrenzfähigen und emissionsfreien ÖPNV
 - Optimale Verknüpfung der Verkehrsträger
 - Vernetzung Stadtteile, Innenstadt
- Barrierefreiheit



Besitzbare und Beispielbare Stadt

Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2019
Auftraggeber:	Stadt Brühl
Auftragnehmer:	Prof. Bernhard Meyer
Inhaltlicher Umfang	Fußverkehr: Sitz- und Ruhemöglichkeiten sowie Spielelemente
Räumlicher Umfang:	Gesamtstadt

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- Ausführliche Beteiligungsverfahren
- Senioren, Schüler, Kita
- Befragungen, Gespräche, Kartierung

Ziele/ Zielkonzept

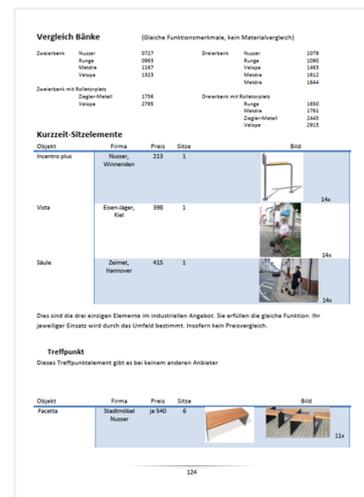
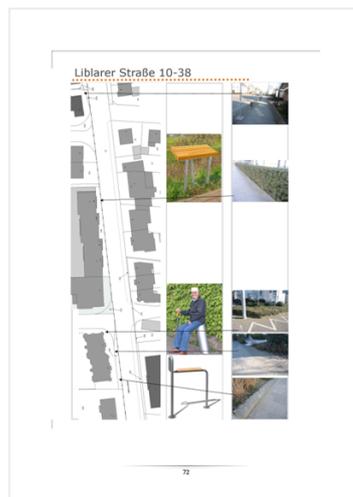
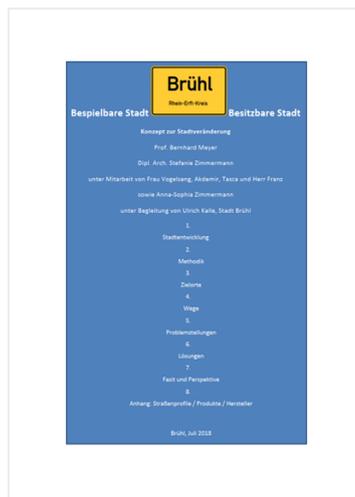
Es wurden keine eigenen Ziele definiert. Die im Konzept aufgeführten Zielsetzungen entsprechen dem grundsätzlichen Konzeptansatz. Diese werden im Bericht nur indirekt erkennbar.

Stärken

- Neuartiger Ansatz → Möglichkeit Pilotstadt zu sein
- Beteiligung mit Zielgruppen
- Sehr detaillierte Maßnahmenliste

Schwächen

- Layout und Darstellung wirken nicht professionell
- Ergänzende Konzepte zu Schulwegen oder Fußverkehr notwendig (besonders im Bereich Infrastruktur)
- Berichte für Innenstadt und Außenbereiche nahezu identisch
- Ergebnisse werden nicht vollständig dargestellt (z.B. Befragung, Kartierung fehlen)
- Erläuterung der Methodik und Bewertung sehr kurz. Nicht nachvollziehbar





Betriebliches Mobilitätskonzept Stadt Brühl

Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2019
Auftraggeber:	Stadt Brühl
Auftragnehmer:	Ewko, t.Bloch
Inhaltlicher Umfang	Alle Verkehrsarten
Räumlicher Umfang:	Stadtverwaltung, Teilstandorte

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- Befragung der Mitarbeitenden (Analysephase)

Ziele/ Zielkonzept

Folgende Ziele wurden aus dem Klimaschutzteilkonzept übernommen:

- Vorbildfunktion Stadt
- Emissionen einsparen

Folgendes Ziel wurden ergänzend definiert:

- Gesundheit durch Bewegung (→ Zufriedenheit Arbeitskraft)

Stärken

- Effizienter Ansatz, da Umsetzung und Erfolg in der Hand der Stadt Brühl

Schwächen

- Wohnortanalyse über Befragung
- Keine Kosten, Prioritäten
- austauschbare Maßnahmen (Konzept notwendig?)
- Vielfach "kann keine genaue Analyse" erfolgen (Daten liegen mobildenker aber vor – z.B. Verbrauchsdaten, d.h. Daten gibt es, wurden aber dem Auftragnehmer nicht übermittelt)
- Ergebnisse und Beurteilung der Ergebnisse zum Teil ohne Begründung und Erläuterung

