



mob!DENKER

MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

MOBILITÄTSKONZEPT

für die Stadt Brühl

BERICHT

mobildenker GmbH

Birkenstraße 3g | 42799 Leichlingen

Telefon: 02175-6688090 | Fax: 02175-6688099

info@mobildenker.de | www.mobildenker.de

Geschäftsführer: Matthias Reintjes | Michael Boßhammer

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	1
1.1.	Die Ausgangssituation	1
1.2.	Die Zielsetzung	2
1.3.	Die Chancen.....	3
1.4.	Die Lösung	4
2.	GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BESTANDSANALYSE	6
2.1.	Vorgehen	6
2.2.	Datenbasis.....	6
2.3.	Mobilitäts- und Verkehrssystem	7
2.3.1.	Siedlungsstruktur.....	7
2.3.2.	Straßen- und Wegenetz.....	8
2.3.3.	Radverkehr	9
2.3.4.	ÖPNV	11
2.3.5.	Pendler.....	13
2.3.6.	Mobilitätskenndaten	13
2.4.	Konzepte und Planungen.....	15
2.4.1.	Teilergebnisse.....	16
2.4.2.	Fazit.....	19
2.5.	Zusammenfassung: SWOT-Analyse.....	19
2.5.1.	Stärken.....	20
2.5.2.	Schwächen.....	21
2.5.3.	Chancen	22
2.5.4.	Risiken.....	23
3.	ZIELKONZEPT	24
3.1.	Workshops zur Leitbildentwicklung.....	24
3.1.1.	Ziel und Vorgehen der Leitbildentwicklung	24
3.1.2.	Auswahl der Teilnehmenden der Workshops	25
3.1.3.	Ablauf der Leitbildformulierung	25
3.1.4.	Ergebnisse der Workshops.....	26
3.1.5.	Mobilitäts-Leitbild	32
3.2.	Aufbau des Zielkonzeptes	34
3.3.	Oberziel A: In Brühl geht man gerne zu Fuß	36
3.3.1.	Unterziele.....	36
3.3.2.	Strategien	37
3.3.3.	Indikatoren	39

3.4.	Oberziel B: In Brühl kann man sicher und komfortabel Fahrrad fahren.....	41
3.4.1.	Unterziele.....	41
3.4.2.	Strategien	41
3.4.3.	Indikatoren	44
3.5.	Oberziel C: In Brühl sind Bus und Bahn das Rückgrat des Umweltverbundes	44
3.5.1.	Unterziele.....	44
3.5.2.	Strategien	45
3.5.3.	Indikatoren	46
3.6.	Oberziel D: In Brühl geht man im Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander um.....	47
3.6.1.	Unterziele.....	47
3.6.2.	Strategien	47
3.6.3.	Indikatoren	49
3.7.	Oberziel E: In Brühl ist die Mobilität aller Personen gesichert	49
3.7.1.	Unterziele.....	49
3.7.2.	Strategien	50
3.7.3.	Indikatoren	51
3.8.	Oberziel F: In Brühl wird der Umweltverbund bei der Planung priorisiert	52
3.8.1.	Unterziele.....	52
3.8.2.	Strategien	52
3.8.3.	Indikatoren	54
3.9.	Oberziel G: In Brühl ist der Kfz-Verkehr effizient und verträglich	54
3.9.1.	Unterziele.....	54
3.9.2.	Strategien	54
3.9.3.	Indikatoren	56
4.	BEWERTUNG DES ZIELKONZEPTES	57
4.1.	Vorgehen	57
4.2.	Statistik	58
4.3.	Bewertung der Oberziele	58
4.4.	Unterziele	59
4.5.	Ergänzungen	64
5.	HANDLUNGSFELDER	67
5.1.	Miteinander im Verkehr	68
5.1.1.	Verkehrskontrollen und -überwachung	68
5.1.2.	Verkehrsrechtliche Anordnungen und Infrastruktur	68
5.1.3.	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	68
5.2.	Ruhender Verkehr.....	69
5.2.1.	Konzeption mit spezifischem Zielkonzept	69

5.2.2.	Öffentlichkeitsarbeit	70
5.2.3.	Radverkehr	70
5.3.	Übergeordnete Netzstrategie	70
5.4.	Umweltverbund.....	71
5.4.1.	Fuß- und Radverkehrskonzept für gesamtes Stadtgebiet.....	71
5.4.2.	Bussystem / ÖV.....	72
5.4.3.	Mobilstationen / Sharing / Mobilitätsangebot	72
5.4.4.	Park und Ride	72
5.5.	Kurzfristiger Handlungsbedarf	72
5.6.	Organisationsstruktur	74
5.6.1.	Bestehende Verwaltungsstrukturen im Mobilitäts- und Verkehrssektor.....	74
5.6.2.	Verwaltungsstrukturen für die Mobilitätswende in Brühl	77
5.6.3.	Verwaltungsstrukturen für die Mobilitätswende in der Region.....	79
5.7.	Konzeptmanagement	82
5.7.1.	Vorgaben für künftige Ausschreibungen	82
5.7.2.	Datenverarbeitung	82
6.	MONITORING- UND EVALUATIONSKONZEPT	84
6.1.	Was ist der Unterschied zwischen Monitoring und Evaluation?.....	84
6.2.	Was sind die Ziele von Monitoring und Evaluation?	85
6.3.	Welche Arten von Evaluationen gibt es?	85
6.3.1.	Wirkungsevaluation	85
6.3.2.	Prozessevaluation	85
6.4.	Wie läuft eine Evaluation ab?.....	88
6.5.	Empfehlungen für das Mobilitätskonzept der Stadt Brühl	90
6.5.1.	Monitoring im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	90
6.5.2.	Evaluation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes.....	91
7.	ZUSAMMENFASSUNG.....	96

ABKÜRZUNGEN

ADFC.....	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AfVM	Ausschuss für Verkehr und Mobilität
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte
AST	Anruf-Sammel-Taxen
d.h.	das heißt
eea	European Energy Award
ERA.....	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
E-Roller	Elektroroller
etc.	et cetera
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FGSV.....	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FGÜ	Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen")
ggf.	gegebenenfalls
GIS.....	Geoinformationssystem (Software)
IFA	interfraktioneller Arbeitskreis
ISEK.....	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kap.....	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
km ²	Quadratkilometer
Lkw	Lastkraftwagen
MiD.....	Mobilität in Deutschland (Studie)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MM.....	Mobilitätsmanagement
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
Pkw	Personenkraftwagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STR.....	Straßenbahn
StVO	Straßenverkehrsordnung
t	Tonne
VCD.....	Verkehrsclub Deutschland
vgl.....	vergleiche
VwV	Verwaltungsvorschrift
WLAN.....	Wireless Local Area Network
z.B.	zum Beispiel
z.T.....	zum Teil

1. EINLEITUNG

1.1. Die Ausgangssituation

Die Stadt Brühl ist eine dem Rhein-Erft-Kreis angehörige Stadt in der Kölner Bucht.

Mit rund 46.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Brühl eine mittelgroße Stadt, die laut Bevölkerungsprognose bis 2030 leicht wachsen wird (auf ca. 48.000 EW). Die Bevölkerungsentwicklung der folgenden Jahre wird vor allem von einer Alterung der Bevölkerung gekennzeichnet sein.

Die Stadt Brühl umfasst insgesamt sieben Stadtteile (Innenstadt, Badorf, Heide, Kierberg, Pingsdorf, Schwadorf und Vochem), wobei in der Innenstadt rund die Hälfte der Stadtbevölkerung lebt.

Sie ist Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr, eines Ballungsraumes mit rund 10 Mio. Einwohnern. Die nächstgelegenen Großstädte sind Köln und Bonn. Köln grenzt mit dem Stadtteil Meschenich im Brühler Nordosten an, während im Süden zwischen Brühl und Bonn die Stadt Bornheim liegt.

Die Stadt Brühl ist aufgrund ihrer Nähe zu den Großstädten Köln und Bonn sowie ihres naturräumlichen Umfelds ein beliebter Wohnstandort. Zugleich ist die Mittelstadt nicht zuletzt aufgrund des demografischen Wandels darauf angewiesen, Anstrengungen hinsichtlich des Erhalts der Wirtschaftskraft und der Lebensqualität vorzunehmen. Ein wichtiger Aspekt hierbei ist die Aufrechterhaltung der (Nah-)Versorgungsinfrastruktur sowie die Sicherung einer bedarfsgerechten und zukunftsweisenden Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen.

Aufgrund der autoorientierten Mobilität im privaten Individualverkehr sowie des Güterverkehrs werden auch in Brühl klima- und gesundheitsschädliche Schadstoffe sowie Lärm emittiert. Die Mobilitätskennziffern aus dem Jahr 2014 zeigen, dass rund 57 % aller Wege der Brühler Bevölkerung (werktags) mit einem Pkw zurückgelegt werden¹. Darüber hinaus belasten die Pendlerverkehre in die umliegenden Städte und Gemeinden das Verkehrsnetz zusätzlich. Die vielfältigen negativen Auswirkungen des Verkehrs führen zudem zu einer Minderung der Wohn- und Lebensqualität. Dies zeigt, dass eine Mobilitäts-



Abbildung 1: Übersichtsplan Rhein-Erft-Kreis (Eigene Darstellung)

¹ (Büro Stadtverkehr, 2013)

bzw. Verkehrswende unumgänglich ist, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen und einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten.

Mit der Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes wurde erstmals eine ganzheitliche Strategie für die Stadt entwickelt, wie Treibhausgase reduziert und vermieden werden können. Darüber hinaus werden klare Ziele und Maßnahmen für den Klimaschutz der Stadt entwickelt und sukzessive umgesetzt. Weiterhin möchte die Stadt Brühl mit der Teilnahme am European Energy Award (eea) (seit 2012) ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Darüber hinaus verfügt die Stadt Brühl über ein integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt. Mit der Fortschreibung der Rahmenplanung Innenstadt durch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wird eine Fortsetzung der erfolgreichen Stadterneuerungsprozesse in Brühl angestrebt.

Im Jahr 2016 wurde zudem ein Klimaschutzteilkonzept „Mobilität“ für die Stadt Brühl erarbeitet, mit dem die bisherigen Arbeiten und Ergebnisse zusammengefasst dargestellt werden sollten. Zudem stand die Identifizierung und Erschließung von CO₂-Minderungspotenzialen des Mobilitätsbereichs im Fokus.

Mit Hilfe eines zielgruppen- und ortsspezifischen Mobilitätsmanagements beabsichtigt die Stadt Brühl seit einigen Jahren eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu bewirken. Eine Vielzahl von Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern des Mobilitätsmanagements (z.B. Förderung des Radverkehrs, Carsharing und Jobtickets) sowie ein konsequentes und ansprechendes Marketing sollen dazu beitragen, dass die Menschen in Brühl auf alternative Verkehrsmittel zum Pkw zurückgreifen und somit das Verkehrsnetz in der Stadt und die Umwelt sowie das Klima entlastet werden.

Die Stadt Brühl ist ebenso wie der Rhein-Erft-Kreis Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und profitiert seitdem von dem Wissenstransfer sowie der Unterstützung durch das Netzwerk. Darüber hinaus ist Brühl eine der Gründungsmitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS NRW).

Seit geraumer Zeit ist ein „Prozess des Umdenkens“ in der Stadtverwaltung und in der Politik der Stadt Brühl sichtbar, der auf die Förderung einer nachhaltigen Mobilität abzielt. Die Stadt Brühl steht vor der Herausforderung, die Voraussetzungen für eine nachhaltige und nutzerorientierte Mobilität zu schaffen, um damit eine Mobilitätswende einzuleiten. Die vorliegenden Konzepte und Projekte wurden bislang solitär betrachtet und geplant und nicht in den übergeordneten Gesamtkontext gestellt.

1.2. Die Zielsetzung

In Zeiten des Klimawandels, des Peak Oil, eines steigenden Flächenverbrauchs sowie zunehmender Lärm- und Schadstoffemissionen, die in nicht unerheblichem Maße durch den Verkehr verursacht werden, strebt die Stadt Brühl eine Mobilitätswende hin zu einer neuen Mobilitätskultur an. Es sollen heute die Voraussetzungen für eine zukünftig

nachhaltige Mobilität geschaffen werden, um die negativen Auswirkungen des Kfz-dominierten Verkehrs zu reduzieren.

Brühl liegt als mittlere und kreisangehörige Stadt in einem Ballungsraum im Übergang zu ländlich geprägten Räumen. In Ballungsgebieten und großen Städten werden einzelne Konzepte und Bausteine einer nachhaltigen Mobilität bereits seit Längerem diskutiert, erprobt oder umgesetzt. Außerhalb der dicht besiedelten Räume ist jedoch oftmals die strukturelle Abhängigkeit vom eigenen Auto hoch. Die Attraktivität und die Wirtschaftlichkeit der Alternativen sind vielerorts aktuell noch nicht ausreichend. Die stärksten Verkehrsverflechtungen bestehen zwischen den städtischen und suburbanen/ländlichen Räumen. Dies gilt insbesondere für den Berufsverkehr. Hier soll ein gesamtheitlicher, ggf. regionaler Ansatz gewählt werden, der sowohl die Rahmenbedingungen als auch die Anforderungen der beiden Raumtypen mit den Bedürfnissen der Stadt Brühl ausreichend berücksichtigt.

Im Rahmen der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes werden die einzelnen Projekte, die in der Stadt Brühl bereits initiiert wurden oder zukünftig angegangen werden sollen und in einem Bezug zum Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ stehen, in einen übergeordneten Kontext gestellt. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass Synergien zwischen den Einzelprojekten genutzt und zielgerichtete Lösungen entwickelt werden können. Bei der Entwicklung des kommunalen Mobilitätskonzeptes wurde ein Vorgehen gewählt, das auf einer breiten Beteiligung der Öffentlichkeit und der relevanten Akteure basiert. Zentraler Bestandteil des Konzeptes war die Entwicklung einer Vision bzw. eines Leitbildes - gemeinsam mit der Öffentlichkeit und den Stakeholdern. Im Anschluss wurden Strategien zur Erreichung dieser Ziele entwickelt. Daraufhin folgte die Definition von Handlungsfeldern, die wiederum mit messbaren Zielen hinterlegt werden.

Im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes stand die Definition eines Zielkonzeptes sowie stringenter Strategien im Vordergrund, um einen Rahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Stadt Brühl zu schaffen.

1.3. Die Chancen

Die Stadt Brühl bietet mit ihrer kompakten Siedlungsstruktur sowie der vergleichsweise hohen Bevölkerungsdichte (1.209 EW/km²) gute Voraussetzungen für eine auf dem Umweltverbund basierende Mobilität. Ebenfalls förderlich für eine auf dem Fuß- und Radverkehr basierende Mobilität sind die gute Erschließung im öffentlichen Personenverkehr (v.a. SPNV) und der demografische Wandel, der neue Impulse für die Förderung von Nahmobilität gibt.

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität (AfVM) hat im März 2021 ein deutliches Zeichen gesetzt, in dem beschlossen wurde, sich gezielt mit der Mobilitätswende zu beschäftigen. Hierzu zählt insbesondere die Verbesserung der personellen Kapazitäten innerhalb der Stadtverwaltung, aber auch die Einrichtung des interfraktionellen Arbeitskreises „Mobilitätswende“ ist ein wichtiger Meilenstein im Rahmen des Prozesses. Die Vielzahl an

(solitären) Konzepten stellt eine gute und wichtige Basis für eine integrierte Betrachtung des Mobilitätssektors sowie die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes dar.

Mit dem Beitritt in das Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie der Ausschreibung eines kommunalen Mobilitätskonzeptes zeigen Verwaltung und Politik der Stadt Brühl, dass sie sich um eine nachhaltige Abwicklung des Verkehrsaufkommens in ihrem Stadtgebiet bemühen. Dies zeugt von einem entsprechendem Verantwortungsbewusstsein und Weitsicht. Hiermit liegt eine sehr wichtige Grundlage für die Schaffung einer nachhaltigen Mobilität vor. Nur mit dem notwendigen Rückhalt durch Verwaltung und Politik kann die Mobilitäts-/ Verkehrswende angegangen und erfolgreich bewältigt werden.

1.4. Die Lösung

Die Lösung von Mobilitätsfragen setzt bei den Bedürfnissen der Nachfragenden an. Welches konkrete Bedürfnis wollen Pendlerinnen und Pendler, Reisende oder Unternehmen befriedigen und welchen Weg möchten sie wählen? Eine zeitgemäße und moderne Mobilitätspolitik erfordert ein Umdenken von Verkehr zu Mobilität. Moderne Mobilitätspolitik muss Mobilitätsprobleme lösen; sie muss dabei verkehrsvermeidend, verkehrsträgerübergreifend, umweltschonend und digital vernetzt sein. Darüber hinaus müssen die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten berücksichtigt werden.

Die öffentliche Hand als Betreiber der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur wird aufgrund der diversifizierten Entwicklungen vor allem in den Bereichen der Raum-, Stadt- und Verkehrsentwicklung zu einem ständigen „NEUDENKEN“ gezwungen. Verkehrs- und Mobilitätskonzepte werden daher nicht einmalig erstellt, sondern fortlaufend überarbeitet, fortgeschrieben und aktualisiert. Kommunen wie die Stadt Brühl benötigen wirksame Konzepte mit umsetzungsorientierten Lösungen, langfristigen Perspektiven, die zeitnah verwirklicht werden können und zudem kurzfristig wirksame Erfolge herbeiführen.

In der nachfolgenden Abbildung sind mögliche Handlungsfelder/ Maßnahmen dargestellt, die zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen können. Bei diesen und weiteren möglichen Maßnahmen ist es notwendig zu überprüfen, ob diese auch in Brühl als Lösungsansätze in Betracht kommen.



Abbildung 2: Beispiele für Handlungsfelder eines integrierten, kommunalen Mobilitätskonzeptes

Darüber hinaus gibt es Querschnittsaufgaben, die nicht einzelnen Verkehrsmitteln zuzuordnen sind, sondern die für (nahezu) alle Bereiche von Bedeutung sind. Hierzu zählt in erster Linie die Verkehrssicherheit. Des Weiteren wird die Elektromobilität immer stärker Einzug in das Verkehrssystem erhalten. Hierfür müssen die Voraussetzungen geschaffen werden. Dies bezieht sich vor allem auf den Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen (Straßen-)Raum. Weitere wichtige Themenfelder, die die Mobilität der Zukunft zweifelsohne verändern werden, sind die Digitalisierung und das autonome Fahren.

Der Mensch sollte bei allen Planungen und Überlegungen im Mittelpunkt stehen, um ein nutzergerechtes Mobilitäts-/ Verkehrssystem für die Kommune zu entwickeln. Es muss von der Bevölkerung, den Gästen und Touristen angenommen werden, damit es einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leisten kann.

Mit Hilfe der aufgezeigten Lösungsansätze können nicht nur bestehende Verkehrsprobleme gelöst und neue Strukturen für eine nachhaltige Mobilität in Brühl geschaffen, sondern zudem die allgemeine Attraktivität der Stadt maßgeblich erhöht werden. Eine verbesserte Erreichbarkeit, zukunftsfähige Mobilitätsangebote und ein damit verbundener umweltgerechter Verkehr können zu einer Erhöhung der Lebensqualität beitragen und somit die Stadt für neue Bewohner und Bewohnerinnen (z.B. junge Familien) attraktiv machen. Hierzu können eine zukunftsfähige, umweltgerechte Mobilitätskultur sowie ein leistungsstarkes Verkehrssystem als Standortfaktor maßgeblich beitragen.

2. GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BESTANDSANALYSE

2.1. Vorgehen

Ziel des ersten Arbeitspaketes war es, einen Überblick über die vorhandene Datenbasis, über bisherige Arbeiten, Konzepte und Maßnahmen sowie über das Mobilitätssystem in Brühl zu erhalten. Hierzu wurden in einem ersten Arbeitsschritt die vorliegenden Grundlagendaten u.a. zur Stadtstruktur, zum Mobilitätssystem oder zur Bevölkerungsentwicklung gesichtet, sortiert und bewertet. Auf diese Weise konnten Aussagen zum IST-Zustand als Grundlage des Mobilitätskonzeptes getroffen werden.

In einem zweiten Schritt wurden Konzepte und Planungen, die im Zusammenhang zur Mobilität und zum Verkehr in Brühl stehen, analysiert. Es sollten hieraus Erkenntnisse gewonnen werden, welche Schwerpunkte die Stadt in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung setzt, welche Ziele und Strategien bisher formuliert wurden und welche Akteure in den Planungen beteiligt wurden.

2.2. Datenbasis



Ein Großteil der Daten und Unterlagen wurde durch die Stadt Brühl zur Verfügung gestellt. Eine eigene Recherche ergänzte die Datensätze im Falle von offenen Fragestellungen. Hierzu wurde gezielt nach den vorliegenden Konzepten gesucht, Pressemitteilungen, politische Statements oder weitere Angaben der Auftraggeber gesichtet.

Darüber hinaus wurden offene Datenquellen des Landes NRW genutzt. Hierzu zählen Angaben zur Bevölkerungsentwicklung, Demografie oder Pendlerdaten.

Für die Analyse des Mobilitätsangebotes und des Verkehrsnetzes wurden georeferenzierte Datensätze (Datenabruf Januar 2023) aus offenen Quellen genutzt:

- Straßen- und Wegenetz
- Points of Interest
- Flächennutzungen

- Gebäude
- Linienwege und Haltestellen
- Grenzen der Verwaltungseinheiten NRW

Die Daten wurden jeweils aufbereitet, zusammengeführt und die Attribute in ein einheitliches Format gebracht.

2.3. Mobilitäts- und Verkehrssystem

Die Analyse greift dabei auf offene und georeferenzierte Datensätze des Landes und von OpenStreetMap zurück. Aus den Konzeptes liegen keine digitalen GIS-Daten vor. Der Schwerpunkt liegt nachfolgend auf der Beschreibung der wesentlichen Merkmale der Raumstrukturen und der vorhandenen Mobilitätsangebote sowie Verkehrsnetze. Dopplungen zu den der Analyse vorliegenden Konzepten sollen an dieser Stelle vermieden werden.

2.3.1. Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur in der Stadt Brühl ist sehr kompakt. Alle Stadtteile hängen unmittelbar in einem Siedlungsband zusammen, das sich mittig innerhalb der Gemarkung von der nördlichen Stadtgrenze bis zur südlichen Stadtgrenze zieht. Die Ausdehnung des Siedlungsbandes beträgt in Nord-Süd-Richtung 5,5 km und in West-Ost-Richtung 4,1 km. Die maximale Entfernung zur Innenstadt beträgt 3,6 km.



Abbildung 3: Siedlungsstruktur der Stadt Brühl. Kompakte Stadt in der alle Siedlungsbereiche zusammenhängen (eigene Darstellung, Map data © OpenStreetMap contributors)

2.3.2. Straßen- und Wegenetz

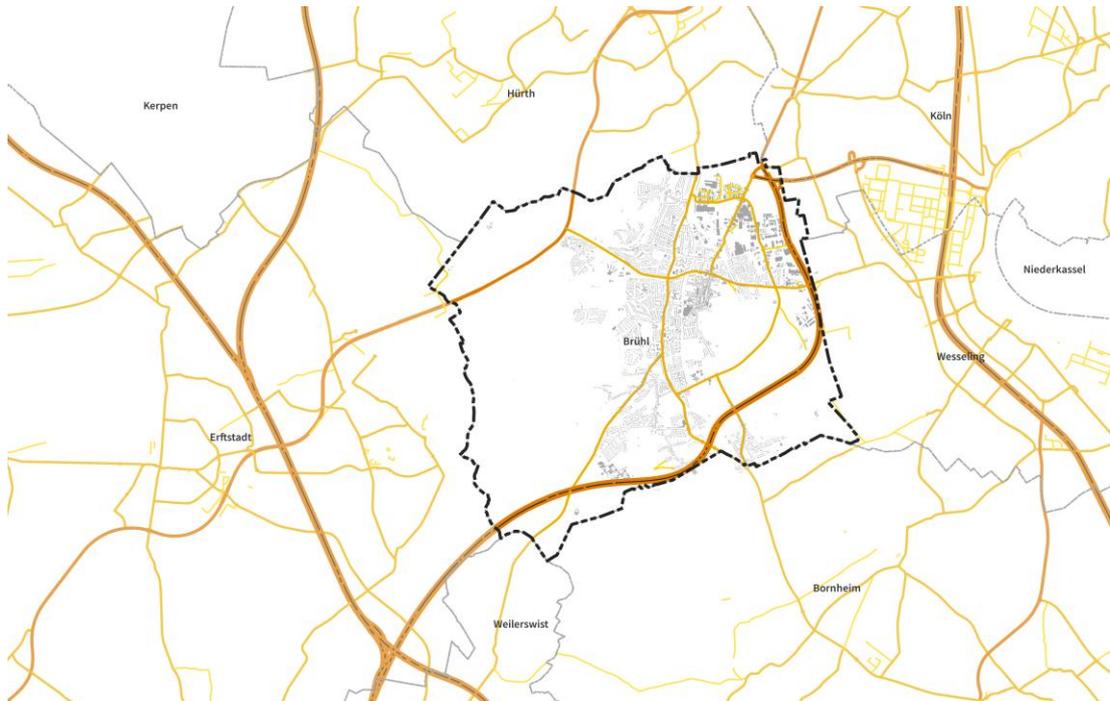


Abbildung 4: Überregionales Straßennetz (eigene Darstellung, Map data © OpenStreetMap contributors)

Die Stadt Brühl liegt zwischen den Oberzentren Köln und Bonn. Die Erschließung des Kfz-Verkehrs erfolgt über die Bundesautobahn A1 und A61 im Westen, die A555 im Osten und die A553, die durch Brühl verläuft. Die A553 ist nicht durchgängig ausgebaut und endet im Nordosten der Stadt. Ein gut ausgebauter Zubringer zur A555 sowie die weiterführende B51 schließen hier an. Im Nordwesten der Stadt verläuft zudem die B265. Die A553 besitzt neben ihrer Funktion als Fernstraße auch den Charakter einer Ortsumgehung als halbe Ringstraße. Die Verbindung zwischen der B265 und der A553 verläuft zentral durch die Stadt Brühl.

Innerhalb der Stadt Brühl existiert ein dichtes Netz an klassifizierten Straßen, welche z.T. Parallelstrukturen aufweisen (z.B. K7 zu A553). Abseits des klassifizierten Netzes sind die Wohnstraßen als Tempo 30-Zonen ausgewiesen.

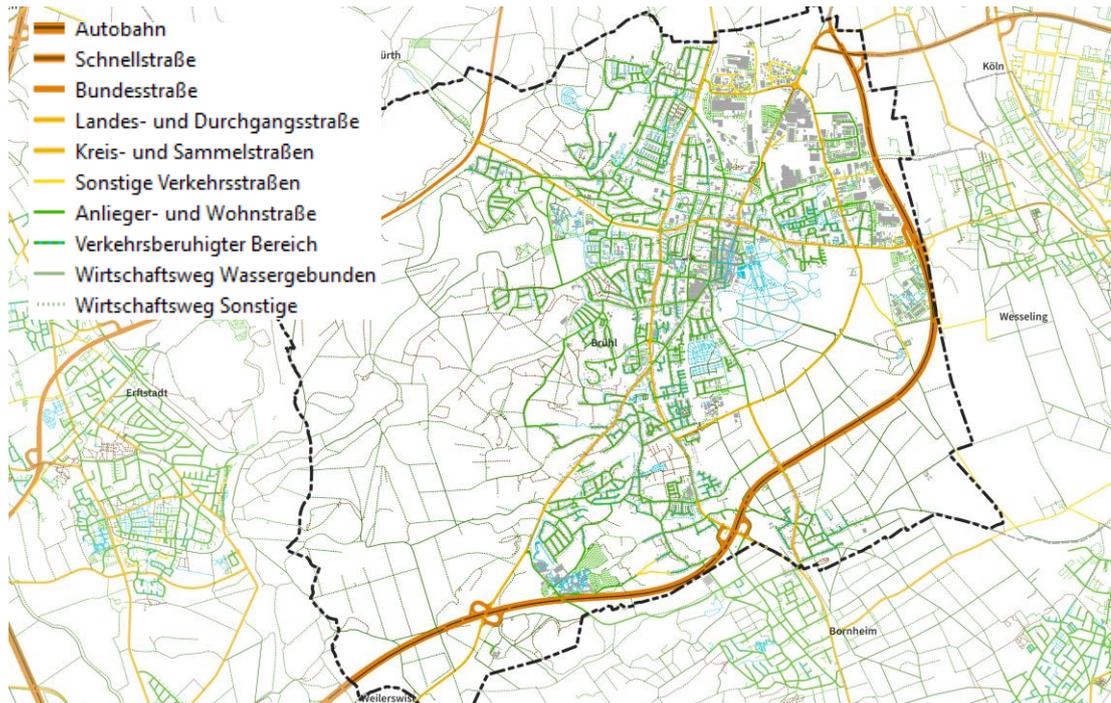


Abbildung 5: Straßen- und Wegenetz in der Stadt Brühl nach Straßenklassen (eigene Darstellung, Map data © OpenStreetMap contributors)

2.3.3. Radverkehr

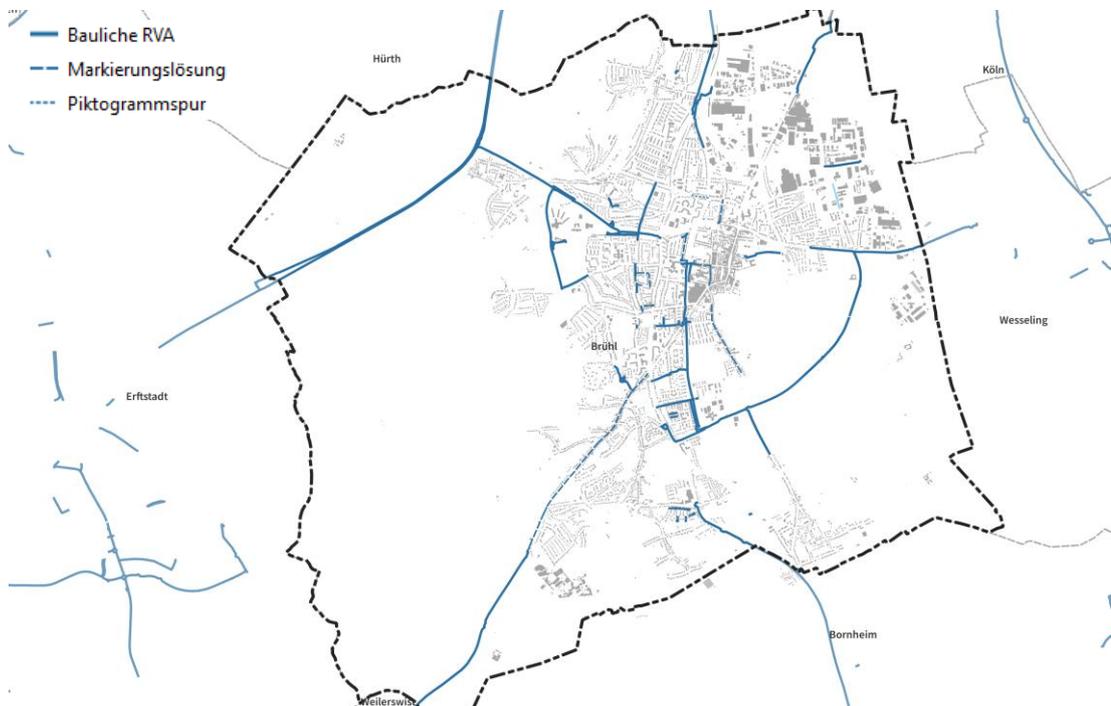


Abbildung 6: Bestehende Radverkehrsanlagen (eigene Darstellung, Map data © OpenStreetMap contributors)

Das Netz an Radverkehrsanlagen ist nicht geschlossen und weist erhebliche Lücken auf. Die baulichen Radverkehrsanlagen sind innerhalb der geschlossenen Ortslage mit Markierungslösungen (meist Schutzstreifen) oder Piktogramm Spuren ergänzt.

Aufgrund des geschlossenen Netzes von Tempo 30-Zonen und unter Einbeziehung gut ausgebauter Wirtschaftswege liegt ein dichtes Wegenetz vor, das potenziell für den Radverkehr geeignet ist.

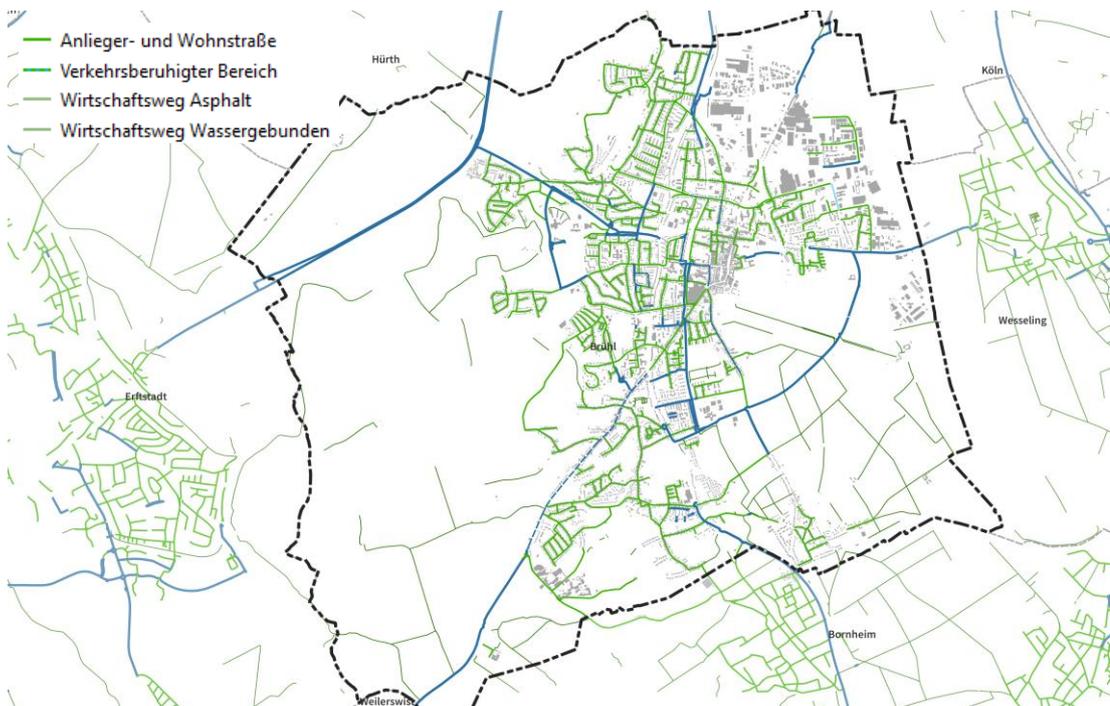


Abbildung 7: Fahrradfreundliche Straßen- und Wege (eigene Darstellung, Map data © OpenStreetMap contributors)

Mittels der Daten aus der Aktion Stadtradeln können Erkenntnisse gewonnen werden, welche Route von Radfahrenden genutzt werden. Die Daten berücksichtigen jedoch nur Teilnehmende für die Dauer der Aktion (18.05. bis 07.06.2019), die eine Tracking-App genutzt haben. Ersichtlich wird aus den Daten, eine bevorzugte Nutzung der Routen mit baulichen Radverkehrsanlagen. In jede Nachbarkommune gibt es eine bevorzugte Hauptverbindung. In Brühl liegt eine Nord-Süd-Ausrichtung der Ströme in Analogie zur Siedlungsstruktur vor. Hier werden mehrere Parallelverbindungen genutzt, eine eindeutige Hauptroute kann nicht identifiziert werden.

