



## Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler“ - Abschlussbericht -

Gefördert durch:



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Das Projekt wurde im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative der Bundesregierung mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit unter dem Förderkennzeichen **03K05999** gefördert.

---



## Auftraggeber:

### Stadt Baesweiler

Bürgermeister: Dr. Willi Linkens  
Ansprechpartnerin: Annika Tritsch (Klimaschutzmanagerin)



Rathaus Baesweiler  
Mariastraße 2  
52499 Baesweiler

02401/8000  
[www.baesweiler.de](http://www.baesweiler.de)

---

## Auftragnehmer:

### Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)



Bearbeitung:  
Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen  
Michael Boßhammer, M.A.  
Dipl.-Ing. Matthias Reintjes  
Christina Dudde

Unter Mitarbeit von:  
Michael Eichelmann

Unterstützt wurde das SVK durch Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Workshops. Vielen Dank!

### Filiale Aachen

Deliusstraße 2  
52064 Aachen

Telefon: 0241/33444  
Telefax: 0241/33445

[info@svk-kaulen.de](mailto:info@svk-kaulen.de)  
[www.svk-kaulen.de](http://www.svk-kaulen.de)

### Filiale München

Maximilianstraße 35 a  
80539 München

Telefon: 089/24218-142  
Telefax: 089/24218-200

[info.muenchen@svk-kaulen.de](mailto:info.muenchen@svk-kaulen.de)  
[www.svk-kaulen.de](http://www.svk-kaulen.de)

Aachen, 20. Dezember 2018

---



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Hintergrund und Anlass</b>	<b>1</b>
1.1	Die Stadt Baesweiler	1
1.2	Anlass	2
1.3	Aufgabenstellung	3
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
2.1	Klimaschutzkonzept für die Stadt Baesweiler 2014	4
<b>3.</b>	<b>Bestandsaufnahme und -analyse</b>	<b>8</b>
3.1	Erfassung ortsspezifischer Verkehrsdaten	8
3.2	Energie- und CO <sub>2</sub> -Bilanz	9
3.2.1	Potentialanalyse	10
3.3	SWOT-Analyse	16
<b>4.</b>	<b>Strategische Radverkehrsförderung</b>	<b>20</b>
4.1	Infrastruktur	20
4.2	Service	20
4.3	Information	21
4.4	Kommunikation	22
4.5	Tourismus und Naherholung	22
<b>5.</b>	<b>Akteursbeteiligung</b>	<b>23</b>
5.1	Projektbegleitender Arbeitskreis	23
5.2	Bürgerworkshops	25
5.2.1	Durchführung	25
5.2.2	Ergebnisse	27
5.3	Experteninterviews	29
5.3.1	Teilnehmer/innen	29
5.3.2	Leitfaden	29
5.3.3	Ergebnisse	30
<b>6.</b>	<b>Maßnahmenkatalog</b>	<b>32</b>
6.1	Aktualisierung bestehender Maßnahmenbündel	32
6.2	Erarbeitung ergänzender Maßnahmen	34



6.2.1	Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen	34
6.2.2	Mobilitätsmanagement	36
6.2.2.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	38
6.2.2.2	Schulisches Mobilitätsmanagement	42
6.2.2.3	Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement	49
6.2.3	Mobilitätsstationen	50
6.2.4	Service und Kommunikation	53
6.2.4.1	Wegweisungssystem	53
6.2.4.2	Meldeplattform RADar!	56
6.3	Wirkungsabschätzung für das Maßnahmenkonzept	57
6.4	Umsetzungsstrategie	62
6.5	Verstetigungsstrategie	66
<b>7.</b>	<b>Controlling</b>	<b>68</b>
7.1	Grundlagen	68
7.2	Prozessorganisation	68
7.3	Wirksamkeitsüberprüfung der Maßnahmen	69
7.4	Externe Faktoren	72
<b>8.</b>	<b>Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>73</b>
8.1	Strategie	73
8.2	Öffentlichkeitswirksame Einweihung	73
8.3	Pressearbeit	73
8.4	Informationsflyer/Broschüren	74
8.5	Ausstellungen	74
8.6	Erarbeitung eines Fahrradplans	75
8.7	Informationskampagnen	75
8.8	Zielgruppenspezifische Angebote	76
8.8.1	Arbeitgeber/ Beschäftigte	76
8.8.2	Schüler	76
8.8.3	Wohnungsunternehmen/ Bauherren/ Mieter	77
8.8.4	Entscheider und Verwaltung	77
8.8.5	Senioren	78



<b>9.</b>	<b>Fördermöglichkeiten für Klimaschutzprojekte</b>	<b>79</b>
9.1	Kommunalrichtlinie	79
9.1.1	Mobilitätsstationen	80
9.1.2	Verbesserung des Radverkehrs	81
9.2	Weitere Fördermöglichkeiten	82
9.3	Refinanzierungsmöglichkeiten	89
<b>10.</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>95</b>
<b>11.</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>97</b>
<b>12.</b>	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>99</b>
<b>13.</b>	<b>Anhang</b>	<b>100</b>

Hinweis: Allein aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten selbstverständlich für beide Geschlechter.



## 1. Hintergrund und Anlass

### 1.1 Die Stadt Baesweiler

Die Stadt Baesweiler mit rund 28.000 Einwohnern liegt im Norden der StädteRegion Aachen. Seit der Gemeindereform im Jahre 1972 besteht die Stadt Baesweiler aus sieben Ortsteilen. Die Ortsteile Baesweiler und Setterich können als Zentren der Stadt gesehen werden und weisen einen gut strukturierten Einzelhandel für den täglichen bis mittelfristigen Bedarf auf. Die übrigen Ortsteile sind ländlich geprägt und dienen vorwiegend der Wohnnutzung. Baesweiler war, bis zur Schließung der Zeche Carl-Alexander 1975, stark durch den Steinkohleabbau geprägt und stellte seinerzeit einen bedeutenden Wirtschaftsstandort dar. Bergbauhalden sowie Zechensiedlungen erinnern daran noch heute. Trotz dieser schwierigen Ausgangssituation vollzog die Stadt einen erfolgreichen Strukturwandel und etablierte beispielsweise ein Gewerbegebiet, welches stetig erweitert wird. Als zentraler Impulsgeber für das positive Wachstum des Gewerbegebietes ist das sogenannte Internationale Technologie und Servicezentrum (ITS) zu sehen, das Unternehmen die Gründung erleichtert und bei einer erfolgreichen Etablierung auf dem Markt unterstützt.