**Betriebliches Mobilitätskonzept
für die Verwaltung der
Stadt Brühl**

RATHAUS A, JANKHOF, STANDESAMIT + RATHAUS BRÜHL C



BRÜHL, AUGUST 2019

Betriebliches Mobilitätskonzept für die Verwaltung der Stadt Brühl

2 Wohnortanalyse - Mitarbeiterbefragung

Erkdaten

Art: Passiv-ergeschüttelt Online-Fragebogen
Befragungszeitraum: 14.-27.03.2019

Tabelle 2: Teilnahme an der Online-Befragung

	Rathaus A/ Jankhof/Deh	Rathaus C	ohne Angaben	Summe
Antworten abloscht	307	58	5	370
Teilnahmequote	64 %	59 %	/	/
Anteil am Gesamtresultat	63 %	34 %	3 %	100 %

2.1 Wohnort-Analyse



Abbildung 2: Stoffliche Zuordnung der Wohnorte mit Entfernungswerten (Umsatzwert im Jahr 2012). Brühl wird nur einfach dargestellt (Quelle: Google Maps)

© ewko 2019 - 6 -

Betriebliches Mobilitätskonzept für die Verwaltung der Stadt Brühl

6 Maßnahmenkatalog

6.1 Radverkehr und ÖV stärken

1. Überlebens-, Lebens- und geschlechtsdienliche Maßnahmen
Von mehreren Mitarbeitern wurde berichtet, dass ihr Rad in der Vergangenheit gestohlen oder beschädigt wurde. Mit geeigneten Hochwertigen und abschreckenden Hochanlagen des Anbieters zu den Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum kann diese Gefahr weitestgehend eliminiert werden. Da kein Radler jedoch keine besonderen Fahrradmaßnahmen für die Radfahrer eingeführt wurden, sollten entsprechende Alternativen an anderen Standorten geprüft werden. Das Angebot zur sicheren Aufbewahrung des eigenen Fahrrads oder Pedelez/E-Bikes für ungefähr 1.000 € ist eine zentrale Grundbedingung für den Umstieg auf das Fahrrad.

2. Umkleiden
Je nach individueller Fahrweise und Annehmlichkeit ist es erforderlich, sich vor Dienstbeginn umzu- und die „Helmkur“ zu richten. Für öffentliche Fahrerinnen und Fahrer wäre grundsätzlich auch eine optionale Durchmöglichkeit vorzuziehen, auch wenn diese eher in Einzelfällen genutzt wird.

3. Spindelagernum mit Trocknungsmöglichkeiten für Regenbekleidung
In Kombination mit der Ergänzung der Umkleidekabinen zu setzen. Die „Helmkur“ wäre die Lagerung in den Büros.

4. Anreize schaffen, z. B. Leasingrad
In der Wirtschaft kann der Arbeitnehmer über das Leasingrad-Modell („Leihrad“) ein hochwertiges Fahrrad oder Pedelec bzw. E-Bike leasen. Die Anmietung des geliebten Vorteils erfolgt analog zur Vermietung privater gewerblicher Firmenwagen als Sachvermögen mit 2,5 % des Leasingpreises für gewerbliche Fahrer zwischen 2019 bis 2021 als Aufschlag auf das Bruttoeinkommen. Die Leasing- und Verbringungsrate sind vom Bruttoeinkommen abgezogen. Dadurch wird die Beschäftigtenanfrage für die Lohnsteuer und die Sozialversicherungsbeiträge, was bisher nicht den Gewerkschaften und damit dem TÜV verstanden ist. Weniger ist jedoch der Fall die Übertragung eines Dienstrades ohne Reparatur- und Wartung der Arbeitnehmer, die heißt, die Stadt übernimmt in dem Fall die Leasingrate. Der geliebte Vorteil bleibt mindestens im Zeitraum 2019-2021 steuer- und befreit. Auch Gutscheine für Regenbekleidung, Fahrradhelme oder auch Schemelstrappings stellen wirksame Anreize dar.

5. Alternative Angebote für Dienstmobilität schaffen
Für die alternative Nutzung des privaten PKWes wurden mehrfach dienstliche Gründe angeführt, so insbesondere können das bedeutet, dass die Notwendigkeit besteht, wenn Informationen für die dienstliche Mobilität zur Verfügung stehen würden. Es wäre zu prüfen, bis zu welchem Grad z. B. Entlasten für die Freizeitanwendung geeignet sind oder auch von der Neuzustellung genutzt werden können. Gerade durch die Trennung der Stadt in Nord und Süd mit den notwendigen Umfahrungen des Stadtkerns können insbesondere im Innenstadtbereich auf direkten Weg wichtige Vorteile entstehen. Mit entsprechendem Aufwand und Sägen auf den Radern verfahren, wäre der Imagefaktor für die Stadt enorm.
Bei der nötigen Bergung könnte die Bereitstellung weiterer Diensträder, insbesondere mit Elektroantrieb für die dienstliche Nutzung des Verkehrs auf das Auto ersetzen. E-Bäder sind als Alternative nicht geeignet, da für diese ein Fahrrad in der Innenstadt besteht. (Wichtige Optionen, Absichern 6.3) Wichtig ist, wie Angelegenheiten in jedem Fall eine einheitliche, zentrale Berührungsmöglichkeit und vor allem der einwandfreie Zustand der Fahrzeuge.