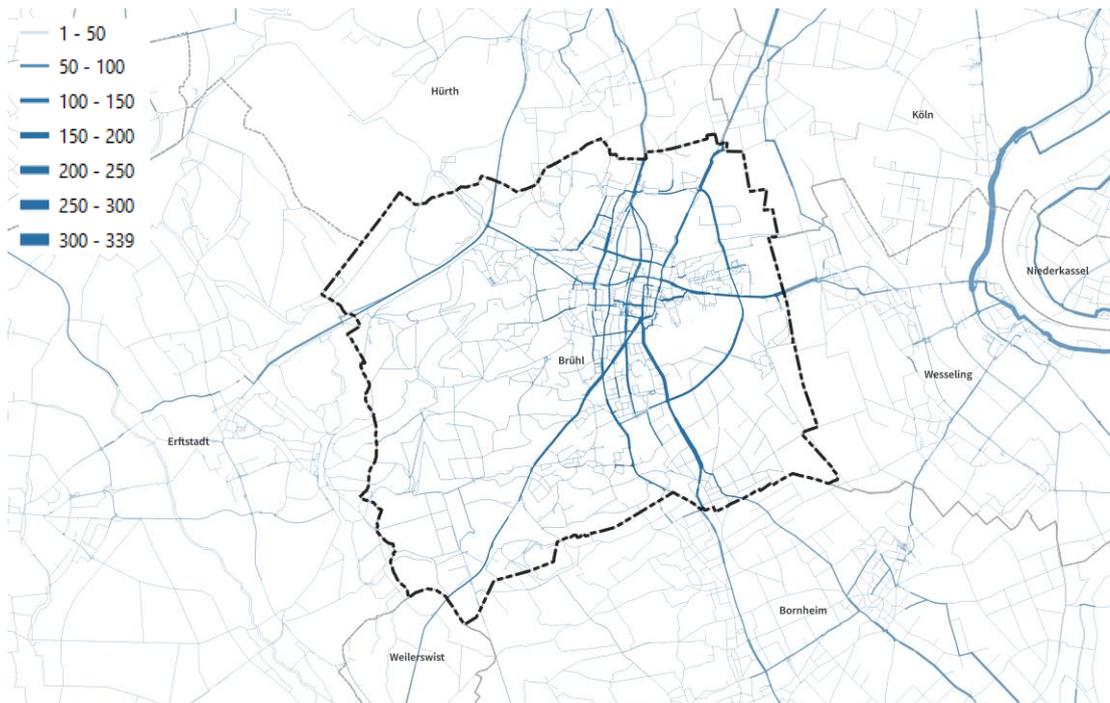


Abbildung 8: Radverkehrsenge innerhalb des Untersuchungszeitraumes der Aktion Stadtradeln (eigene Darstellung, Map data © Grubitzsch P., Lißner S., Huber S., Springer T., [2021] Technische Universität Dresden, Professur für Rechnernetze und Professur für Verkehrsökologie)

2.3.4. ÖPNV

Die Stadt Brühl besitzt zwei Bahnhöfe. Einer entlang der Strecke Köln- Bonn sowie einer entlang der Eifelstrecke Köln - Kall. Zwischen den beiden Bahnästen verläuft die Strecke der Stadtbahn Köln/ Bonn mit sechs Haltestellen innerhalb Brühls.

Die Verbindung der Bahnstrecken, die alle in Nord-Süd-Richtung verlaufen, erfolgt durch den Busverkehr. Neben den Regionallinien, die durch den Kreis bestellt sind, gibt es in Brühl ein ergänzendes Stadtbussystem. Ein Angebot an Anruf-Sammel-Taxen (AST) und Schnellbussen ergänzt das Angebot im ÖPNV.

Am 12.12.2024 hat der Kreistag des Rhein-Erft-Kreises den neuen Nahverkehrsplan für die Jahre 2025-2035 beschlossen. Der Nahverkehrsplan setzt den strategischen Rahmen für den ÖPNV im Rhein-Erft-Kreis in den nächsten 10 Jahren. In diesem sind die grundsätzlichen Rahmenbindungen des ÖPNV-Angebotes im Rhein-Erft-Kreis festgelegt.

Der Rat der Stadt Brühl hat in seiner Sitzung am 5. März 2018 das Nahverkehrskonzept für die Stadt Brühl beschlossen. Das Nahverkehrskonzept ist im Prinzip eine vereinfachte Form eines Nahverkehrsplans, wie ihn der Rhein-Erft-Kreis für den in seiner Zuständigkeit liegenden ÖPNV erstellt hat. Der Stadtbusverkehr in Brühl ist nicht im Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises enthalten, da die Stadt Brühl für den Bereich des Stadtbusverkehrs verantwortlicher Aufgabenträger ist. Deshalb wurde ein eigenes Nahverkehrskonzept für den Stadtbusverkehr in Brühl erstellt. Das Nahverkehrskonzept legt auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie der Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das Leistungsangebot des Stadtbussystem fest.

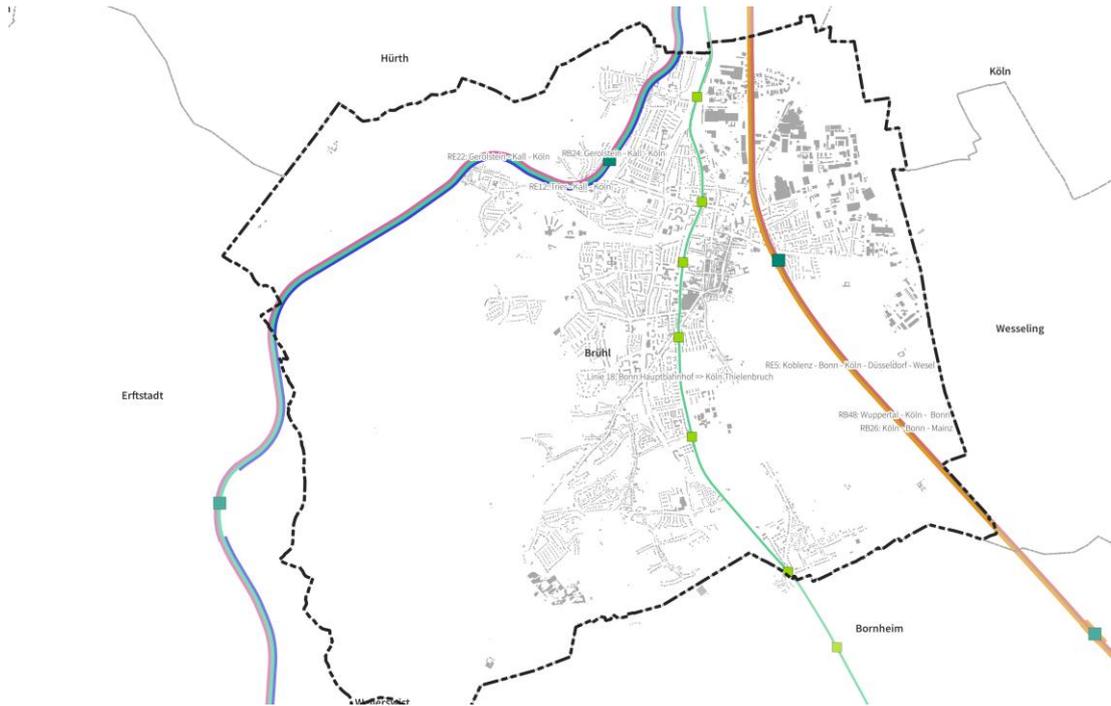


Abbildung 9: Erschließung der Stadt Brühl mit dem Schienenverkehr: Bahn und Stadtbahn
(eigene Darstellung, Map data © OpenStreetMap contributors)

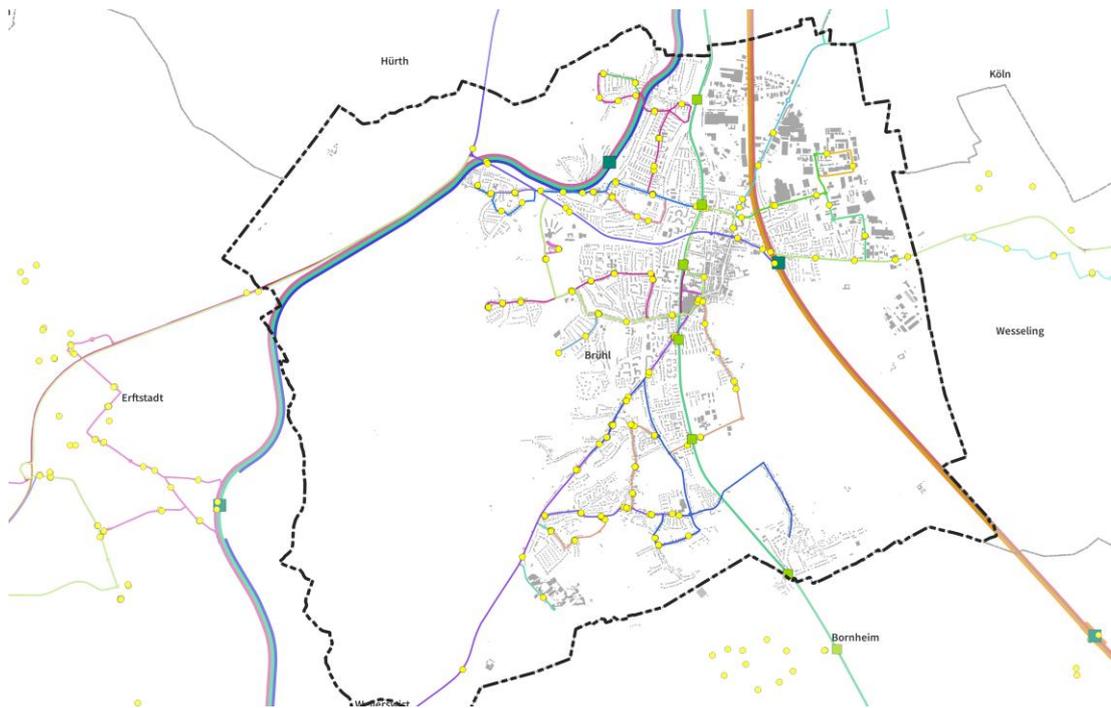


Abbildung 10: Erschließung der Stadt Brühl im Busverkehr
(eigene Darstellung, Map data © OpenStreetMap contributors)

2.3.5. Pendler

Die Pendlerverkehre sind stark auf die benachbarten Oberzentren Köln und Bonn ausgerichtet.

In der Stadt Brühl ist die Anzahl der Ein- und Auspendler ähnlich. Die Zahl der Auspendler betrug im Jahr 2020 15.128 Personen, die der Einpendler 14.035². Die wichtigsten Arbeitsorte der Brühler Bevölkerung sind Köln, Wesseling, Bornheim, Hürth und Erftstadt. Die meisten Einpendler kommen aus Köln, Bonn, Hürth und Wesseling. Innerstädtisch sind neben den Einpendlern auch rund 7.300 Brühler Bürgerinnen und Bürger innerhalb der Stadtgrenzen beschäftigt.

2.3.6. Mobilitätskenndaten

Daten zum Mobilitätsverhalten der Brühlerinnen und Brühler liegen aus der Studie Mobilität in Deutschland 2017 vor, für die es eine vertiefende Auswertung für die Stadt Brühl gibt.

Der Rad- und Fußverkehrsanteil in Brühl liegt über dem Bundesdurchschnitt und ist höher als im Vergleich zu Städten ähnlicher Regionstypisierung. Ein Grund hierfür kann in der kompakten Stadtstruktur Brühls liegen. Der MIV-Anteil ist entsprechend geringer, der ÖPNV spielt trotz guter Anbindung im Vergleich eine etwas schwächere Rolle.

Auffällig ist, dass das Auto auf stadtübergreifenden Wegen das mit Abstand meistgenutzte Verkehrsmittel ist. Der Rad- und Fußverkehr ist kaum existent. Im ÖPNV werden 17 % der Wege zurückgelegt. Diese klare Priorisierung des MIV ist überraschend, da auf den Hauptpendlerrouten nach Bonn und Köln zugleich ein sehr gutes ÖPNV-Angebot vorliegt. Die angrenzenden Kommunen liegen alle in einem Radius von maximal 5,0 km und damit eigentlich im Aktionsradius des Radverkehrs. Die Stadtradeln-Daten lassen hier ein anderes Verhältnis erwarten.

Das Potential für eine nachhaltige Mobilität in Brühl ist hoch. Die kompakte Stadtstruktur sowie die gute Lage zwischen Bonn und Köln spiegelt sich in den Wegelängen wider. Fast 60 % aller täglichen Wege sind nicht länger als 5,0 km. Damit sind diese Wege für den Radverkehr gut geeignet. Die Verfügbarkeit eines Fahrrades ist mit 74 % hoch. Bereits heute kombinieren 40 % der Brühlerinnen und Brühler das Auto mit anderen Verkehrsmitteln.

² IT.NRW (2021): Pendleratlas NRW (www.pendleratlas.nrw.de)

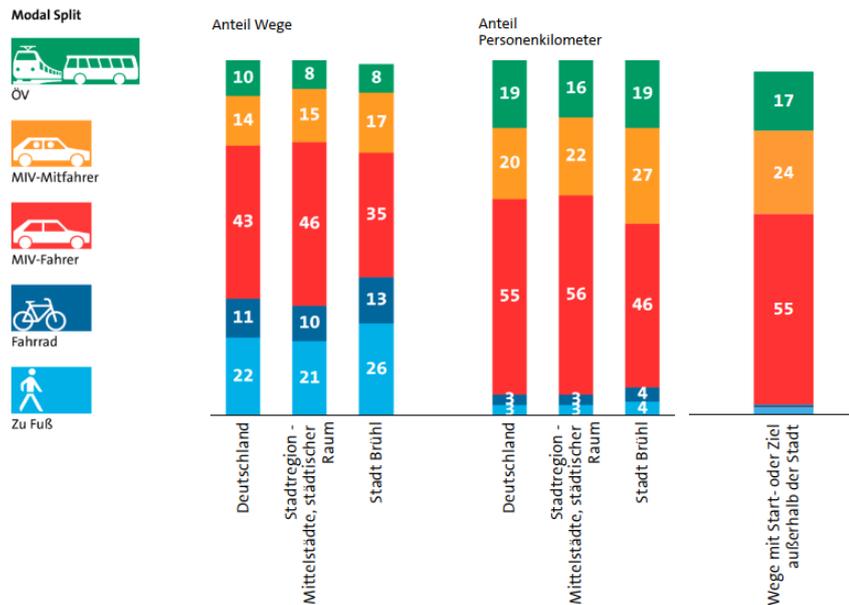


Abbildung 11: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich und auf stadtübergreifenden Wegen. Angaben in Prozent. (Quelle: MiD 2017 | Stadt Brühl)

Während in der MiD 2017-Studie die Verkehrssituation für den Radverkehr mit 2,0 bewertet wird, erreicht Brühl im ADFC-Klimatest 2022 nur eine Note von 4,0 und liegt damit unter dem Bundesdurchschnitt. Die Bewertung wird tendenziell alle zwei Jahre schlechter.

Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen (1,8), die Erreichbarkeit des Stadtzentrum (2,0) und ein zügiges Radfahren (2,5) werden am positivsten bewertet.

13 von 27 Kategorien schneiden mit einer Note von 4,5 oder schlechter ab. Die Ampelschaltung für Radfahrende (4,9), die Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen (5,0) und die Breite der Radwege (5,1) sind die am schlechtesten bewerteten Einzelkategorien im ADFC-Klimatest.



Abbildung 12: Ausgewählte Mobilitätskennziffern (Quelle: MiD 2017 | Stadt Brühl)

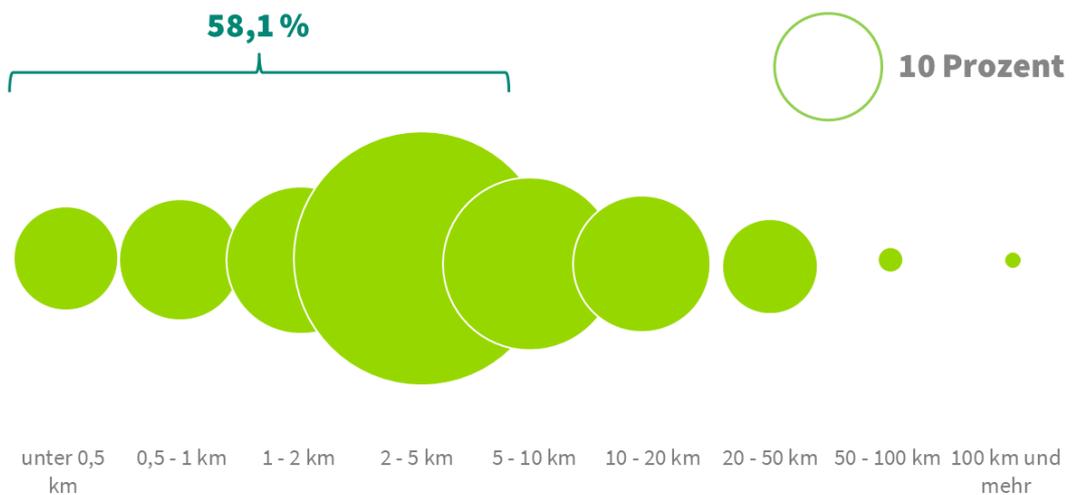


Abbildung 13: Wegelängen der täglichen Wege (eigene Darstellung auf Basis MiD 2017 | Stadt Brühl)

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

positiv
1. geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
2. Erreichbarkeit Stadtzentrum
3. zügiges Radfahren
negativ
1. Fahrraddiebstahl
2. Fahrradförderung in letzter Zeit
3. Winterdienst auf Radwegen

Entwicklung seit 2012

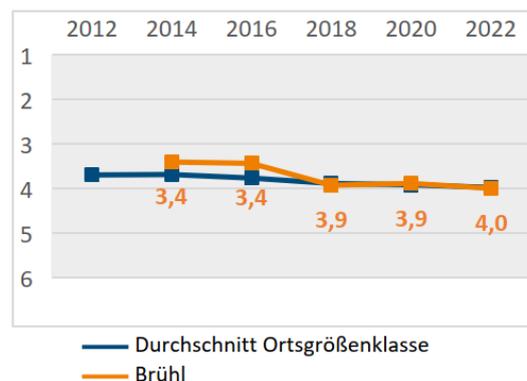


Abbildung 14: Ergebnisse des ADFC-Klimatest 2022 für Brühl (Quelle: ADFC)

2.4. Konzepte und Planungen

Die vorliegenden Konzepte und Planungen wurden inhaltlich wie auch methodisch miteinander verglichen. Hierzu wurden sechs Kategorien gebildet, um Unterschiede aber auch Schnittmengen erkenntlich zu machen. Ein Schwerpunkt in der Analyse der Konzepte und Planungen lag zudem in der Frage, inwiefern und in welcher Detailtiefe die Stadt Brühl mit deren örtlichen Gegebenheiten, sozialen und städtebaulichen Strukturen Berücksichtigung fand.

Nachfolgend sind die untersuchten Kategorien mit den Analyseschwerpunkten genannt:

Inhaltlicher Umfang

- Welche Verkehrsarten finden Berücksichtigung?
- Gibt es Einschränkungen des inhaltlichen Umfangs?

Räumlicher Umfang

- Welche Räume oder Teilräume werden betrachtet?
- Welche Schnittmengen liegen vor?

- Welchen Einfluss hat der räumliche Umfang auf die Beteiligungsformate und den inhaltlichen Umfang der Konzepte für die Stadt Brühl?

Inhaltliche Tiefe und Vorgehen

- Werden nur Ziele und Strategien definiert oder auf Grundlage von Bestandsanalysen auch konkrete Handlungsfelder benannt?
- Welche Konzepte leiten konkrete Maßnahmen ab und beschreiben eine Umsetzungsstrategie?
- Werden Kosten, Prioritäten und Zuständigkeiten angegeben?

Ziele und Strategien

- Werden Ziele für die Stadt Brühl genannt oder lediglich allgemeine Ziele formuliert?
- Werden Strategien und Wege zur Zielerreichung aufgezeigt?
- Werden die Ziele im Rahmen eines Zielkonzeptes erarbeitet oder als lose Sammlung erstellt?
- Ziele und Visionen müsse nicht identisch sein; diese können sogar im Widerspruch stehen

Beteiligung

- Wer wurde beteiligt?
- Welche Beteiligungsformate wurden gewählt?
- Wie wurde die Stadt Brühl eingebunden?

Stärken und Schwächen

Neben objektiven Merkmalen (z.B. Vorgaben aus Richtlinien) wurde auch eine als subjektiv zu verstehende Einschätzung durch den Gutachter durchgeführt. Diese beruht auf dem Verständnis einer nachhaltigen Mobilitätsplanung (vgl. Einleitung).

2.4.1. Teilergebnisse

Ein direkter Vergleich ist trotz der Kategorisierung schwer, da Methoden, Bearbeitung, Darstellung der Ergebnisse z.T. stark variieren. Methoden und Ergebnisse werden nicht immer in den Projektberichten umfänglich beschrieben. Nachfolgend sind die wesentlichen Erkenntnisse aus der vergleichenden Analyse aufgeführt. Eine Kurzanalyse mit einer Zusammenfassung der zentralen Bausteine jedes Konzeptes findet sich im Anhang.

Es gibt nur ein klassisches Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept, dass alle Verkehrsarten als integralen Konzeptbestandteil betrachtet (Klimaschutzteilkonzept). Ebenfalls alle Verkehrsarten werden im Konzept zu Mobilstationen betrachtet, jedoch hier nur als Randbedingung, und im Stadtentwicklungskonzept, in dem das Thema Mobilität nur eine sekundäre Rolle spielt. Ansonsten handelt es sich bei den analysierten Konzepten um einzelthematische Arbeiten.

Auffällig bei der Bewertung der Konzepte ist, dass bei thematischen Einzelkonzepten die Belange und Anforderungen anderer Verkehrsarten sowie die Wechselwirkungen zu diesen selten berücksichtigt werden (z.B. fehlende Betrachtung des Fußverkehrs im Radverkehrskonzept). Nutzungskonkurrenzen werden nicht herausgearbeitet und definierte Maßnahmen drohen in Folge daran zu scheitern.

Die betrachteten Konzepte können bezüglich der betrachteten Räume in vier Gruppen unterteilt werden:

- Der Rhein-Erft-Kreis
- Die Stadt Brühl
- Teilbereiche der Stadt Brühl (hier häufig die Innenstadt)
- Größere Räume als Zusammenschluss von verschiedenen Kreisen und Kommunen

Hieraus ergeben sich entsprechende Schnittmengen, die sich jedoch von Konzept zu Konzept unterscheiden, sofern die Untersuchungsräume nicht den Verwaltungsgrenzen entsprechen. Die inhaltliche Tiefe der Konzepte variiert in der Regel mit dem räumlichem Umfang. Je größer der Untersuchungsraum gewählt wurde, desto größer ist die inhaltliche Detailtiefe.

Ein umfängliches Zielkonzept, das sich mit den individuellen Bedingungen in Brühl auseinandersetzt, wurde nur im Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. Einzelne Ziele, die sich auf die Situation in Brühl beziehen, wurden in drei weiteren Konzepten (vgl. Tabelle) definiert. Ansonsten wird auf allgemeine landes- oder bundespolitische Ziele zurückgegriffen. Die Ziele werden im nachfolgenden Abschnitt dargestellt.

In fast allen Konzepten werden allgemeine Rahmenbedingungen, wie die Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur sowie die verkehrliche Anbindung und Erschließung Brühls einleitend beschrieben.

Die Konzepte beruhen größtenteils auf einer reinen Datenanalyse. Eine Bestandserhebung vor Ort wurde nur für den Masterplan Radverkehr, das Konzept Besitzbare und Beispielbare Stadt sowie im weiteren Sinne beim Fußverkehrscheck durchgeführt.

Handlungsfelder und Maßnahmen bilden in allen Konzepten einen inhaltlichen Baustein. Prioritäten und Kostenansätze als Entscheidungs- und Arbeitsgrundlage für Politik und Verwaltung sind dagegen nicht in allen Konzepten zu finden.

Die Bürgerschaft wurde nur in drei Konzepten eingebunden. In zwei weiteren wurden nur die konkreten Zielgruppen integriert. Stakeholder und die Verwaltung wurden nicht grundsätzlich eingebunden oder die Abstimmungsprozesse, die eigentlich notwendig sind, wurden in den Berichten nicht erwähnt.

Bezeichnung	Auftraggeber	Jahr	Inhaltlicher Schwerpunkt					Räumlicher Umfang			Inhaltlicher Umfang								Beteiligung								
			Fußverkehr	Radverkehr	Bus	Bahn	Kfz	Innenstadt	Gesamtstadt	Regional	Ziele allgemein	Ziele Brühl/Konzept	Einleitung Brühl	Einleitung Thema	Analyse Daten	Analyse vor Ort	Handlungsfelder	Maßnahmen	Prioritäten	Kosten	Verkehrsmodell	CO2 Bilanz	Standards	Bürgerschaft	Zielgruppe	Stakeholder	Verwaltung
Nahverkehrsplan	Kreis	2015	Modell																								
Klimaschutzteilkonzept Mobilität	Stadt	2016																									
Nahverkehrskonzept Stadt Brühl	Stadt	2018																									
Besitzbare und Beispielbare Stadt	Stadt	2019																									
Betriebliches Mobilitätskonzept für die Verwaltung	Stadt	2019																									
Masterplan Radverkehr	Stadt	2019																									
Mobilstationen	Kreis	2020																									
Integriertes Stadtentwicklungskonzept Innenstadt	Stadt	2020																									
Feinkonzept Wasserstoff (Wettbewerbsbeitrag)	Viele	2020																									
Machbarkeitsstudie Linie 18	Kreis	2021																									
RVK Landfolge Garzweiler	Viele	2021																									
Fußverkehrcheck	Znetz	2022																									

in Teilen erfüllt

Abbildung 15: Tabellarische Übersicht der Inhalte und des Umfangs der ausgewerteten Konzepte

Ziele

Für den Bereich ÖPNV wurden die meisten Ziele definiert, gefolgt vom Fußverkehr und allgemeinen Verkehrs- und Mobilitätszielen. Trotz zweier Radverkehrskonzepte (Landfolge Garzweiler und Masterplan Radverkehr) wurden nur zwei radspezifische Ziele identifiziert. Für den Kfz-Verkehr wurden keine Ziele formuliert.

Rund die Hälfte der 20 definierten Ziele sind allgemeiner Natur, d.h. nicht speziell auf Brühl bezogen. Damit wird nicht ausgedrückt, dass diese Ziele keine Bedeutung für die Stadt haben. Die Ziele für den Fußverkehr sind alle direkt auf Brühl bezogen.

Das Oberziel „Nachhaltigkeit“ bezieht sich in den Konzepten vorwiegend auf die ökologische Nachhaltigkeit. Die Bereiche soziale Nachhaltigkeit und ökonomische Nachhaltigkeit spielen kaum eine Rolle.



Abbildung 16: Darstellung der Ziele und der zugehörigen Verkehrsarten der ausgewerteten Konzepte

2.4.2. Fazit

Es fehlt eine geordnete Übersicht und ein Maßnahmenkataster über alle Konzepte. Die unterschiedliche Darstellung von Handlungsfeldern und Maßnahmen der Einzelkonzepte erschwert aktuell den Überblick und damit die Umsetzung sowie Fortschreibung der Konzepte. Zum Teil sind die Maßnahmen nur allgemein beschrieben. Der Umsetzungsstand ist größtenteils nicht bekannt.

Die inhaltliche Tiefe wie auch der Arbeitsumfang in den Konzepten unterscheiden sich zum Teil extrem. Die dazugehörigen Berichte geben oftmals kein vollständiges Bild zum Projekt ab. Wichtige Angaben zu Bestandsanalysen, Methodiken oder Annahmen für Berechnungen fehlen. Eine Anknüpfung an die bisher geleisteten Arbeiten ist daher nur bedingt möglich. Geschützte Dokumente in den Projektunterlagen behindern die Weiterverarbeitung. Karten, Datenbanken sowie GIS-Daten fehlen vollständig. Es besteht die Gefahr, dass im Rahmen weiterführender oder ergänzender Konzepte Arbeiten und Arbeitsschritte erneut durchgeführt werden (müssen), damit die Planungsbüros ein vollumfängliches Bild erhalten können.

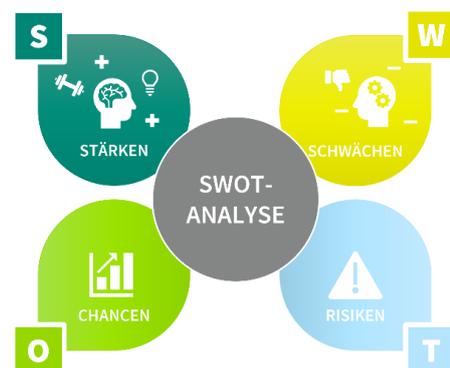
Einige Teilbereiche, wie z.B. der ruhende Verkehr, wurden konzeptionell noch nicht aufbereitet, obwohl das Handlungsfeld für ein nachhaltiges Verkehrssystem eine hohe Bedeutung besitzt. Auffällig ist, dass die Innenstadt innerhalb der Konzepte überproportional berücksichtigt wurde. Andere Stadtteile und auch der Kontext zur Gesamtstadt fehlen.

Das Fehlen eines übergeordneten Zielkonzeptes, an dem sich die Einzelkonzepte orientieren können, wurde von der Stadt Brühl bereits erkannt und wird im Rahmen dieses Konzeptes erarbeitet.

2.5. Zusammenfassung: SWOT-Analyse

Den Abschluss der Bestandsanalyse bildet eine SWOT-Analyse. Die SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) ist ein Instrument der strategischen Planung.

Hierzu wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse geclustert und bewertet. Die Analyse bildet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Maßnahmenkataloges.



Hinweis: In der SWOT-Analyse ist die gesamte Bestandsanalyse zusammengefasst. Die SWOT-Analyse beinhaltet daher auch das Ergebnis des Beteiligungsverfahrens, das in Kapitel 3 im Zusammenhang mit dem Zielkonzept erläutert wird.

2.5.1. Stärken

-  Vorhandene Konzepte/ Strategien/ Visionen (z.B. Klimaschutzteilkonzept Mobilität, Radverkehrskonzept)
-  Netzwerk (AGFS, European Energy Award, Zukunftsnetz, Wasserstoff-Konsortium etc.)
-  Bahnanschluss (Regionalzüge und Straßenbahn)
-  Politische Unterstützung (z.B. Koalitionsvertrag, Mobilitätskonzept)
-  Nähe zu den Oberzentren Köln und Bonn

Die Stadt Brühl hat bereits in vielen Bereichen eigene Konzepte erstellen lassen, um sich auf die zukünftigen Herausforderungen und Rahmenbedingungen einstellen zu können. Dabei ist man über die Stadtgrenze hinaus engagiert und in unterschiedlichen Netzwerken aktiv. Der hervorragende Bahnanschluss und die Lage im Ballungsraum Köln/Bonn sowie die kompakte Stadtstruktur sind sehr gute Voraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten, das bereits im Bestand sichtbar wird. Die politische Unterstützung hierzu liegt mit der aktuellen Ratsmehrheit vor. Im Koalitionsvertrag nimmt eine nachhaltige Mobilität eine zentrale Rolle ein.

2.5.2. Schwächen



Zusammenführung & Digitalisierung von Datengrundlagen



Fehlende integrierte Mobilitätskonzeption für die gesamte Stadt



Handlungsbedarf im Fuß- und Radverkehr (Infrastruktur; Abstellanlagen etc.)



Miteinander/ Respekt im Straßenverkehr



Defizite im Linien- und Fahrtenangebot + Verknüpfung Bus + Bahn



Barrierefreiheit (z.B. am Bahnhof)

Es gibt keine Zusammenführung und Digitalisierung der vorhandenen Daten, Konzepte und Planungen in ein einheitliches Format. Die Weiterverarbeitung und Nutzung der bisher geleisteten Arbeiten ist daher immer mit einem Mehraufwand zur Datenübernahme verbunden. Die Nicht-Berücksichtigung von Daten oder eine Falsch-Interpretation werden begünstigt.

Die Konzentration wichtiger Verkehrsteilkonzepte auf die Innenstadt bei gleichzeitigem außer Acht lassen der anderen Stadtteile wie auch das Fehlen eines integralen Gesamtkonzeptes erschweren eine zielgerichtete Mobilitäts- und Verkehrsplanung.

Besonders im Fuß- und Radverkehr besteht ein Nachholbedarf bezüglich der Verbesserung der Infrastruktur.

Von den Bürgerinnen und Bürgern wird die oftmals fehlende Rücksichtnahme im Straßenverkehr bemängelt. Auch die Daten aus dem ADFC-Klimatest lassen Rückschlüsse auf diese Problematik zu. Neben dem Verhalten der Verkehrsteilnehmenden kann hierzu auch das unausgeglichene Verhältnis in der Verkehrsplanung zwischen den Verkehrsarten verstanden werden. Des Weiteren nennen die Bürgerinnen und Bürgern Defizite im ÖPNV-Angebot, das das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität bilden muss, sowie Mängel in der Barrierefreiheit, wodurch Menschen mit Beeinträchtigungen der Zugang zu einigen Mobilitätsangeboten erschwert wird.

2.5.3. Chancen



Topografie, Bevölkerungsdichte & demografischer Wandel →
Förderung von Nahmobilität



Mitgliedschaften
(z.B. AGFS, Zukunftsnetz Mobilität NRW)



Gestiegenes Bewusstsein für Klima- und Umweltschutz/
nachhaltige Mobilität



Fahrrad-“Boom“: Tourismus, E-Bikes



Barrierefreie Umgestaltung (PBefG)



Förderprogramme/ -mittel

Die Stadt Brühl ist eng vernetzt, zum einen innerhalb des Rhein-Erft-Kreises, aber auch mit den Nachbarkommunen der angrenzenden Kreise. Zum anderen ist die Stadt Mitglied u.a. im Zukunftsnetz Mobilität NRW und der AGFS. Damit besteht ein stetiger gegenseitiger Wissensaustausch, von dem die Stadt Brühl profitiert.

Das gestiegene Umweltbewusstsein, das Verständnis der Bevölkerung für eine nachhaltige Lebensweise aber auch der Boom umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel wie dem Fahrrad begünstigen im Allgemeinen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Verkehrstechnische und -planerische Vorhaben der Stadt Brühl treffen daher auf ein größeres Verständnis und auf weniger Widerstand als in den Jahren zuvor.

Für die Transformation des Mobilitäts- und Verkehrssystems gibt es gesetzliche Vorgaben (z.B. Barrierefreiheit), die den Umbau fordern, aber zugleich viele Programme, die diesen Umbau finanziell fördern.