Verkehrlich ist die Stadt Baesweiler über die Bundesautobahn A44 (Liege - Aachen - Mönchengladbach) und die Bundesstraßen B57 (Aachen - Heinsberg) sowie B56 (Düren - Geilenkirchen) an das Fernstraßennetz angeschlossen. Ergänzt wird das überregionale Straßennetz durch mehrere Landes- und Kreisstraßen. Die Stadt Baesweiler verfügt über keinen Bahnanschluss. Der nächste Haltepunkt befindet sich in der südlich angrenzenden Stadt Aisdorf (Euregiobahn) und in den westlich gelegenen Städten Übach-Palenberg (Nahverkehr) und Geilenkirchen (Nah- und Fernverkehr).

Baesweiler ist im Busverkehr durch eine regelmäßig verkehrende Schnellbuslinie sowie weitere Busverbindungen an das Oberzentrum Aachen angebunden. Zukünftig soll die Stadt Baesweiler an das Schienennetz der Euregiobahn (RB 20) angebunden werden.

Nicht zuletzt aufgrund der positiven ökonomischen Entwicklung (z.B. Erweiterungen des Gewerbegebietes) nimmt die Bevölkerung in der Stadt Baesweiler weiter zu. In jüngster Vergangenheit wurden neue Wohngebiete entwickelt und auch für die Zukunft ist die Ausweisung neuer Wohngebiete geplant. In Folge dessen werden auch neue verkehrliche Strukturen benötigt, da mit dem Zuzug neuer Bewohnerinnen und Bewohner auch das Verkehrsaufkommen steigen wird.

Die Stadt möchte eine Optimierung des Radwegesystems insbesondere für den Alltags-, aber auch für den Freizeitverkehr erreichen. Sie will damit ihre Vorbildfunktion für den Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung durch Maßnahmen unter Einbeziehung von Nutzern und Öffentlichkeit stärken. Sie verfolgt das Ziel, Belastungen durch Schadstoffe wie Kohlendioxid stetig zu senken.

Die Stadt hat sich zur Aufgabe gemacht rechtzeitig die Weichen für eine nachhaltige Mobilität zu stellen und sich neuen technischen und räumlichen Rahmenbedingungen anzupassen. Sie möchte ressourcenschonende Energiegewinnung einerseits und den nachhaltigen und zukunftsorientierten Umgang mit der zur Verfügung stehenden Energie andererseits fördern und dies auch auf die verkehrliche Energiewende übertragen.



## 1.2 Anlass

Im Bereich Klimaschutz spielt die Mobilität eine besonders große Rolle. Vor allem der motorisierte Individualverkehr ist für einen Großteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Die Stadt Baesweiler betreibt daher seit mehreren Jahren vielfältige Maßnahmen zum Klimaschutz, um die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung zu unterstützen. Bereits 2009 wurde ein Leitfaden für die energetische Sanierung des kommunalen Gebäudebestands erstellt. 2010 wurde die Stadt Baesweiler im Wettbewerb "Kommunaler Klimaschutz" mit der ersten Sanierung eines Gymnasiums auf Passivhausstandard ausgezeichnet und nahm damit auch über die Region hinaus eine Vorreiterrolle bei der energetischen Sanierung ein. Um Klimaschutz als Strategie zu verankern, wurde 2014 ein Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK) mit Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt (BMUB) erstellt, auf dessen Grundlage im Juni 2015 eine Klimaschutzmanagerin eingestellt wurde. Zur Förderung des Radverkehrs ließ die Stadt Baesweiler im Jahr 2000 ein erstes Radverkehrskonzept erstellen, das in den letzten 16 Jahren schrittweise umgesetzt wurde, um Defizite nach damaligen Stand auszugleichen. Anhand eines differenzierten Maßnahmenprogramms sollte eine vorbildhafte, sichere wie auch komfortable Infrastruktur geschaffen werden.

Bislang wurden überwiegend Einzelmaßnahmen im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes in der Stadt Baesweiler erarbeitet und umgesetzt. Unter anderem wurde ein Schwerpunkt auf die Verkehrserziehung von Grundschulern gelegt und zukünftig werden Kinder auch verstärkt in Planungsprozesse miteinbezogen. Des Weiteren wurde zur Anbindung der ländlichen Ortsteile ein Konzept "Mitfahrerbanken" erstellt, das auf bürgerschaftliches Engagement setzt, Mitfahrgelegenheiten spontan anzubieten. Außerdem fanden sensibilisierende Aktionen zum Thema Radverkehr und Elektromobilität statt. Überdies wurde mit Unterstützung durch das Projekt „Mobil.Pro.Fit.“ ein betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung erarbeitet. Unter aktiver Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie den politischen Gremien wurde - trotz der kontinuierlichen Bestrebung der Stadt die Radinfrastruktur zu verbessern - die bestehende Radinfrastruktur in Teilen als verbesserungswürdig erachtet. Unter anderem fehlen Abstellanlagen oder Schutzstreifen/ Radfahrstreifen.