© ewko 2019 - 22 -



Masterplan Radverkehr

Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2019
Auftraggeber:	Stadt Brühl
Auftragnehmer:	Planerbüro Südstadt, Verkehrskonzept
Inhaltlicher Umfang	Radverkehr: Infrastruktur (Teilbereich: Gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr im klassifizierten Straßennetz), Abstellanlagen, Radschnellverbindungen
Räumlicher Umfang:	Erweiterte Innenstadt

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- Keine Angaben

Ziele/ Zielkonzept

Es wurden keine Ziele definiert oder genannt. Im Kapitel „Ziele“ sind jedoch Strategien aufgeführt, aus denen indirekt Ziele abgeleitet werden könnten.

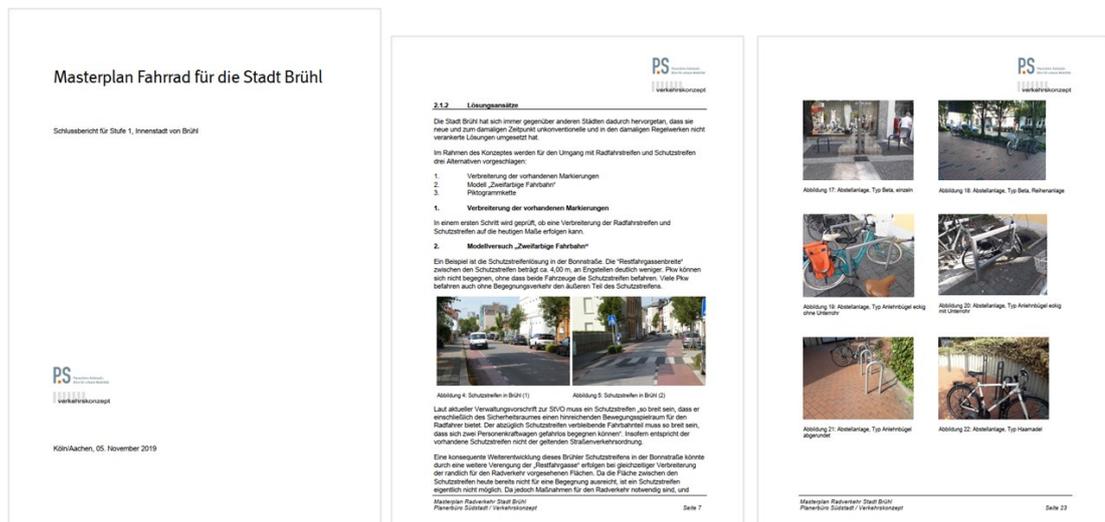
- bestehende Radverkehrsinfrastruktur aktualisieren, vervollständigen und weiterentwickeln
- Umsetzungsorientierter Ansatz bezogen auf vier Arbeitsbereiche:
 - Radverkehrsnetz im erweiterten Innenstadtbereich
 - Abstellanlagen (Innenstadtbereich)
 - Radschnellwegverbindung Köln-Brühl-Bonn
 - Gemeinsame Geh-/Radwege und Gehwege „Radfahrer frei“ im klassifizierten Straßennetz

Stärken

- Unkonventionelle/ Innovative Lösungen (2-farbige Fahrbahn)
- Konzept ist sehr maßnahmenbezogen erstellt

Schwächen

- Fehlende Umsetzungsstrategie (Keine Kostenansätze, Prioritäten)
- Keine Netzbetrachtung, Hierarchie, Qualität
- Bewertung wird nicht detailliert beschrieben
- viel „sollte“, „könnte“ und wenig „muss“, obwohl Lage z.T. sehr klar
- Maßnahmen entsprechen z.T. nicht den Regelwerken
- Inhaltliche Lücken: Radschnellweg Köln – Brühl - Bonn nur grob beschrieben





Konzept Mobilstationen

Allgemeine Daten

- Fertigstellung: 2020
- Auftraggeber: Rhein-Erft-Kreis (wird nicht klar ersichtlich)
- Auftragnehmer: Planerbüro Südstadt
- Inhaltlicher Umfang: Mobilitätsstationen: Vorplanung für 8 Standorte. Kein konzeptioneller Ansatz hinterlegt
- Räumlicher Umfang: Kreisgebiet (wird nicht klar ersichtlich)
Acht Standorte in Brühl