2.5.4. Risiken



Politische Unterstützung



Finanzielle Situation/ Haushaltslage



Gesetzliche Lage (u.a. Pendlerpauschale, Bevorrechtigung von Dienstwagen)



Finanzierung des ÖPNV → ÖPNV-Angebot



Demografischer Wandel → Abwanderung junger Bevölkerungsgruppen in die umliegenden Großstädte

Der aktuelle Koalitionsvertrag und die Ratsperiode laufen 2025 aus. Die verkehrspolitischen Ziele können sich im Anschluss mit einer neuen Mehrheit ändern. Eine langfristige nachhaltige Ausrichtung der Konzeptstrategien und besonders die damit verbundene stetige Umsetzung von Maßnahmen kann hierdurch einen Bruch erfahren. Zugleich zeigt die Erfahrung, dass Politik sehr sensibel auf Proteste im Hinblick auf tiefgreifende Maßnahmen reagiert, was zu Umsetzungshemmnissen führt.

Abseits der Förderprogramme ist die Haushaltslage vieler Kommunen und auch die der Stadt Brühl angespannt. Tiefgreifende Änderungen in der Infrastruktur aber auch die Etablierung und Bereitstellung von Mobilitätsangeboten sind sehr kostenintensiv. Dies betrifft in einem besonderen Maß den öffentlich geförderten ÖPNV, wie die fortwährende Diskussion über die Finanzierung des Deutschland-Tickets zeigt.

Die Stadt Brühl kann nicht in allen Bereichen frei entscheiden, wie die Mobilität und der Verkehr in der Stadt gestalten werden sollen. Es gibt Zwänge, wie das Straßen- und Wegegesetz (Landesgesetz) oder die StVO (Bundesgesetz), die viele notwendige und aus kommunaler Sicht wünschenswerte Veränderungen im Straßenverkehr nicht zulassen. Hinzu kommen mit der Pendlerpauschale und dem Dienstwagenprivileg nachweislich klimaschädliche Subventionen des MIV, die einer durchgreifenden Verhaltensänderung im Wege stehen.

3. ZIELKONZEPT

Das Zielkonzept bildet das „Herzstück“ des Mobilitätskonzeptes. Es benennt nicht nur die Leitziele hinsichtlich eines zukünftigen Mobilitätssystems, sondern leitet über die im Zielkonzept definierten Strategien direkt über in Handlungsfelder und Maßnahmen. Die Indikatoren sind ein weiterer Grundbaustein für die Definition von Maßnahmen und zentral für die Qualitätskontrolle.

Das Zielkonzept wurde gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, mit Stakeholdern und der Verwaltung in einem mehrstufigen Verfahren erarbeitet. Es wird nicht von der Politik oder den Gutachtern vorgeben.

3.1. Workshops zur Leitbildentwicklung

3.1.1. Ziel und Vorgehen der Leitbildentwicklung

Mit einem Mobilitäts-Leitbild sollen sowohl die aktuellen lokalen Fragestellungen und Herausforderungen als auch die übergeordneten Herausforderungen wie Klimawandel, Digitalisierung, ökonomische und soziale Gerechtigkeit sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen aufgegriffen werden. Es sollen gesellschaftlich akzeptierte Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft herausgearbeitet werden.

Die Tragfähigkeit eines Leitbildes ist nicht allein von seiner fachkundigen Erstellung, seiner thematischen Treffsicherheit oder seiner wahrscheinlichen Realisierbarkeit abhängig. Insbesondere sein Identifikationspotenzial beeinflusst seine Relevanz. Identifikation entsteht aber nur, wenn das Leitbild nicht „von oben“ verordnet/ auferlegt wird, sondern die Sichtweisen derjenigen, die es mit Leben füllen sollen, einbezieht: Nämlich der Bürgerinnen und Bürger und relevanter Akteure.

Das Mobilitäts-Leitbild für die Stadt Brühl wurde dementsprechend mittels zweifacher Partizipation erarbeitet, damit es später eine größere Chance auf Identifikation bietet. Es wurde mit zwei getrennten Gruppen (Stakeholder einerseits und Öffentlichkeit andererseits) erarbeitet. Dies hat den Vorteil, dass Personen aus der Gruppe der „Öffentlichkeit“ nicht von Stakeholdern, die ggf. abweichende Interessen vertreten, in der Meinungsbildung beeinflusst werden.

Die Veranstaltungen mit Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern zur Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Brühl wurden gemeinsam mit der [Gesellschaft für Bürgergutachten \(gfb\)](#) durchgeführt.

- 1 Das Leitbild soll in den nächsten Jahren als Entscheidungsgrundlage für politisches Handeln dienen. Es zeichnet sich insbesondere durch die folgenden Aspekte aus.
- 2 Das Leitbild fasst die gemeinsame Vorstellung der Beteiligten zusammen. Es bildet damit das Ergebnis, mit dem sich viele unterschiedliche Interessensgruppen identifizieren können.

- 3 Das Leitbild bleibt abstrakt und fragt nach dem "Was?" Die Frage nach dem "Wie?" wird dagegen durch das Konzept mit seinen Handlungsfeldern und Maßnahmen beantwortet.
- 4 Das Leitbild befähigt dazu, später notwendig werdende Entscheidungen auch dann zu treffen, wenn für diese Fälle keine Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorgesehen sind. Wenn es heißt, "im Sinne der zukunftsfähigen Mobilität in Brühl" zu entscheiden, übernimmt das Leitbild die Funktion dieses "Sinnes" und definiert, was damit gemeint ist.

3.1.2. Auswahl der Teilnehmenden der Workshops

Stakeholder

Die Gruppe der Stakeholder setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern des interfraktionellen Arbeitskreises (IFA) „Mobilitätswende“ der Stadt Brühl zusammen. Eine Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer findet sich im Anhang.

Bürgerinnen und Bürger

Mithilfe des Einwohnermeldeamtes der Stadt Brühl wurden zufällig Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt per Los ausgewählt. Ziel des Verfahrens war es, dass alle Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Berufstätige, Senioren etc.) in die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes einbezogen werden können. Zudem kann mit dem Zufallsverfahren erreicht werden, dass sich auch Personen, die sich bislang an solchen Diskussionen wenig bis gar nicht beteiligt haben, an der Entwicklung des Konzeptes beteiligen.

Die ausgewählten Personen wurden mit einem persönlichen Schreiben der Gesellschaft für Bürgergutachten, einem Schreiben des Bürgermeisters Herr Freytag und einer Antwortpostkarte postalisch eingeladen.

Ausgewählt wurden Personen ab 16 Jahren; unabhängig von weiteren persönlichen Merkmalen. Politische Funktionsträgerinnen und -träger wurden ausgeschlossen, da diese Gruppe bereits als Stakeholder in die Leitbildformulierung einbezogen wurden.

3.1.3. Ablauf der Leitbildformulierung

Nach einer Begrüßung durch Vertreter der Stadt Brühl sowie den Moderator der Veranstaltung wurde das Projekt zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes und das Verfahren der Workshops vorgestellt. Hierbei wurden neben dem Anlass und dem Ziel auch die Projekthalte sowie der zeitliche Ablauf erläutert. Anschließend wurde mittels eines Impulsvortrages über Zielkonzepte und Leitbilder, deren Funktion, Sinn und Zweck informiert.

Anschließend wurden die Teilnehmenden gebeten, Herausforderungen und Probleme hinsichtlich der Mobilität und des Verkehrs in Brühl zu benennen. Für die Arbeitsphase wurden die Teilnehmenden zufällig in Kleingruppen á 5-6 Personen aufgeteilt. In den einzelnen Gruppen wurden jeweils Leitziele für die zukünftige Mobilität in Brühl entwickelt und diskutiert.

Nach Abschluss der Arbeitsphase wurden die Ergebnisse aus den Kleingruppen im Plenum vorgestellt. Nachdem alle Leitziele vorgestellt und digital erfasst wurden, konnten diese

von den Teilnehmenden mit Hilfe eines Tablets anonym bewertet und priorisiert werden. Die hierfür zur Verfügung gestellten fünf Bewertungspunkte konnten entweder auf verschiedene Leitziele aufgeteilt oder für ein bestimmtes Leitziel vergeben werden. Zum Abschluss wurde das Ergebnis der Bewertung der ausgearbeiteten Leitziele vorgestellt.

3.1.4. Ergebnisse der Workshops

Workshop mit Stakeholdern

Der rund 2,5-stündige Workshop zur Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige Mobilität in der Stadt Brühl fand am 15.02.2023 im brüneo Coworking Space in Brühl statt. Der Einladung waren 18 Stakeholder gefolgt. Zu Beginn der Veranstaltung wurden die Probleme und Herausforderungen hinsichtlich der Mobilität und des Verkehrs in Brühl diskutiert. Die Ergebnisse wurden mittels Flipcharts festgehalten und sind in der nachfolgenden Tabelle im originalen Wortlaut zusammengefasst:

Fußverkehr

- Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens erhöhen
- Kampagne für die Förderung des Fußverkehrs
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr beheben

Radverkehr

- Sichere Fahrradabstellanlagen (z.B. am Bahnhof)
- Radwege in schlechtem Zustand (Oberfläche, Breite etc.)
- Fahrradinfrastruktur (Radwege und Radschnellwege fehlen)
- Interkommunale Radwege

Kfz-Verkehr

- Überhöhte Fahrgeschwindigkeiten
- Beschränkung des Durchgangsverkehrs von Lkw
- Nordtangente
- Erreichbarkeit für MIV muss erhalten bleiben
- Verkehrsaufkommen durch das Phantasialand: Alternativen zum Pkw schaffen
- Zu viele Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr
- Zu schmale Gehwege durch aufgeschultertes Parken
- Kontrollen im ruhenden Verkehr (Gehwegparken)
- Parkraum in den Vororten

ÖPNV

- ÖPNV: Selbsterklärend und einfach
- AST ausbauen
- Fehlende Verbindung der Bahnhöfe im ÖPNV
- Erreichbarkeit STR 18 aus Stadtteilen
- Busnetz zu starr: OnDemand

- Taktung des Busverkehrs insbesondere am Wochenende
- Erreichbarkeit von außen: Pendler & Touristen
- Zentrale Routen des Busnetzes sind klass. Straßennetz
- AST für Mobilitätseingeschränkte
- Barrierefreiheit (u.a. im Fernverkehr)

Sharing-Angebote

- Mobilstationen mit Leihangeboten erwünscht
- Mehr CarSharing-Angebote (v.a. an Haltepunkten der STR 18)

Sonstiges

- Mobilitätswende ist mehr als eine "autofreie Innenstadt"
- Tempo 30 innerorts
- Flächenverfügbarkeit in der Innenstadt
- Erreichbarkeit der Gastronomie für alle Verkehrsteilnehmenden
- Schulwegsicherheit

Anschließend erarbeiteten die Stakeholder in Kleingruppen die nachfolgend aufgeführten Leitziele für die zukünftige Mobilität in Brühl.

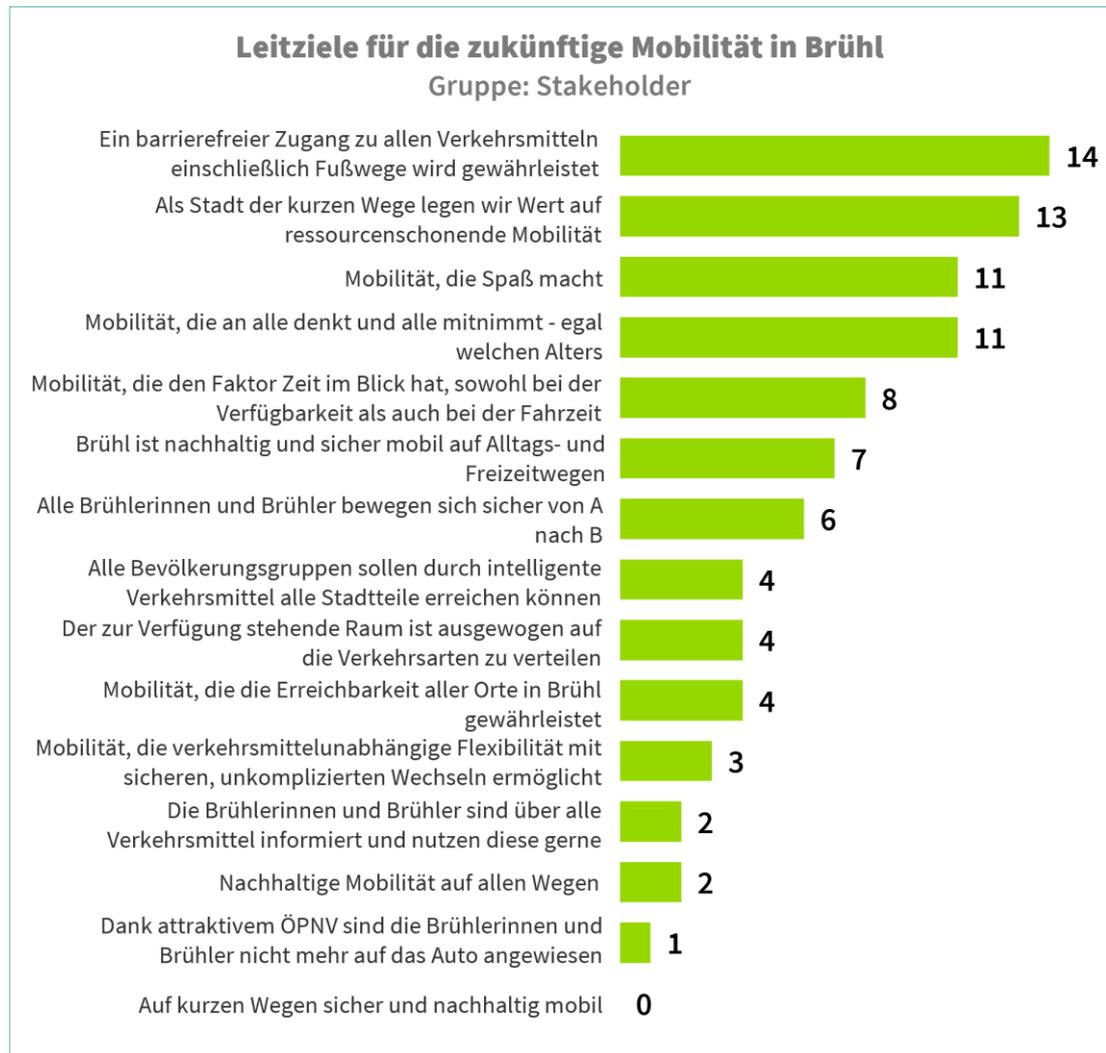


Abbildung 17: Leitziele für die zukünftige Mobilität in Brühl (Gruppe: Stakeholder)



Abbildung 18: Workshop zur Leitbildentwicklung am 15.02.2023 (Stakeholder)



Abbildung 19: Workshop zur Leitbildentwicklung am 15.02.2023 (Stakeholder)

Bürgerinnen und Bürger

Der Workshop mit den zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Brühl fand am Samstag, den 26.11.2022 im brüneo Coworking Space in Brühl statt. Der Einladung des Bürgermeisters Dieter Freytag sowie der Gesellschaft für Bürgergutachten waren 42 Brühlerinnen und Brühler gefolgt. Das Verfahren wurde daher in zwei zeitversetzten Workshops durchgeführt, um ein effizientes und zielführendes Arbeiten in Kleingruppen zu ermöglichen.

Zu Beginn der Veranstaltung wurden alle teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger darum gebeten, Herausforderungen und Probleme hinsichtlich der Mobilität in Brühl zu benennen. Das Feedback wurde mittels Klebekarteikarten an Stellwänden festgehalten.

Fußverkehr

- Wegemarkierungen im Naherholungsgebiet
- Räumliche Trennung Fuß- & Radverkehr
- Sichere Schulwege

Radverkehr

- Radschnellwege nach Köln und Bonn
- Mehr Raum für den Radverkehr
- Mangel an Fahrradwegen
- Hochwertige Radabstellanlagen
- Gleichberechtigung von Kfz- und Radverkehr
- Sicherheit im Radverkehr
- Sichtbarkeit des Radverkehrs
- Plötzlich endende Radwege
- Fahrraddiebstahl
- Konflikte Radverkehr/ Bus
- Schlaglöcher auf Radwegen

Kfz-Verkehr

- Verringerung des Kfz-Verkehrs
- Parkplätze für Einpendler
- Begrenzung der Flächeninanspruchnahme durch den Kfz-Verkehr
- Intelligenter Ampelschaltungen
- Lkw-Verkehr an Grundschulen
- Überhöhte Fahrgeschwindigkeiten

ÖPNV

- Verknüpfung überörtlicher ÖV und MIV
- Wegeentfernung zu Haltestellen
- Kapazitäten der Busse entsprechen nicht der Nachfrage
- Taktung der Straßenbahn am Wochenende
- Fehlende ÖV-Verbindung zwischen Bahnhaltepunkten

- "Extrarunde" Mühlenstraße im Busverkehr
- Freizeitangebote im ÖPNV anbinden
- Barrierefreiheit am Bahnhof
- Verlegung der Buslinie zum Phantasialand
- Kein sternförmiges Busnetz; Busverkehr im Kreis
- Anbindung des Bahnhofs und Taktung

Sharing-Angebote

- Sammelplätze für E-Roller
- Fehlende Sharing-Angebote (E-Scooter etc.)
- Einstiegshürde bei Sharing-Anbietern

Sonstiges

- Fehlende Barrierefreiheit
- Konflikte Rollatoren und Lieferverkehr
- Tempo 30 innerorts
- Mehr verkehrsberuhigte Zonen
- Mehr Kreisverkehre
- Fehlende/ unzureichende Förderung strategischer Ziele
- Trennung Berufsverkehr und Müllentsorgung + Straßenreinigung
- Topografie
- Gleichberechtigung im Straßenverkehr
- Fehlende Infrastrukturen und Mobilitätsangebote in Außenlagen
- Einheitliche Verkehrsregelungen + Verständnis + Einhaltung
- Gutes Miteinander im Straßenverkehr/ Mehr Rücksichtnahme
- Umleitungen für Baustellen

Darauffolgend erarbeiteten die anwesenden Bürgerinnen und Bürger in Kleingruppen Leitsätze und -ziele für die zukünftige Mobilität in Brühl.

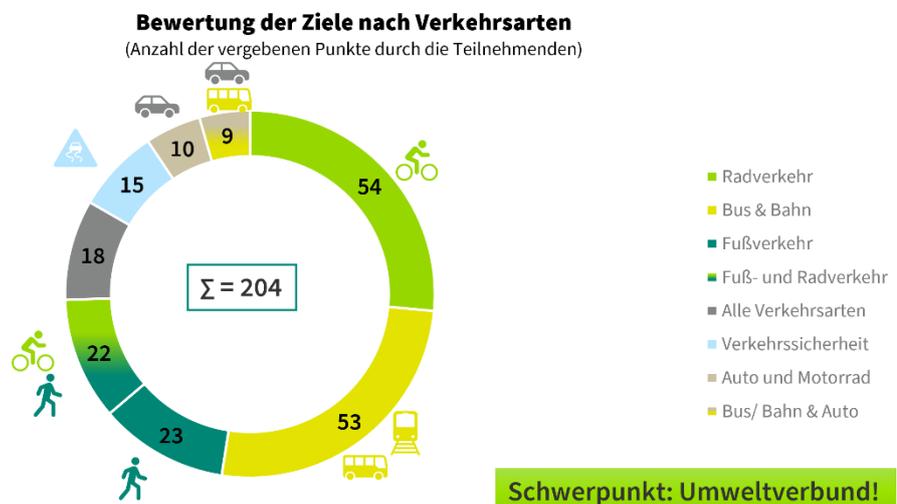


Abbildung 20: Bepunktung der Leitsätze nach Verkehrsarten (Leitbild-Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern)

Die Clusterung der bewerteten Leitsätze nach Verkehrsarten zeigt, dass der Großteil der formulierten Ziele dem Umweltverbund zugeordnet werden kann. 74,5 % aller Bewertungspunkte³ (152) entfielen auf Leitsätze mit Bezug zum Umweltverbund in Brühl.

Im Folgenden sind die ausgearbeiteten Ziele für die zukünftige Mobilität in Brühl dargestellt, die mindestens sechs Bewertungspunkte erhielten. Die Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes mit einer Trennung vom Fuß- und Autoverkehr wurde mit 13 Punkten am höchsten priorisiert. Die Erhöhung des Komforts im Fußverkehr erhielt die zweitmeisten Bewertungspunkte (11). Auffällig ist, dass der motorisierte Individualverkehr nur unter dem Ziel „Schaffung von kostenfreien P+R-Parkplätzen“ zu finden ist und dieses Ziel lediglich sechs Bewertungspunkte erhielt.



Abbildung 21: Workshop zur Leitbildentwicklung am 26.11.2022 (Bürgerinnen und Bürger)



Abbildung 22: Workshop zur Leitbildentwicklung am 26.11.2022 (Bürgerinnen und Bürger)

³ Anm.: Jede Teilnehmerin/jeder Teilnehmer konnte fünf Bewertungspunkte vergeben.

Ziele für die zukünftige Mobilität in Brühl (mind. 6 Nennungen/ Punkte)



Abbildung 23: Leitziele für die zukünftige Mobilität in Brühl (Gruppe: Bürgerinnen und Bürger)

3.1.5. Mobilitäts-Leitbild

Es wurde eine Synthese aus den Leitzielen, die in den Workshops ausgearbeitet wurden, gebildet. Für die Übertragung der Ergebnisse der Beteiligungsformate in ein Mobilitäts-Leitbild waren die fünf nachfolgenden Bearbeitungsschritte notwendig.

1. Gesamtstädtische, integrierte und inklusive Betrachtung
2. Überprüfung auf Widersprüche und Umsetzbarkeit
3. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte
4. Zusammenfügen und priorisieren
5. Übersetzung in den Fachterminus

In der folgenden Tabelle werden die fünf Bearbeitungsschritte mit Hilfe von Beispielen näher erläutert.

Bearbeitungsschritt	Erläuterung/ Beispiele
<p>1. Gesamtstädtische, integrierte und inklusive Betrachtung <i>Berücksichtigung des gesamten Stadtgebietes, aller Verkehrsarten und Personengruppen</i></p>	<p>Die Leitziele sollten keine starke räumliche Fokussierung (z.B. Bahnhofsumfeld) aufweisen, sondern möglichst für das gesamte Stadtgebiet Gültigkeit besitzen.</p> <p>Es sollten möglichst alle Verkehrsarten in den Leitzielen berücksichtigt werden; es können allerdings Prioritäten gesetzt werden (z.B. Stärkung des Umweltverbundes)</p> <p>Es kann eine Fokussierung auf bestimmte Personengruppen vorgenommen werden (z.B. Mobilitätseingeschränkte), ansonsten sollten die Ziele alle Personen einbeziehen.</p>
<p>2. Überprüfung auf Widersprüche und Umsetzbarkeit</p> <p><i>Die Leitziele sollten keine Widersprüche enthalten und erreichbar sein (keine Utopie). Dies gilt sowohl für die einzelnen Leitsätze als auch für die Leitsätze untereinander.</i></p> <p><i>Sollten Widersprüche nicht zu lösen sein, sollte unter Punkt 4 eine Priorisierung der Leitziele erfolgen.</i></p>	<p>Förderung des Fuß- und Radverkehrs in der Innenstadt und zeitgleich Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Straßenausbau)</p>
<p>3. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte</p> <p><i>Die von den beteiligten Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern formulierten Leitziele werden ggf. um (beschlossene) bedeutsame verkehrspolitische Ziele der Kommune ergänzt.</i></p>	<p>Die Stadt Musterhausen hat sich zum Ziel gesetzt das Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum jährlich um 2% zu reduzieren. Dieses Ziel könnte unter dem Aspekt des Parkraummanagements aufgenommen werden.</p>
<p>4. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte</p> <p><i>Es wird zunächst geprüft, ob inhaltlich sehr ähnliche/ identische Leitziele zusammengefasst werden können (Synonyme).</i></p> <p><i>Bei den ausgewählten Leitzielen (Synthese) werden die Ziele vordergründig berücksichtigt, die von den Bürgerinnen und Bürgern sowie</i></p>	<p>Beispiele für Synonyme:</p> <p>Mehr und sichere Radwegen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur Verbesserung der Möglichkeiten zum Fahrradfahren Schaffung eines dichten Netzes an Radwegen</p>

Bearbeitungsschritt	Erläuterung/ Beispiele
<i>Stakeholdern am höchsten bewertet wurden.</i>	
<p>5. Übersetzung in den Fachterminus</p> <p><i>Die von den Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern formulierten Leitziele werden, sofern notwendig, in die Fachsprache übersetzt. Es werden keine inhaltlichen, sondern nur sprachliche Anpassungen vorgenommen.</i></p>	<p>Die umgangssprachlich genutzte Formulierung „Parken von Fahrzeugen“ wird übergeordnet als „ruhender Verkehr“ zusammengefasst.</p> <p>Die Begriffe „Zebrastreifen“ und „Spielstraßen“ werden beispielsweise als „Fußgängerüberwege“ und „verkehrsberuhigte Bereiche“ bezeichnet.</p>

Tabelle 1: Bearbeitungsschritte für die Erstellung einer Synthese zum Mobilitäts-Leitbild

Nachfolgend sind die Leitziele für die zukünftige Mobilität in Brühl abgebildet, die sich aus der Synthese der einzelnen Workshops (Bürgerschaft & AK „Mobilitätswende“) ergeben.

Leitbild für die zukünftige Mobilität in der Stadt Brühl

Die Stadt Brühl unterstützt eine nachhaltige und sichere Mobilität Ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste.

Der ÖPNV stellt das Rückgrat eines attraktiven Umweltverbundes dar. Ein hochwertiges Linien- und Fahrtenangebot mit Verbindungen zwischen den Stadtteilen sowie in die umliegenden Städte bietet eine hohe Qualität. Die Intermodalität ist durch geeignete Verknüpfungspunkte zu unterstützen.

Hochwertige, barrierefrei ausgestaltete Fußverkehrsanlagen sowie Sitzmöglichkeiten fördern das Zufußgehen. Ein durchgängiges und verständliches Radverkehrsnetz mit komfortablen und verkehrssicheren Radverkehrsanlagen sowie hochwertige Abstellanlagen tragen zur Nutzung des Fahrrads bei.

Der Verkehr ist von gegenseitiger Rücksichtnahme und Respekt gekennzeichnet.

Der Umweltverbund, bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichem Verkehr, wird gegenüber dem individuellen Kfz-Verkehr bevorzugt!

3.2. Aufbau des Zielkonzeptes

Aus den Workshop-Ergebnissen wurden sieben Oberziele formuliert. Jedem Oberziel wurden konkretisierende Unterziele zugeordnet, die ebenfalls aus den Ergebnissen der Workshopveranstaltungen definiert wurden. Ergänzend zu den Zielen werden im Zielkonzept strategische Ansätze genannt, mit denen sich die Ziele erreichen lassen, sowie Indikatoren, mit denen die Zielerreichung bestimmt und überprüft werden kann. Die Strategien und Indikatoren werden nicht strikt getrennt, sondern zum besseren Verständnis in kombinierter Form beschrieben. Im Rahmen dieses Berichtes werden die Ziele, Strategien und Indikatoren, falls nötig, ergänzend erläutert. Diese Erläuterungen sind nicht Bestandteil des eigentlichen Zielkonzeptes.

Für alle definierten Ziele und Strategien gilt, dass deren Umsetzung nur innerhalb der gesetzlichen, technischen und örtlichen Rahmenbedingungen möglich ist. Das betrifft besonders Maßnahmen, die in Abhängigkeit der verfügbaren Flächen stehen sowie verkehrsrechtliche Aspekte, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen. Zudem ist eine Abwägung zwischen konkurrierenden Ansprüchen in allen Fällen notwendig. Das Zielkonzept gibt hierzu lediglich allgemeine Hinweise zur Einschätzung und Gewichtung, eine Prüfung der individuellen Belange wird hierdurch nicht ersetzt und ist in jedem Fall notwendig.

Das Zielkonzept legt den Schwerpunkt auf das Mobilitätssystem. Städtebauliche Themen, die Interessen der Anwohnenden (Erreichbarkeit, Schutz vor Lärm, etc.) oder die Belange des Umweltschutzes (Baumbestand, Grünflächen, Versiegelung, etc.) sind ergänzend in den Planungsprozessen zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf eine etwaige Evaluation (vgl. Kap. 6) der einzelnen Maßnahmen ist es wichtig, dass sich diese sowie die verfolgten Ziele mit Hilfe von Indikatoren möglichst zuverlässig und eindeutig messen oder beschreiben lassen. Bei der Auswahl der Indikatoren wurden die drei grundlegenden Anforderungen berücksichtigt.

1. Die Leistung oder Wirkung der Maßnahme muss damit erfasst werden können.
2. Die Indikatoren stellen grundsätzlich Orientierungswerte und keine fest definierten Ziele dar. So ist beispielsweise die Schaffung von neuen Mobilstationen grundsätzlich natürlich anzustreben. Ob aufgrund von finanziellen, rechtlichen oder organisatorischen Rahmenbedingungen genau 10 sinnvoll geschaffen werden können, kann aktuell nicht sicher determiniert werden.
3. Es muss Methoden oder Verfahren geben, mit denen sie verlässlich gemessen werden können.

Diese grundlegenden Anforderungen wurden im Rahmen der Entwicklung des vorliegenden Zielkonzeptes mit Hilfe des nachfolgend beschriebenen SMART-Ansatzes berücksichtigt.

Spezifisch	Das Ziel sollte spezifisch, konkret, exakt, eindeutig und verständlich definiert sein. Bsp.: Das Ziel „Es sollen mehr Menschen in Brühl mit dem Fahrrad fahren“ ist zu unspezifisch. Dieses sollte spezifischer formuliert werden. Zum Beispiel: Das Verkehrsaufkommen im Radverkehr soll in Brühl um 10 %-Punkte gesteigert werden.
Messbar	Der Erfolg oder Misserfolg der Maßnahme(n) sollte messbar sein. Hierzu sollte auch der Beweis für den Erfolg definiert werden. Mit Hilfe von Mobilitätsbefragungen oder Verkehrserhebungen kann beispielsweise der Erfolg des umgesetzten Mobilitätskonzeptes der Stadt Brühl gemessen werden. Bsp.: Steigerung des Radverkehrsaufkommens in der Stadt Brühl bis 2035 auf 20 % vom Gesamtverkehrsaufkommen.

Ausführbar	<p>Grundvoraussetzung für die Messung der Wirksamkeit einer Maßnahme ist die Bereitstellung bzw. Erhebung von Daten <u>vor</u> der Einführung der Maßnahme. Mit Hilfe der Daten kann abgeschätzt werden, ob das Ziel der Maßnahme erreicht werden kann.</p> <p>Bsp.: Wenn die Steigerung des Radverkehrsaufkommens in Brühl nachgewiesen werden soll, müssen Daten zum Zustand vor der Umsetzung der Maßnahme(n) vorliegen. Es müssen also vor der Umsetzung der Maßnahme(n) Mobilitätsbefragungen oder Verkehrserhebungen durchgeführt werden, um eine Datengrundlage zu schaffen. Mit der Mobilitätsstudie „MiD“ aus dem Jahr 2017 liegen Informationen zum Mobilitätsverhalten in Brühl vor (regionale Aufstockung der Stichprobe).</p>
Realistisch	<p>Im Rahmen der Projektplanung sollte geprüft werden, ob das Ziel mit den verfügbaren Ressourcen (z.B. Sach- und Personalbudget) erreicht werden kann. Des Weiteren sollte überlegt werden, ob das Ziel zu den allgemeinen Zielen (z.B. der Stadt Brühl) passt.</p> <p>Man sollte sich im Rahmen von Projekten jeglicher Art ehrgeizige Ziele setzen. Diese sollten allerdings nicht unrealistisch sein. Die Zielgrößen sollten angemessen formuliert und erreichbar sein. Es hilft oftmals, wenn man sich Teilziele setzt, die in kleineren Zeithorizonten erreicht werden sollen (und können). Die Ziele können in Abhängigkeit des Projektverlaufs auch angepasst werden, sofern Veränderungen in den Projektbedingungen vorliegen.</p> <p>Bsp.: Sollte der Radverkehrsanteil am Modal Split bereits 40 % betragen, ist eine weitere Erhöhung um 20 % innerhalb von fünf Jahren unrealistisch.</p>
Termingerecht	<p>Im Rahmen des Monitorings und der Evaluation sollte ein Zeitrahmen definiert werden, in dem die gesteckten Ziele erreicht werden sollen. Es ist möglich Teilziele zu setzen.</p> <p>Bsp.: Die Stadt Brühl möchte das Mobilitätskonzept bis zum Jahr 2035 umsetzen und mit den enthaltenen Maßnahmen in diesem Zeitraum Wirkungen erzielen.</p>

3.3. Oberziel A: In Brühl geht man gerne zu Fuß

3.3.1. Unterziele

- **A1:** In Brühl sind die Einrichtungen des täglichen Bedarfs zu Fuß gut erreichbar.
- **A2:** Brühl hat eine fußgängerfreundliche, sichere und komfortable Infrastruktur.
- **A3:** Die Infrastruktur in Brühl ist barrierefrei und schließt niemanden aus.
- **A4:** Fußgängerinnen und Fußgänger werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer respektvoll behandelt.

3.3.2. Strategien

Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden konsequent gegenüber dem Verkehrsfluss anderer Verkehrsarten priorisieren

- Die Verkehrssicherheit ist in der Planung von Verkehrsanlagen das wichtigste Gebot. Im Zuge der Abwägungsprozesse sind hierbei besonders die schwächsten Verkehrsteilnehmenden und deren Ansprüche an die Infrastruktur zu berücksichtigen. Hierzu zählt der Fußverkehr allgemein und besonders die Zielgruppe der Kinder und Senioren. Beide Zielgruppen besitzen körperliche (z.B. Körpergröße) und geistige Einschränkungen (z.B. Reaktionsvermögen) bei der Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens, die durch eine besondere Sorgfalt in der Planung kompensiert werden sollten. Der Abwägungsprozess muss hierbei auch die räumlichen Besonderheiten sensibler städtebaulicher Bereiche aufgreifen.

Entwicklung eines lückenlosen, durchgängigen und barrierefreien Netzes

- Innerhalb bebauter Gebiete sind beidseitige Gehwege der Standard. Dabei ist ein ausreichender Bewegungsraum sicherzustellen. Abweichungen hiervon sind nur bei entsprechenden Rahmenbedingungen (z.B. niedriges Geschwindigkeitsniveau) und bei einer angepassten Straßenraumgestaltung möglich. Eine durchgängig barrierefreie Begehbarkeit ist das Ziel und sukzessiv umzusetzen. Eine entsprechende Prüfung und Anpassung des Bestandes ist eine fortwährende Aufgabe in den nächsten Jahren. Jede sich ergebende Möglichkeit für eine Verbesserung (z.B. im Rahmen anderer Baumaßnahmen) sollte ergriffen werden. Sensible Bereiche (Schulen, Altenheime, Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität) sind zu priorisieren.

Einrichtung von Gehwegüberfahrten zur baulichen Bevorrechtigung des Fußverkehrs an untergeordneten Knotenarmen im Nebenstraßennetz

- Die Durchgängigkeit und Bevorrechtigung des Fußverkehrs sind baulich zu gestalten. Hierzu sollen Gehwege gegenüber Zufahrten und untergeordneten Knotenarmen in Zukunft nach Möglichkeit nicht mehr abgesenkt werden. Dies erhöht zudem den Gehkomfort und macht den Fußverkehr insbesondere für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen sicherer und attraktiver.