Wie in Kapitel 1.1 beschrieben, wächst die Stadt Baesweiler aktuell insbesondere durch den Zuzug junger Familien (Entwicklung von Neubaugebieten). Diese Zielgruppe hat, nicht zuletzt durch ihre Lebensphase in der sie sich gerade befindet, ganz bestimmte Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen, auf die eingegangen werden sollte. Im Hinblick auf eine zukünftige umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität ist es sinnvoll die neuen Bewohner/innen in der Phase ihres Lebenswandels (Umzug) auf neue Mobilitätsformen und -möglichkeiten aufmerksam zu machen. Für diese Menschen stehen zu diesem Zeitpunkt zahlreiche Veränderungen an, was dazu führt, dass teilweise „alte Routinen“ aufgeben und neue Wege gefunden werden müssen. Dieser Moment sollte genutzt werden, um auf alternative Mobilitätsformen aufmerksam zu machen und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu unterstützen. Hierfür bedarf es aber nicht nur eines zielgruppengerechten Marketings (z.B. Neubürgermarketing im ÖPNV), sondern auch einer entsprechenden Infrastruktur samt alternativer, zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote. Hierzu gehören beispielsweise Fahrradverleihsysteme, Carsharing-Angebote und ein gutes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr.





### 1.3 Aufgabenstellung

In Folge von Bestrebungen aus Rat und Bevölkerung sollte nach nunmehr rund 18 Jahren der Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes überprüft werden. Dabei sollte der Fokus auf den Alltagsverkehr gelegt werden. Durch die Verknüpfung von Freizeitzielen mit der Innenstadt sowie Standorten von Gewerbe und Handel soll ein umfassendes Netz aufgebaut werden. Weiterhin sollen neue Parameter wie die Elektromobilität, Radschnellwege, Förder- und Aktionsprogramme der Bundes- und Landesregierung berücksichtigt und gezielt darauf eingegangen werden. Neue Erkenntnisse, technische Rahmenbedingungen sowie neue Rechtsgrundlagen sollen eingearbeitet und das Konzept entsprechend modifiziert werden. Daher ist die Erstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes für den Radverkehr in der Stadt Baesweiler beabsichtigt. Es soll gleichermaßen Bürger, Politik und Verwaltung einbeziehen. Die Zielgruppe der Bürgerinnen und Bürger gilt es weiter zu spezifizieren und Nutzergruppen wie unter anderem Kinder, Senioren und Berufstätige miteinzubeziehen.

Langfristiges Ziel soll die Schaffung eines verbesserten Radverkehrssystems sein, das auch die Anbindung der einzelnen Ortsteile untereinander, aber auch der angrenzenden Kommunen in der StädteRegion, sichert. Darüber hinaus soll das Konzept den generellen und spezifischen Handlungsbedarf aufzeigen sowie ein Zielbild mit konkretem Handlungsbedarf bis zum Jahr 2025 abgeleitet werden.

Verkehrsbezogene Daten, die stetig aktualisiert werden, liegen nur eingeschränkt vor. Im Zuge der Erstellung des integrierten Klimaschutzkonzeptes wurden mit Hilfe des Verursacherprinzips, d. h. anhand von Einwohnerzahlen sowie den beim Kraftfahrtbundesamt gemeldeten Fahrzeugen die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen abgeschätzt. Unter dem Einbezug deutschlandweiter Studien (z.B. MiD) und Kennziffern können Treibhausgasemissionen des motorisierten Verkehrs überschlägig berechnet werden. Informationen über die Höhe von CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie über die zu erwartenden Potentiale zu ihrer Senkung wurden bislang aber nicht mehr aktualisiert. Im Rahmen des zu erarbeitenden Klimaschutzteilkonzeptes für den Radverkehr sollen eine CO<sub>2</sub>-Bilanzierung vorgenommen und auf Grundlage von Szenarien Einsparpotentiale geschätzt werden.





## 2. Ausgangslage

### 2.1 Klimaschutzkonzept für die Stadt Baesweiler 2014

Im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzepts für die Stadt Baesweiler wurde mit Hilfe des CO<sub>2</sub>-Berechnungstools „ECORegion“, welches mittlerweile das Standardprogramm für die Ermittlung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Kommunen in NRW darstellt, eine CO<sub>2</sub>-Bilanzierung durchgeführt. Das Tool erlaubt bereits bei der Eingabe weniger verfügbarer statistischer Daten, welche im Laufe einer kontinuierlichen Fortschreibung der Bilanzierung komplettiert bzw. spezifiziert werden können, die Erstellung einer gesamtstädtischen Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanzierung.

Im Rahmen dieser Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanzierung fanden zwei Bilanzierungsprinzipien Anwendung. Für die Bereiche „Wirtschaft“ und „private Haushalte“ ist dies das Territorialprinzip basierend auf dem Endenergieverbrauch, für den Bereich „Verkehr“ ist es das Verursacherprinzip.

Der Bereich „Verkehr“ wird von den stationären Energieverbräuchen getrennt betrachtet und umfasst Emissionen von Straßenverkehr (Personen- und Güterverkehr) und ÖPNV (Linienbusse, SPNV und ggf. Straßenbahn). Die Ermittlung seiner CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt nach dem Verursacherprinzip, d.h. anhand der Einwohnerzahl der Stadt sowie der beim Kraftfahrtbundesamt gemeldeten Fahrzeuge. Hierbei werden alle durch Einwohner und Beschäftigte der Stadt Baesweiler verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen bilanziert. Dies gilt auch für außerhalb der Stadtgrenzen verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen, sofern es sich hierbei um Pendlerverkehre der Kommune (Quell- oder Zielverkehr) handelt. Die Emissionen, die von Durchgangsverkehren (Pkw und Lkw) innerhalb der Kommune erzeugt werden, werden bei dieser Bilanzierungsmethode nicht berücksichtigt. Die gewährleistete Datenverfügbarkeit und -qualität sind maßgebliche Vorteile bei der Anwendung dieses Prinzips und erleichtern die Fortschreibung sowie die Vergleichbarkeit der Ergebnisse.<sup>1</sup>

Im Mobilitätssektor berücksichtigt das Bilanzierungstool ECORegion die Kennwerte zur Personenmobilität, die über die kontinuierliche, bundesweite Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008) erhoben werden. Hierzu zählen die Fahrleistung des MIV (motorisierten Individualverkehrs in Kfz-km pro Einwohner und Tag sowie die Verkehrsleistung des ÖPNV in Personen-km pro Einwohner und Tag als regionsspezifische Mittelwerte. Damit können - unter Verwendung durchschnittlicher Emissionsfaktoren - die Treibhausgasemissionen des motorisierten Verkehrs in der Stadt Baesweiler überschlägig berechnet werden.