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren, Ziele/ Zielkonzept

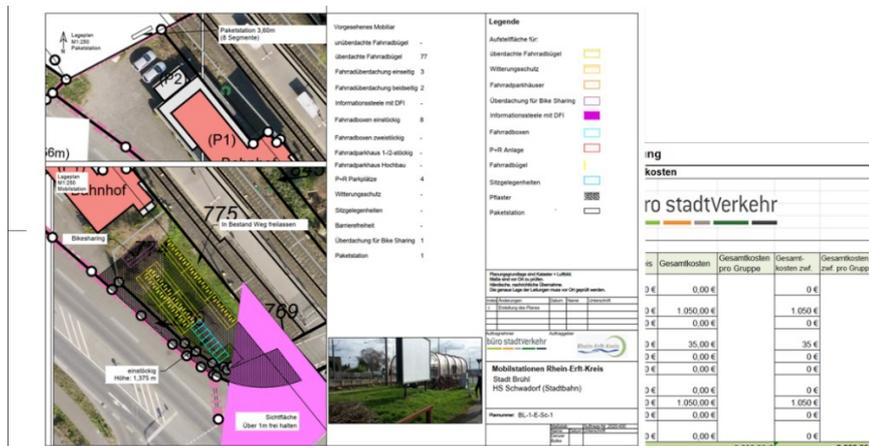
- Keine Angaben
- Es liegt kein Bericht vor

Stärken

- Sehr ausführliche und transparente Kostenschätzung
- Vorplanung

Schwächen

- Keine Erläuterungen, kein Konzept, Standards, Analysen, etc.





Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2020
Auftraggeber:	Stadt Brühl
Auftragnehmer:	DSK-Stadtentwicklung
Inhaltlicher Umfang	Integrierter Ansatz über alle Verkehrsarten. Verkehr und Mobilität sind jedoch nur Randthemen
Räumlicher Umfang:	Innenstadt

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- Spaziergang (Begehung)
- interne Fachgespräche
- Planungswerkstatt
- Bürgerforum

Ziele/ Zielkonzept

Es wurde ein vollständiges Zielkonzept erarbeitet.

Leitrichtung:

- Brühl-Innenstadt 2.0 – Modernes Stadtleben in historisch wertvollen Strukturen und Gebäuden

Leitthemen Mobilität:

- StadtEingänge gestalten (Bahnhof)
- StadtRäume beleben (kleinräumiges Wegenetz)
- StadtKlima verbessern (u.a. Nah-/E-Mobilität)

Entwicklungsleitlinie Mobilität:

- Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr)

Zielsystem mit 3 Oberzielen:

- Keine Betrachtung der Mobilität als Einzelthema

Folgende Ziele wurden im Handlungsfeld Mobilität und Klimaschutz definiert:

- Natürliche Lebensgrundlagen erhalten und Lebens- und Wirtschaftsweise im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung dauerhaft in Einklang bringen
- Ziele:
 - dauerhaften Reduzierung der CO₂-Emissionen
 - weniger Versiegelung und mehr Durchgrünung
- Maßnahmen:
 - Reduzierung des Energieverbrauchs, Steigerung der Energieeffizienz
 - Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs, Fuß- und Radwegeinfrastruktur
 - Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs
 - Entsiegelung und Durchgrünung von Straßen und Plätzen

Ober-/ Leitziel

Brühl-Innenstadt 2.0 - Modernes StadtLeben
in historisch wertvollen Strukturen und Gebäuden

Querschnittsziele

Stärkung und Profilierung der Stadt Brühl
als attraktiver Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Erholungsstandort.

Beteiligung und Aktivierung von Bewohnerschaft und Privatwirtschaft

Entwicklungsleitlinien



Entwicklung konkreter Maßnahmen und Projekte
zur Zielerreichung



Abbildung 33: Zielsystem des ISEKs.

Stärken

- Umfangreiche Beteiligung
- Interdisziplinär (Stadt und Mobilität)

Schwächen

- Schwerpunkt nicht im Themenbereich Mobilität
- Analyse anhand von vorhandenen Konzepten, wenig „Neues“
- Thema Mobilität nicht nur im Handlungsfeld Mobilität
- Maßnahmen nicht ausformuliert, sondern nur Stichpunkte

DSK STADT ENTWICKLUNG

Stadt Brühl
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)
für die **Brühler Innenstadt**

Fortschreibung der „Städtebaulichen Rahmenplanung
Brühl Innenstadt“ (ISEK 2.0)



Abschlussbericht
Dezember 2020

www.dsk-gmbh.de

DSK STADT ENTWICKLUNG

Die Innenstadt versteht sich als ein Rückzug der Fachgeschäfte (vor allem bei Bekleidung, Schuhe, Bücher, Spielwaren).