Keine Kompromisse zu Lasten des Fußverkehrs im Umfeld besonders fußverkehrsrelevanter Einrichtungen (Schulen, Kitas, Seniorenheime)

- Im Zuge der Abwägungsprozesse sind i.d.R. planerische Kompromisse einzugehen, um allen Ansprüchen an den Straßenraum gerecht werden zu können. Die Verkehrssicherheit ist hierbei grundsätzlich höher zu gewichten als der Verkehrsfluss und die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmer sind höher zu gewichten als die Ansprüche des Kfz-Verkehrs (siehe Punkt 1). An dieser Stelle wird nochmals hervorgehoben, dass im Umfeld besonders fußverkehrsrelevanter Einrichtungen (Schulen, Kitas, Seniorenheime) keine Kompromisse zu Lasten des

Fußverkehrs getroffen werden dürfen. Dies bedeutet z.B., dass im Zweifel auf Parkstände verzichtet werden soll, oder dass Fahrbahnen mit Mindestmaßen zu bemessen sind, wenn hierdurch ausreichende und sichere Bewegungsflächen für den Fußverkehr geschaffen werden können.

Umsetzung der Vorgaben der Gesetze, Richtlinien und Normen auch im Bestand sowie Berücksichtigung von Empfehlungen der AGFS/ FGSV/ Wissenschaft

- Die Empfehlungen der Richtlinien, die als Stand der Technik gelten, müssen nur bei Neu- oder Umbauten Anwendung finden. Es ist jedoch das Ziel, den Stand der Technik auch im Bestand umzusetzen. Eine entsprechende Prüfung und Anpassung des Bestandes ist eine fortwährende Aufgabe in den nächsten Jahren. Jede sich ergebende Möglichkeit für eine Verbesserung (z.B. im Rahmen anderer Baumaßnahmen wie Kanalbauarbeiten) sollte ergriffen werden. Sensible Bereiche (Schulen, Altenheime, Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität) sind zu priorisieren.

Einrichtung von sicheren und komfortablen Querungsanlagen an Hauptstraßen

- Beim Queren von Fahrbahnen ereignen sich die schwersten Unfälle mit Fußgängern. Die Sicherung des Querverkehrs ist daher eine besonders wichtige Aufgabe - gerade um die schwächsten Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen die sichere Teilhabe am aktiven Fußverkehr zu ermöglichen. Die Möglichkeiten einer Sicherung sind an den Belangen des Fußverkehrs und deren Quell- und Zielbeziehungen auszurichten. Umwege sind zu vermeiden. Eine gezielte Prüfung des Bestandes und ein konkretes Maßnahmenprogramm sind zu entwickeln.

Sicherstellung der fußläufigen Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Sicherheit und Komfort) sowie von Bushaltestellen, Bahnhöfen und anderen Mobilitätsangeboten

- Mit dieser Strategie sollen die besonders häufig frequentierten Fußwege sowie die Wege mit einem hohen Potential für eine Steigerung des Fußverkehrsanteils mit einer hohen Priorität betrachtet werden. Es finden dabei die zuvor aufgeführten Strategien Anwendung.
- Im Bereich der Versorgung der Bevölkerung, kann als ergänzende Maßnahme die Verdichtung und Ergänzung von Nahversorgungsangeboten sinnvoll sein. Durch ein entsprechend erweitertes Angebot werden die notwendigen Wege verkürzt. Es ergeben sich neue Perspektiven zur Nutzung alternativer Fortbewegungsmöglichkeiten.

Schaffung einer lebendigen und menschengerechten Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität. Schaffung von Sitz-/ Ruhemöglichkeiten, Spielmöglichkeiten, öffentlichen WCs

- Neben der Sicherheit ist ein hoher Komfort maßgeblich für einen hohen Fußverkehrsanteil. Dies kann durch unterschiedliche Maßnahmen erreicht werden,

mit denen der Weg selbst zum Erlebnis wird oder der Weg einen hohen Komfort aufweist. Zusätzliche Flächen sind in den Planungen stets zu berücksichtigen. Angeknüpft werden kann hierbei an die bestehenden Konzepte einer beispiel- und besitzbaren sowie erlebbaren Stadt.

3.3.3. Indikatoren

- Die Stadt Brühl strebt einen idealen und nachhaltigen Modal Split an: Die Wege im Nahbereich werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Bis 2035 liegt der Anteil aller Fußwege in Brühl bei mindestens 30 %.
- Stadt- und Verkehrsplanung sind gemeinsam zu denken. Wege können auch verkürzt werden, wenn die Ziele an die Quellen heranrücken. Besonders wichtig sind die Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs. Hierzu zählen neben Supermärkten auch Kindergärten.
- Die Netzlücken im Fußverkehr werden bis 2035 zu 90 % geschlossen. Netzlücken sind Straßenabschnitte ohne Gehwege, wenn diese nach Richtlinien erforderlich wären.
- Bis 2027 werden alle Knotenpunkte und Einmündungen hinsichtlich einer Verkürzung von Querungswegen, einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit (z.B. Verringerung Abbiegeradien) und einer Freihaltung der Sichtachsen geprüft. Bis 2035 werden jährlich fünf Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt.
- Bis 2027 werden an allen Querungsstellen die Sichtbeziehungen überprüft. Verbesserung der Sichtachsen, z.B. durch Aufgabe von Kfz-Stellplätzen/ Anpassung der Begrünung unter dem besonderen Fokus einer kindgerechten Infrastruktur. Bis 2035 werden jährlich fünf Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt.
- Bis 2035 sind 90 % des Netzes barrierefrei ausgebaut. Hierzu werden jährlich die eingerichteten Bordabsenkungen, Ausweichstellen und Querungsverbesserungen dokumentiert.
- Bis 2035 werden die Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements kontinuierlich umgesetzt.
- Jährliche Durchführung von ortsteilspezifischen und umfeldbezogenen Fußverkehrs-Checks zur Ermittlung des weiteren Verbesserungsbedarfs.

Erläuterung: Der Ideale Modal Split

Als Modal Split wird die Verteilung des Personen-Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel bezeichnet. Ein anderer gebräuchlicher Begriff in diesem Zusammenhang ist Verkehrsmittelwahl.

Mit dem Idealen Modal Split wird eine Verkehrsmittelwahl beschrieben, mit der unsere immer knapper werdenden Ressourcen „Energie, Raum und Zeit“ effizient, gerecht und verträglich genutzt werden. Es gilt, Mobilität auf eine ökonomisch und ökologisch tragfähige und für alle Nutzer bezahlbare Grundlage zu stellen. Die Mobilität zukünftiger Generationen wird entscheidend davon abhängen.

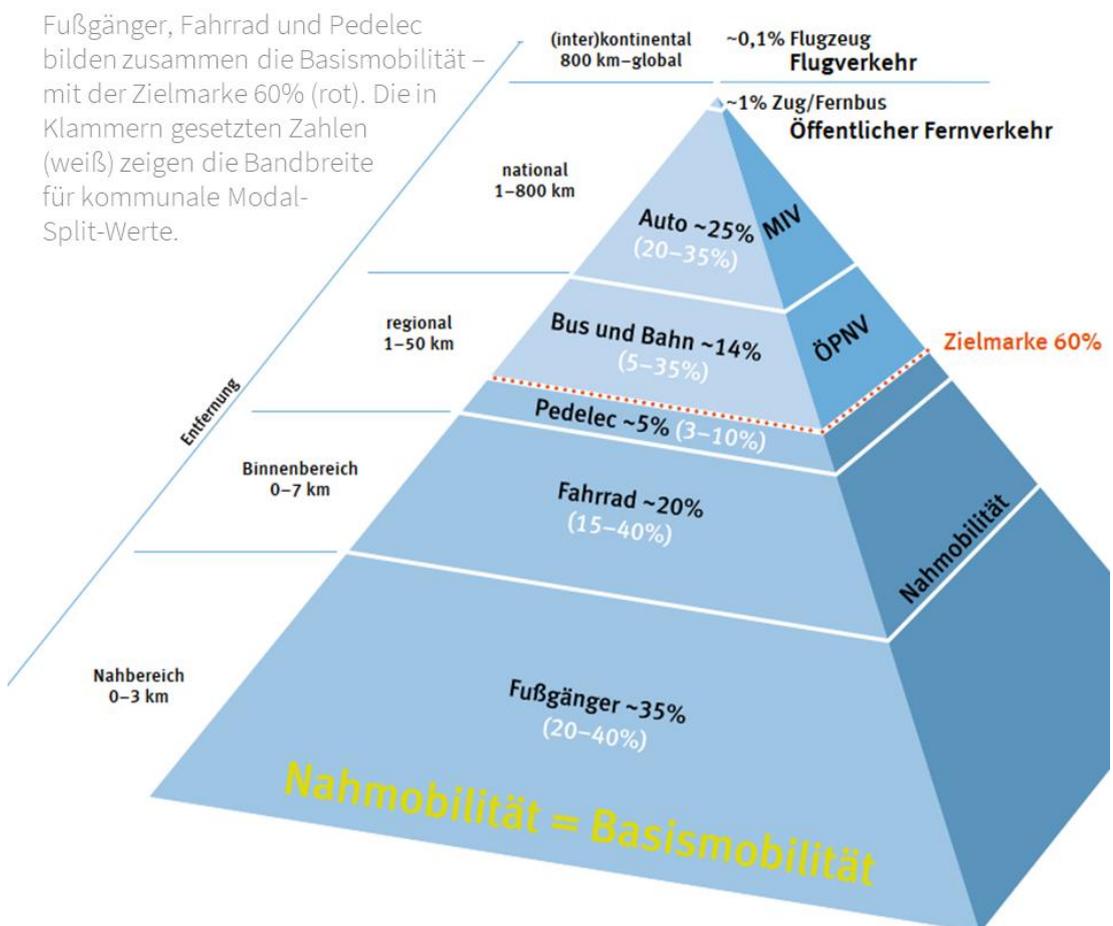


Abbildung 24: Darstellung des idealen Modal Split (Quelle: Nahmobilität 2.0, Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.)

3.4. Oberziel B: In Brühl kann man sicher und komfortabel Fahrrad fahren

3.4.1. Unterziele

- **B1:** Die Wege zwischen den Stadtteilen und in die Innenstadt werden verstärkt mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- **B2:** Alle radverkehrsrelevanten Einrichtungen sind mit dem Fahrrad für alle Zielgruppen gut und sicher erreichbar.
- **B3:** Brühl hat eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur.
- **B4:** Von jung bis alt fühlen sich alle Radfahrenden sicher.
- **B5:** Radverkehr und ÖPNV ergänzen sich gegenseitig.
- **B6:** Radfahrende werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende respektiert.
- **B7:** Für den Transport von Gütern innerhalb von Brühl werden verstärkt nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten, wie z.B. Lastenfahrräder, genutzt.
- **B8:** Zum privaten Transport von Gepäck etc. kann man jederzeit auf Lastenfahrräder zurückgreifen.

3.4.2. Strategien

Entwicklung einer gesamtstädtischen Radverkehrsstrategie unter Einbindung der Nachbarkommunen und des Kreises

- Der Aktionsradius des Radverkehrs liegt bei fünf Kilometern. Wegen der zunehmenden Marktdurchdringung von E-Bikes und Pedelecs sind inzwischen auch höhere Streckenlängen zu bewältigen. Radverkehr ist regional und muss daher auch regional betrachtet werden.
- Die Stadt Brühl besitzt bereits ein Radverkehrsnetz, dessen Untersuchungsraum sich jedoch auf die Innenstadt beschränkt. Eine Erweiterung des Untersuchungsraumes auf die Gesamtstadt unter Einbindung der Nachbarkommunen und des Kreises sollte angestrebt werden.

Definition eines regionalen und kommunalen Radverkehrsnetzes mit Vorrangrouten

- Im Zuge einer Radverkehrsstrategie muss zunächst ein Radverkehrsnetz entwickelt werden, das wie alle Verkehrsnetze hierarchisch aufgebaut ist. Das Netz und dessen Bedeutung (Hierarchie) bildet die Grundlage der Infrastrukturplanung, indem Ausbauqualitäten vorgegeben werden. Vorrang- und Hauptrouten weisen einen höheren Standard auf als Nebenverbindungen. Netzabschnitte von Alltagsrouten sind hochwertiger zu gestalten als Freizeitstrecken. Im Schulumfeld müssen andere Voraussetzungen geschaffen werden als auf regionalen Verbindungen, da die besondere Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen andere Anforderungen und Bedürfnisse hat.
- Die Vernetzung mit den Nachbarkommunen und mit dem Kreis ist von hoher Bedeutung. Bestehende Radverkehrsnetze bilden die Grundlage.

Schaffung einer zukunftsfähigen, sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur, die von den Radfahrenden angenommen wird (zielgruppenorientiert, Berücksichtigung aller Fahrradtypen, Sicherheit vor Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs)

- Die aktuellen Richtlinien zur Radverkehrsplanung sind über zehn Jahre alt und berücksichtigen aktuelle Trends wie Lastenfahrräder und E-Bikes nicht ausreichend.
- Die Bedürfnisse der Nutzenden und die Berücksichtigung besonders schützenswerter Zielgruppen (z.B. Kinder) müssen in der Infrastrukturplanung stärker berücksichtigt werden.
- Bei der Auswahl geeigneter Führungsformen, deren Gestaltung und der Festlegung der Dimensionierung sind diese Aspekte zu berücksichtigen. Dies beginnt bereits bei der Planung eines Radverkehrsnetzes. Konkurrenzen zu anderen Verkehrsarten und Nutzungen müssen frühzeitig berücksichtigt und Lösungen gefunden werden.

Bevorrechtigung von Radhaupttrouten gegenüber untergeordneten Netzen

- Für Radhaupttrouten sind in den Richtlinien Ziele für zulässige Zeitverluste und die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit festgelegt. Besonders in bebauten Bereichen mit einer hohen Straßennetzdichte können diese Ziele nur eingehalten werden, wenn die Radhaupttroute gegenüber untergeordneten Straßen (z.B. Wohnstraßen) bevorrechtigt wird. Im Netzkonzept ist dies zu berücksichtigen.

Trennung des Radverkehrs auf der Strecke des Haupttroutennetzes vom Kfz- und Fußverkehr oder bevorrechtigte Führung

- Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden wünscht sich eine räumliche Trennung des Rad- und des Kfz-Verkehrs. Damit wird die Radverkehrsinfrastruktur auch von unsicheren oder ungeübten Radfahrenden akzeptiert und genutzt.
- Eine Trennung wird nicht grundsätzlich umsetzbar sein. Meist werden fehlende Flächen die Ursache sein. Gerade im untergeordneten Kfz-Netz kann als Alternative eine Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der gesamten Strecke durch die Einrichtung einer Fahrradstraße (Fahrradzone) erfolgen.
- Im Netzkonzept ist dies frühzeitig zu berücksichtigen.

Priorisierung des fahrenden Radverkehrs gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr

- Innerhalb bebauter Gebiete herrscht eine Konkurrenz um die öffentlichen Flächen. Bei der Neuplanung von Straßenräumen sind im Vorfeld Kriterien zu definieren, wie solche Konkurrenzen bewertet und gelöst werden. Der fahrende Verkehr muss dabei grundsätzlich Vorrang vor dem ruhenden Verkehr haben (Straßen- und Wegegesetz NRW, §14 (2)).

An den Zielpunkten des Radverkehrs sowie Umsteigepunkten zum ÖPNV werden sichere, hochwertige und städtebaulich attraktive Abstellanlagen errichtet sowie durch Serviceangebote ergänzt

- Zu einer hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur gehören auch hochwertige Abstellanlagen. Wenn auch hochwertige Fahrräder sicher abgestellt werden können, erhöht dies die Akzeptanz und damit die Nutzung.
- Es sind alle Fahrradtypen zu berücksichtigen. Abstellmöglichkeiten sind auch für Lastenräder und Fahrradanhänger zu planen.
- Die Gestaltung muss sich an die städtebaulichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Standortes anpassen und zugleich einen Wiedererkennungswert (idealerweise mit Bezug zur Stadt Brühl) besitzen.
- Größe, Ausstattung und ergänzende Serviceangebote müssen zum Standort passen. Ein entsprechendes modulares Konzept kann in der Radverkehrsstrategie integriert werden.

Die Vorrangnetze des ÖPNV und Radverkehrs stehen nicht in Konkurrenz zueinander

- Im Idealfall ergänzen sich die Netze des Umweltverbundes. Bei Neuplanungen sind nicht konkurrierende Haupttrassen bevorzugt umzusetzen.

Förderung der Intermodalität: Erleichterung des Umstiegs zwischen dem Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln

- Die Netzergänzung zeichnet sich zudem durch einen einfachen Umstieg zwischen Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln aus. Neben der Netzstruktur und der Fahrradabstellanlagen sind hierbei auch die Umsteigewege zu beachten. Der Umstieg zwischen Fahrrad und dem ÖPNV sollte im Vordergrund stehen.

Aufbau eines öffentlich zugänglichen Lastenfahrrad-Verleihsystems unter Einbezug privater Akteure (z.B. Einzelhandel, Vereine)

- Die Nutzung eines Fahrrades auf der ersten/ letzten Meile als Ergänzung zum ÖPNV kann durch passende Verleihsysteme erleichtert werden. Die Fahrradverfügbarkeit ist unabhängig vom eigenen Besitz sowie vom Standort gegeben.
- Je breiter ein Verleihsystem aufgebaut wird, desto höher ist der Nutzen für die Stadt und die Bürgerinnen und Bürger. Leihlastenfahrräder können z.B. den Einkauf mit dem Fahrrad ermöglichen, ohne dass ein solches Fahrrad persönlich besessen werden muss. Kooperationen mit am Markt befindlichen Sharing-Anbietern aber auch mit Vereinen oder Supermärkten bieten sich an.

Aufbau von innerörtlichen Logistik-Hubs zur Verteilung von Gütern auf Lastenfahrrädern

- Ziel ist es, dass Lieferverkehre nicht in kleinteiligen Einheiten bis zum Zielpunkt fahren, sondern gebündelt abgewickelt werden. Ein zusätzlicher Umschlag der Güter und Waren ermöglicht es zudem, z.B. in der Innenstadt Lastenfahrräder einzusetzen. Eine Kooperation mit Händlern und Logistikern ist notwendig. Die

Stadt Brühl kann lediglich die Rahmenbedingungen (z.B. Flächen, verkehrsrechtliche Regelungen) schaffen.

3.4.3. Indikatoren

- Bis 2035 liegt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege bei mindestens 20 %.
- Bis 2035 sind 80 % der Einrichtungen des täglichen Bedarfs über eine sichere Radverkehrsführung (*Definition siehe Erläuterungen der Strategien*) erreichbar.
- Die Verlustzeiten an 80 % aller Knotenpunkte des Radverkehrsnetzes entsprechend den Qualitätsstandards der RIN.
- Bis 2035 entsprechen 80 % der Radverkehrsanlagen den erforderlichen Standards (ERA, AGFS, NRW).
- Bis 2027 werden alle Einbahnstraßen mit einer Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung auf ausreichende Fahrbahnbreiten für einen sicheren Begegnungsverkehr ohne Zeitverluste für den Radverkehr geprüft.
- Bis 2035 sind 80 % des zu planenden gesamtstädtischen Radnetzes umgesetzt.
- An 30 radverkehrsrelevanten Quell- & Zielpunkten werden bis 2030 hochwertige Radabstellanlagen geschaffen. Bestehende Anlagen werden bis 2035 aufgewertet (Einhaltung definierter Standards).
- An mindestens zehn relevanten Quell- & Zielpunkten stehen bis 2030 öffentlich zugängliche Lastenfahrräder zum Ausleihen zur Verfügung. Es wird bis 2030 ein Citylogistik-Hub als Pilotprojekt errichtet.
- Die Stadt Brühl entwickelt bis 2027 ein Netz (Korridore) potenzieller innerkommunaler Radschnellwege/ Radvorrangrouten mit Anbindung an die Nachbarkommunen. Bis 2035 soll eine Route durchgängig befahrbar sein und zu 80 % mindestens die Standards Radvorrangrouten erfüllen.
- Die Mitgliedschaft in der AGFS wird kontinuierlich verlängert.

3.5. Oberziel C: In Brühl sind Bus und Bahn das Rückgrat des Umweltverbundes

3.5.1. Unterziele

- **C1:** Bus und Bahn (ÖPNV) werden zur regionalen Anbindung von Brühl gestärkt.
- **C2:** Der ÖPNV trägt maßgeblich zur Entlastung des Verkehrssystems bei.
- **C3:** Der Stadtbus ist eine optimale Ergänzung zum Fuß- und Radverkehr.
- **C4:** Der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist unkompliziert.

3.5.2. Strategien

Ausbau des Linien- und Fahrtenangebotes unter Einbeziehung aller öffentlichen Verkehre (Stadtbus Brühl, Stadtbahn, Regional- und Schnellbuslinien, flexible Bedienungsformen und Taxi) gemeinsam mit dem Kreis und den Nachbarkommunen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes.

- Um den ÖPNV flexibler und attraktiver zu machen, können statische und flexible Angebote miteinander kombiniert werden. Statt in Konkurrenz miteinander zu stehen, ergänzen sich die Angebote dann gegenseitig.
- Der ÖPNV ist besonders dann zum Autoverkehr konkurrenzfähig, wenn die Fahrzeitdifferenzen sowie die Anzahl der Umstiege gering sind. Durch die Integration von Schnellbuslinien in das Liniennetz kann für umliegende Kommunen ohne Bahnanschluss eine attraktive Verbindung nach Brühl geschaffen werden.
- Die starke grenzübergreifende Kooperation soll fortgesetzt werden.

Optimierung der Anbindung der Bahnhaltepunkte im öffentlichen Verkehr (Fahrtenangebot und Anschlüsse)

- Rückgrat des ÖPNV ist der Schienenverkehr mit niedrigen Reisezeiten zu den Oberzentren und hoher Transportkapazität. Der Verknüpfung zwischen dem Busverkehr als Zubringer und dem Schienenverkehr kommt eine große Bedeutung zu. Es können Fahrten vom Kfz-Verkehr auf den Busverkehr verlagert werden, wenn die Angebote vorhanden sind (siehe Punkt zuvor) und die Umsteigezeiten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Gesamtreisekette haben.

Umwegfreie und barrierefreie Gestaltung der Zuwegung von Haltestellen und von Umsteigewegen an Verknüpfungspunkten

- Alle Haltestellen und Bahnhöfe sowie die Wege zwischen den Verkehrsmitteln müssen kurz, attraktiv und barrierefrei sein. Umsteigewege und Umsteigezeiten sollen minimiert werden, die Zuwegung zu den Haltepunkten muss für jede Person geeignet sein. Es darf niemand durch körperliche Einschränkungen vom ÖPNV ausgeschlossen werden.

Schaffung eines barrierefreien Verkehrssystems (Infrastruktur und Fahrzeuge)

- Neben einer attraktiven und barrierefreien Infrastruktur sind auch die Fahrzeuge für diese Punkte entscheidend.

Hochwertige, zeitgemäße und bedarfsgerechte Fahrzeuge (u.a. Klimatisierung aller Fahrzeuge, WLAN)

- Bei den Fahrzeugen kommt es nicht nur auf die Barrierefreiheit an, sondern auch auf ein hohes Maß an Komfort. Fahrgäste müssen sich an Bord wohl fühlen und gerne den Busverkehr nutzen. Neben einer guten Pflege der Fahrzeuge tragen hierzu auch Ausstattungsmerkmale wie WLAN oder Klimaanlage bei.

Erstellung einer Strategie zum Aufbau von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen an wesentlichen Bushaltestellen und Bahnhaltepunkten zur Förderung der Intermodalität

- Zu einem hochwertigen Netz des ÖPNV gehören auch hochwertige Fahrradabstellanlagen an den wichtigen Haltepunkten. Wenn auch hochwertige Fahrräder sicher abgestellt werden können, erhöht dies die Akzeptanz und damit die Nutzung des Gesamtsystems. Das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV kann den gegenseitigen Aktionsradius erhöhen.
- Es sind alle Fahrradtypen zu berücksichtigen. Abstellmöglichkeiten sind auch für Lastenräder und Fahrradanhänger zu planen.
- Die Gestaltung muss sich an die städtebaulichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Standortes anpassen und zugleich einen Wiedererkennungswert (idealerweise mit Bezug zur Stadt Brühl) besitzen.
- Größe, Ausstattung und ergänzende Serviceangebote müssen zum Standort passen. Ein entsprechendes modulares Konzept kann in der Radverkehrsstrategie integriert werden.
- Die Netzergänzung zeichnet sich zudem durch einen einfachen Umstieg zwischen Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln aus. Neben der Netzstruktur und der Fahrradabstellanlagen sind hierbei auch die Umsteigewege zu beachten. Der Umstieg zwischen Fahrrad und dem ÖPNV sollte im Vordergrund stehen.

Schaffung von Mobilitätsdrehscheiben an den Bahnhöfen/ Bahnhaltepunkten sowie Aufbau von Mobilitätsstationen in der Fläche

- An den Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten sind Mobilitätsdrehscheiben sinnvoll. Mit dem Schienenverkehr und dem Busverkehr als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität werden hier alle Verkehrsträger miteinander verknüpft. Mobilitäts- und Verkehrsangebote wie Park & Ride Parkplätze, Car-Sharing, Fahrradverleih sind genau wie Serviceangebote (Toiletten, Shops, Ticket-/Mobilitätsberatung) Bestandteil des Gesamtangebotes.

Ausbau des P+R Angebotes

- Neben dem klassischen P+R an den Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten können auch wichtige Bushaltestellen in ein Gesamtangebot integriert werden. Gerade bei Haltestellen in Stadtrandlage mit Anschluss an Regional- und Schnellbuslinien können so gezielt Fahrten des Kfz-Verkehrs auf den Busverkehr verlagert werden und somit das Verkehrsaufkommen in der Stadt reduziert werden.

3.5.3. Indikatoren

- Der Anteil des ÖPNV am Modal Split beträgt mindestens 15 % im Jahr 2035.
- Zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt wird das Fahrtenangebot nach Möglichkeit erweitert (in Bearbeitung: Nahverkehrskonzept der Stadt Brühl).

- Die Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn/ Zug werden minimiert, so dass der ÖPNV konkurrenzfähig zum MIV ist.
- Die Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV wird bis zum Jahr 2030 verdoppelt (Basisjahr: 2023).
- Bis zum Jahr 2030 sind alle Fahrzeuge und ÖV-Haltestellen in Brühl barrierefrei ausgestattet.
- Bis zum Jahr 2035 verfügen alle Busse in Brühl über eine Klimatisierung und WLAN.
- Bis zum Jahr 2035 verfügen 80 % der Bushaltestellen in Brühl über Radabstellanlagen mit definiertem Standard (z.B. Witterungs- und Diebstahlschutz).
- Bis 2027 sind alle Busse klimaneutral unterwegs.
- Bis 2030 gibt es in Brühl zehn Mobilitätsstationen.
- Bis zum Jahr 2030 sind möglichst 80 % der Bushaltestellen mit Witterungsschutz ausgestattet.

3.6. Oberziel D: In Brühl geht man im Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander um

3.6.1. Unterziele

- **D1:** Die Infrastruktur in Brühl ist auf die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden ausgelegt.
- **D2:** In Brühl wird die Verkehrssicherheit höher bewertet als der Verkehrsfluss.
- **D3:** Die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmenden werden besonders berücksichtigt.
- **D4:** Die Verkehrsregeln werden von allen befolgt.

3.6.2. Strategien

Räumliche Trennung von Gehenden und Radfahrenden sowie von Radverkehr und dem motorisierten Verkehr unter Berücksichtigung der Netzhierarchien, der Qualitätsstandards und der örtlichen Rahmenbedingungen. Dabei hat die Sicherheit Vorrang vor der Flüssigkeit des fahrenden Verkehrs

- Ein gegenseitiger respektvoller Umgang sollte durch eine passende Infrastruktur gefördert werden. Der Verzicht auf konfliktbehaftete Führungsformen hat einen hohen Stellenwert genau wie eine Gleichbehandlung der Verkehrsarten, die als solche von den Nutzenden auch wahrgenommen wird. Die Verkehrssicherheit aller mobiler Menschen sollte der gemeinsame Nenner sein.
- Eine entsprechende Infrastrukturplanung ist eine Daueraufgabe aller Baulastträger.

Vermeidung und Behebung von Konflikt-/ Unfallstellen (z.B. an Knotenpunkten/ freien Rechtsabbiegern, Parkregelungen in Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung, Querungsstellen); auch im Bestand

- Ein Schwerpunkt sollte in der Beseitigung von bekannten Gefahrenstellen und Konfliktpunkten liegen. Dabei handelt es sich nicht nur um Unfallstellen, sondern auch um Gestaltungselemente, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen und von denen eine potentielle Gefahr für Verkehrsteilnehmende ausgeht. Da die Verkehrssicherheit das höchste Gut ist, sollte diese Daueraufgabe der Baulastträger nicht nur die Neuplanung betreffen, sondern auch sukzessive im Bestand zum Tragen kommen.

Reduktion der Anzahl an Verkehrsunfällen (Schwerpunkt: Schwerverletzte und Getötete) durch Verbesserung der Infrastruktur und Kampagnen/ Aktionen etc.

- Die Anpassung der bestehenden sowie die Neuplanung einer fehlerverzeihenden und selbsterklärenden Verkehrsinfrastruktur ist zur Unfallvermeidung wichtig. Gleichzeitig dienen Kampagnen und Aktionen dazu, für ein respektvolles Miteinander im Verkehr zu werben, auf Gefahren- und Konfliktpunkte hinzuweisen sowie Verkehrsregeln verständlich zu erklären. Aktionen und Kampagnen haben nur dann Erfolg, wenn die Menschen die Ernsthaftigkeit der Ziele auch in den Handlungen der Baulastträger erkennen. Aktionen und Kampagnen sollten daher nicht alleinstehen. Basis für eine nachhaltige Mobilität ist das Mobilitätssystem und die Verkehrsinfrastruktur.

Keine Kompromisse zu Lasten der Verkehrssicherheit eingehen

- Das Ziel, dass der Kfz-Verkehrsfluss mit allen Mitteln zu erhalten ist, wurde Anfang der 2000er Jahre aus der VwV-StVO gestrichen. In vielen Köpfen ist dieser Planungsansatz immer noch präsent. Aufgabe der Verwaltung ist es, alle Planungen hinsichtlich des Planungsprinzips „Sicherheit vor Flüssigkeit des Verkehrs“ zu überprüfen.

Verstärkte Kontrollen der Verkehrsregeln, besonders im Umfeld sensibler Bereiche und an Gefahrenpunkten

- Kontrollen sind notwendig, da selbst eine richtlinienkonforme Infrastruktur ein Fehlverhalten nicht ausschließen kann. Im Umfeld sensibler Bereiche (z.B. Schulwege, Innenstadtbereiche) sind regelmäßige Schwerpunktkontrollen besonders wichtig. Es geht in erster Linie um die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, das Freihalten von Sichtachsen sowie das Unterbinden von Falschparken und von Gehwegradfahren. Wichtig ist, dass Schwerpunktkontrollen durch Informationskampagnen begleitet werden, um den Menschen die Bedeutung von Regeln zu erläutern.
- In Kooperation mit anderen Kommunen, darf die Stadt Brühl auch den fließenden Verkehr kontrollieren. Hiervon soll verstärkt Gebrauch gemacht werden.

Verkehrsberuhigung oder Ausweisung von Schulstraßen im direkten Umfeld der Schulen. Mobilitätsbildung von Kindern und Eltern (Schulisches MM)

- Die Stadt Brühl betreibt bereits ein schulisches Mobilitätsmanagement. Hierauf aufbauend sollte das Schulumfeld hinsichtlich Mängel in der Infrastruktur geprüft werden. Auch Maßnahmen zur Lenkung des Kfz-Verkehrs (Elternhaltestellen bis zu Schulstraßen) sind zu prüfen. Die besonderen Ansprüche der Kinder sind zu berücksichtigen.

Entwicklung und Durchführung von Aktionen und Kampagnen für ein sicheres und respektvolles Miteinander im Straßenverkehr (z.B. mit der AGFS)

- Bei Aktionen und Kampagnen kann die Stadt Brühl auf die Erfahrung der AGFS und des Zunftnetzes Mobilität NRW zurückgreifen. Weitere Akteure wie die Verkehrswacht oder der VCD bieten ebenfalls Unterstützung bei Verkehrssicherheitskampagnen an.

3.6.3. Indikatoren

- Anzahl der Verkehrsunfälle (Rückgang um jährlich 5 % bis 2035 und Vision Zero bis 2050)
- Bewertung des Verkehrsklimas in Brühl: Vorher-/Nachher-Evaluation (Befragungen); subjektives Empfinden zu unterschiedlichen Themen
- Gleichberechtigung im Verkehr
- Empfundene Verkehrssicherheit je nach Verkehrsmittel
- Verringerung von Ordnungswidrigkeiten (z.B. Falschparken)
- Anzahl umgesetzter Maßnahmen aus dem Konzept des schulischen Mobilitätsmanagements.

3.7. Oberziel E: In Brühl ist die Mobilität aller Personen gesichert

3.7.1. Unterziele

- **E1:** Das Mobilitäts- und Verkehrssystem ist barrierefrei ausgestaltet.
- **E2:** Mobilitätsinformationen und die Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilität sind barrierefrei zugänglich und für jeden verständlich.
- **E3:** Es wird eine selbstbestimmte, sichere und bezahlbare Mobilität ohne Zugangshürden für alle geschaffen.
- **E4:** In Brühl besitzt jeder die Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels.

3.7.2. Strategien

Herstellung einer barrierefreien Infrastruktur, barrierefrei zugänglicher Mobilitäts- und Verkehrsangebote (z.B. ÖPNV) sowie einer verständlichen, barrierefreien und zeitgemäßen Kommunikation für alle Verkehrsteilnehmenden

- Die Infrastruktur ist so zu gestalten, dass alle Personen einen gleichberechtigten Zugang zum Mobilitätssystem haben. Auch die Akzeptanz, also das subjektive Empfinden der Menschen, muss berücksichtigt werden.
- Neben der Verkehrsinfrastruktur sind auch alle weiteren Elemente, die zum Mobilitätssystem gehören, für alle Menschen nutzbar zu machen. So sollen z.B. Informationen zwar zeitgemäß vermittelt werden, aber ein Smartphone darf nicht die einzige Informationsquelle darstellen. Informationen und Serviceangebote sind barrierefrei nutzbar zu machen.

Berücksichtigung der Aspekte der Barrierefreiheit und Inklusion bei allen Mobilitäts- und Verkehrsplanungen sowie in der dazugehörigen Öffentlichkeitsarbeit

- Zur Sicherstellung dieser Daueraufgabe kann ein Beauftragter in der Verwaltung beitragen, der die Beteiligung von Fach- und Sozialverbänden plant und überwacht.
- Zur Sensibilisierung für die Bedürfnisse von Menschen mit körperlicher oder geistiger Einschränkungen können Kampagnen nützlich sein, in denen allen Bürgerinnen und Bürger, aber auch der Verwaltung, Politik und Planern die besonderen Erfordernisse erlebbar gemacht werden.