CO<sub>2</sub>-Emissionen des Personenfernverkehrs (Flugverkehr und Schienenfernverkehr) sowie des Güterverkehrs werden mangels lokalspezifischer Daten unter Verwendung bundesdeutscher Durchschnittszahlen einbezogen. Die Mobilitätserhebung für die StädteRegion Aachen, welche 2011 durchgeführt wurde, wurde seinerzeit bei der Bilanzierung im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes 2014 nicht berücksichtigt, da sie nicht mit dem Bilanzjahr (2010) übereinstimmt.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> (Gertec GmbH, Planersocietät, 2014)

<sup>2</sup> (Gertec GmbH, Planersocietät, 2014)

## Ergebnisse

Die Ergebnisse der CO<sub>2</sub>-Bilanz für das Jahr 2010 (Abbildung 1) zeigen, dass die verkehrsbedingten Emissionen mit 38 % der Gesamtemissionen der Stadt einen sehr hohen Anteil ausmachen und somit ein wichtiges Handlungsfeld für das Klimaschutzkonzept der Stadt Baesweiler darstellen. Die Klimaschutzaktivitäten der Stadt Baesweiler sollten insbesondere in den beiden Sektoren „private Haushalte“ und „Mobilität/ Verkehr“ Raum finden.

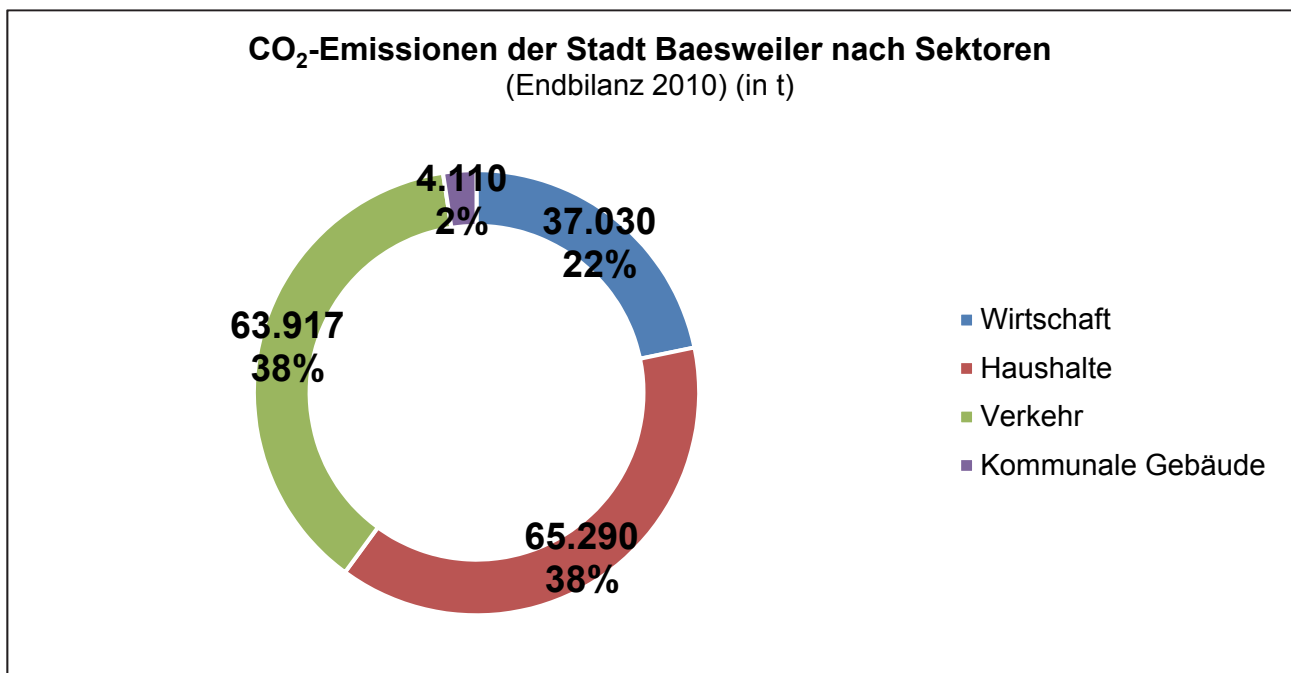


Abbildung 1: CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadt Baesweiler nach Sektoren (Endbilanz 2010)<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Eigene Darstellung nach (Gertec GmbH, Planersocietät, 2014)

Innerhalb des Verkehrssektors machen die Emissionen der Personenkraftwagen mit 59 % den größten Anteil der verkehrsbedingten städtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Darüber hinaus ist der Anteil der Nutzfahrzeuge (22 %) und des Flugverkehrs (12 %) nicht unerheblich (siehe Abbildung 2). Diesbezüglich ist die Einflussnahme einer Kommune allerdings sehr eingeschränkt; beim Flugverkehr sogar gleich Null.