Der Einzelhandel konzentriert sich in West-Einzelhandelsachsen entlang der Achse von der Gestir-Galerie über Unterstraße Markt und Kilmstraße. Weitere Einzelhandelschwerpunkte in der Innenstadt sind der Kaufhof sowie der Rathaus-Neumarktplatz. Dienstleistungen befinden sich hauptsächlich in den Randbereichen der Fußgängerzone vor allem in der nördlichen Kilmstraße und am Rathaus-Neumarktplatz. Die höchste Konzentration von Gastronomiebetrieben erstreckt sich über den Markt und die angrenzenden Nebenstraßen, aber auch im Bereich der Gestir-Galerie.

Ein struktureller Leerstand ist nicht zu erkennen.

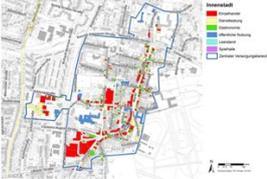


Abbildung 15 Zentraler Versorgungsbereich - Fortschreibung von BBE Handhabelplanung, 2016.

Seite 12 | © 2020 DSK-Stadtentwicklung und Dienstleistungsentwicklungsberatung GmbH
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Brühler Innenstadt

www.dsk-gmbh.de

DSK STADT ENTWICKLUNG

waren zugleich Bestandteil der Wettbewerbsunterlagen für das Wettbewerbsverfahren Rathaus / Janshof

Wettbewerbsverfahren Rathaus und Janshof im Jahr 2017
Der Rat der Stadt Brühl hat im Jahr 2016 den Abriss des denkmalgeschützten Rathauses (Denkmal) beschlossen. Grundlage für diesen Abrissbeschluss war der Ausgang eines im Vorfeld durchgeführten Ratbürgerreferendums.

So war das Ergebnis, dass der Abriss durch einen modernen, nach neuesten energetischen Standard und barrierefrei errichteten Neubau ersetzt werden soll. Gleichzeitig soll der historische Gebäudekern energetisch saniert werden. Der daran angependelte Janshof soll zudem als neuer innerstädtischer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden.

Für diese komplexe Aufgabe sollten in der Brühler Innenstadt weitere Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Für den Wettbewerb waren insgesamt 15 Teilnehmer zugelassen, davon wurden fünf Teilnehmerbeiträge genehmigt. Alle Architektenbüros und -gemeinschaften waren bis zum 24. März 2017 zur Teilnahme am Wettbewerb aufgerufen.

Im Rahmen des Preisgerichts im Juli 2017 wurde der Entwurf der Bürgergemeinschaft ZBRD Architekten GmbH & Co KG und BPP Stephan Lorenz Landschaftsarchitekten zum Wettbewerbsgewinner ernannt. Auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses wurden beide Planungsbüros beauftragt, die Planungen für den Neubau bzw. für die Umgestaltung des Janshofs weiter zu qualifizieren.

Übersicht über die Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) - Brühl Innenstadt
Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

1. Bürgerforum	September 2016
Planungswerkstatt Janshof	November 2016
Wettbewerb Rathaus / Janshof	1. HJ 2017
Fach- / Expertengespräche	Oktober 2017
2. Bürgerforum	Oktober 2017
Fach- / Expertengespräche	Juni 2018
Veranstaltung für Eigenkölner	April 2019
3. Bürgerforum	August 2019
Workshop - Clemens-August-Campus	Mai 2020

folgt regelmäßige Arbeitssitzungen mit Vertretung sowie Fortschreibung mit der Bauvertragspartnerin



Seite 16 | © 2020 DSK-Stadtentwicklung und Dienstleistungsentwicklungsberatung GmbH
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Brühler Innenstadt

www.dsk-gmbh.de

Feinkonzept Wasserstoff



Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2020
Auftraggeber:	Mehrere Kreise und Kommunen
Auftragnehmer:	Arbeitsgemeinschaft mehrere Büros
Inhaltlicher Umfang	Wasserstoffinfrastruktur
Räumlicher Umfang:	Untersuchungsgebiet der Auftraggeber (Rheinland)

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- Keine Angaben
- Es muss aber Kontakt zu Firmen, Verbänden, etc. gegeben haben (z.B. sind Absichtserklärungen eingefügt)

Ziele/ Zielkonzept

- Leitsatz:
„Hohe Lebensqualität und Klimaschutz in der Region durch emissionsfreie Mobilität – Wasserstoff macht’s möglich“.
- Ziel:
Signifikante Beschleunigung des Markthochlaufs der Wasserstofftechnologie

Stärken

- Umfangreiches Konzept
- Viele auch allgemeine Informationen zum Thema
- Maßnahmendetails (Steckbriefe)
- Konkret (Absichtserklärungen)

Schwächen

- Wichtige Player der Region fehlen: Rhein-Erftkreis, Stadt Bonn
- Wettbewerbsbeitrag: Keine Informationen zum Erfolg, Stand der Dinge, etc.
- Mobilitätssystem allgemein wird nicht hinterfragt: rein technologischer Ansatz



B.36. Steckbrief - Mobile H₂-Tankstelle

Altkreis Toppke & Weyhe
Toppke & Weyhe planen den Bau einer mobilen Tankstelle. Durch die mobile Tankstelle kann Wasserstoff für den Einsatz in Bussen und anderen Verkehrsmitteln bereitgestellt werden.