Schaffung der Rahmenbedingungen für eine Wahlfreiheit im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl für alle Personengruppen (Infrastruktur, Versorgungsangebote, Erreichbarkeiten, Mobilitätsangebote etc.)

- Die Abhängigkeit von nur einem Verkehrsmittel soll es in Zukunft nicht mehr geben. Die Verkehrsinfrastruktur und das Mobilitätssystem soll alle Verkehrsarten und Zielgruppen gleichberechtigt berücksichtigen. Dies bedeutet nicht, dass jeder Mensch zu jeder Zeit auf jedes mögliche Mobilitätsangebot zurückgreifen kann, aber das eine Wahlfreiheit besteht, die auch akzeptiert wird. Angebote werden akzeptiert, wenn diese qualitativ hochwertig sind, bedarfsgerecht gestaltet sind, wenn möglichst wenige Einschränkungen bestehen und wenn sich Menschen sicher sowie ernstgenommen fühlen.
- Wahlfreiheit sollte Mobilitätssicherung nicht einschränken. Nachts und in Randzeiten sollte man z.B. On-Demand-Systeme oder Taxen zum ÖV-Tarif nutzen können.

Förderung der Inter- und Multimodalität durch die Bereitstellung vielfältiger Mobilitäts- und Verkehrsangebote sowie den Aufbau von Verknüpfungspunkten (z.B. Mobilstationen)

- Die Wahlfreiheit kann auch hergestellt werden, wenn Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden und auf diese Weise neue Mobilitätsoptionen entstehen. So kann

z.B. der Weg zu einer Bushaltestelle mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wenn dieser zu Fuß zu lang ist. Auf diese Weise kann auch der ÖPNV genutzt werden, wenn die bisher nicht möglich war.

Verbesserung der Infrastruktur für den Umweltverbund (v.a. Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie ÖPNV-Haltepunkte)

- Rückgrat eines nachhaltigen Mobilitätssystems ist der Umweltverbund. Eine Verbesserung der Angebotsqualität ist in diesem Bereich besonders wichtig und wirksam.
- Hierzu zählen auch die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der ÖPNV-Angebote sowie deren Verständlichkeit.

Ausbau des ÖPNV-Angebotes (Linien- und Fahrtenangebot, Taktung etc.)

- Innerhalb des Umweltverbundes spielt der ÖPNV eine hervorgehobene Rolle, da dieser -im Gegensatz zum Fahrrad- z.B. auch für körperlich beeinträchtigte Menschen oder bei besonderen Wegezwecken nutzbar ist.

3.7.3. Indikatoren

- Bis 2035 werden jährlich nach Möglichkeit zehn Knotenpunkte/Querungsstellen barrierefrei ausgebaut.
- Sämtliche Mobilitätsinformationen (z.B. im ÖPNV) sind bis zum Jahr 2035 barrierefrei zugänglich (Sprache, Lesbarkeit etc.) und stehen als Open-Data zur Verfügung.
- Bis zum Jahr 2030 sind alle Haltestellen/ SPNV-Haltepunkte und Bahnhöfe in Brühl barrierefrei.
- Bis zum Jahr 2030 sind alle Fahrzeuge in Brühl barrierefrei ausgestattet.
- Bis zum Jahr 2030 sind sämtliche Buchungs- und Zahlungssysteme des Brühler Mobilitätssystems barrierefrei.
- Bis zum Jahr 2035 kann man im Umfeld von maximal 300 m (Arbeits- und Wohnstandort) eine Sharing-Station/ Mobilstation erreichen.
- Es wird eine 80 %ige Verfügbarkeit (erfolgreiche Buchungsanfragen) der Sharing-Angebote bis zum Jahr 2035 gewährleistet.
- Im Jahr 2035 sind mindestens 10.000 Brühlerinnen und Brühler bei mindestens einem Sharing-Anbieter registriert.

3.8. Oberziel F: In Brühl wird der Umweltverbund bei der Planung priorisiert

3.8.1. Unterziele

- **F1:** Die Flächen im öffentlichen Straßenraum werden bedarfsgerecht aufgeteilt. Die Belange des Umweltverbundes stehen unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen vulnerabler Zielgruppen wie Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkter Personen im Vordergrund.
- **F2:** Der Umweltverbund in Brühl verfügt über ein hochwertiges, leistungsfähiges und eigenes Verkehrsnetz. Die Netze aller Verkehrsarten ergänzen sich sinnvoll.
- **F3:** In Brühl wird der fließende dem ruhenden Verkehr gegenüber bevorzugt.

3.8.2. Strategien

Schaffung von mehr Flächen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z.B. eigene Radverkehrsanlagen, Busspuren etc.)

- Die Vermeidung von Störungen im Verkehrsablauf ist für eine hohe Angebotsqualität wichtig. Eigene Verkehrsanlagen können hierzu positiv beitragen. Gleichzeitig wirken eigene Verkehrsflächen positiv auf die Verkehrssicherheit und erfahren von den Verkehrsteilnehmenden eine höhere Akzeptanz als Mischverkehrsflächen.

Beschleunigung des Busverkehrs durch eigene Signalisierung, geeignete Haltestellenarten etc.

- Die Fahrzeit ist oftmals das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. An Knotenpunkten kommt es häufig zu Zeitverlusten. Von „grünen Wellen“ profitiert der Busverkehr häufig nicht, da diese nicht an die Wartezeiten an Haltestellen angepasst werden können. Eine eigene Signalisierung mit bevorzugter Grünphase kann die Reisezeiten deutlich verkürzen und den ÖPNV attraktiver und konkurrenzfähiger zum MIV machen. In Abhängigkeit der Verkehrsnetze sind zunächst die Hauptachsen des ÖPNV auf entsprechende technische Systeme zu prüfen.
- Das Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr wird durch Haltestellen ohne Buchten vereinfacht. Entsprechend sollten alle Bushaltestellen (z. B. im Rahmen des barrierefreien Umbaus) als Buskap angelegt werden.

Trennung der Verkehrsnetze/ Hauptrouten

Eigene und getrennte Verkehrsflächen sind in bebauten Gebieten selten umsetzbar. Daher ist es wichtig, die Hauptrouten innerhalb der Verkehrsnetze bei Bedarf zu trennen, so dass die jeweiligen geführten Hauptrouten bevorrechtigt, werden können.

Der Rückbau bzw. die Umwidmung von öffentlichen Parkständen steht zusätzlichen Flächen für Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Sharing-Flächen nicht im Wege.

- Aufgabe des Straßen- und Wegenetzes ist es, die Bewegung von Menschen (Mobilität) zu gewährleisten. Flächen für den fließenden Verkehr sind daher gegenüber den Flächen für den ruhenden Verkehrs zu priorisieren.
- Das Angebot an Parkständen im öffentlichen Raum ist ein wichtiges Steuerungselement des Mobilitätsverhaltens. Als Push-Maßnahme kann eine Reduktion des Angebotes bei gleichzeitigem Ausbau der Alternativen (pull) das Mobilitätsverhalten zielgerichtet beeinflussen. Entsprechende Maßnahmen sind sukzessive umzusetzen und frühzeitig kommunikativ zu begleiten.

Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung durch Förderung von P+R und B+R

- Auf das Auto kann nicht immer verzichtet werden. Es ist daher notwendig, den Kfz-Verkehr in ein nachhaltiges Gesamtsystem zu integrieren. Hierzu zählt ein gutes Angebot an P+R Anlagen. Hierdurch wird der Kfz-Verkehr zwar nicht vermieden, die Fahrleistung jedoch reduziert.
- Die Kombination aus Radverkehr und dem ÖPNV sind eine Alternative zum MIV, um einen Teil des Autoverkehrs auf den Umweltverbund zu verlagern.

Infrastrukturmaßnahmen des Umweltverbundes werden prioritär umgesetzt

- Um die formulierten Ziele zu erreichen, sind die Maßnahmen des Umweltverbundes prioritär zu planen, zu finanzieren und umzusetzen.
- Bei allen baulichen Maßnahmen ist zu prüfen, ob gleichzeitig Verbesserungen für den Umweltverbund erreicht werden können.

Neubaugebiete werden fuß- und radverkehrsfreundlich geplant; autoarme Wohnkonzepte werden umgesetzt; die fuß- und radläufige Anbindung von Wohngebieten in Richtung Innenstadt ist komfortabler und kürzer als die für den Kfz-Verkehr

- Die bestehende Verkehrsinfrastruktur wurde in großen Teilen in den 70er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts autogerecht geplant. Eine Korrektur ist zum Teil mit hohem Aufwand verbunden. Daher ist es wichtig, bei Neubauvorhaben frühzeitig auf eine zukunftsfähige verkehrliche Anbindung zu achten.
- Die Trennung der Verkehrsarten und der Netze, ein Kfz-reduzierter Ansatz und eine Ausrichtung an bestehenden ÖPNV-Verbindungen müssen berücksichtigt werden. Die Planungen sind an den Menschen auszurichten und nicht am Kfz-Verkehr. Die Stadt formt die Mobilität und nicht der Verkehr die Stadt.
- Die Stellplatzsatzung der Stadt Brühl soll fortlaufend überprüft und falls notwendig fortgeschrieben werden, damit autoarme Planungsansätze auch in einer reduzierten Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze münden.

Schaffung von Mobilstationen im Stadtgebiet

- Die Verknüpfung der Verkehrsarten ist für ein nachhaltiges, intermodales Mobilitätssystem wichtig. Das Netz an Mobilitätsstationen soll stetig erweitert werden. Im Mobilitätsmanagement für beispielsweise Unternehmen,

Wohnbauprojekte und Schulen ist der Ansatz zu verfolgen und durch die Stadt zu unterstützen. Bei Neubauprojekten können Mobilitätsstationen Teil einer autoarmen Planung sein.

3.8.3. Indikatoren

- Flächenanteile im öffentlichen Raum.
- Anzahl/ Größe umgewidmeter Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs für den fließenden Verkehr des Umweltverbundes.
- Länge neu geschaffener getrennter Verkehrsanlagen (u.a. getrennte Geh-/Radwege; Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr).
- Investitionen pro Kopf und Verkehrsart.
- Anzahl Mobilstationen im Stadtgebiet.
- Anzahl an Knotenpunkten, bei denen die Führung des Fuß- und Radverkehrs baulich verbessert wird, indem z.B. die Verkehrssicherheit durch eine Reduktion von Abbiegeradien erhöht wird.

3.9. Oberziel G: In Brühl ist der Kfz-Verkehr effizient und verträglich

3.9.1. Unterziele

- **G1:** Der Kfz-Verkehr beschränkt sich auf nicht substituierbare Fahrten.
- **G2:** Der Kfz-Verkehr wird im (klassifizierten) Hauptverkehrsnetz gebündelt und ist nachhaltig.
- **G3:** Die Kfz-Infrastruktur fördert ein sicheres und umsichtiges Fahrverhalten.
- **G4:** Brühl zeichnet sich durch eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität aus.
- **G5:** Alle Ziele sind mit dem Kfz erreichbar; unter besonderer Berücksichtigung von Wirtschafts- und Lieferverkehren.

3.9.2. Strategien

Erstellung eines abgestuften Kfz-Verkehrsnetzes. Zur Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz wird im Nebennetz die Durchlässigkeit reduziert

- Der Kfz-Verkehr muss Bestandteil des Mobilitätssystems bleiben. Alle notwendigen Fahrten müssen weiterhin möglich sein, die Erreichbarkeit der Quell- und Zielpunkte gesichert sein. Unter dem Aspekt der getrennten Hauptnetze ist ein Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr zu entwickeln, auf dem der Kfz-Verkehr gebündelt wird. Gleichzeitig soll das Nebennetz vom Kfz-Verkehr entlastet werden, indem Durchgangsverkehre unterbunden werden.

Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an die örtlichen Rahmenbedingungen

- Der Bestand ist hinsichtlich der Ausschöpfung der rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen.

- Die Netzkonzepte sind bereits darauf auszulegen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit anzupassen, sobald eine Novelle der StVO dies zulässt.

Die Verkehrssicherheit steht im Vordergrund

- Das Ziel, dass der Kfz-Verkehrsfluss mit allen Mitteln zu erhalten ist, wurde Anfang der 2000er Jahre aus der VwV-StVO gestrichen. In vielen Köpfen ist dieser Planungsansatz immer noch präsent. Aufgabe der Verwaltung ist es alle Planungen hinsichtlich des Planungsprinzips Sicherheit vor Flüssigkeit des Verkehrs zu überprüfen.

Erstellung einer Parkraumstrategie / Weiterentwicklung eines Parkraummanagements: Etablierung moderner Parkleitsysteme und flexibler Parkraumregelungen, Nutzung neuer Tarifstrukturen für Bewohnerparken als mittelfristige Strategie, Bündelung des Parkraumangebotes

- Der öffentliche Raum ist beschränkt. Aufenthaltsfunktionen, Sicherheit und der fließende Verkehr stehen im Vordergrund, Parkraum ist nachrangig. Bei allen Planungen (kurzfristig wie langfristig) ist dies zu prüfen und anzuwenden.
- Das Angebot an öffentlichen Parkständen ist ein wesentlicher Faktor bei der Wahl des Mobilitätsangebotes. Eine Reduktion und eine Steuerung, z.B. über Gebühren und Höchstparkdauer, ist anzustreben. Eine entsprechende konzeptionelle Vorbereitung ist frühzeitig notwendig, um den Menschen eine mittelfristige Perspektive geben zu können.
- Parksuchverkehr macht einen (vermeidbaren) Teil des innerstädtischen Kfz-Verkehrs aus. Der Kfz-Verkehr wird auch in Zukunft ein Teil des Mobilitätssystems sein. Ein intelligentes Leitsystem kann den Parksuchverkehr optimieren und damit die Kfz-Belastung vermindern.

Stetige Anpassung des Parkplatzangebotes. Umverteilung der Flächen zugunsten der Verkehrssicherheit, des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität

- Neben der mittelfristigen Strategie sind eine stetige Prüfung und Anpassung des Angebotes sinnvoll. So können bei allen Planungen konkrete Aussagen zum Bedarf und zur Regulierung des Angebotes an Parkständen getroffen werden. Neben der Steuerung des Mobilitätsverhaltens steht hierbei die Verkehrssicherheit im Vordergrund, z.B. die Prüfung von Parkständen unter Berücksichtigung der Sichtachsen (vgl. Ziele zum Rad- und Fußverkehr).

Reduktion des Kfz-Verkehrs auf nicht substituierbare Fahrten, des Parkdrucks, des Parksuchverkehrs und der Kfz-Verkehrsleistung (Förderung von Fahrgemeinschaften, Ausbau P+R, Ausbau Carsharing etc.)

- Alle zuvor aufgeführten Strategien haben das Ziel, den Kfz-Verkehr zu reduzieren, Alternativen zu schaffen und die Lebensqualität in Brühl zu steigern, ohne den notwendigen Kfz-Verkehr zu vernachlässigen. Durch eine Ergänzung des Teilsystems Kfz-Verkehr mit Carsharing, Fahrgemeinschaften, City-Logistik etc.

kann die Verkehrsleistung des notwendigen Kfz-Verkehrs reduziert werden. Intelligente Steuerungssysteme wirken hier ebenfalls reduzierend.

Zusammenarbeit mit den Händlern und Dienstleistern → Unterstützung bei der Transformation

- Nicht alle Aufgaben können von der Stadt Brühl geleistet werden. Kooperationen und eine Zusammenarbeit sind notwendig. Die Stadt Brühl tritt hier als Unterstützer auf.
- Die Transformation des Mobilitätssystems verlangt von den Menschen Veränderungen der gewohnten Routinen. Es ist von hoher Bedeutung die Menschen in den Prozess einzubinden und sie mitzunehmen. Die lokale Wirtschaft, Händler und Dienstleister, aber auch Vereine und Interessengruppen sind als Unterstützer, Partner und Multiplikatoren unabdingbar. Eine Beteiligung ist stets anzustreben. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass alle Meinungen und Ideen gehört und respektiert werden.

Förderung der Elektromobilität und anderer alternativer Antriebstechnologien

- Der notwendige Kfz-Verkehr soll in Zukunft emissionsfrei bzw. emissionsarm durch Brühl rollen. Wie bereits in der Vergangenheit soll sich die Stadt aktiv in die Planungen des Kreises, des Landes und der Region einbringen. Die Stadt soll die Menschen in Brühl bei der Umsetzung unterstützen.

3.9.3. Indikatoren

- Reduktion des MIV-Verkehrs auf 25 % des Modal Splits.
- Reduktion des Verkehrsaufkommens sowie des Durchgangsverkehrs im untergeordneten Verkehrsnetz (Kfz/d).
- Abseits des klassifizierten Straßennetzes sowie der Vorfahrtsstraßen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder weniger bis 2030.
- Die Anzahl der öffentlichen Parkstände sinkt durch bauliche Veränderungen, Sanierungen und Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes.
- Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen (Rückgang um jährlich 5 % bis 2035, Vision Zero bis 2050?).
- Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrenden (Rückgang um jährlich 5 % bis 2035, Vision Zero bis 2050?).
- Reduktion verkehrsbedingter CO₂-Emissionen von 104 t (2014) auf 90 t bis 2035.
- Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades bis zum Jahr 2035.
- Feststellen des Bedarfs an öffentlichen Ladesäulen/ Ladepunkte bis 2027. Ausbau bis 2035.
- 50 % der innerstädtischen Liefer- und Logistikverkehre werden klimaneutral abgewickelt.

4. BEWERTUNG DES ZIELKONZEPTE

4.1. Vorgehen

Vom 11.12.2023 bis zum 14.01.2024 wurde das Zielkonzept allen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Brühl über das Online-Beteiligungsportal des Landes NRW vorgestellt. Die Brühlerinnen und Brühler hatten in diesem Zeitraum die Möglichkeit, die Oberziele und Unterziele einzeln zu bewerten. Ergänzende Ziele konnten per Freitext eingegeben werden. Zusätzlich wurden ergänzende Fragen zur Person gestellt, u.a. nach dem Wohnort.

Die **Oberziele** wurden direkt gegenübergestellt, so dass eine Abwägung zwischen den Oberzielen möglich war. Es wurden hierzu vier Antwortmöglichkeiten vorgegeben.

Fragestellung

- **A** - Wie wichtig ist Ihnen, dass man in Brühl gerne zu Fuß geht?
- **B** - Wie wichtig ist Ihnen, dass man in Brühl sicher und komfortabel Fahrrad fahren kann?
- **C** - Wie wichtig ist Ihnen, dass Bus und Bahn in Brühl das Rückgrat des Umweltverbundes sind?
- **D** - Wie wichtig ist Ihnen, dass man im Brühler Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander umgeht?
- **E** - Wie wichtig ist Ihnen, dass in Brühl die Mobilität aller Personen gesichert ist?
- **F** - Wie wichtig ist Ihnen, dass in Brühl der Umweltverbund bei der Planung priorisiert wird?
- **G** - Wie wichtig ist Ihnen, dass der Kfz-Verkehr in Brühl effizient und verträglich ist?

Antwortmöglichkeiten

- Unwichtig
- Zu diesem Ziel habe ich keine Meinung
- Es gibt wichtigere Ziele
- Wichtig

Die Bewertung der **Unterziele** erfolgte einzeln auf einer Skala von null (unwichtig) bis fünf (sehr wichtig) mit der Fragestellung „Wie wichtig ist Ihnen, dass [Unterziel]?“.

Die Freitexteingaben wurden nach Themen geclustert und in Kategorien zusammengefasst. Es wurde geprüft, inwieweit bestehende Ziele des Konzeptes aufgegriffen oder ergänzt wurden oder ob die Einträge eher den Strategien zuzuordnen sind.

4.2. Statistik

Trotz des großen Umfangs der Onlinebeteiligung haben nur wenige Personen die Beantwortung der Fragen abgebrochen. Die Mehrheit der Fragen wurde fast durchgängig von 481 Personen beantwortet. Das kann als Erfolg gewertet werden.

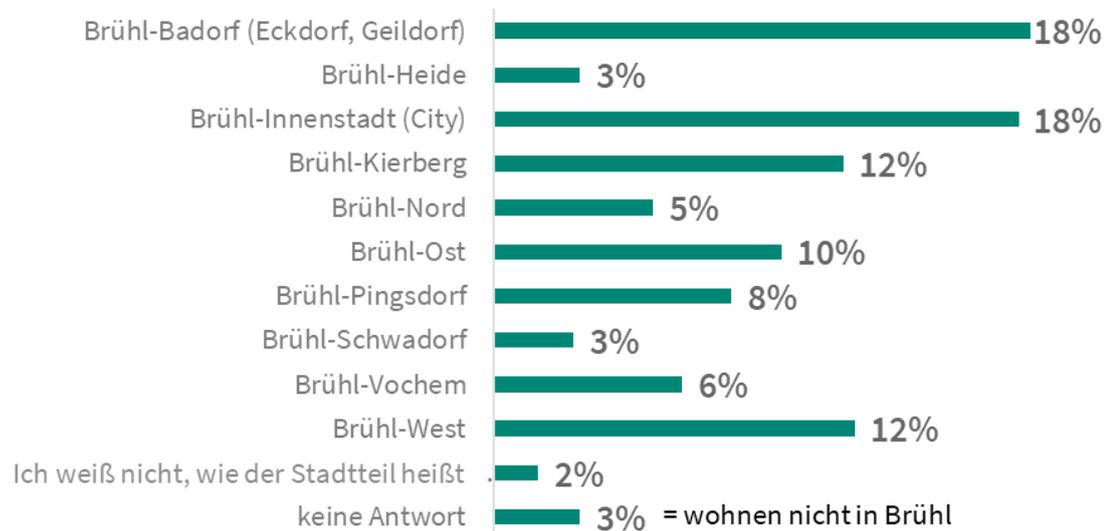


Abbildung 25: Wohnort der Teilnehmenden

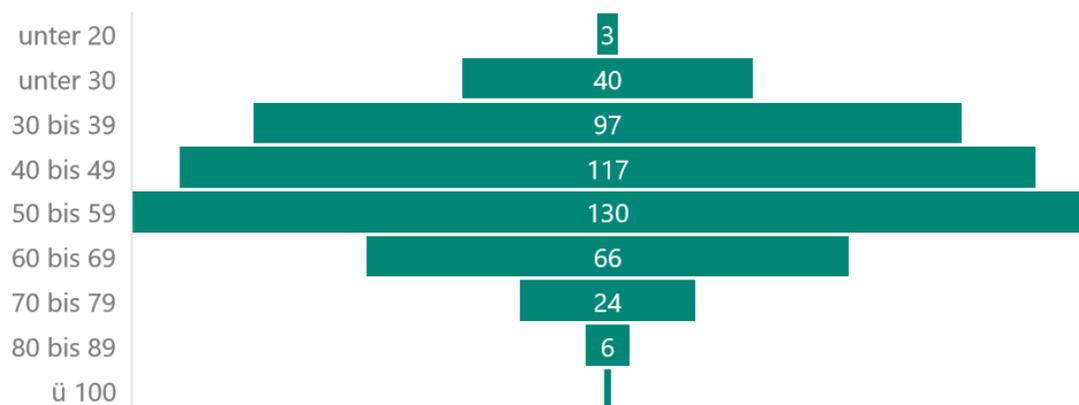


Abbildung 26: Alter der Teilnehmenden

4.3. Bewertung der Oberziele

Oberziel D „In Brühl geht man im Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander um“ erhält die höchste Zustimmung. Der Aspekt der Rücksichtnahme und des respektvollen Umgangs im Straßenverkehr wurde bereits im Rahmen des Bürgerworkshops formuliert und hoch bewertet.

Mit dem Oberziel E „In Brühl ist die Mobilität aller Personen gesichert“ erhält neben dem Oberziel D ein weiteres umfangreiches Ziel die höchsten Zustimmungswerte.

Hieraus lässt sich ableiten, dass es in diesen Bereichen den höchsten Nachholbedarf gibt und diese Ziele daher die höchste Priorität in der Bürgerschaft besitzen.

Die Oberziele A (Fußverkehr) und B (Radverkehr) erhalten ebenfalls größtenteils zustimmende Werte. Der ÖPNV sowie der Umweltverbund erhalten zurückhaltende Zustimmungswerte, wobei das Oberziel F „In Brühl wird der Umweltverbund bei der Planung priorisiert“ die geringste Gesamtzustimmung aller Oberziele erhält. Aus Sicht des Gutachters ist eine Priorisierung des Umweltverbundes in der Planung und Umsetzung der Maßnahmen jedoch essenziell, um Änderungen bewirken zu können.

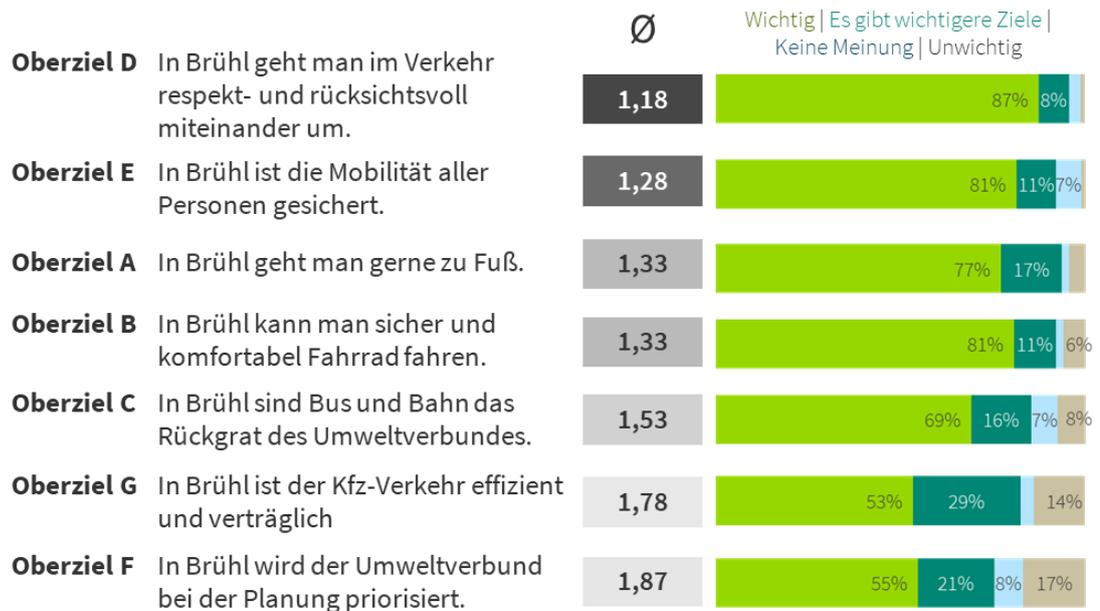


Abbildung 27: Gesamtbewertung der Oberziele

4.4. Unterziele

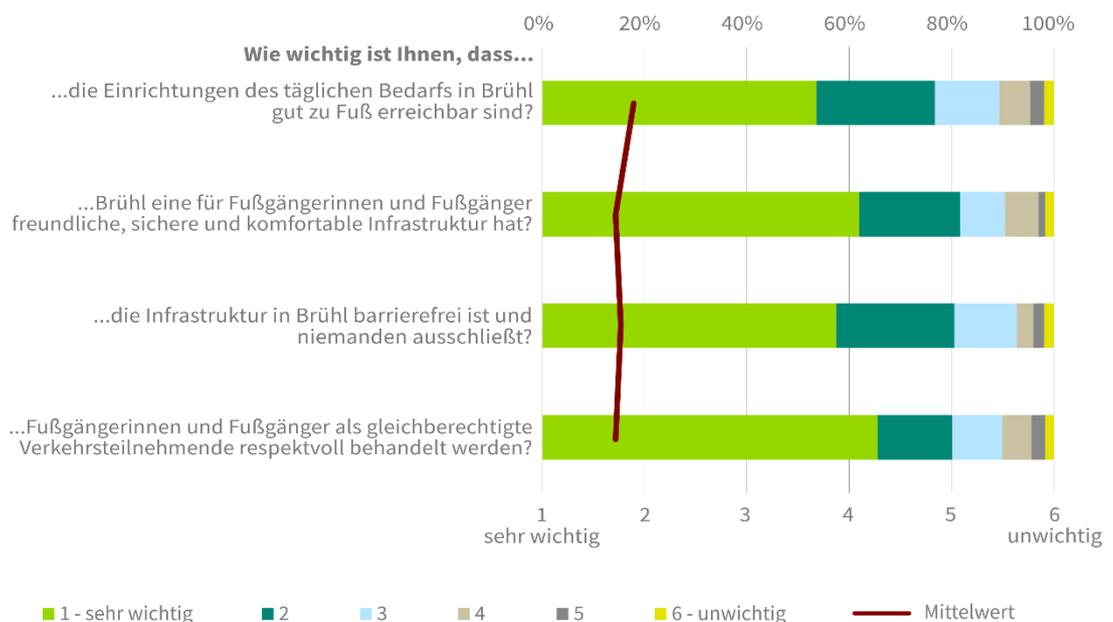


Abbildung 28: Bewertung der Unterziele zu Oberziel A - In Brühl geht man gerne zu Fuß

Die Notwendigkeit, die Situation für den Fußverkehr zu verbessern, wird von den Bürgerinnen und Bürgern geteilt. Die Zustimmung zu den Unterzielen ist insgesamt hoch.

Der gegenseitige Respekt und eine Gleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsarten werden als besonders wichtig erachtet.

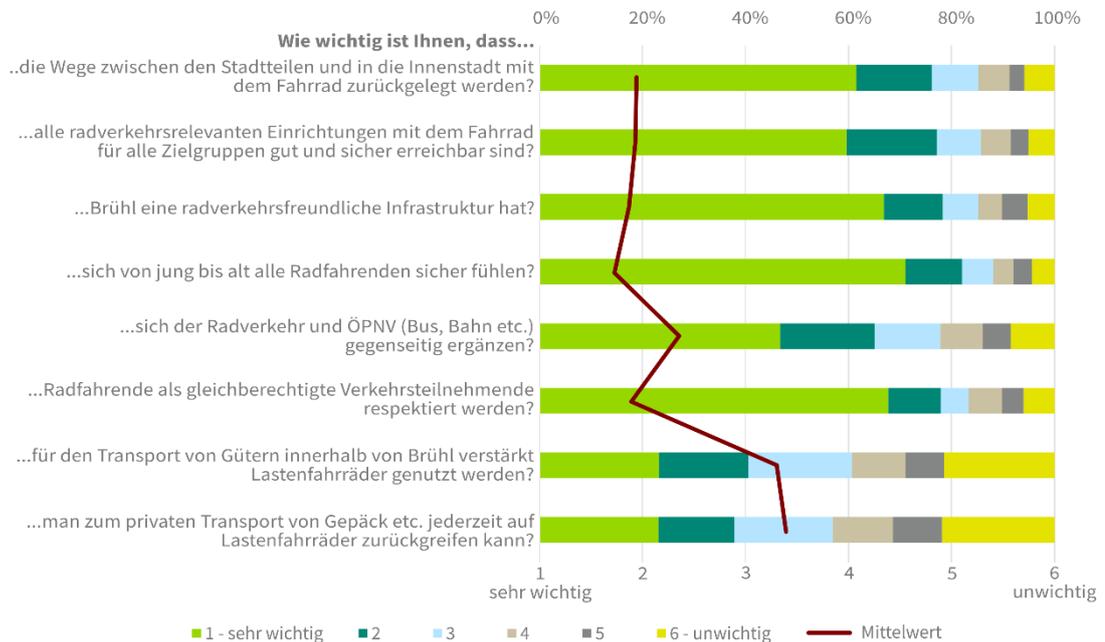


Abbildung 29: Bewertung der Unterziele zu Oberziel B - In Brühl kann man sicher und komfortabel Fahrrad fahren

Auffällig in der Bewertung der Unterziele zu Oberziel B (In Brühl kann man sicher und komfortabel Fahrrad fahren) sind die beiden Punkte zum Thema Lastenfahrräder. Die Notwendigkeit, die Verfügbarkeit von Lastenfahrräder zu erhöhen sowie Güter verstärkt mit Lastenfahrrädern zu transportieren, wird nicht als wichtig angesehen. Die im Vergleich zu den anderen Unterzielen negativere Einschätzung kann an unterschiedlichen Ursachen liegen, z.B. an einer fehlenden Erfahrung mit Lastenfahrrädern aufgrund der noch geringen Verbreitung.

Die höchste Zustimmung erhält das Ziel, dass sich alle Menschen auf dem Fahrrad in Brühl sicher fühlen. Die subjektive Sicherheit sollte in den Planungen verstärkt berücksichtigt werden. Eine Forderung, die auch in anderen Kommunen von den Bürgerinnen und Bürgern gefordert wird und inzwischen von Studien bestätigt wird.

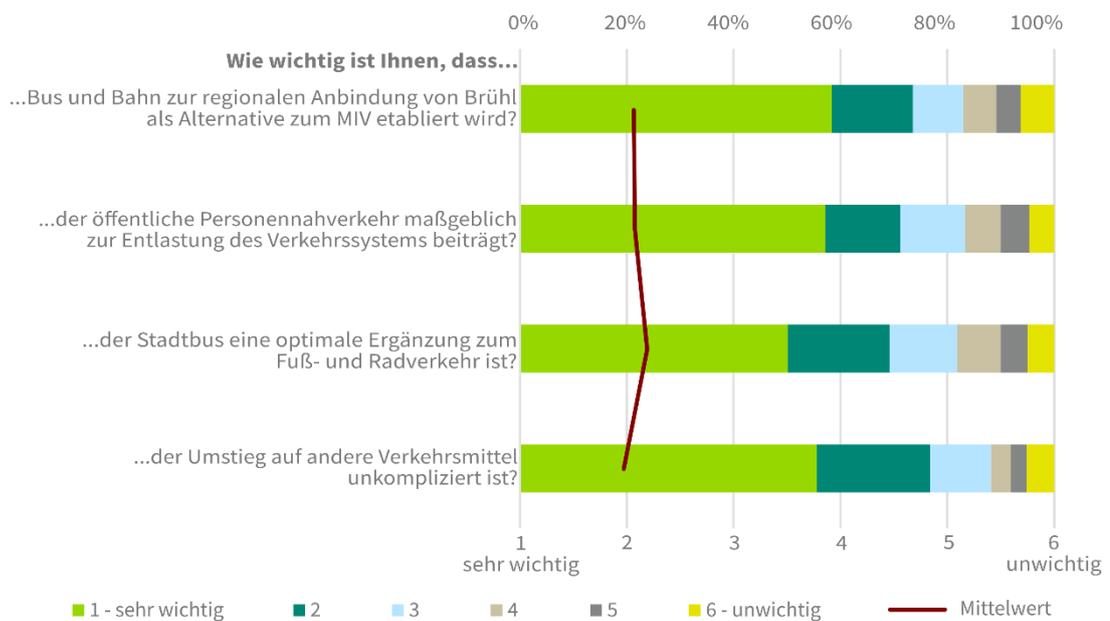


Abbildung 30: Bewertung der Unterziele zu Oberziel C - In Brühl sind Bus und Bahn das Rückgrat des Umweltverbundes

Das Oberziel C (In Brühl sind Bus und Bahn das Rückgrat des Umweltverbundes) ist mit 1.54 in Summe vergleichend schlechter bewertet. Dies spiegelt sich in der Bewertung der Unterziele nicht wider. Diese werden durchweg als eher wichtig eingestuft.