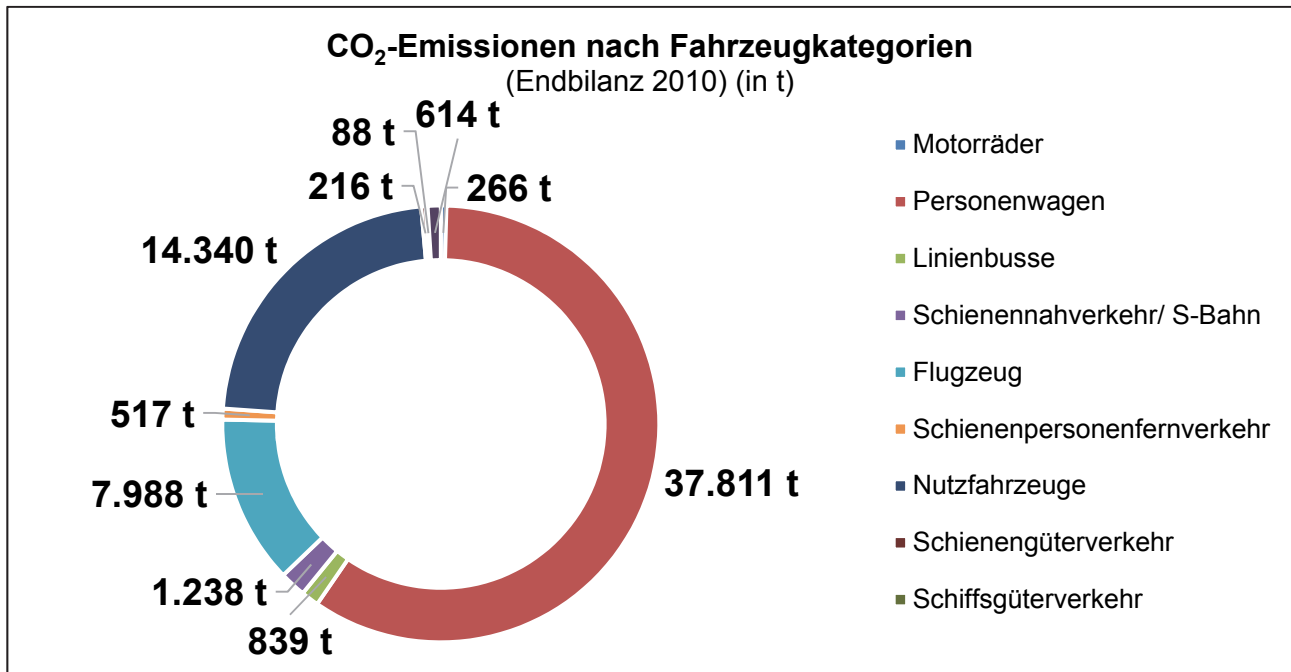
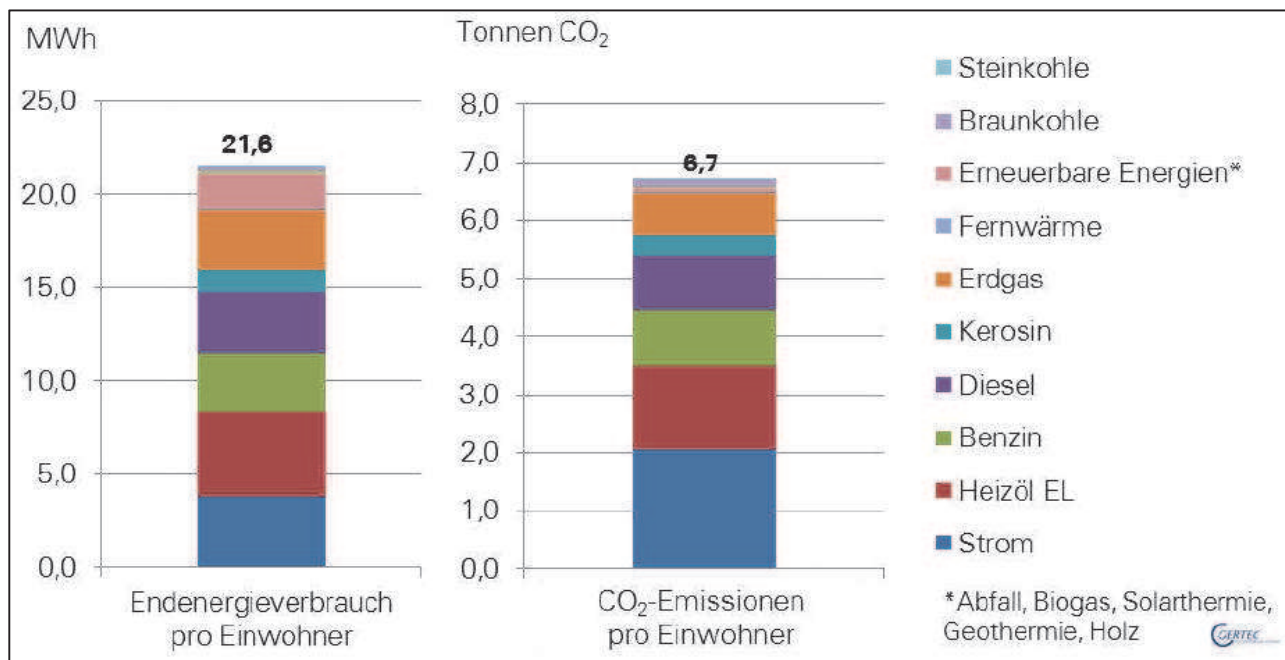


Abbildung 2: CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Fahrzeugkategorien<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Eigene Darstellung nach (Gertec GmbH, Planersocietät, 2014)

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Bürgerin/ Bürger der Stadt Baesweiler betragen laut Berechnung im Jahr 2010 rund 6,7 Tonnen (siehe Abbildung 3). Ein nicht unerheblicher Anteil dieser Emissionen ist den Kraftstoffen „Diesel“ und „Benzin“ zuzurechnen, die für den Antrieb konventioneller Kraftfahrzeuge benötigt werden (rund 2,0 t/ Jahr).