Wasserstoff im Feinkonzept



Standort Für die Tankstelle wird ein Standort an der Straße 100 in Toppke & Weyhe ausgewählt.	Nutzen Hohe Flexibilität von Bus, LKW, Bussen, etc.
Technische Daten Energieerzeugung: 100 kW Druck: 350 bar	Funktion in Wasserstoff Rheinland Tankstelle
Voraussetzung Energieerzeugung	Realisierungszeitraum Start: Frühjahr 2023 Ende: Herbst 2023

Machbarkeitsstudie Linie 18



Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2021
Auftraggeber:	Rhein-Sieg-Kreis
Auftragnehmer:	Spiekermann
Inhaltlicher Umfang	Stadtbahn (Köln/Bonn): 2-gleisiger Ausbau
Räumlicher Umfang:	Strecke Linie 18

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

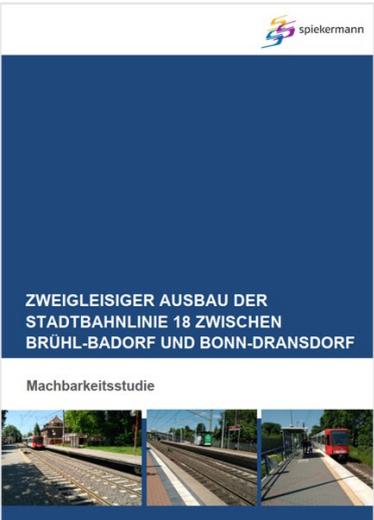
- Keine Angabe

Ziele/ Zielkonzept

- Keine Angaben

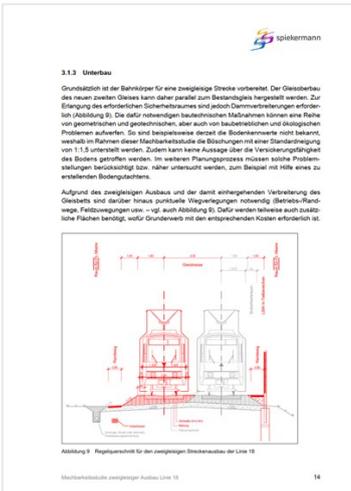
Stärken

- Machbarkeitsstudie entsprechend hoher Detailgrad



ZWEIFLEISIGER AUSBAU DER STADTBAHNLINE 18 ZWISCHEN BRÜHL-BADORF UND BONN-DRANSDORF

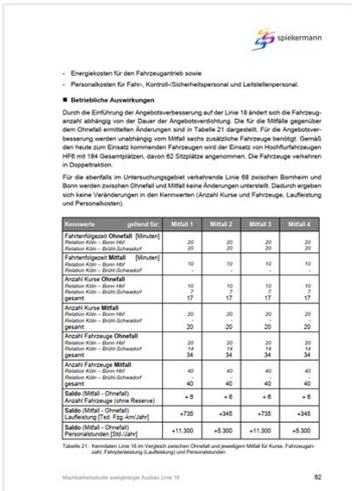
Machbarkeitsstudie



3.1.3 Unterbau

Grundsätzlich ist der Bahnkörper für eine zweigleisige Strecke vorbereitet. Der Gleisoberbau des neuen zweiten Gleises kann daher parallel zum Bestehenden hergestellt werden. Zur Erreichung des erforderlichen Sicherheitsniveaus sind jedoch Dimensionierungen erforderlich (Abbildung 9). Die dafür notwendigen bautechnischen Maßnahmen können eine Reihe von geometrischen und gestaltungsmäßigen, aber auch von bautechnischen und biologischen Problemen aufwerfen. So sind beispielsweise derzeit die Bodenverhältnisse nicht bekannt, weshalb im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie die Lösungen mit einer Standardtiefe von 11,5 m erstellt werden. Zudem kann keine Aussage über die Verankerungstiefe des Bodens getroffen werden. In weiteren Planungsphasen müssen solche Problemstellungen berücksichtigt bzw. näher untersucht werden, zum Beispiel mit Hilfe eines zu erstellenden Bodengutachten.