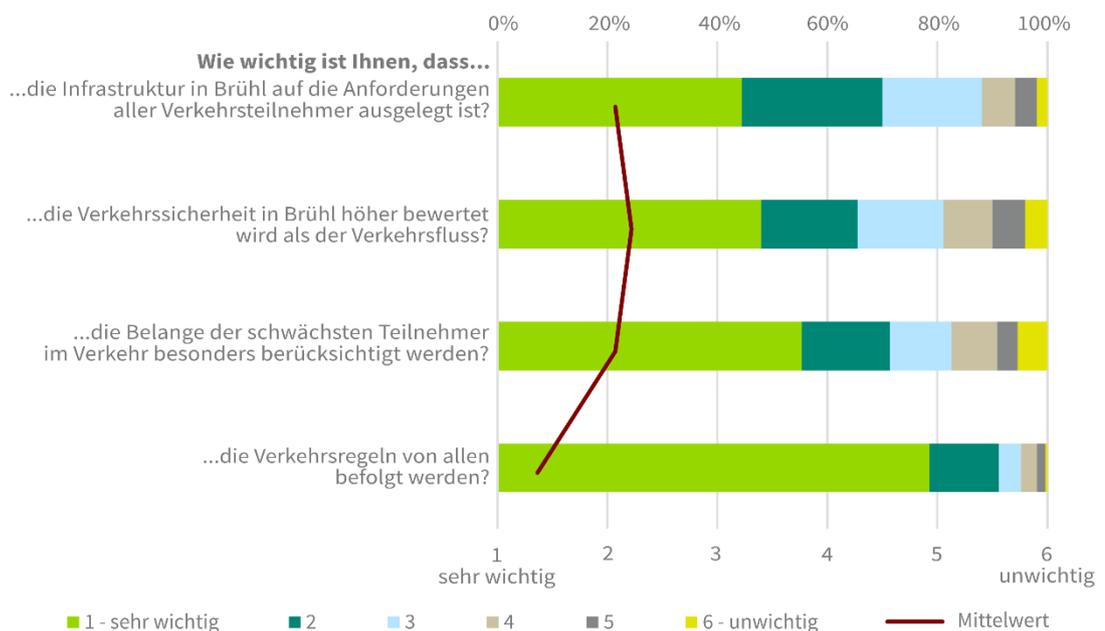


Abbildung 31: Bewertung der Unterziele zu Oberziel D: In Brühl geht man im Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander um

Oberziel D (In Brühl geht man im Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander um) wird von den Bürgerinnen und Bürgern als besonders wichtig eingestuft. Das dazugehörige Unterziel „Befolgung der Verkehrsregeln“ erhält ebenfalls die mit Abstand höchste Zustimmung (1,37), auch im Vergleich mit Unterzielen anderer Kategorien. Hieraus folgt, dass die Strategien einer „fehlerverzeihenden“ Infrastruktur sowie eine stärkere Kontrolle von hoher Priorität sind.

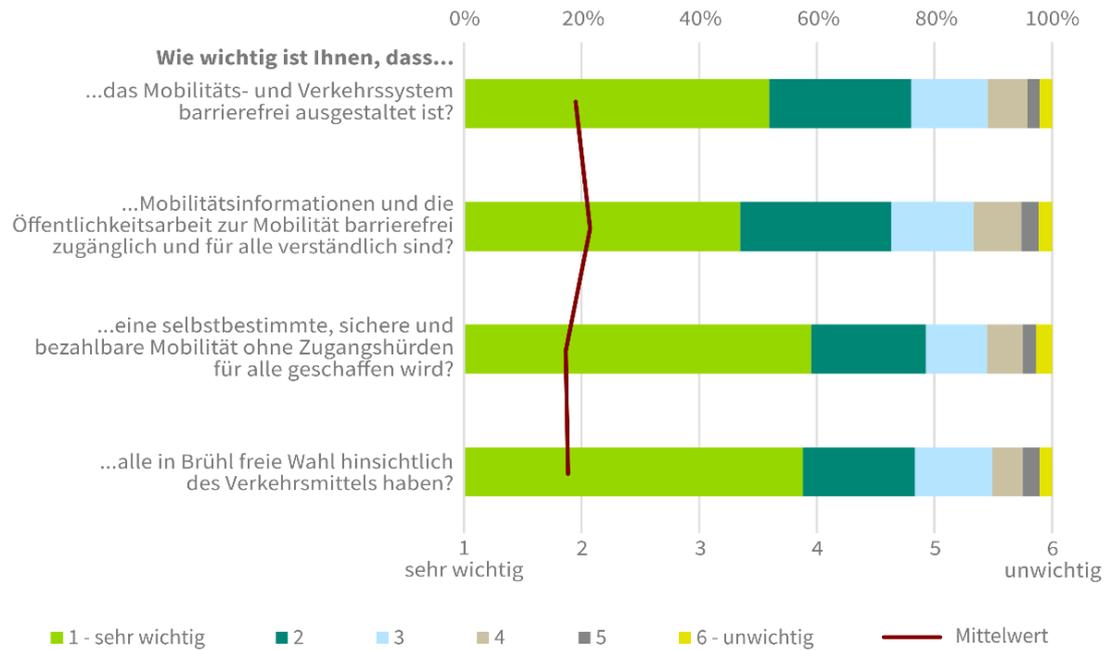


Abbildung 32: Bewertung der Unterziele zu Oberziel E: In Brühl ist die Mobilität aller Personen gesichert

Oberziel E (In Brühl ist die Mobilität aller Personen gesichert) gehört zu den wichtigen Oberzielen auf Basis der Beteiligung. Die zugehörigen Unterziele erreichen ebenfalls hohe Zustimmungswerte. Eine selbstbestimmte und wahlfreie Mobilität wird als sehr wichtig bewertet. Die Unterschiede zu den anderen Unterzielen sind dabei gering.

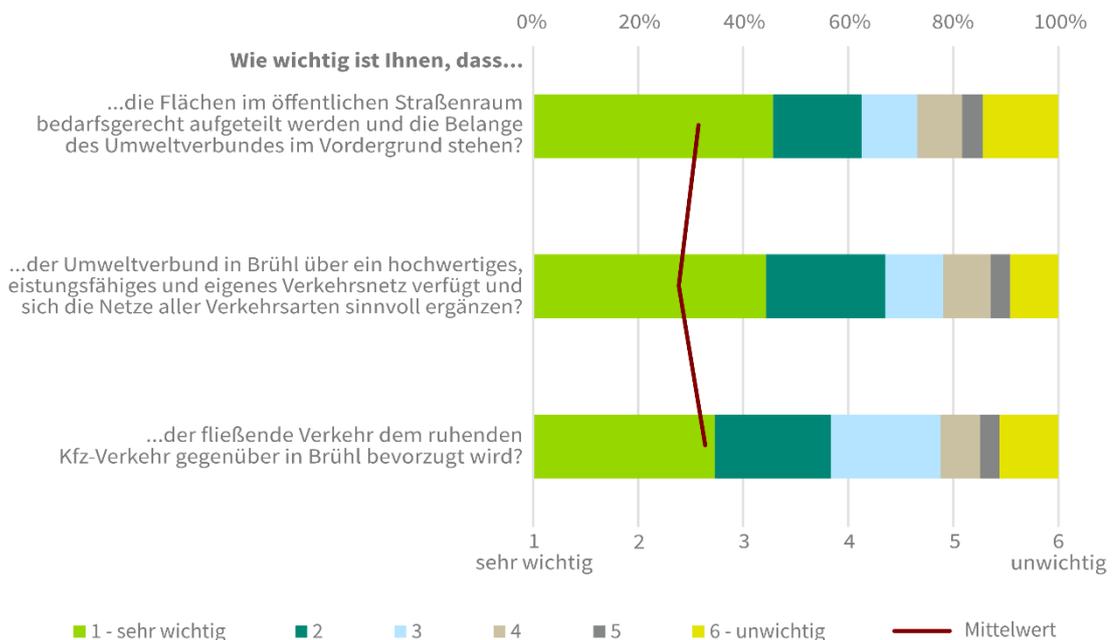


Abbildung 33: Bewertung der Unterziele zu Oberziel F: In Brühl wird der Umweltverbund bei der Planung priorisiert

Dem Oberziel F (In Brühl wird der Umweltverbund bei der Planung priorisiert) wird ebenfalls mehrheitlich zugestimmt, es ist aber das Oberziel mit der geringsten Zustimmung. Auch die Unterziele werden im Vergleich zu allen anderen Unterzielen als unwichtiger eingestuft. Die Bevorzugung des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden

Verkehr erhält zwar mehrheitlich Zustimmung, wird aber im Vergleich zu den anderen Unterzielen als weniger bedeutsam bewertet.

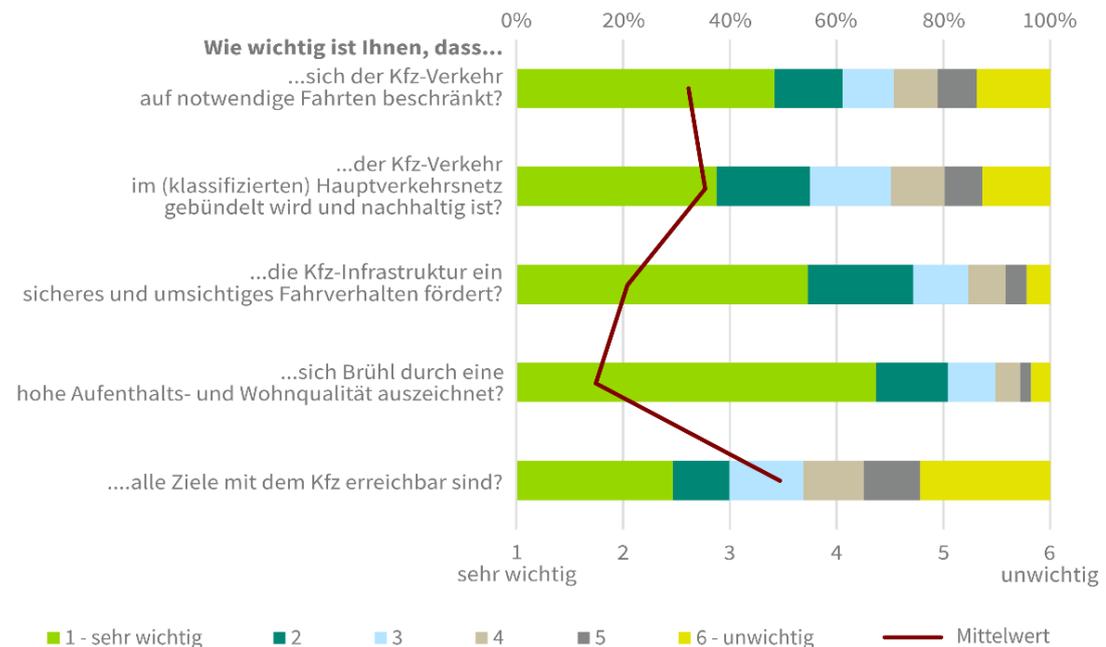


Abbildung 34: Bewertung der Unterziele zu Oberziel G: In Brühl ist der Kfz-Verkehr effizient und verträglich

Das Oberziel G erhält eine geringe Zustimmung. Bei den Unterzielen fällt die große Bandbreite von Zustimmung bis Ablehnung auf. Während das Unterziel „hohe Aufenthaltsqualität“ eine hohe Zustimmung (1,71) erhält, wird die Erreichbarkeit aller Ziele mit dem Kfz-Verkehr als eher unwichtig wahrgenommen. Ein Fünftel der Teilnehmenden findet dieses Unterziel unwichtig. Gerade dieses Unterziel wird in Deutschland häufig als elementar für die Wirtschaft dargestellt.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Unterziele mit der höchsten und geringsten Zustimmung unabhängig von den Oberzielen zusammengefasst:

Positiv 5

Unterziel mit Nummer	Bewertung
D4 Befolgen von Verkehrsregeln	1,37
A2 Fußgängerfreundliche Infrastruktur	1,70
A4 Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden	1,70
B4 Sicherheit Radverkehr für alle	1,71
G4 Hohe Aufenthalts- und Wohnqualität	1,71

Negativ 5

Unterziel mit Nummer	Bewertung
G2 Bündelung im Hauptverkehrsnetz	2,69
B7 Nutzung Lastenfahrrad im Güterverkehr	3,26
B8 Zugriff Lastenfahrrad	3,35
G5 Erreichbarkeit mit Kfz	3,36

4.5. Ergänzungen

Nachfolgend sind die durch die Teilnehmenden eingetragenen Ergänzungswünsche zu den Zielen aufgelistet. Im Rahmen der Onlinebeteiligung wurden nur die Ziele vorgestellt und nicht die dazugehörigen Strategien. Die Auswertung der Freitexteingaben zeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger meist Punkte ergänzt haben, die bereits in den Strategien enthalten sind.

zu Oberziel A - In Brühl geht man gerne zu Fuß

Ergänzungswunsch	Nennungen	Beurteilung
Trennung der Verkehrsarten (Konflikte z.B. mit Radfahrenden oder Kfz in FG-Zone)	14	Als Strategie im Zielkonzept bereits enthalten.
Schülermobilität	8	In der Entwurfsfassung zum Zielkonzept enthalten. Wurde mit dem Ziel „Schulisches Mobilitätsmanagement“ zusammengefasst.
Fußverkehr sollte (immer) Vorrang haben	7	Vorrang ist entlang von Hauptrouten und im Bereich sensibler Einrichtungen im Konzept enthalten.
Bessere Verzahnung des Fußverkehrs mit dem ÖPNV (u.a. Zuwegung)	7	Die Zuwegung zu den Haltestellen ist dem Oberziel C zugeordnet.

zu Oberziel B - In Brühl kann man sicher und komfortabel Fahrrad fahren

Ergänzungswunsch	Nennungen	Beurteilung
Sichere Fahrradabstellanlagen	28	Als Strategie im Zielkonzept bereits enthalten.
Interkommunale Zusammenarbeit	8	Die Notwendigkeit einer interkommunalen Zusammenarbeit ergibt sich aus der Netzplanung für den Radverkehr mit den darin enthaltenen überregionalen Routen. Das Thema „Zusammenarbeit“ wird im Maßnahmenkonzept sowie im Kapitel 6 separat aufgegriffen.
Behinderung durch andere Verkehrsteilnehmer	8	Die Trennung der Verkehrsarten ist in den strategischen Ansätzen enthalten. Das Thema Trennung kann zudem dem Oberziel D zugeordnet werden.
Betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. Dienstradleasing)	2	Eine Strategie, die zu empfehlen ist, welche jedoch die Privatwirtschaft betrifft und nicht Aufgabe der Stadt Brühl ist. Die Stadt Brühl als Arbeitgeber hat bereits ein entsprechendes Konzept entwickeln lassen.

zu Oberziel C - In Brühl sind Bus und Bahn das Rückgrat des Umweltverbundes

Ergänzungswunsch	Nennungen	Beurteilung
Preiswerte Mobilität	22	Die Einflussnahme der Stadt Brühl auf die Fahrpreise im ÖPNV ist sehr gering. Dies ist Aufgabe der Verkehrsverbände und der Landespolitik. Daher wurde dieses Ziel nicht in das Konzept aufgenommen, obwohl es sehr sinnvoll ist (soziale Nachhaltigkeit).
Frequenz des ÖPNV	18	Als Strategie im Zielkonzept enthalten.
Bedarfsabhängiges ÖPNV-Netz (z.B. OnDemand, kleinere Fahrzeuge)	7	Als Strategie im Zielkonzept enthalten.
Verlässlichkeit des ÖPNV	5	Die Trennung der Verkehrsarten entlang von Hauptrouten bzw. deren Bevorrechtigung ist im Zielkonzept enthalten. Auch technische Möglichkeiten den ÖPNV zu beschleunigen, wurden aufgenommen. Diese Strategien führen zu einer besseren Verlässlichkeit und niedrigeren Reisezeiten.

zu Oberziel D - In Brühl geht man im Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander um

Ergänzungswunsch	Nennungen	Beurteilung
Tempo 30-Zonen („Tempo 30 in der ganzen Stadt“)	7	Das Thema zulässige Geschwindigkeit ist im Zielkonzept enthalten. Aufgrund der rechtlichen Situation ist die Umsetzung aktuell nur eingeschränkt möglich.
Stärkere Verkehrskontrollen	5	Als Strategie im Zielkonzept enthalten.
Verkehrserziehung	1	Als Strategie im Zielkonzept enthalten.

zu Oberziel E - In Brühl ist die Mobilität aller Personen gesichert

Ergänzungswunsch	Nennungen	Beurteilung
Priorisierung des Umweltverbundes	3	Als Oberziel im Zielkonzept enthalten.

zu Oberziel F - In Brühl wird der Umweltverbund bei der Planung priorisiert

Ergänzungswunsch	Nennungen	Beurteilung
Parkraumorganisation	13	Als Strategie im Zielkonzept enthalten (unter Parkraummanagement zusammengefasst).
Emissionsfreies Brühl	3	Das Ziel wird mit verschiedenen Zielen und Strategien verfolgt. Dieses Ziel stellt ein übergeordnetes Ziel des Gesamtprojektes dar.
Berücksichtigung von E-Scootern	2	In verschiedenen Strategien enthalten, z.B. idealer Modal Split (Basismobilität), Gestaltung Verkehrsinfrastruktur, respektvoller Umgang.
Parkraumvergünstigung	2	Das Ziel steht im Widerspruch zum Zielkonzept und wurde daher nicht aufgenommen.

zu Oberziel G - In Brühl ist der Kfz-Verkehr effizient und verträglich

Ergänzungswunsch	Nennungen	Beurteilung
Tempo 30-Zonen („Tempo 30 in der ganzen Stadt“)	7	Das Thema zulässige Geschwindigkeit ist im Zielkonzept enthalten. Aufgrund der rechtlichen Situation ist die Umsetzung aktuell nur eingeschränkt möglich.
Autofreies Brühl	3	Kfz-Verkehr wird immer Bestandteil eines Mobilitätssystems bleiben, muss aber verträglich abgewickelt werden. Diese Ziele sind im Konzept enthalten. Autofreie Bereiche sind möglich und werden auch mit unterschiedlichen Strategien verfolgt, z.B. Netzplanung, Schulstraßen, City-Logistik.
Fußverkehr sollte (immer) Vorrang haben	7	Vorrang ist entlang von Hauptrouten und im Bereich sensibler Einrichtungen im Konzept enthalten.
Eindämmung Durchgangsverkehr	3	Als Unterziel G2 im Konzept enthalten.

5. HANDLUNGSFELDER

Aus dem Zielkonzept leiten sich über die Strategien und Indikatoren eine Vielzahl von Maßnahmen her. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Konzepte und Untersuchungen ergeben sich hieraus wichtige Handlungsfelder „Mobilität“ für die Stadt Brühl.



Die Handlungsfelder basieren aus den Analysen und Beteiligungsformaten, die im Rahmen der Konzepterstellung durchgeführt wurden. Es konnten nicht alle Handlungsebenen eines Mobilitätssystem betrachtet werden. So kann z.B. eine gute und flächendeckende Nahversorgung einen positiven Effekt auf ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der

Brühlerinnen und Brühler haben. Städtebauliche Handlungsfelder sind jedoch nicht Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Eine kontinuierliche Überprüfung und Fortschreibung der Handlungsfelder auch unter Beachtung der sich ändernden Rahmenbedingungen ist daher ebenfalls eine der künftigen Aufgaben.

5.1. Miteinander im Verkehr

Das Einhalten der Verkehrsregeln und deren Kontrolle sowie der gegenseitiger Respekt im Verkehr ist den Bürgerinnen und Bürgern sehr wichtig. Ein positives Miteinander im Verkehr zu unterstützen, muss mit verschiedenen Handlungsansätzen verfolgt werden. Alleinige Kontrollen werden nicht zum Ziel führen.

5.1.1. Verkehrskontrollen und -überwachung

Eine verstärkte Kontrolle der Verkehrsregeln durch das Ordnungsamt und die Polizei ist daher wichtig. Flächendeckende Kontrollen sind personell schwer umzusetzen, weshalb ein erster Ansatz in der Durchführung von Schwerpunktkontrollen an sensiblen Bereichen liegen kann. Hierzu zählen z.B.

- Geschwindigkeitsüberwachung an Schulen oder Seniorenwohnheimen.
- Parkraumüberwachung an Schulen und Kindergärten, die sich nicht nur auf den unmittelbaren Zugang beschränkt, sondern auch angrenzende Straßen und Kreuzungen umfasst. Es sollte ein Schwerpunkt in der Freihaltung von Sichtachsen liegen.
- Verhalten von Radfahrenden, Gehwegnutzung, Vorfahrt.

5.1.2. Verkehrsrechtliche Anordnungen und Infrastruktur

Neben der Kontrolle werden weitere Maßnahmen empfohlen:

- Überprüfung der Parkraumregelungen bezüglich der Sichtfelder gemäß EFA unter Berücksichtigung der besonderen körperlichen Voraussetzung von Kinder.
- Überprüfung der Parkraumregelungen bezüglich der Gehwegbreiten gemäß StVO und EFA. Dies betrifft mit hoher Priorität das Thema Gehwegparken.
- Anpassung der Regelungen und Durchsetzung von Park- und Halteverboten durch bauliche und markierungstechnische Eingriffe.

5.1.3. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die kommunikative Begleitung von Schwerpunktkontrollen und Maßnahmen ist notwendig, um die Akzeptanz zu steigern. Verkehrskontrollen werden häufig als „Abzocke“ wahrgenommen. Der Rückbau von Parkplätzen ist verkehrspolitisch hochsensibel. Daher muss der Zweck aller Maßnahmen erläutert werden.

- Sensibilisierung von Erwachsenen für die Bedürfnisse von Kindern und Senioren. Erläuterung anhand von Broschüren, Infobriefen oder als Vor-Ort-Erlebnis, z.B. an einem Aktionstag.

- Erläuterung der verkehrsrechtlichen Regelungen zum Parken und Halten, aber auch zur Fahrbahn- und Gehwegnutzung des Radverkehrs.
- Einbeziehung der Schulen und Schulkinder (z.B. Gelbe/Rotekarten-Aktion), wenn Kinder den Verkehrsteilnehmenden Fehlverhalten aufzeigen, so ist dies sehr wirkungsvoll.

5.2. Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr stellt eines der wenigen Handlungsfelder dar, das bisher konzeptionell noch nicht für die Stadt Brühl bearbeitet wurde. Der ruhende Verkehr und dessen Management sowie Steuerung ist eine der wichtigsten Stellschrauben zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.

5.2.1. Konzeption mit spezifischem Zielkonzept

Eine konzeptionelle Betrachtung des ruhenden Verkehrs in der Stadt Brühl ist erforderlich. Das Konzept besteht aus drei wesentlichen Bausteinen:

- Erhebung und Dokumentation des Bestandes.
- Anpassung der Ziele unter Berücksichtigung des Bestandes.
- Maßnahmen- und Umsetzungsstrategie.

Die **Erhebung und Dokumentation** des Bestandes stellen eine wichtige Grundlage dar. Zu erheben sind Art und Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum sowie die Dokumentation von Einschränkungen, Verboten und der Parkraumbewirtschaftung. Optional kann auch die Auslastung ermittelt werden. Mögliche Konflikte und Gefahrenstellen (z.B. Sichteinschränkung durch ruhenden Verkehr) können in Kombination mit anderen Projekten und Konzepten erfasst werden. Befragungen von Geschäftsleuten und Kunden, von Eltern an Schulen und anderen relevanten Gruppen können wichtige Erkenntnisse zum ruhenden Verkehr liefern. Bei temporären Einschränkungen des ruhenden Verkehrs, z.B. aufgrund von Baumaßnahmen, kann eine begleitende Untersuchung zu Verdrängungseffekten von Nutzen sein.

Auf Grundlage des Zielkonzeptes (Kapitel 4) und der Bestandsanalyse sind die **Ziele** des ruhenden Verkehrs zu spezifizieren. Diese müssen z.B. auf Teilräume bezogen werden, damit die gewünschte Wirkung eintreten kann sowie negativen Begleiterscheinungen begegnet werden kann.

- Wie viele öffentliche Parkstände möchte die Stadt Brühl kurz- bis langfristig zur Verfügung stellen?
- An welchen Stellen besteht unmittelbarer Handlungsbedarf?
- In welche Bereiche kann die Stadt Brühl unterteilt werden?
- Definition von Ideen und Ansätzen für sensible Bereiche (z.B. Innenstadt, Schulen)
- Wie kann ein Parkraummanagement aufgebaut/erweitert werden? Welche Stellschrauben passen zur Stadt Brühl?

- Zeitrahmen zur Veränderung /Verknappung des Angebotes
- Welche Möglichkeiten gibt es, den Parksuchverkehr im Netz zu lenken?

Anschließend ist eine **Maßnahmen- und Umsetzungsstrategie** zu erstellen. Sowohl die Ziele wie auch die Maßnahmen dürfen nicht einzeln betrachtet werden, sondern sind unter Berücksichtigung einer Gesamtplanung (Netzkonzeption und städtebauliche Entwicklung) zu erarbeiten.

5.2.2. Öffentlichkeitsarbeit

Es gibt kaum ein Mobilitätsthema, welches gesellschaftlich und politisch intensiver diskutiert wird als das Parken im öffentlichen Raum. Oftmals ist die Diskussion unsachlich geführt, auch weil Daten und Fakten zum ruhenden Verkehr fehlen. Viele Menschen sehen öffentliche Parkplätze als Selbstverständlichkeit an, da dies in der Vergangenheit (politisch) vorgelebt wurde. Parken war günstig und den Kommunen waren die Hände zur freien Gestaltung gebunden. Änderungen, die nun möglich und Entwicklungen die notwendig sind, brauchen Zeit und dürfen nicht einseitig erfolgen. Ziel muss es sein, parallel zu den Einschränkungen alternative Angebote zu schaffen und den Nutzen des Gesamtkonzepts erkennbar zu machen. Die Menschen sollen in das Konzept einbezogen werden. Die notwendige Diskussion ist mit Daten und Fakten sachlich zu führen.

5.2.3. Radverkehr

Zum ruhenden Verkehr zählt neben dem Kfz-Verkehr auch der Radverkehr. Es ist sinnvoll, beide Felder parallel zu betrachten. Freiwerdende Flächen können z.B. für Radabstellanlagen genutzt werden. Geschäfte können profitieren, wenn hochwertige Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Die Gesamtkapazität für ruhende Fahrzeuge kann durch Radverkehr sogar erhöht werden, da der Platzbedarf zum Abstellen von Fahrrädern deutlich geringer ist. Die besonderen Ansprüche von Lastenrädern und E-Bikes sind zu berücksichtigen.

Als fest einzuplanende Standorte sind für den Radverkehr bedeutsame Quell- und Zielpunkte vorzusehen. Da nicht alle dieser Punkte in der Baulast der Stadt Brühl liegen, ist eine Zusammenarbeit auch mit der Privatwirtschaft anzustreben. Ebenfalls ist die Mehrheit der Bushaltestellen in Brühl mit Fahrradabstellmöglichkeiten auszustatten.

Ziel sollte ein einheitliches Gestaltungsmuster sein oder die Verwendung eines (regionalen) Wiedererkennungsmerkmals. Neben einer hochwertigen Ausstattung, differenziert nach Standort, ist auf eine Integration in das städtebauliche Bild wichtig.

5.3. Übergeordnete Netzstrategie

Verkehrsnetze stellen die Grundlage für die Verkehrsplanung dar, indem Ziel- und Qualitätskriterien für die Netze vorgegeben werden. Die Ziel- und Qualitätskriterien versucht die Verkehrsplanung mittels einer angepassten Straßenraumgestaltung umzusetzen. Der Ansatz gilt nicht pauschal für ein Gesamtnetz. Verkehrsnetze werden

hierarchisch für jedes Verkehrsmittel einzeln aufgebaut, die Hierarchie richtet sich nach unterschiedlichen Kriterien.

Netze und damit verbunden die Straßenraumgestaltung beeinflussen sich gegenseitig. Innerhalb bebauter Gebiete ist eine Bündelung von Haupttrouten unterschiedlicher Verkehrsträger nicht immer sinnvoll, da die Flächenverfügbarkeit zur notwendigen Gestaltung der jeweiligen Verkehrsanlagen oftmals nicht vorliegt.

Es ist daher sinnvoll eine Gesamtnetzstrategie aufzustellen, die bereits frühzeitig die jeweiligen Ausbauziele und den vorliegenden Bestand berücksichtigt. Die Netzstrategie muss dabei gemeinsam mit allen Baulastträgern, dem Kreis und den Nachbarkommunen erarbeitet werden. Bestehende Netze sind zu integrieren.

Alle Teilnetze wie auch das Gesamtnetz sollen als Zielnetze formuliert werden und auch Perspektiven enthalten, die nach heutigen Vorgaben noch nicht umsetzbar sind.

Ziele:

- Trennung der Haupttrouten, wenn keine ausreichenden Flächenreserven für alle Ansprüche vorhanden sind.
- Unterbinden von Durchgangsverkehr innerhalb von Wohngebieten.
- Lenkung des Verkehrs im Bereich sensibler Einrichtungen.
- Vermeidung von überregionalem Kfz-Verkehr innerhalb der Stadt Brühl.
- Bündelung von nicht vermeidbarem Kfz-Verkehr.
- Berücksichtigung von temporären Einschränkungen, wie Schulstraßen.
- Beschleunigung des Busverkehrs.
- Abstufung ausgewählter klassifizierter Straßen innerhalb der Stadt Brühl, damit die Stadt mehr Gestaltungsspielraum bei der Infrastrukturplanung erhält.

5.4. Umweltverbund

Der Umweltverbund stellt das Rückgrat des künftigen Brühler Mobilitätssystems dar. Zugleich hat die Stadt Brühl in diesem Bereich bereits erste wichtige Ansätze sowohl konzeptionell wie auch planerisch angestoßen und zum Teil bereits umgesetzt. Auf dieser Basis soll mit diesem Handlungsfeld aufgebaut werden.

5.4.1. Fuß- und Radverkehrskonzept für gesamtes Stadtgebiet

Die bestehenden konzeptionellen Ansätze als Grundlage der Rad- und Fußwegeplanung sollen auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt werden. Für den Radverkehr kann dies in einem Arbeitsschritt erfolgen. Für den Fußverkehr kann eine kleinteiligere Einzelbetrachtung verschiedener Teilräume sinnvoll sein, um auf die individuellen Rahmenbedingungen besser eingehen zu können. Die Konzeptionierung muss klare Qualitätsvorgaben für den Rad- und Fußverkehr definieren.

5.4.2. Bussystem / ÖV

Es soll ein System aus öffentlichen Verkehrsmitteln etabliert werden, so dass alle Brühlerinnen und Brühler einen Zugang zu einem qualitativ hochwertigen ÖPNV haben. Hierzu wird ein Konzept entwickelt, das den Stadtbus mit anderen Angeboten und Betriebsformen (z.B. flexible Bedienungsformen, Einbindung von Taxen, Anruf-Sammel-Taxi) kombiniert.

Hinweis: Ein entsprechendes Konzept befindet sich in Arbeit (Stand 10.06.2024).

Der Umbau bzw. die Ergänzung des Stadtbusses zu einem erfolgreichen ÖV-Gesamtsystem erfolgt innerhalb der bestehenden Tarifstrukturen. Die konzeptionelle Erarbeitung eines entsprechenden Systems soll innovativ sein und damit auch Wege aufzeigen, die nach heutigem Recht ggf. noch nicht direkt umsetzbar sind. Gemeinsam mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und go.Rheinland kann sich die Stadt Brühl als Beispielstadt anbieten, um neue Wege im ÖPNV testen zu können.

Das bestehende Bussystem in Kombination mit der Stadtbahn und dem (über-)regionalen Schienenverkehr ist weiter auszubauen. Das betrifft primär den Zugang zum System, indem der Ausbau der Barrierefreiheit sowohl in der Infrastruktur als auch in weiteren Bereichen (Information, Buchung, Bezahlung) weiter vorangetrieben wird. Es sollen in Zukunft ausschließlich moderne und schadstoffarme Fahrzeuge eingesetzt werden, die einen hohen Komfort für die Fahrgäste bieten.

Das ÖPNV-Angebot soll prioritär auf Verbindungen ausgebaut werden, die ein entsprechendes Fahrgastpotential bieten.

5.4.3. Mobilstationen / Sharing / Mobilitätsangebot

Ausgehend von den zentralen Haltestellen des ÖPNV wird in Brühl von der Mobilitätsdrehscheibe (Bahnhöfe, Stadtbahn) bis zu kleineren Mobilpunkten ein Netz von Verknüpfungspunkten errichtet. Diese dienen der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger untereinander, aber auch zur Bereitstellung von Mobilitätsangeboten.

Mobilitätspunkte sind frühzeitig in der Stadtentwicklung, z.B. bei der Neuausweisung von Wohn- oder Gewerbegebieten zu berücksichtigen. Die Einbeziehung in standortbezogene Mobilitätskonzepte sollte ein fester Bestandteil in der Bauleitplanung werden.

5.4.4. Park und Ride

Eine Ausweitung des Park und Ride Angebotes auch über die Bahnhöfe hinaus ist anzustreben. Bei einer Anpassung des Bussystems ergeben sich neue Möglichkeiten, auch wichtige Buslinien und Haltestellen in ein stadtweites Park und Ride Angebot zu integrieren.

5.5. Kurzfristiger Handlungsbedarf

Für die Handlungsfelder 6.1 bis 6.5 sind meist konzeptionelle und planerische Vorarbeiten notwendig, so dass eine Umsetzung von ersten Maßnahmen oftmals nicht kurzfristig

möglich ist. Der im Zielkonzept definierte Zielhorizont (2035) erfordert jedoch einen unmittelbaren Start des Transformationsprozesses im Mobilitätssystem. Daher sind in diesem Handlungsfeld Ansätze und Maßnahmen zusammengefasst, bei denen keine zeitintensiven Vorarbeiten notwendig werden. In diesen Fällen kann eine kurzfristige Umsetzung erfolgen.

Weitere Handlungsfelder bei denen eine sofortiger Umsetzungsbeginn möglich oder erforderlich sind:

- Vorarbeiten und vertiefende Analysen.
- temporäre Elemente als Übergangslösungen, bis die konzeptionelle Grundlage erarbeitet wurde.
- Umsetzung von Einzelmaßnahmen an den Stellen, an denen sie unabhängig von einer noch erforderlichen konzeptionellen Grundstrategie sind.