**Abbildung 3: Endenergieverbrauch in GWh und CO<sub>2</sub>-Emissionen/ Einwohner in Tonnen für das Jahr 2010<sup>5</sup>**

<sup>5</sup> (Gertec GmbH, Planersocietät, 2014)



## 3. Bestandsaufnahme und -analyse

### 3.1 Erfassung ortsspezifischer Verkehrsdaten

Als Grundlage für die Erstellung einer aktuellen CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Verkehrssektor in der Stadt Baesweiler wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse Untersuchungen und Daten zur Mobilität zusammengetragen, aufbereitet und ausgewertet. Hierbei wurden sämtliche Verkehrsarten und Nutzungen berücksichtigt und ein Augenmerk auf radverkehrsspezifische Daten gelegt, die später für die Erstellung des Maßnahmenkonzeptes relevant und hilfreich sind.

Die in der nachfolgend aufgeführten Tabelle enthaltenen Daten wurden der Ist-Analyse 2018 zugrunde gelegt. Die Strukturdaten bezüglich der Einwohnerinnen und Einwohner, der Arbeitsplätze und der Pendler, die der Landesbetrieb Information und Technik des Landes Nordrhein-Westfalen veröffentlicht, stammen aus dem Jahr 2014. Die Mobilitätskennwerte, die im Rahmen der bundesweit durchgeführten Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland“ erhoben wurden, sind aus dem Jahr 2008. Diese Erhebung wurde im vorherigen Jahr erneut durchgeführt. Die StädteRegion Aachen hatte eine Stichprobenvergrößerung in Auftrag gegeben und wird die Ergebnisse voraussichtlich Anfang 2019 erhalten.

Bezüglich der Verkehrsaufteilung (Modal Split) wurden die Ergebnisse der Mobilitätserhebung der StädteRegion Aachen, die 2011 durchgeführt wurde, für die Erstellung der CO<sub>2</sub>-Bilanz genutzt.

Eine weitere wichtige Datengrundlage für die Erstellung einer solchen Bilanz sind umweltrelevante Daten einzelner Verkehrsmittel. Der vorliegenden CO<sub>2</sub>-Bilanz liegen Kennwerte des Umweltbundesamtes zugrunde, die mit Hilfe des Computerprogramms TREMOD ermittelt wurden. Das Umweltbundesamt hat zur Ermittlung und Aufbereitung von Informationen aus dem Verkehrsbereich das Computerprogramm TREMOD (Transport Emission Model) entwickeln lassen. Mit Hilfe dieses Modells sind aktuelle Aussagen beziehungsweise Trend- und Szenarien-Rechnungen möglich. TREMOD ist das vom Umweltbundesamt, den Bundesministerien, dem Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) sowie der Deutschen Bahn AG genutzte Experten-Modell zur Berechnung der Luftschadstoff und Klimagasemissionen aus dem motorisierten Verkehr in Deutschland.<sup>6</sup>

In TREMOD werden alle in Deutschland betriebenen Personenverkehrsarten (Pkw, motorisierte Zweiräder, Busse, Bahnen, Flugzeuge) und Güterverkehrsarten (Lkw, Bahnen, Schiffe) ab dem Basisjahr 1960 in Jahresschritten bis zum Jahr 2030 erfasst.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> (Umweltbundesamt, 2018)

<sup>7</sup> (Umweltbundesamt, 2018)

Die in der Tabelle aufgeführte Datengüte gibt Aufschluss über die Menge und Qualität der zur Verfügung gestellten Daten.

Bezeichnung	Datenquelle	Jahr	Datengüte
Einwohner	IT NRW	2014 <sup>8</sup>	A
Arbeitsplätze	IT NRW	2014 <sup>9</sup>	A
Pendler	IT NRW	2014 <sup>10</sup>	A
Mobilitätsraten	MiD 2008	2008	C
Modal Split (Verkehrsaufteilung)	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen	2011	B
Verkehrsaufteilung im ÖPV	Statistisches Bundesamt	2018	C
Wegelängen (MIV + ÖPV (Bus & Bahn))	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen	2011	C
Wegelängen (Flugverkehr)	Statistisches Bundesamt	2013	C
CO <sub>2</sub> -Emissionen (MIV außer Elektro-Pkw, ÖV, Güter)	Umweltbundesamt (TREMODO 5.63)	2016	A
CO <sub>2</sub> -Emissionen (Elektro-Pkw)	<a href="http://www.co2-emissionen-vergleichen.de">www.co2-emissionen-vergleichen.de</a>	2010	C

**Tabelle 1: Datengrundlagen für die Ist-Analyse der CO<sub>2</sub>-Bilanz 2018**

### 3.2 Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz

Nachdem die Datengrundlagen zusammengetragen und aufbereitet wurden, wurde eine CO<sub>2</sub>-Bilanz für das Jahr 2018 (Ist-Analyse) erstellt. Dieser Bilanz liegen die im Kapitel 3.1 beschriebenen Daten zugrunde.

In einer vertiefenden Analyse wurde die CO<sub>2</sub>-Bilanz anhand ortsspezifischer Verkehrsdaten ergänzt. Hierzu wurden folgende zusätzliche Kennwerte herangezogen:

- Einwohnerzahl (IT NRW 2015/2016)<sup>11</sup>
- Altersverteilung zur Ermittlung der Anzahl der über 18-jährigen (Zensus BRD 2011)<sup>12</sup>

<sup>8</sup> Stichtag: 30.06.2014

<sup>9</sup> Stichtag: 30.06.2014

<sup>10</sup> Stichtag: 30.06.2014

<sup>11</sup> (Landesbetrieb IT.NRW, 2015/2016)

<sup>12</sup> (Statistisches Bundesamt, 2018)



- Anzahl der Arbeitsplätze (Verkehrsmodell Region Aachen; Analysefall 2013)<sup>13</sup>
- Pendlerverkehre (IT NRW 2015/2016)<sup>14</sup>
- Mobilitätsraten (Anzahl der Wege pro Tag) (Mobilität in Deutschland 2008<sup>15</sup>)
- Modal Split (Verkehrsmittelaufteilung) und Wegelängen (Mobilitätshebung der StädteRegion Aachen 2011) und Statistisches Bundesamt 2013 (Differenzierung des öffentlichen Personenverkehrs)<sup>16</sup>
- CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten (Umweltbundesamt 2016; TREMOD 5.63)
- Anteil an Elektro-Pkw (Kraftfahrtbundesamt 2017)<sup>17</sup>

Die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Bilanz erfolgt analog zum Klimateilschutzkonzept für alle Emissionen, die die Einwohnerinnen und Einwohner erzeugen und zwar unabhängig vom Erzeugungsort.