Aufgrund des zweigleisigen Ausbaus und der damit einhergehenden Verbreiterung des Gleisbettes sind darüber hinaus punktuelle Tragsprobleme notwendig (Betriebsflandwege, Fahrbahnübergänge usw. – vgl. auch Abbildung 9). Dafür werden teilweise auch zusätzliche Flächen benötigt, wobei Grundwasser mit den entsprechenden Kosten berücksichtigt ist.



Energiekosten für den Fahrzeugantrieb sowie
- Personalkosten für Fahr-, Kontroll-/Sicherheitspersonal und Leitstellpersonal.

Betriebliche Auswirkungen

Durch die Einführung der Angebotsverbesserung auf der Linie 18 ändert sich die Fahrzeuganzahl abhängig von der Dauer der Angebotsverbesserung. Die für die Mittelreife gegenüber dem Oberfall ermittelten Änderungen sind in Tabelle 21 dargestellt. Für die Angebotsverbesserung werden unabhängig vom Mittelreife zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Gemäß den heute zum Einsatz kommenden Fahrzeugen wird der Einsatz von Hochflurfahrzeugen HRF mit 184 Sitzplätzen, davon 82 Sitzplätze angenommen. Die Fahrzeuge verkehren in Doppeltrahnen.

Für die ebenfalls im Untersuchungsgebiet verkehrende Linie 88 zwischen Bornheim und Bonn werden zwischen Oberfall und Mittelreife keine Änderungen unterstellt. Dadurch ergeben sich keine Veränderungen in den Kennwerten (Anzahl Kurse und Fahrzeuge, Laufleistung und Personalkosten).

Kennwerte	jetzt	Mittel 1	Mittel 2	Mittel 3	Mittel 4
Fahrleistungen Oberfall (Minuten)					
Fahrten Köln - Bonn HRF	20	20	20	20	20
Fahrten Köln - Bonn Oberfall	20	20	20	20	20
Fahrleistungen Mittel (Minuten)					
Fahrten Köln - Bonn HRF	10	10	10	10	10
Fahrten Köln - Bonn Oberfall	-	-	-	-	-
Anzahl Kurse Oberfall					
Fahrten Köln - Bonn HRF	12	12	12	12	12
Fahrten Köln - Bonn Oberfall	17	17	17	17	17
gesamt					
Anzahl Kurse Mittel					
Fahrten Köln - Bonn HRF	20	20	20	20	20
Fahrten Köln - Bonn Oberfall	20	20	20	20	20
gesamt					
Anzahl Fahrzeuge Oberfall					
Fahrten Köln - Bonn HRF	14	14	14	14	14
Fahrten Köln - Bonn Oberfall	24	24	24	24	24
gesamt					
Anzahl Fahrzeuge Mittel					
Fahrten Köln - Bonn HRF	40	40	40	40	40
Fahrten Köln - Bonn Oberfall	40	40	40	40	40
gesamt					
Gefälle (Mittel - Oberfall)					
Anzahl Fahrzeuge (ohne Reserve)	+8	+8	+8	+8	+8
Gefälle (Mittel - Oberfall)					
Laufleistung [Tsd. TzG km/Jahr]	+758	+345	+758	+345	+345
Gefälle (Mittel - Oberfall)					
Personalkosten [Tsd. Euro/Jahr]	+11.300	+5.300	+11.300	+5.300	+5.300

Tabelle 21: Kennwerte Linie 18 im Vergleich zwischen Oberfall und zweigleisiger Mittelreife für Kurse, Fahrzeuganzahl, Fahrleistungen (Laufleistung) und Personalkosten.



Radverkehrskonzept Rheinisches Revier

Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2021
Auftraggeber:	Mehrere Kreise und Kommunen (Landfolge Garzweiler)
Auftragnehmer:	SVK
Inhaltlicher Umfang	Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
Räumlicher Umfang:	Mehrere Kreise und Kommunen (Landfolge Garzweiler)

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- Keine Angaben

Ziele/ Zielkonzept

Es wurden allgemeine Ziele übernommen sowie Ziele aus dem Anlass des Projektes gebildet.