Bestandsanalysen und Sofortmaßnahmen

- Bis 2027 sollen alle Knotenpunkte und Einmündungen hinsichtlich einer Verkürzung von Querungswegen, einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und einer Freihaltung der Sichtachsen geprüft werden. In diesem Bereich werden jährlich fünf Verbesserungen angestrebt. Mit der Prüfung und der Umsetzung muss daher unmittelbar begonnen werden. Hier kommen als Sofortmaßnahmen temporäre Maßnahmen in Frage, z.B. das Schließen von freien Rechtsabbiegern mittels Markierungen und Absperrpfosten.
- Bis 2027 sollen an allen Querungsstellen die Sichtbeziehungen überprüft werden und Verbesserung der Sichtachsen, z.B. durch Aufgabe von Kfz-Stellplätzen oder einer Anpassung der Begrünung unter dem besonderen Fokus einer kindgerechten Infrastruktur erfolgen. Jährlich sollen fünf Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden. Als Sofortmaßnahme ist die Anpassung der Begrünung und verkehrsrechtlicher Anordnungen zum ruhenden Verkehr umsetzbar.
- Bis 2027 sollen alle Einbahnstraßen hinsichtlich einer Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft werden. Bei Mängeln sollen nichtinvestive Maßnahme zeitnah umgesetzt werden.
- Bis 2030 sollen zehn Fahrradstraßen eingerichtet werden. Dies muss im Zusammenhang mit der Gesamtnetzstrategie geplant werden, jedoch kann bereits im Vorfeld eine Prüfung geeigneter Straßen erfolgen.
- Für die Bearbeitung der Handlungsfelder 6.1 bis 6.5 sind umfangreiche Bestandserhebungen vor Ort notwendig. Diese können z.T. unabhängig von den konzeptionellen Arbeiten begonnen werden. Die Nutzung von Synergien ist möglich, um den Aufwand zu reduzieren. Notwendige und mögliche Sofortmaßnahmen können hieraus ebenfalls frühzeitig entwickelt werden.

Kontinuierliche Aufgaben

Kontinuierliche Aufgaben der Stadt Brühl sind Maßnahmen, die auf bereits laufenden Prozessen aufbauen, die wiederholend notwendig werden oder deren Umsetzung einen längeren Zeithorizont benötigen.

- Barrierefreiheit besonders an Knoten, Einmündungen, Querungsstellen und Bushaltestellen.
- Anmeldungen Nahverkehrsplan.
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem schulischen Mobilitätsmanagement: So ist das Einrichten einer Schulstraße kurzfristig möglich und nach einem Erlass des Landes NRW, unter bestimmten Voraussetzungen, auch rechtsicher umsetzbar.
- Durchführung von jährlichen Fußverkehrschecks, auch kleinräumig z.B. gemeinsam mit Schulkindern im Schulumfeld. Der Fokus sollte hierbei auf der Umsetzbarkeit von Sofortmaßnahmen liegen, zur Beseitigung von Mängeln und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten (auch an Haltestellen). Auch hier können zunächst temporäre Lösungen in Frage kommen.
- Die Nachrüstung von Witterungsschutz an Bushaltestellen.
- Parkraumorganisation und -management.
- Unterhalt, Pflege, Winterdienst.

5.6. Organisationsstruktur

5.6.1. Bestehende Verwaltungsstrukturen im Mobilitäts- und Verkehrssektor

Kreis- und Stadtverwaltungen sind bislang nach der klassischen Stab-Linien-Struktur gegliedert. Eigenständige Mobilitätsämter finden sich in diesem Gefüge nur selten.

„So ist der ÖPNV häufig dem Planungs- und/ oder Schulamt zugeordnet, der Individualverkehr obliegt dem Ordnungsamt, die Baubehörde übernimmt die Betreuung der Verkehrswege und Lichtsignalanlagen etc. Über Fahrtarife und Vertriebsstrukturen entscheidet zudem häufig ein außerhalb der Kernverwaltung organisierter Verkehrsverbund.“⁴

Diese Aufgabenzuordnung begründet nicht nur eine Vielzahl innerbehördlicher Schnittstellen, sondern begünstigt auch ein Denken und Handeln in Fachbereichszuständigkeiten. Solche starren Hierarchie-Ebenen behindern jedoch die Durchlässigkeit von Ideen/ Innovationen und wirken einem initiativen und eigenständigen Handeln der Mitarbeitenden in der kommunalen Verwaltung entgegen.⁵

⁴ (Rödl & Partner, 2023)

⁵ (Rödl & Partner, 2023)

Die Notwendigkeit zur Modernisierung von Verwaltungsstrukturen gilt aktuell besonders für den Mobilitäts- und Verkehrsbereich, da dieser Sektor starken Veränderungen unterliegt. Das ergibt sich zum einen aus den verkehrspolitischen Zielsetzungen (Klima- und Umweltschutz, Mobilitätswende), zum anderen ist der Mobilitätssektor durch eine starke unternehmerische Fragmentierung, staatliche Regulierungen und erhebliche öffentliche Transferzahlungen geprägt.

Auf kommunaler und regionaler Ebene werden zeitgemäße Verwaltungsstrukturen benötigt, um eine zukunftsweisende Mobilität zu organisieren und die Herausforderungen aktiv zu managen. Die dynamische Entwicklung des Mobilitäts- und Verkehrssektors setzt zeitgemäße Arbeitsstrukturen bei Verwaltungen und weiteren Akteuren voraus, um schnell reagieren zu können und handlungsfähig zu bleiben.

Die vielfältigen Zusammenhänge und Anknüpfungspunkte von Fachbereichen mit den Themen Mobilität und Verkehr müssen ermittelt, erläutert und kommuniziert werden. Sämtliche Maßnahmen mit Mobilitäts- und Verkehrsbezug müssen an zentraler Stelle gebündelt koordiniert werden. Abstimmungs- und Arbeitsprozesse sollten fachbereichsübergreifend gestaltet werden, um die vielfältigen Zusammenhänge zwischen den Fachbereichen (z.B. Stadt- und Verkehrsplanung) offenzulegen und die damit verbundenen Herausforderungen meistern zu können.

„Die Verwaltungsstrukturen müssen daher in die Lage versetzt werden, die zukünftigen Aufgaben der Koordination, Finanzierung und Regulierung aus einer Hand vor Ort zu übernehmen. Hierzu muss die richtige Balance zwischen partnerschaftlichem Miteinander und hoheitlichem Handeln gefunden werden.“⁶

Wie können die Verwaltungsstrukturen angepasst werden?

Die vielschichtigen Herausforderungen und Aufgaben, die mit der Mobilitätswende verbunden sind, erfordern eine differenzierte Ausgestaltung der Organisationsstruktur. Die Aufgaben sind hierbei sehr vielfältig. Das Thema Mobilität tangiert viele Arbeits- und Fachbereiche.

⁶ (Rödl & Partner, 2023)



Abbildung 35: Schnittstellen zwischen dem Themenfeld "Mobilität" und weiteren Fachbereichen/ Abteilungen einer Verwaltung

Zu den Aufgaben, die sich hieraus ergeben, zählen unter anderem:

- Steuerung der Entwicklung der Stadt im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität (Stadt der kurzen Wege, Entwicklung der Stadt entlang von Schienenachsen etc.).
- Förderung nachhaltiger Mobilität im Zuge von Neubauvorhaben (Förderung nachhaltiger Mobilität).
- Innen- vor Außenentwicklung (Verdichtung der vorhandenen Strukturen).
- Förderung von Mischstrukturen im Rahmen von B-Plänen.
- Sicherstellung/ Ausbau der Nahversorgung (Stadt der kurzen Wege).
- Sicherstellung der Finanzierung zur Förderung nachhaltiger Mobilität (Anpassung der Haushaltsetats).
- Schaffung einer Flächengerechtigkeit; Veränderung von Prioritäten in der Flächennutzung.
- Berücksichtigung und Abstimmung verkehrlicher Aspekte in sämtlichen Bereichen (z.B. An- und Abreise und Parken bei (Groß-)Veranstaltungen, Schülermobilität (Schulamt)).

- Aufbau und Pflege eines Datenmanagements innerhalb der Verwaltung (Übersicht über Planungen, Konzepte etc.) → Optimierung der Schnittstellen zwischen Abteilungen/ Fachbereichen.

Die Aufgaben sollten in zwei Einheiten aufgeteilt und gebündelt werden.

1. Planung, Koordination, Initiierung, Standardisierung und Kommunikation → Gestaltungsaufgaben.
2. Hoheitliche Regulierungs- und Finanzierungsaufgaben → z.B. Regulierung des Verkehrs durch pull- und push-Maßnahmen (inkl. Datenmanagement).

Die beiden Einheiten werden idealerweise innerhalb eines Fachbereichs geführt, um ein Verwaltungshandeln aus einer Hand sicherzustellen. Mit einer Neuausrichtung der Organisationsstrukturen in Form einer Pyramide sind Verwaltungen in der Lage, die verschiedenen Gestaltungs-, Regulierungs- und Finanzierungsaufgaben im Bereich der Mobilität aus einer Hand zu erfüllen. Dabei sollten die zu schaffenden Strukturen immer den zu bewältigenden Aufgaben folgen.

5.6.2. Verwaltungsstrukturen für die Mobilitätswende in Brühl

Ein wichtiger Schritt ist es, Mobilität als Querschnittsaufgabe zu begreifen und die Beteiligten zu vernetzen. Es bedarf einer zentralen Anlaufstelle innerhalb der Verwaltung, die diese Aufgabe über alle Fachbereiche hinweg koordiniert. Zugleich kann hierüber eine Schnittstelle zur Abstimmung regionaler Planungen geschaffen werden.

Eine fachbereichsübergreifende, gemeinsame Herangehensweise kann nur gelingen, wenn die Themen „Mobilität und Verkehr“ zur „**Chiefsache**“ werden und die Verwaltungsspitze diese Themen initiiert und mitträgt. Für eine erfolgreiche und klimaschonende Mobilitätspolitik in der Stadt Brühl ist die Unterstützung von „ganz oben“ besonders wichtig. Der Bürgermeister/ die Bürgermeisterin soll als Vorbild in Sachen Mobilität vorangehen. Klimaschutz und Mobilität müssen in der kommunalen Chefetage diskutiert und beschlossen werden.

Die Koordination der Mobilitätswende

Für die Umsetzung von Mobilitäts- und Verkehrsplanungsprozessen empfiehlt sich die Etablierung eines **Mobilitätsmanagements** innerhalb der Stadtverwaltung Brühl. Dies wurde mit der Schaffung des Fachamtes für Mobilität und Verkehr im April 2023 umgesetzt. Neben der Zentralisierung der Planungsaufgaben der Bereiche Mobilität und Verkehrsinfrastruktur übernimmt der neue Fachbereich die Koordination der fachämterübergreifenden Prozesse, die Entwicklung von Ideen, die Prüfung der Förderkulissen und die Vermittlung zwischen den Fachbereichen. Eine zentrale Aufgabe ist es, in Zukunft sämtliche Planungen und Prozesse im Bezug zur Mobilität und Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Brühl zu sammeln (Mobilitätsdatenbank) und hinsichtlich der gesetzten Mobilitätsziele (siehe Zielkonzept) zu überprüfen.

Der Austausch zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen innerhalb der Verwaltung, aber auch mit der Politik, soll federführend vom Fachbereich Mobilität und Verkehr organisiert werden. Es bieten sich folgende Formate an:

Die kontinuierliche Abstimmung innerhalb der Verwaltung erfolgt über feste Ansprechpersonen in den jeweiligen Abteilungen/ Fachbereichen (Mobilitätsbeauftragte). Aufgabe ist es, einen Informationsfluss in beide Richtungen zu gewährleisten. In diesem Rahmen kann für Themen sensibilisiert werden, die die Bereiche Mobilität und Verkehr tangieren (können) (z.B. Themenfelder rund um Schulwege bis zum Verkehrsmanagement bei Veranstaltungen), die aber bisher nicht als solche wahrgenommen werden.

Auf Ebene der Fachbereiche stimmen die Fachbereichsleiter/innen im Rahmen von **Lenkungs-Sitzungen** (z.B. alle 6 Monate) Ziele, Strategien und Pilotprojekte (Projekte mit hoher Bedeutung) für die kommunale Mobilitätsentwicklung ab. Darüber hinaus werden regionale Themen diskutiert und abgestimmt, so dass diese beispielsweise über den Lenkungskreis „Mobilität“ auf die regionale Ebene (siehe 5.6.3) transportiert werden können.

Die inhaltliche Bearbeitung und Abstimmung von Themenbereichen, wie zum Beispiel des ÖPNV, des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit, kann in (temporären oder dauerhaften) **Arbeitsgruppen** innerhalb der Verwaltung organisiert werden, die zum Beispiel einmal pro Quartal tagen. Die Einbeziehung von Experten aus entsprechenden Fachverbänden oder Netzwerken (z.B. Zukunftsnetz Mobilität NRW) über einen regelmäßigen Arbeitskreis kann sinnvoll sein.

Der **interfraktionelle Arbeitskreis „Mobilitätswende“**, den die Stadt Brühl vor einiger Zeit ins Leben gerufen hat, stellt die Schnittstelle zur Politik dar. Die Mobilitätsthemen werden hier gemeinsam vorbereitet, damit diese in den Gremien zielgerichteter und schneller vorangetrieben werden können. Es erfolgt eine Abstimmung über Rahmenvorgaben, Ressourcen, Arbeitsgruppen und Standards. Der Arbeitskreis sollte mindestens halbjährlich, gegebenenfalls sogar einmal pro Quartal, tagen.

Im Rahmen von **Dialogformaten** mit Stakeholdern, z.B. Vertreter/innen von Verbänden, Vereinen und der Polizei, werden thematische Schwerpunkte besprochen. Darüber hinaus sollten die Dialogformate genutzt werden, um Kooperationen bzw. eine Intensivierung der Zusammenarbeit abzustimmen. Aus diesen Dialogformaten können auch Maßnahmen heraus entstehen, die dazu beitragen, die Mobilitäts-/ Verkehrssituation in Brühl zu optimieren. Ein Dialogformat zwischen Stadtverwaltung und ADFC könnte beispielsweise zielführend sein, um ein Handlungsprogramm inkl. Prioritätensetzung zu besprechen.

Im nachfolgenden Organigramm ist eine mögliche Organisationsstruktur für die Verwaltung der Stadt Brühl für den Mobilitäts-/ Verkehrsbereich dargestellt. Hierbei fungiert die Fachbereichsleitung im Fachbereich 80 als Koordinator der Mobilitätswende.

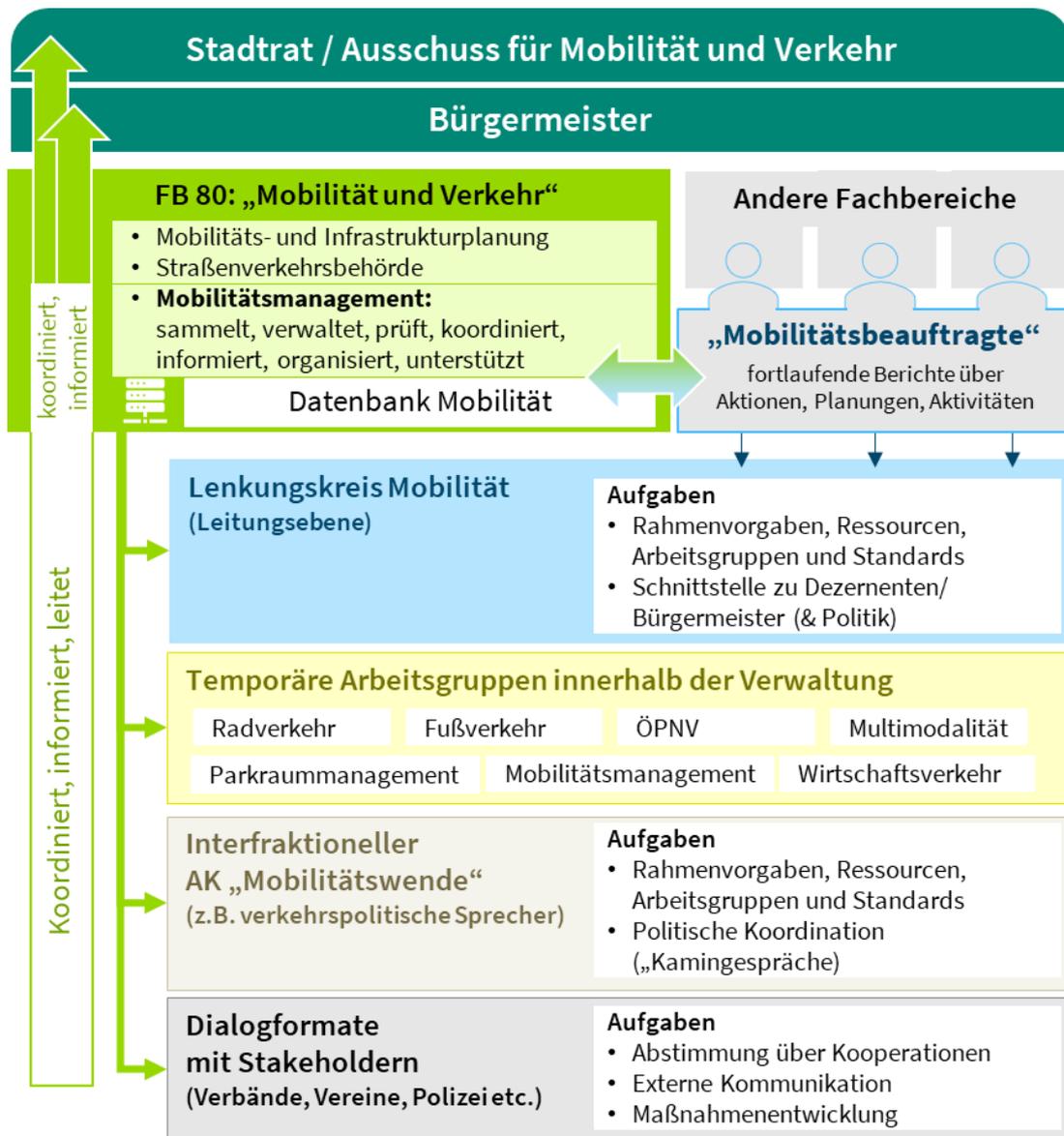


Abbildung 36: Organisationsstruktur für die Bewältigung der Mobilitätswende (Beispiel)

5.6.3. Verwaltungsstrukturen für die Mobilitätswende in der Region

Der nachfolgend beschriebene Handlungsansatz für eine regionale Zusammenarbeit kann nicht allein durch die Stadt Brühl initiiert werden. Bereits bei den Vorüberlegungen zu einer Verbesserung der regionalen Zusammenarbeit ist ein gemeinsames Vorgehen notwendig. Die Stadt Brühl kann als „Ideeengeber“ fungieren. Die Federführung sollte beim Rhein-Erft-Kreis oder einer übergeordneten Institution liegen.

Warum ist ein regionaler Ansatz für die Stadt Brühl von besonderer Bedeutung?

Aufgrund der Lage der Stadt Brühl am Rand des Rhein-Erft-Kreises und den damit verbundenen engen Verflechtungen mit dem Kreis Euskirchen und dem Rhein-Sieg-Kreis sind die Kooperation und Zusammenarbeit auf (über-)regionaler Ebene von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus liegt Brühl zwischen den Großstädten Köln und Bonn, womit starke verkehrliche Verflechtungen verbunden sind, die im Hinblick auf nachhaltige Mobilität große Herausforderungen darstellen. Hier gilt es eng mit dem Rhein-Erft-Kreis

zusammenzuarbeiten und eine starke Position gegenüber den umliegenden Großstädten einzunehmen.

Die Mobilitätswende in einer Kommune kann nur gelingen, wenn das komplexe Thema ganzheitlich und über die Stadtgrenzen hinweg betrachtet wird. Dies gilt sowohl für die inhaltlichen Aspekte als auch für die organisatorischen Strukturen und Stellschrauben.

Welche Strukturen sind geeignet?

Um die Herausforderungen zur Realisierung und Finanzierung der regionalen Mobilitätswende zielorientiert zu bewältigen, sollte eine neue Struktur geschaffen werden, die die Kommunen, den Verkehrsverbund sowie die verschiedenen Verkehrsdienstleister (Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbieter etc.) zusammenführt. Hierzu bietet sich die Bildung eines Netzwerks zur regionalen Mobilitätsentwicklung an.

Im Rahmen dieses Netzwerks sollten im ersten Schritt Zielsetzungen definiert werden. Die Vereinbarungen, auf die sich alle Akteure/ Netzwerkpartner einigen können, bilden den verkehrspolitischen Rahmen und geben die Entwicklungsrichtung für die kommenden Jahre vor. Mit Hilfe eines „Letter of Intent“ oder eines „Memorandum of understanding“ kann die Willenskonvergenz zwischen den Akteuren ausgedrückt werden, die auf die beabsichtigte gemeinsame Handlungslinie (Mobilitätswende/ nachhaltige Mobilität) hinweist.

Wie wird die regionale Zusammenarbeit strukturiert?

Entscheidungen über die Umsetzung von Strategien und Maßnahmen in der Region (Rhein-Erft-Kreis) treffen die legitimierten Gremien in den Städten und Gemeinden sowie im Rhein-Erft-Kreis. Regional bedeutsame Mobilitätsthemen sollten zukünftig in dem regionalen Mobilitätsnetzwerk gemeinsam abgestimmt werden.

Den Mobilitätsmanagern der netzwerkangehörigen Kommunen kommt eine zentrale Bedeutung zu. Sie sind dafür verantwortlich, die vielfältigen Herausforderungen auf regionaler Ebene zu koordinieren und zukunftsweisende Projekte voranzutreiben. Für die Abstimmung zwischen den Kommunen des Rhein-Erft-Kreises (und ggf. angrenzender Gemeinden bzw. den Städten Köln und Bonn) können Arbeitsgruppen mit abgegrenzten Themenbereichen gebildet werden. Mögliche Themenbereiche sind:

- Regionale Radverkehrsinfrastruktur
- Finanzierung der Mobilitätswende
- Regionaler ÖPNV
- Inter- und Multimodalität (z.B. Mobilstationen)

Bei Bedarf können in Abstimmung aller Beteiligten weitere **Arbeitsgruppen** eingerichtet werden. Hierbei sollen die mitunter sehr dynamischen Entwicklungen im Mobilitäts- und Verkehrssektor berücksichtigt werden. Die Arbeitsgruppen setzen sich aus den Mobilitätsmanagerinnen/ -managern und/ oder Fachexpertinnen/ -experten (z.B. Radverkehrsbeauftragte) aus den Kommunen und vom Kreis zusammen.

Die Arbeitsgruppen sollten einmal pro Quartal tagen.

Auf Ebene der Dezernentinnen und Dezernenten sollten im Rahmen einer **Koordinierungsgruppe** Strategien und zentrale Maßnahmen abgestimmt werden. Auf dieser Ebene werden die Eckpfeiler gesetzt, an denen sich die zuvor genannten Arbeitsgruppen orientieren. Die Koordinierungsgruppe sollte zweimal pro Jahr tagen. Auf Ebene der Bürgermeister/innen der angehörigen Kommunen übernimmt dies ein **Lenkungskreis**. Dieser sollte ein- bis zweimal pro Jahr tagen.

Das Projektmanagement kann entweder vom Rhein-Erft-Kreis oder einem externen Anbieter (Consulting/ Planungsbüro) übernommen werden.

Netzwerktreffen/ Regionalkonferenz

Einmal pro Jahr sollten im Rahmen einer regionalen Mobilitätskonferenz regional bedeutsame Mobilitätsstrategien und Pilotprojekte zwischen den teilnehmenden Kommunen abgestimmt werden. Diese Konferenz richtet sich insbesondere an Politik, Verwaltung und regionale Mobilitätsakteure. Der Austragungsort könnte jährlich zwischen den Kommunen wechseln.

Organigramm

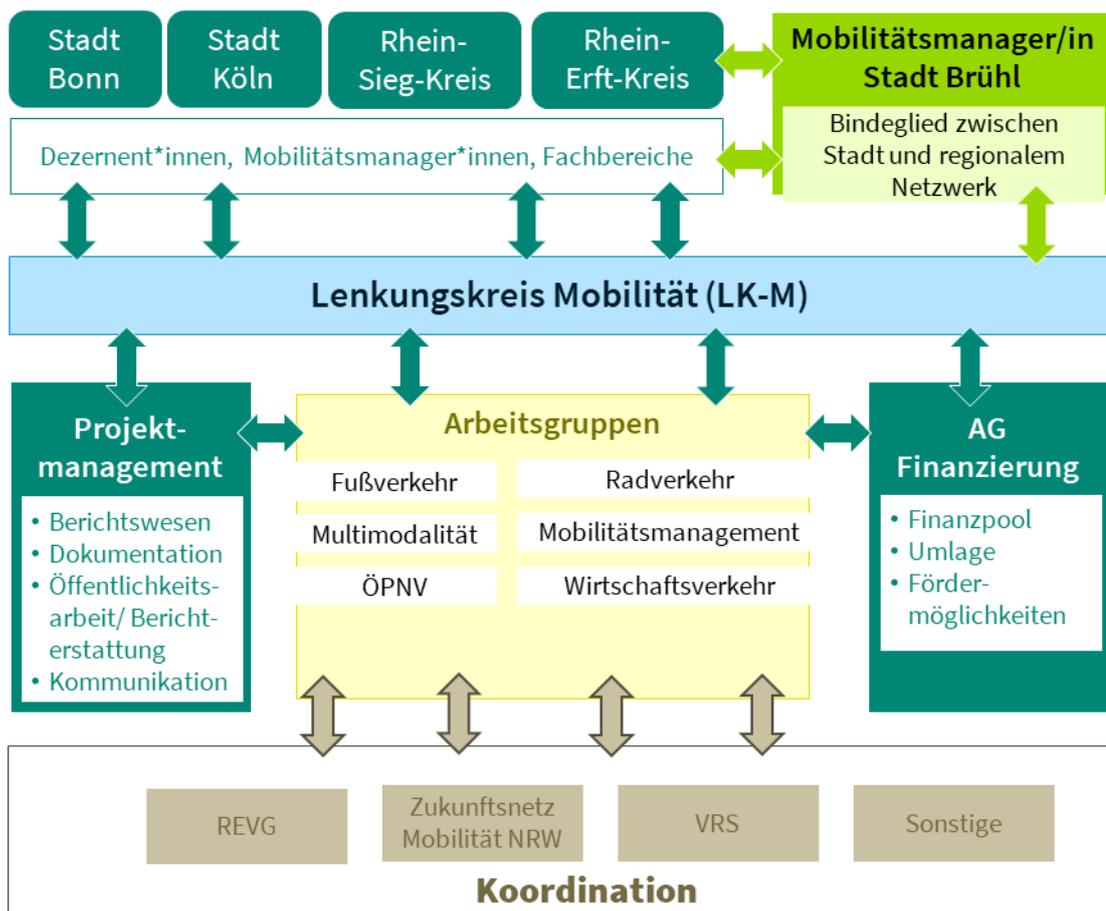


Abbildung 37: Mögliches Organigramm für ein regionales Mobilitätsnetzwerk im Rhein-Erft-Kreis (Entwurf)

5.7. Konzeptmanagement

5.7.1. Vorgaben für künftige Ausschreibungen

Die Fortschreibung von Konzepten oder die Berücksichtigung von vorliegenden Konzepten bei vertiefenden Planungen wird häufig durch fehlende digitale Datensätze erschwert. Die notwendige Digitalisierung bindet personelle sowie finanzielle Ressourcen sowohl auf Seiten der Auftragnehmer wie auch der Auftraggeber.

Bei zukünftigen Ausschreibungen sollte daher auf eine offene Verwendung der im Rahmen des Projektes erstellten Daten geachtet werden. Es sollten im Leistungsverzeichnis Positionen zur Datenbereitstellung und Dateneinarbeitung vorgesehen werden. Es sollten Vorgaben zu Datentypen und Koordinatensystemen integriert werden.

Im Bereich verschiedener Mobilitätskonzepte vereinfacht eine einheitliche Bearbeitungsmethodik die Umsetzbarkeit, die Vergleichbarkeit und die Fortschreibung. Wichtige Bausteine, die in einem Leistungsverzeichnis gefordert werden sollten, sind:

- Zielkonzept mit Bezug zur Stadt Brühl
- Erhebungen vor Ort zur Einschätzung der Lage in Brühl
- Maßnahmen in unterschiedlicher Detailtiefe (Handlungsfeld, Einzelmaßnahmen, Maßnahmenpakete, Steckbriefe in einheitlichem Layout)
- Mindestens eine Grobkostenschätzung zur besseren Planbarkeit der Haushaltsmittel
- Prioritäten/Umsetzungsstrategie

Auch bei thematischen Einzelkonzepten sollten Wechselwirkungen immer berücksichtigt werden. Entsprechende Hinweise sind im Leistungsverzeichnis zu Ausschreibungen vorzusehen und im Rahmen der Konzepte in geeigneter Form zu beschreiben.

5.7.2. Datenverarbeitung

Die Erstellung eines Maßnahmenkatasters „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“ ist sinnvoll. In dem Kataster sollen alle Maßnahmen mit einem Bezug zu Mobilitätsthemen und zur Verkehrsinfrastruktur möglichst georeferenziert hinterlegt werden. Damit steht der Verwaltung ein Instrument zur Verfügung, indem fachübergreifend geprüft werden kann, wo Maßnahmen vorgesehen sind. Es kann somit geprüft werden, welche Konzepte für einen Standort Maßnahmen enthalten und aus welchen anderen Fachbereichen Handlungserfordernisse bekannt sind.

Das Maßnahmenkataster kann zudem eine wichtige Grundlage zur Qualitätskontrolle sein sowie als Grundlage für Konzeptergänzungen dienen. Es entfällt die Recherche und das Zusammentragen von Maßnahmen aus Einzelkonzepten. Es ist direkt zu Projektbeginn bekannt, welche Maßnahmen umgesetzt wurden und welche weiterhin im Planungsstatus sind. Darüber hinaus dient es der Wirkungskontrolle der Maßnahmen, da Ergebnisse des Monitorings hinterlegt und fortgeschrieben werden können (siehe Kapitel 6).

Als Grundlage müssten vorliegende Konzepte (hier besonders Pläne, Daten, etc.) digitalisiert werden.

6. MONITORING- UND EVALUATIONSKONZEPT

Das Monitoring- und Evaluationskonzept stellt die Grundlage für die Wirkungsermittlung der im Zielkonzept definierten Ziele und Strategien sowie der damit verbundenen Handlungsfelder und Maßnahmen dar. Mit Hilfe des Monitorings und der Evaluation soll der Erfolg der Handlungsfelder, einzelner Maßnahmen oder des gesamten Mobilitätskonzeptes ermittelt werden. Monitoring und Evaluation helfen folglich bei der Beurteilung, ob die eingesetzten Mittel (Finanz- und Personalressourcen) sinnvoll verwendet wurden (Nutzen) und die Maßnahmen die erhoffte Wirkung erzielen. Die Wirkungskontrolle ermöglicht zudem eine etwaige Nachbesserung während des Projektzeitraums.

Das Monitoring- und Evaluationskonzept bezieht sich auf die im Rahmen des Zielkonzeptes definierten Indikatoren (vgl. Kapitel 3), mit denen der Erfolg des Projektes bzw. von Teilprojekten/ Maßnahmen gemessen werden kann. Darüber hinaus werden Beispiele und Empfehlungen für das weitere Monitoring und die Evaluation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Brühl gegeben.

6.1. Was ist der Unterschied zwischen Monitoring und Evaluation?

Monitoring ist die systematische Erhebung, Speicherung und Zusammenstellung von Daten. Es beschreibt, was passiert ist und welche Wirkungen aufgetreten sind. Monitoring ist die Grundlage für eine Evaluierung, kann jedoch nicht erklären, warum es zu bestimmten Ergebnissen gekommen ist.

Beispiel: Mittels Monitoring wird festgestellt, dass der Radverkehrsanteil im Modal Split auf 15% gewachsen ist, aber das Ziel von 20% verfehlt wurde. Weshalb das Ziel nicht vollständig erreicht wurde, wird nicht ersichtlich (z.B. fehlende Radverkehrsinfrastruktur).

Evaluationen haben das Ziel, Projekte bzw. Maßnahmen sach- und fachgerecht hinsichtlich vorher festgelegter Kriterien zu bewerten. Dazu werden systematisch relevante Informationen gesammelt und miteinander in Bezug gesetzt. Informationen können in diesem Fall objektive Messergebnisse sein; z. B. die Konzentration von Luftschadstoffen oder ein Lärmpegel, die Auslastung von Bussen oder das Radverkehrsaufkommen. Relevante Informationen können aber auch subjektive Bewertungen wie der Komfort eines Sitzes im Bus, die Zufriedenheit mit einer Beratung oder die wahrgenommene Sicherheit auf den Gehwegen vor einer Schule sein. Die Evaluation schließt eine tiefgreifende Analyse der aufgetretenen Auswirkungen ein, versucht zu erklären, warum eine Veränderung aufgetreten ist, und hilft dabei, Schlussfolgerungen über die dabei im Hintergrund wirkenden Kausalzusammenhänge zu ziehen.

Monitoring bezieht sich auf das, was als Folge der Intervention passiert ist, und Evaluierung auf die Frage, warum diese Veränderungen aufgetreten sind.

6.2. Was sind die Ziele von Monitoring und Evaluation?

Mit Hilfe eines Monitoring und von Evaluationen ist es möglich, die Wirkungen und Effekte der umgesetzten Maßnahmen quantitativ und qualitativ zu bestimmen. Das Hauptziel ist es, zu zeigen, dass das implementierte Projekt seine Ziele erreicht hat. Bei dem vorliegenden Mobilitätskonzept bezieht sich dies insbesondere auf die Frage, ob die Umsetzung der Maßnahmen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten geführt hat und somit z.B. die verkehrsbedingten Emissionen in Brühl reduziert werden konnten.

Sind die gewünschten Effekte eingetreten, dienen das Monitoring und die Evaluation der Bestätigung der Vorgehensweise. Treten sie nicht oder nur teilweise ein, decken sie Schwachstellen auf und können dazu dienen, ergänzende Maßnahmen umzusetzen.

6.3. Welche Arten von Evaluationen gibt es?

6.3.1. Wirkungsevaluation

Das Hauptziel einer Wirkungsevaluation ist es, zu zeigen, ob es einen Effekt der Maßnahme gab bzw. ob die gesetzten Ziele erreicht wurden. Dazu wird die Situation nach der Maßnahmenumsetzung mit der Situation vor der Maßnahmenumsetzung verglichen. Mit Hilfe einer Wirkungsevaluation werden die messbaren Auswirkungen, also die Effekte einer Maßnahme, bewertet. Eine Maßnahme kann dabei auch eine Intervention, ein Projekt oder eine Kommunikationskampagne darstellen.

6.3.2. Prozessevaluation

Die Prozessevaluation konzentriert sich auf die Mittel und die Verfahren bei der Umsetzung einer Maßnahme. Sie beginnt bei der Projektentwicklung und geht über die ganze Laufzeit des Projekts (z.B. Konzept, Vorplanung, Ausbauplanung, Umsetzung). Dabei werden für alle Projektaktivitäten die positiven und negativen Faktoren, die den Umsetzungsprozess der Maßnahme beeinflussen, bewertet und so Informationen zur Überwachung und Verbesserung des Projekts geliefert.

Die Prozessevaluation und die Wirkungsevaluation sollen immer als Einheit gesehen werden. Nur ein sogenannter „gemischter Evaluationsansatz“ mit beiden Verfahren kann eine echte Begründung für den Erfolg geben oder den Lernerfolg aus einem „Misserfolg“ einer Maßnahme sicherstellen.

Widerstände und Treiber

Im Rahmen der Prozessevaluation wird nach internen oder externen Einflüssen gesucht, die das Projekt fördern oder behindern. Man sollte daher alle (vermuteten) fördernden und hemmenden Einflüsse in einer Tabelle auflisten und diese gegeneinander abwägen. Diese Tabelle könnte für das Mobilitätskonzept der Stadt Brühl, wie nachfolgend dargestellt, aufgebaut sein. Die Inhalte sollten von den Projektverantwortlichkeiten der Stadt Brühl eingetragen werden.