Für die Berechnung wurden zunächst die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag ermittelt, die die Einwohner/innen der Stadt Baesweiler zurücklegen. Diese wurden über den Modal Split auf die Verkehrsmittel „Kfz“ und „ÖV“ umgelegt. Auf Basis der durchschnittlichen Wegelängen und der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionswerte wurde hieraus der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ermittelt.

Für die zusätzlichen Anteile des Güterverkehrs (Schiene, Straße und Wasser) sowie des überregionalen Fernverkehrs (Schiene und Luft) wurden Zuschläge entsprechend der anteiligen Emissionen dieser Verkehrsträger im Gesamtverkehrssystem herangezogen. Die Berechnungsgrundlage hierfür stellt die Einwohnerzahl Baesweilers dar.

Hieraus ergibt sich für den Verkehrssektor in der Stadt Baesweiler ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 66.092 Tonnen pro Jahr.

### 3.2.1 Potentialanalyse

Baesweiler wird aktuell vom PKW-Verkehr als vorherrschender Mobilitätsart dominiert. Rund zwei Drittel aller Wege werden in der Stadt Baesweiler mit dem Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) zurückgelegt. Der Umweltverbund spielt bislang eine untergeordnete Rolle. Die erstellte CO<sub>2</sub>-Bilanz (3.2) zeigt anschaulich, wie hoch das theoretische Einsparpotential bei einer aktiven Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist. Die Mobilitätsformen Fuß- und Radverkehr spielen dabei eine entscheidende Rolle, denn

---

<sup>13</sup> (Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (RWTH Aachen) und Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV), 2015)

<sup>14</sup> (Landesbetrieb IT.NRW, 2015/2016)

<sup>15</sup> (Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas) und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), 2010)

<sup>16</sup> (HHS Ingenieur GmbH, 2012)

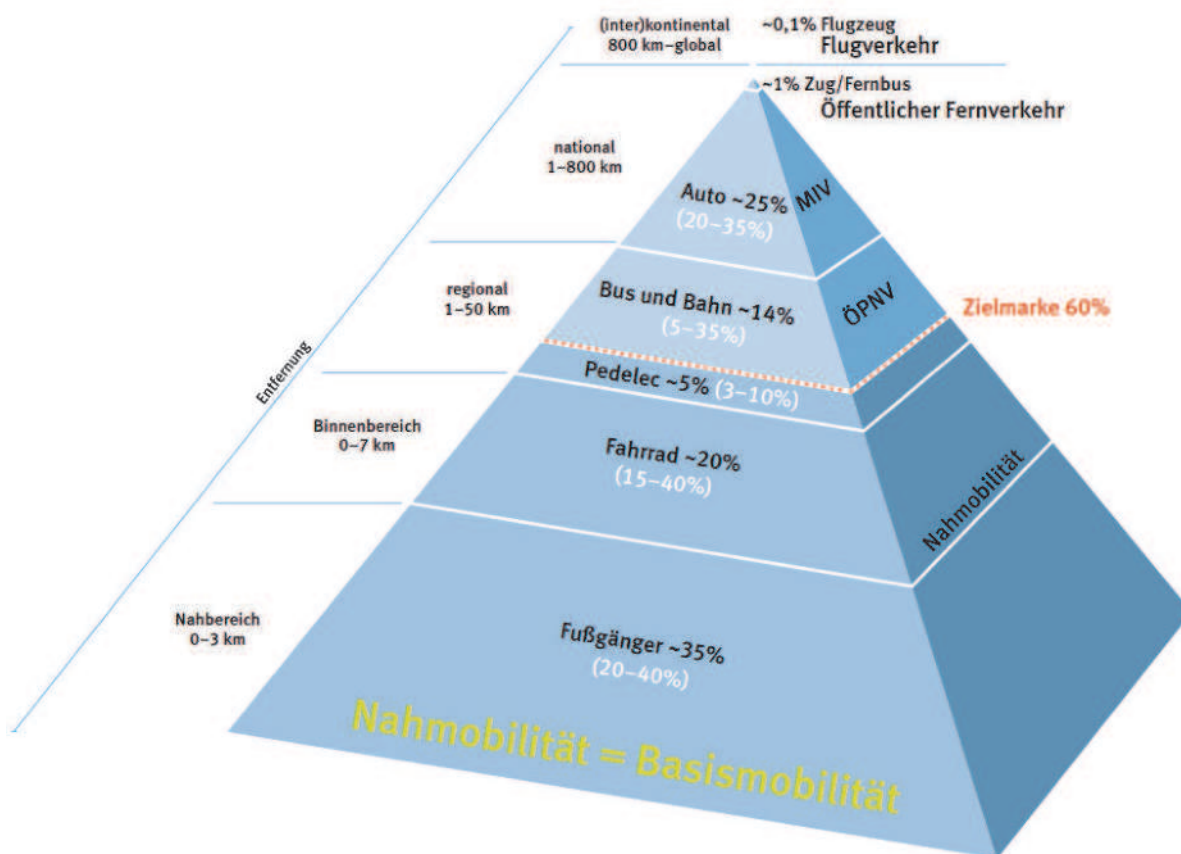
<sup>17</sup> (Kraftfahrtbundesamt, 2017)



- die mittlere Wegelänge bei den meisten Wegezwecken (außer Arbeitswege und Wege zum Studienort) ist kürzer als 10,0 km.
- die Mehrzahl der täglichen Wege liegen in einem Entfernungsbereich von unter 10 km
- innerhalb der Stadt Baesweiler liegen alle Wege innerhalb des Entfernungsbereich von 10 km
- das Fahrrad und die eigenen Füße sind für den Entfernungsbereich bis zu 10 km hervorragend geeignet.