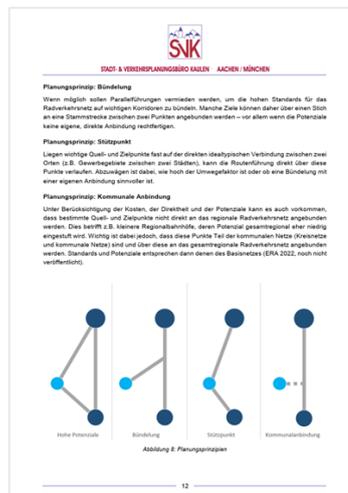
- Steigerung des ModalSplit-Anteil Radverkehr
 - 15% Ziel des Bundes bis 2020 (veralteter Wert?)
 - 25% Ziel des Landes NRW bis 2025
 - lokale Ziele (ohne Nennung von Werten und Regionen)
- Hochwertiges regionales Radverkehrskonzept Alltagsverkehr
- Kohleausstieg, Baustein multimodale Mobilität im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und der Länder
- Da Radverkehr wächst → Bessere Infrastruktur und Verknüpfung zu Schiene

Stärken

- Überregionale Betrachtung
- Zielkriterien, Zielnetzplanung

Schwächen

- Kommunen (im Lenkungskreis) nur über Kreis vertreten
- Keine Maßnahmen definiert oder keine Angaben hierzu im Bericht
- Fehlendes Zielkonzept
- Keine Angaben zu Ergebnissen der Bestandsanalyse
- Annahmen für Potentialberechnung nicht nachvollziehbar
- Berücksichtigung kommunaler Konzepte unklar





Fußverkehrscheck

Allgemeine Daten

Fertigstellung:	2022
Auftraggeber:	Zukunftsnetz Mobilität NRW
Auftragnehmer:	VIA
Inhaltlicher Umfang:	Fußverkehr
Räumlicher Umfang:	(Erweiterte) Innenstadt

Arbeitsumfang und inhaltliche Tiefe



Beteiligungsverfahren

- Fast reines Beteiligungsformat
- Bürger, Verwaltung, Politik
- Workshops, Begehung

Ziele/ Zielkonzept

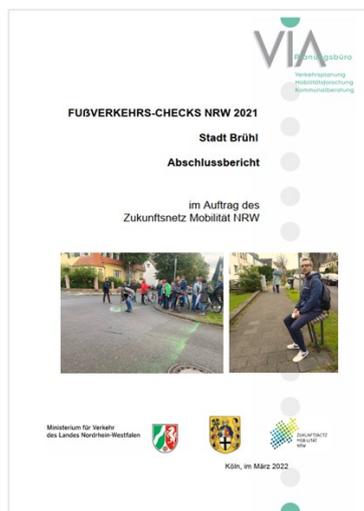
- Fußverkehr fördern
- Sonst keine Ziele, direkte Maßnahmenempfehlungen

Stärken

- Neben Infrastruktur auch Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Aufenthaltsqualität als Bestandteil des Konzeptes
- Auflistung von Maßnahmen, die im Fußverkehr umgesetzt wurden
- Maßnahmenkataster

Schwächen

- Beteiligung lässt im Laufe des Projektes nach (40 Auftakt → 15 Abschluss)
- Analysen und Bewertung durch das Fachbüro fehlen
- Allgemeine Formulierungen auch im Maßnahmenkonzept
- Kleines Untersuchungsgebiet, Gesamtzusammenhänge nicht abbildbar



Koalitionsvertrag 2020 - 2025

Im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen SPD und Bündnis 90/ Die Grünen sind elf Handlungsfelder definiert. Das Thema Mobilität wird dabei als eigenes Handlungsfeld aufgeführt und zudem als Querschnittsaufgabe auch in anderen Handlungsfeldern berücksichtigt.

Handlungsfeld Mobilität

Es sind alle Verkehrsarten enthalten, darüber hinaus werden auch Themen wie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit behandelt. Besonders wichtige Punkte, wie z.B. die Schülermobilität sind als eigene Themenfelder enthalten.

Die formulierten Zielvorgaben sind teilweise mit konkreten Zahlen hinterlegt und können als mutig bezeichnet werden (z.B. 2% aller Parkplätze pro Jahr umwandeln).

Hervorzuheben ist die Berücksichtigung von Push und Pull Ansätzen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.

- Klimafreundlich, Mobilitätswende, Mobilität erhalten, Verkehr reduzieren
- Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung
- Stadtwerke als Mobilitätsdienstleister
- Kommunikation
- Verkehrssicherheit für Kinder
- Zu Fuß im öffentlichen Raum
- Ideale Fahrradstadt
- Bus & Bahn ausbauen
- Mobilstationen ausbauen
- Stadt der kurzen Wege
- Autoverkehr einschränken (Push & Pull)
- Entlastung Lkw-Verkehr
- Mobilitätsmanagement

Mobilität in anderen Handlungsfeldern

- Verfahren: Digitalisierung, Bürgerbeteiligung
- Wohnen und Stadtentwicklung: Entsiegelung, nachhaltige Siedlungsentwicklung, Belvedere Parkplatz
- Umwelt-, Natur- und Klimaschutz: Klimaneutral bis 2030, Flächenverbrauch
- Kinder, Familie und Jugendhilfe: Verkehrsberuhigung
- Soziales und Integration: Mobilität (Teilhabe) und Barrierefreiheit
- Wirtschaft: Mobilität als Standortfaktor