Bereich	Beispiele für Widerstände	Beispiele für Treiber
Politisch/ strategisch		Unterstützung der Mobilitätswende durch die politische Mehrheit (langfristige Sichtweise)
Institutionell		z.B. personelle Ressourcen (v.a. Fachbereich Mobilität und Verkehr)
Kulturell		
Engagement, Kommunikation		
Planung	z.B. Grunderwerb für den Bau von Radwegen	
Organisatorisch	z.B. veränderte Rahmenbedingungen bzgl. des Ausbaus von Carsharing	
Finanziell		z.B. Fördermittel: Bsp.: „FÖR-MM“
Technisch		

Tabelle 17: Widerstände und Treiber in einem Projekt (Vorlage/ Checkliste)

Rahmenbedingungen der Intervention/ Kontext-Monitoring

Ein weiteres wesentliches Element der Prozessevaluation ist das Kontext-Monitoring. Es dient dazu, die ermittelten Wirkungen einzuordnen und mögliche verzerrende Einflüsse zu ermitteln. Das bedeutet, dass der Projekteinfluss auf das Verhalten von dem anderer äußerer Einflussfaktoren, die zur selben Zeit auftreten, unterschieden wird.

„Ein gutes Projekt kann natürlich auf einem erfolgreich abgeschlossenen und zielführenden Projekt beruhen, es kann aber genauso auf günstige Faktoren am Ort der Intervention zurückzuführen sein.“

Die Ermittlung und Überprüfung dieser Rahmenbedingungen ist besonders wichtig, wenn ein Eingruppen-Evaluierungsdesign ohne Kontroll- oder Vergleichsgruppe verwendet wird. Dies wird bei dem Großteil der Strategien und Maßnahmen in Brühl der Fall sein. Monitoring-Indikatoren für Hintergrundbedingungen erfüllen mehrere Zwecke:

- Besseres Verständnis der Rahmenbedingungen
- Feststellung, ob die beobachteten Veränderungen unter dem Einfluss externer Faktoren (z.B. neue Buslinie) und personenbezogener objektiver Faktoren (z.B. Umzug in eine andere Gegend, veränderte Verfügbarkeit des Pkw) aufgetreten sind
- Besseres Verständnis der Auswirkungen subjektiver personenbezogener Faktoren (z.B. Erreichen einer höheren Stufe der Verhaltensänderung)
- Möglichkeit des Vergleichs mit ähnlichen MM-Projekten und ein besseres Verständnis, warum sich die Ergebnisse unterscheiden

Die beiden Hauptfaktoren, welche die Zuverlässigkeit von Ergebnissen eines Mobilitätsprojektes beeinträchtigen können, lassen sich grob als externe oder als personenbezogene Faktoren klassifizieren.

Externe Faktoren

Externe Faktoren beziehen sich auf die örtlichen Bedingungen. Sie wirken auf alle Personen ein, auch auf diejenigen, die von den Maßnahmen des Mobilitätsprojektes angesprochen werden sollen. Die Handlungsfelder/ Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes sind sehr vielfältig. Nachfolgend werden einige mögliche externe Faktoren aufgeführt, die bei dem vorliegenden Projekt der Stadt Brühl relevant sein können.

Mögliche externe Faktoren	Veränderung	Mögliche positive oder negative Einflüsse auf die Ergebnisse
Allgemeine		
soziale Merkmale der Zielgruppen und deren Veränderungen (z.B. Alterung der Gesellschaft)		
Veränderung politischer Rahmenbedingungen		
Veränderung von Gesetzen/ Verordnungen (neue StVO; z.B. Tempo 30 in Innenstädten)		
Einfluss von Verwaltungsstrukturen und -zuständigkeiten		
Allgemeine soziale und wirtschaftliche Entwicklungen		
Veränderungen der öffentlichen Meinung (z.B. Einstellung zum Klimaschutz)		
Pressekampagnen		
Wetter (sowohl in Bezug auf die Wirksamkeit der Maßnahmen als auch auf die Erhebungszeitpunkte)		
Verkehrsbezogene Faktoren		
Anzahl an Parkplätzen (+ / -) (z.B. Belvedere-Parkplatz)		
Veränderungen der Parkgebühren (+ / -)		
allg. Veränderungen in der Infrastruktur/ Verkehrsführung		
(Absatz-)Entwicklung von Pedelecs/ E-Bikes		
Einführung neuer Linien des öffentlichen Nahverkehrs (z.B. Stadtbuslinien)		
Preise für Kraftstoffe und den öffentlichen Nahverkehr (Anstieg oder Rückgang)		
Umsetzung weiterer Mobilitätsprojekte, die einen Bezug zu der geplanten Maßnahme haben können.		

Tabelle 18: Mögliche externe Faktoren innerhalb eines Projektes (Vorlage/ Checkliste)

Der Indikatoren-Katalog des Kontext-Monitorings ist bewusst sehr offen zu konzipieren, um möglichst viele Einflüsse des Kontextes (zumindest qualitativ) benennen und beurteilen zu können. Alle oben aufgeführten externen Faktoren haben wahrscheinlich (mehr oder weniger) Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Brühlerinnen und Brühler. Sollten diese im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsprojektes für Brühl nicht dokumentiert und idealerweise auch überwacht werden, wird es später schwerfallen, die genauen Auswirkungen auf das Mobilitätsprojekt, das Gegenstand der Evaluation ist, festzustellen.

Personenbezogene Faktoren

Personenbezogene Faktoren beziehen sich auf die individuellen Charakteristika der Personen, die von dem Mobilitätsprojekt angesprochen werden sollen. Aufgrund der Tatsache, dass die Maßnahmen, die für die Stadt Brühl vorgeschlagen werden, die breite Öffentlichkeit ansprechen sollen, wird im Folgenden nicht näher auf die personenbezogenen Faktoren eingegangen.

6.4. Wie läuft eine Evaluation ab?

Die Evaluation soll kontinuierlich den gesamten Umsetzungsprozess des Mobilitätskonzeptes begleiten. Sie läuft parallel zu Planung, Umsetzung und „Betrieb“ der Maßnahmen des Konzeptes (vgl. Abbildung 38).

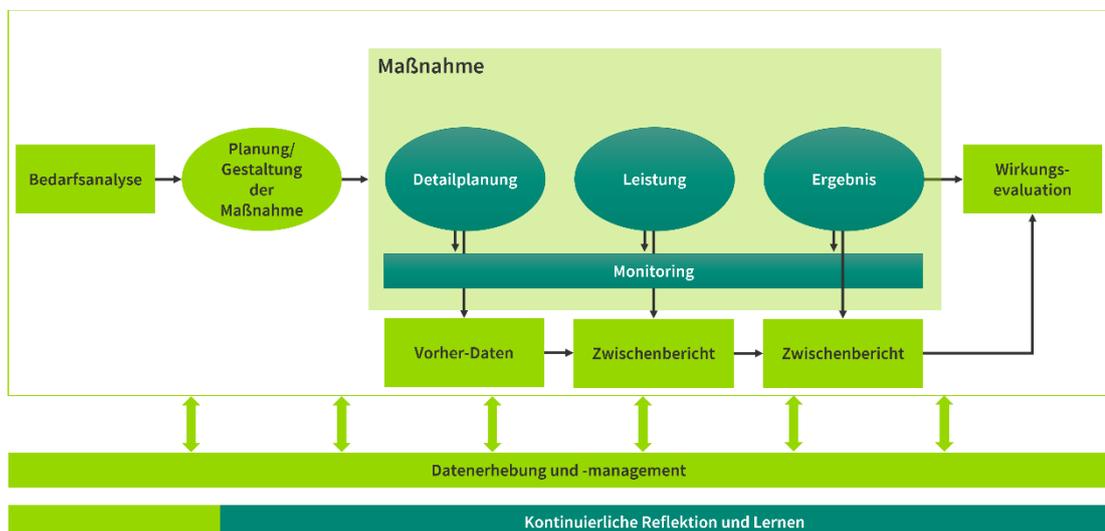


Abbildung 38: Phasen der Evaluation⁷

Des Weiteren sollte festgelegt werden, wo, wann und wie oft mit welchen technischen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen die Evaluation durchgeführt wird, um die nötigen Daten zu sammeln.

⁷ Quelle: Eigene Darstellung nach (Umweltbundesamt, 2015)

Bei den Evaluationsdesigns unterscheidet man grundsätzlich zwischen:

- Designs mit randomisierten Kontrollgruppen
- Experimentellen Designs mit Vergleichsgruppe und
- Experimentellen Designs ohne Vergleichsgruppe (vgl. für Mobilitätskonzept der Stadt Brühl relevant)

Es ist wichtig, dass die Erhebung der notwendigen Daten für alle relevanten Indikatoren vor der Umsetzung durchgeführt wird. Diese werden dann mit den Daten der Erhebung nach der Umsetzung der Maßnahme verglichen. Eine Empfehlung hierzu gibt die Tabelle „Monitoring- und Evaluationskonzept“ im Anhang, in der alle Indikatoren, die im Zielkonzept definiert wurden, mit Angaben zum Monitoring und ggf. zur Evaluation versehen wurden.

Weiterhin ist es hilfreich, sich an eine genau definierte **Zielgruppe** zu wenden, deren Verhalten das Projekt beeinflussen will. Dadurch können die verfügbaren Ressourcen auf solche Gruppen konzentriert werden, die am vielversprechendsten erscheinen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Brühl ist dies je nach Maßnahme/ Handlungsfeld schwierig, da eine Vielzahl der Maßnahmen keinen konkreten Zielgruppen zugeordnet werden können.

In der nachfolgenden Tabelle sind verschiedene Kriterien und mögliche Zielgruppen aufgelistet. Im Rahmen der Evaluation muss unter Berücksichtigung der jeweiligen (Einzel-)Maßnahme eine Konkretisierung der Zielgruppe erfolgen.

Kriterium	Beispiel
Fahrtzweck	alle Fahrtzwecke mit Quelle oder Ziel in der Stadt Brühl
Geographische Regionen	Brühler Stadtteile, Gesamtstadt
Verkehrsmittel	Fahrrad, zu Fuß, Auto (potenzielle Umsteiger), Bus & Bahn
Einstellungen gegenüber Verkehrsmitteln oder gegenüber verschiedener Maßnahmen	Fahrrad-affine Personengruppen; Umweltbewusste Menschen, die gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind
Soziodemographische Aspekte	Personen sämtlicher Geschlechter, Alters- und Bildungsgruppen
Wichtige Ereignisse im Leben der Menschen	z.B. Umzug nach Brühl, Geburt eines Kindes, Arbeitsplatzwechsel (neue Mitarbeiter/innen in Unternehmen)
Momentane Stufe der Verhaltensänderung	Prä-Kontemplation, Kontemplation, Präparation/ Test, Aufrechterhaltung Bsp.: Pkw-Nutzer, die ggf. auf das Fahrrad umsteigen würden (sofern die Rahmenbedingungen stimmen)

6.5. Empfehlungen für das Mobilitätskonzept der Stadt Brühl

6.5.1. Monitoring im Rahmen des Mobilitätskonzeptes

Im Rahmen der Planung und Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Brühl ist es wichtig sich frühzeitig mit dem Monitoring zu beschäftigen. Für die Wirkungsermittlung ist es von besonderer Bedeutung, dass vor der Umsetzung der Maßnahmen der Ist-Zustand mittels einer Vorher-Erhebung detailliert dokumentiert wird, um anschließend etwaige Veränderungen nachweisen zu können. Bei dem vorliegenden Mobilitätskonzept möchte man in erster Linie erfahren, ob die Umsetzung der Maßnahmen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten geführt hat und somit z.B. die verkehrsbedingten Emissionen in Brühl reduziert werden konnten. Dies ist beispielsweise mittels einer Mobilitätserhebung (z.B. MiD) möglich.

Die im Anhang befindliche Tabelle „Monitoring- und Evaluationskonzept“ enthält die im Rahmen des Zielkonzeptes (vgl. Kap. 3) definierten Indikatoren, mittels derer die Maßnahmen des Konzeptes evaluiert werden können. Es werden Art und Methode der Monitoring-Aktivität (z.B. Mobilitätserhebung, Erreichbarkeitsanalyse oder Datenauswertung) angegeben. Hierbei handelt es um eine Empfehlung zur Erhebung der notwendigen Daten; bei bestimmten Indikatoren gibt es mitunter verschiedene Möglichkeiten zur Datensammlung.

Bei den hierfür notwendigen Monitoring-Aktivitäten wird zwischen zwei Arten des Monitorings unterschieden.

Bei dem **maßnahmenspezifischen Monitoring** werden alle Aspekte beobachtet und erfasst, die im direkten Zusammenhang mit der umgesetzten Maßnahme bzw. dem implementierten Projekt stehen (z.B. Länge der Fahrradstraßen oder Anzahl der errichteten Querungsstellen für Fußgänger/innen). Die erhobenen Daten geben damit Aufschluss über die direkten Veränderungen, die in Folge der Umsetzung der Maßnahmen erzielt wurden.

Die **maßnahmenunabhängigen Monitoring-Aktivitäten** stehen nur indirekt im Zusammenhang zum umgesetzten Projekt, sie können aber trotzdem Aufschlüsse über die Wirkungen der umgesetzten Maßnahme(n) geben. Hierzu zählt beispielsweise der Modal Split, der im Rahmen von Mobilitätserhebungen (z.B. MiD) erhoben wird.

Des Weiteren gibt die Tabelle (s. Anhang) Aufschluss darüber, zu welchen Zeitpunkten und wie oft diese Daten erhoben werden sollten. Grundsätzlich müssen die Daten vor und nach der Maßnahmenumsetzung erhoben werden, um die Wirkungen bestimmen zu können. Bei größeren Projekten mit mehreren Projektbausteinen und längeren Umsetzungshorizonten ist es sinnvoll „Zwischenerhebungen“ durchzuführen, um gegebenenfalls nachsteuern zu können, sofern absehbar ist, dass die Maßnahme ihre Wirkung verfehlen bzw. der erhoffte Erfolg gefährdet sein könnte. Für das vorliegende Mobilitätskonzept wurde seitens der Stadt Brühl ein Zeithorizont von rund elf Jahren (2035) vorgesehen. Es wird daher ausdrücklich empfohlen, bestimmte Indikatoren

mehrmals bzw. fortlaufend zu erheben (z.B. Modal Split). Fortlaufend bedeutet in dem Fall, dass man die vorliegenden Daten aktualisiert, wenn Veränderungen eingetreten sind (z.B. Umsetzung einer Maßnahme).

6.5.2. Evaluation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes

Wie bereits zuvor erläutert, schließt eine Evaluation eine tiefgreifende Analyse der aufgetretenen Auswirkungen ein, indem versucht wird zu erklären, warum eine Veränderung aufgetreten ist. Evaluationen helfen dabei, Schlussfolgerungen über die im Hintergrund wirkenden Kausalzusammenhänge zu ziehen.

Das vorliegende Mobilitätskonzept gibt die Richtung sowie die Bausteine für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Brühl vor. Es weist Handlungsfelder und Strategien auf, mit Hilfe derer das Ziel einer nachhaltigeren Mobilität in Brühl erreicht werden kann. Das Ziel war es jedoch nicht, konkrete Mobilitätsmaßnahmen zu konzipieren (z.B. Bau eines Radweges von einem Stadtteil in die Innenstadt). Aus diesem Grund können im Rahmen des Evaluationskonzeptes in erster Linie Empfehlungen und Hinweise zur Durchführung der Wirkungsevaluation gegeben werden. Diese beziehen sich grundsätzlich sowohl auf die Durchführung einer Befragung als auch im Detail auf die einzelnen Ebenen (z.B. Bekanntheit, Nutzung und Zufriedenheit) der Evaluation. Die Hinweise können - und müssen - je nach Projektverlauf und Umsetzung der Maßnahmen bzw. Handlungsfelder gegebenenfalls angepasst werden. Es können auch noch weitere Fragestellungen ergänzt werden, um tiefgründigere Antworten zu erhalten. Es wird empfohlen, dass man sich über jede Fragestellung intensiv Gedanken macht und überlegt, was man mit Hilfe der jeweiligen Frage erfahren möchte und ob dies mit der Fragestellung/ dem Fragentyp überhaupt möglich ist. Die konkrete Fragestellung (offen/ geschlossen), die Antwortmöglichkeiten sowie die zu befragende Zielgruppe ist je nach Themenstellung festzulegen.

Die Tabelle „Monitoring- und Evaluationskonzept“ weist für die entsprechenden Ziele und Indikatoren Möglichkeiten für eine Evaluation auf. Im Hinblick auf die Evaluation eines veränderten Mobilitätsverhaltens in Brühl wird beispielsweise auf eine Befragung verwiesen, mit Hilfe derer die (Hinter-)Gründe für etwaige Veränderungen im Mobilitätsverhalten eruiert werden können.

Bekanntheit (Beispielfragen)

Dieser Teil bezieht sich auf den Grad der Bekanntheit der in der Stadt Brühl umgesetzten Maßnahmen zur Erreichung der gesetzten Ziele. Es ist wichtig Informationen auf dieser Ebene zu sammeln, da das Wissen um die Existenz der jeweiligen Angebote eine Grundvoraussetzung für deren Nutzung ist. Wenn sich die Bekanntheit als relativ niedrig erweist, kann dies den Bedarf nach weiteren oder anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Bekanntheit (z.B. Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit/ Kommunikation) signalisieren.

Ein Indikator ist die Anzahl und der prozentuale Anteil der Menschen in Brühl, die von den Angeboten gehört haben.

Haben Sie etwas von den folgenden Maßnahmen in der Stadt Brühl gehört? (BEISPIELE)			
	Ja, darüber bin ich informiert	Ja, ich habe davon gehört	Nein, ich habe davon nichts gehört
<i>Neue Fahrradstraße XY</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Verbesserte Fußverkehrsverbindung Bahnhof- Musterschule</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Einrichtung einer Schulstraße an der Musterschule</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Jobticket für den ÖPNV</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Neue Stadtbuslinie zur Anbindung von XYZ</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Erhöhte Taktung der Stadtbuslinie XY in der Nebenverkehrszeit</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Neue Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Brühl</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wie sind Sie auf die neuen Mobilitätsangebote aufmerksam geworden?	
<input type="checkbox"/>	Zeitung
<input type="checkbox"/>	Fernsehen
<input type="checkbox"/>	Internetseite der Stadt Brühl
<input type="checkbox"/>	Sonstige Internetseite oder soziale Netzwerke
<input type="checkbox"/>	Bekannte/ Freunde/ Kolleginnen/ Kollegen
<input type="checkbox"/>	Familie
<input type="checkbox"/>	Sonstiges: _____

Nutzung (Beispielfragen)

Dieser Evaluationsabschnitt bezieht sich auf die Anzahl der Personen, die die neue Verkehrsinfrastruktur und die neuen Mobilitätsangebote in Brühl in Anspruch nehmen. Diese Messung erlaubt es festzustellen, wie effizient die bisherigen Aktivitäten gewesen sind. Die Inanspruchnahme wird gemessen, in dem man zählt und dokumentiert, wie viele Personen die Angebote tatsächlich genutzt haben. Zum Beispiel kann dies die Anzahl der abgestellten Fahrräder oder die Nutzung der Gepäckschließfächer sein.

In der Stadt Brühl wurden neue und verbesserte Angebote für den Radverkehr geschaffen. Haben Sie eine von ihnen bereits in Anspruch genommen? (BEISPIELE)			
	Ja, öfters	Ja, einmal	Nein
<i>Radabstellanlage am Bahnhof</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrradstraße XYZ</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Radweg entlang der Straße XY</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrrad-Reparaturstation</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zufriedenheit (Beispielfragen)

In diesem Teil der Evaluation wird der Grad der Zufriedenheit der Brühlerinnen und Brühler mit den in Anspruch genommenen Angeboten aus dem Mobilitätskonzept ermittelt. Dadurch zeigt sich, wie gut diese Maßnahmen den Bedürfnissen der Zielgruppe entsprechen. Mit Hilfe des Feedbacks erhält man sehr wertvolle Informationen darüber, wie die Angebote ggf. verbessert werden könnten/ um den Bedürfnissen der Zielgruppe besser zu entsprechen.

Wie zufrieden sind Sie mit der Quantität der folgenden (neuen) Verkehrs- und Mobilitätsangebote? (BEISPIELE)					
	zufrieden	eher zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	kann ich nicht beurteilen
<i>Radabstellanlagen</i>	<input type="checkbox"/>				
<i>Fahrradstraßen</i>	<input type="checkbox"/>				
<i>Radwege an Außerortsstraßen</i>	<input type="checkbox"/>				
<i>Fahrrad-Reparaturstationen</i>	<input type="checkbox"/>				

Wie bewerten Sie die Qualität der folgenden (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangebote? (BEISPIELE)				
	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht
<i>Radabstellanlagen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrradstraßen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Radwege an Außerortsstraßen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrrad-Reparaturstationen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wie zufrieden sind Sie mit den (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangeboten? (BEISPIELE)				
	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht
<i>Radabstellanlagen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrradstraßen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Radwege an Außerortsstraßen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrrad-Reparaturstationen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wie zufrieden sind Sie mit Informationen zu den (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangeboten? (BEISPIELE)					
	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht	
<i>Internetseite der Stadt Brühl</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<i>Flyer, Broschüren</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<i>...</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte der Informationen, die Sie bekommen haben bzw. einsehen können? (BEISPIELE)					
z.B. Website der Stadt Brühl	stimmt sehr	stimmt eher	stimmt mittelmäßig	stimmt eher nicht	stimmt nicht
<i>... ist verständlich</i>	<input type="checkbox"/>				
<i>... ist durchdacht</i>	<input type="checkbox"/>				
<i>... ist glaubwürdig</i>	<input type="checkbox"/>				
<i>...</i>	<input type="checkbox"/>				

Der Indikator für die Zufriedenheit mit den angebotenen Leistungen ist der Prozentanteil der Befragten, die mit 1 oder 2 (stimmt sehr/ stimmt eher | sehr gut/ eher gut | zufrieden/ eher zufrieden) geantwortet haben.

Akzeptanz (Beispielfragen)

Bitte markieren Sie Ihre Meinung zu den folgenden Äußerungen.				
<i>Bitte markieren Sie ein Kästchen pro Zeile</i>				
	stimmt sehr	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt nicht
<i>Als Ergebnis der Informationen über die neuen Fahrradstraßen in Brühl habe ich angefangen, über die Nutzung des Fahrrads bei Fahrten in die Innenstadt nachzudenken!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Als Ergebnis der höheren Taktung der Nahverkehrszüge Richtung Köln habe ich angefangen, über die Nutzung der Bahn bei Fahrten zur Arbeit nachzudenken!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Als Ergebnis der neuen Stadtbuslinie habe ich angefangen, über die Nutzung des Busses bei Einkaufsfahrten nachzudenken!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Als Ergebnis der neuen Mobilstation am Bahnhof Brühl habe ich angefangen, über die Nutzung meines E-Fahrrads auf dem Weg zur Bahn nachzudenken!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...				

Werden Sie auch zukünftig die nachfolgenden Mobilitäts- und Verkehrsangebote in Brühl nutzen?				
	Ja, auf jeden Fall	Eher ja	Eher nein	Nein, auf keinen Fall
<i>Radabstellanlagen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrradstraßen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Radwege an Außerortsstraßen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrrad- Reparaturstationen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Indikator für die Akzeptanz der angebotenen Leistungen ist der Prozentanteil der Befragten, die mit 1 oder 2 (stimmt sehr/ stimmt eher | Ja, auf jeden Fall/ Eher ja) geantwortet haben.

7. ZUSAMMENFASSUNG

Im Mittelpunkt des Mobilitätskonzeptes stand die Definition von Zielen sowie stringenter Strategien, um einen Rahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Stadt Brühl zu schaffen. Das Zielkonzept wurde gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, der Verwaltung und wichtigen Stakeholdern erarbeitet, damit sich die künftige Entwicklung des Mobilitätssystems an den Bedürfnissen der Menschen und der Stadt orientiert. Nur wenn dies der Fall ist, wird es akzeptiert und angenommen.

Als Grundlage der gemeinsamen Zieldefinition wurden die einzelnen Projekte, Strategien und Konzepte, die in der Stadt Brühl bereits initiiert oder bearbeitet wurden und in einem Bezug zum Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ stehen, gesichtet, ausgewertet und in einen übergeordneten Kontext gestellt. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass Synergien zwischen den Einzelprojekten genutzt und zielgerichtete Lösungen entwickelt werden können.

Das Vorgehen und die inhaltliche Tiefe in den betrachteten Unterlagen und Konzepten differenziert zum Teil erheblich. Es fehlt an einer geordneten Übersicht der Konzeptziele, der definierten Maßnahmen und des Umsetzungsgrades. Es gibt nur wenige Teilbereiche in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung, die konzeptionell noch nicht bearbeitet wurden (z.B. der ruhende Verkehr). Die Brühler Innenstadt ist innerhalb der Konzepte überproportional berücksichtigt. Die Stadt Brühl ist in der Region und auch darüber hinaus sehr gut vernetzt (u.a. AGFS, Zukunftsnetz Mobilität NRW, etc.).

Unter Berücksichtigung der formulierten Ziele und Strategien sowie unter Einbeziehung der Grundlagenermittlung folgte die Definition von Handlungsfeldern. Aus diesen können Einzelmaßnahmen generiert werden, damit die Stadt Brühl die gesetzten Ziele erreichen kann. Abschließend wurden Möglichkeiten aufgezeigt, wie der Erfolg der Ziele sowie der Umsetzungsstand von Maßnahmen gemessen und geprüft werden können.

Das Bewusstsein für eine notwendige Transformation des Mobilitätssystems ist vorhanden und wird politisch mitgetragen. Dies wird auch von der Bevölkerung unterstützt und eingefordert. Mit dem Zielkonzept und den daraus erarbeiteten Handlungsfeldern werden eine stärkere Berücksichtigung, Gleichbehandlung und Chancengleichheit des Umweltverbundes formuliert. Die gesetzten Ziele können diesbezüglich als ambitioniert bezeichnet werden. Die definierten Strategien mit den Zielvorgaben ermöglichen eine fortlaufende Qualitätskontrolle und versetzen die Stadt in die Lage, bei ausbleibendem Erfolg frühzeitig gegensteuernde Maßnahmen zu ergreifen.

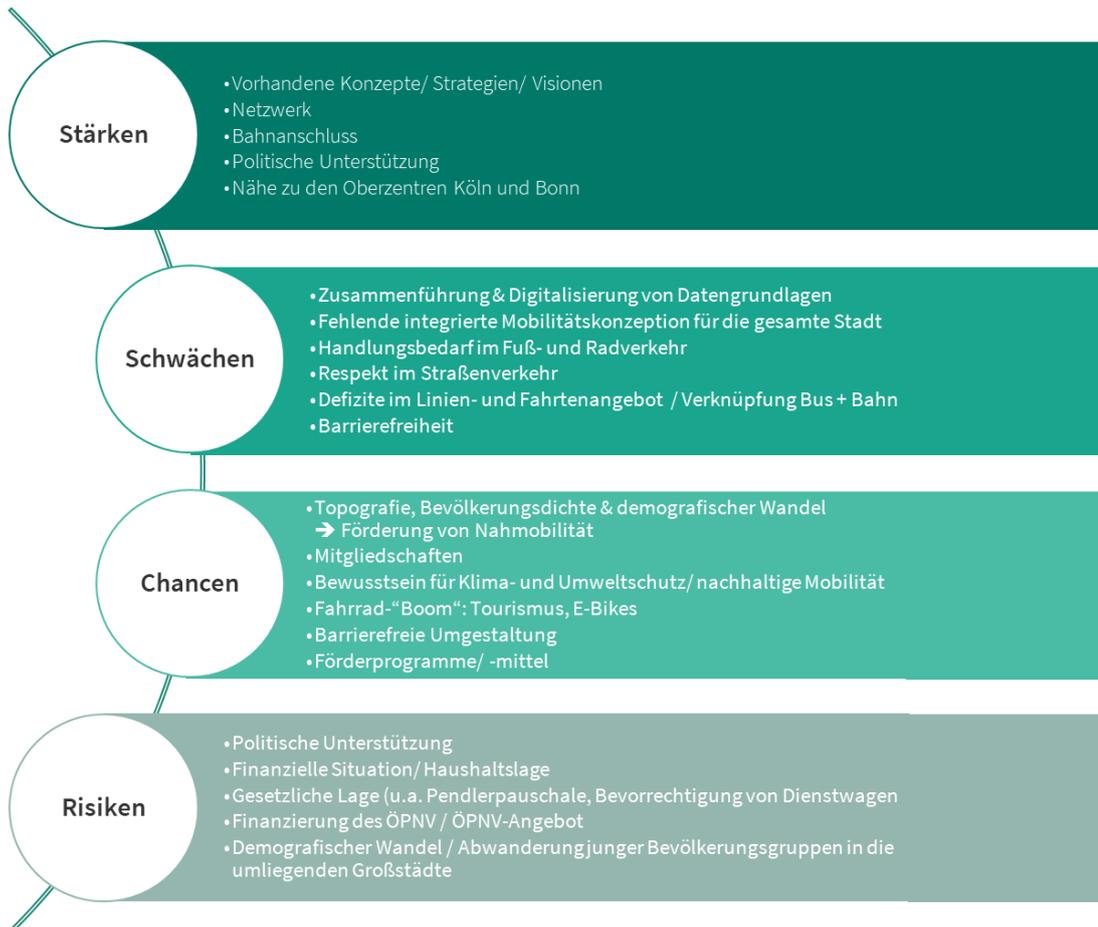
Neben langfristig angelegten Handlungsfeldern wurden im Konzept auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen und Daueraufgaben herausgearbeitet. Bereits in der Erstellungsphase des Konzeptes wurde mit der Schaffung eines Fachbereiches „Mobilität und Verkehr“ ein wichtiger Baustein zur Umsetzung des Konzeptes geschaffen, indem zentrale Aufgaben der Mobilitätswende gebündelt wurden.

Die Analyse

Kapitel 2 - Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Basierend auf der Analyse von bisherigen oder laufenden Konzepten, Maßnahmen und Projekten der Stadt Brühl sowie einer Datenanalysen u.a. zum Verkehrsnetz, und von Strukturdaten.

Eingeflossen sind zudem die Rückmeldungen zu Stärken und Schwächen aus den Beteiligungsformaten.



Das Zielkonzept

Kapitel 3 - Zielkonzept und

Kapitel 4 - Bewertung des Zielkonzeptes

Das Zielkonzept, bestehend aus einem Claim⁸ und sieben Oberzielen sowie den dazugehörigen Unterzielen, wurde gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern sowie der Stadtverwaltung und wichtigen Stakeholdern im Rahmen von Workshops erarbeitet. Die Bürgerinnen und Bürger wurden hierzu zufällig ausgewählt, um einem repräsentativen Querschnitt nahe zu kommen.

⁸ Der Claim (siehe Abbildung auf S. 99) bezieht sich auf das Mobilitäts-Leitbild der Stadt Brühl und fasst dieses kurz, präzise und prägnant zusammen.

Das ausgearbeitete Zielkonzept wurde allen Bürgerinnen und Bürgern zugänglich gemacht. Im Rahmen einer Online-Umfrage konnten die Ziele bewertet und kommentiert werden.

Claim: Brühl nachhaltig, sicher und respektvoll mobil

A In Brühl geht man gerne zu Fuß	B In Brühl kann man sicher und komfortabel Fahrrad fahren	C In Brühl sind Bus und Bahn das Rückgrat des Umweltverbundes	D In Brühl geht man im Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander um	E In Brühl ist die Mobilität aller Personen gesichert	F In Brühl wird der Umweltverbund bei der Planung priorisiert	G In Brühl ist der Kfz-Verkehr effizient und verträglich
A1 In Brühl sind die Einrichtungen des täglichen Bedarfs zu Fuß gut erreichbar.	B1 Die Wege zwischen den Stadtteilen und in die Innenstadt werden verstärkt mit dem Fahrrad zurückgelegt.	C1 Bus und Bahn (ÖPNV) werden zur regionalen Anbindung von Brühl gestärkt.	D1 Die Infrastruktur in Brühl ist auf die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden ausgelegt.	E1 Das Mobilitäts- und Verkehrssystem ist barrierefrei ausgestaltet.	F1 Die Flächen im öffentlichen Straßenraum werden bedarfsgerecht aufgeteilt. Die Belange des Umweltverbundes stehen unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen vulnerabler Zielgruppen wie Kinder, Senioren und mobilitäts- eingeschränkter Personen im Vordergrund.	G1 Der Kfz-Verkehr beschränkt sich auf nicht vermeid- oder substituierbare Fahrten.
A2 Brühl hat eine fußgängerfreundliche, sichere und komfortable Infrastruktur.	B2 Alle radverkehrs-relevanten Einrichtungen sind mit dem Fahrrad für alle Zielgruppen gut und sicher erreichbar.	C2 Der ÖPNV trägt maßgeblich zur Entlastung des Verkehrssystems bei.	D2 In Brühl wird die Verkehrssicherheit höher bewertet als der Verkehrsfluss.	E2 Informationen und Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilität sind barrierefrei zugänglich und für jeden verständlich.	F2 Der Umweltverbund in Brühl verfügt über ein hochwertiges, leistungsfähiges und eigenes Verkehrsnetz. Die Netze aller Verkehrsarten ergänzen sich sinnvoll.	G2 Der Kfz-Verkehr wird im (klassifizierten) Hauptverkehrsnetz gebündelt und ist nachhaltig.
A3 Die Infrastruktur in Brühl ist barrierefrei und schließt niemanden aus.	B3 Brühl hat eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur.	C3 Der Stadtbus ist eine optimale Ergänzung zum Fuß- und Radverkehr.	D3 Die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmenden werden besonders berücksichtigt.	E3 Es wird eine selbstbestimmte, sichere und bezahlbare Mobilität ohne Zugangshürden für alle geschaffen.	F3 In Brühl wird der fließende dem ruhenden Verkehr gegenüber bevorzugt.	G3 Die Kfz-Infrastruktur fördert ein sicheres und umsichtiges Fahrverhalten.
A4 Fußgängerinnen und Fußgänger werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer respektvoll behandelt.	B4 Von jung bis alt fühlen sich alle Radfahrenden sicher.	C4 Der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist unkompliziert.	D4 Die Verkehrsregeln werden von allen befolgt.	E4 In Brühl besitzt jeder die Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels.	F4 In Brühl wird der fließende dem ruhenden Verkehr gegenüber bevorzugt.	G4 Brühl zeichnet sich durch eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität aus.
	B5 Radverkehr und ÖPNV ergänzen sich gegenseitig.					G5 Alle Ziele sind mit dem Kfz erreichbar; unter besonderer Berücksichtigung von Wirtschafts- und Lieferverkehren.
	B6 Radfahrende werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende respektiert.					
	B7 Für den Transport von Gütern innerhalb von Brühl werden verstärkt Lastenfahrräder genutzt.					
	B8 Zum privaten Transport von Gepäck etc. kann man jederzeit auf Lastenfahrräder zurückgreifen.					

Die Handlungsfelder

Kapitel 5 - Handlungsfelder und dazugehörig für das Qualitätsmanagement und Kapitel 6 Monitoring- und Evaluationskonzept.