Es muss das Ziel sein die Randbedingungen des Fuß- und Radverkehrs so attraktiv zu gestalten, dass sich der Modal Split in Richtung des aus vieler Sicht „idealen“ Modal Splits (Abbildung 4) verschiebt. Dies ist ein ambitioniertes, aber aufgrund der positiven Rahmenbedingungen und der Siedlungsstruktur auch ein realistisches Ziel.

### Der ideale Modal Split in Deutschland



Anmerkung: Fußgänger, Fahrrad und Pedelec bilden zusammen die Basismobilität – mit der Zielmarke 60% (rot). Die in Klammern gesetzten Zahlen (weiß) zeigen die Bandbreite für kommunale Modal-Split-Werte.

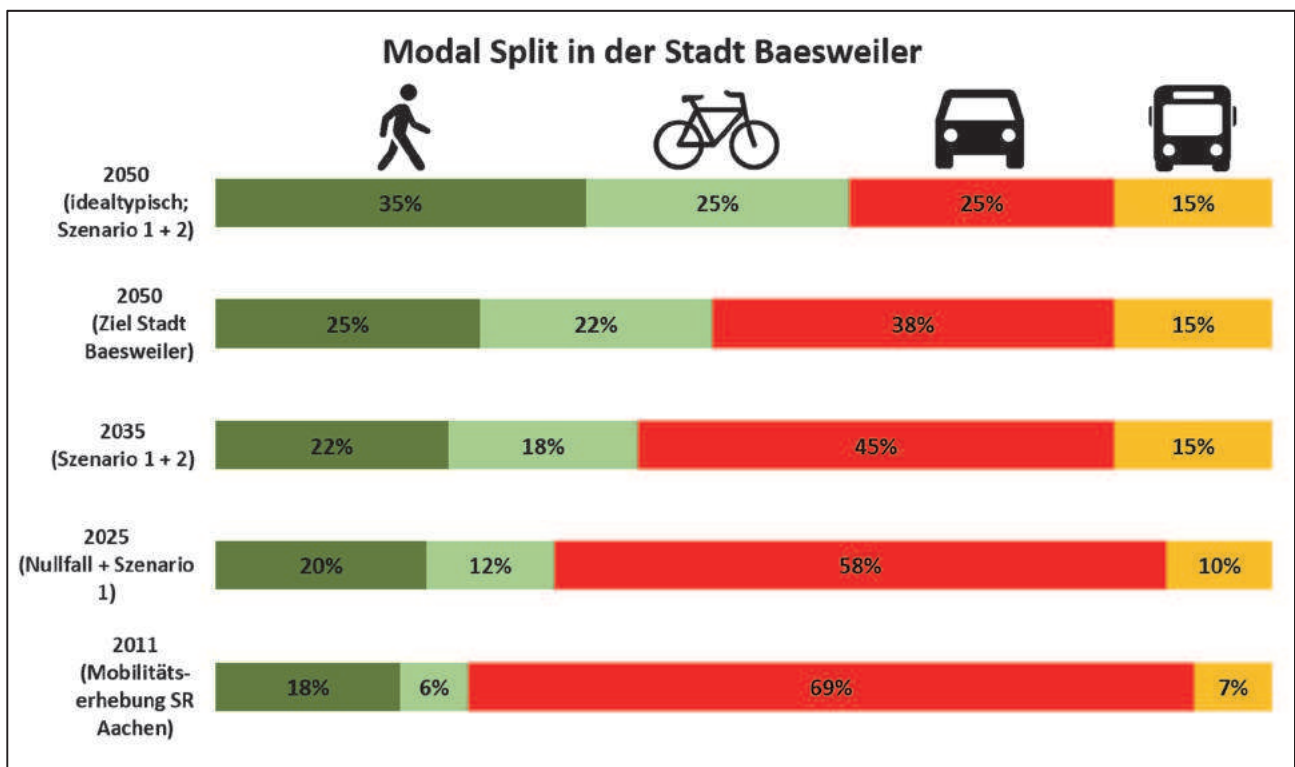
Abbildung 4: Darstellung des idealen Modal Splits<sup>18</sup>

<sup>18</sup> (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., 2003)

Für den Prognosezeitraum bis 2050 wurden die Ausgangsdaten für insgesamt sieben Szenarien/ Prognosefälle verändert.

1. Prognose 2025 (Nullfall)
2. Prognose 2025 (Szenario 1)
3. Prognose 2035 (Szenario 1)
4. Prognose 2035 (Szenario 2)
5. Prognose 2050 (Modal Split-Ziel für die Stadt Baesweiler)
6. Prognose 2050 (Szenario 1; idealtypischer Modal Split nach AGFS)
7. Prognose 2050 (Szenario 2; idealtypischer Modal Split nach AGFS)

Den Szenarien liegen die in der Abbildung 5 dargestellten Verkehrsmittelaufteilungen (Modal Split) zugrunde, die im Rahmen des Projektes zusammen mit der Stadt Baesweiler als Zielwerte (Jahre 2025 bis 2050) definiert wurden. Die Werte für das Jahr 2011 stellen das Ergebnis der Mobilitätserhebung in der StädteRegion Aachen für die Stadt Baesweiler dar.



**Abbildung 5: Modal Split in der Stadt Baesweiler**

**2025 (Nullfall):** Für den Nullfall im Jahr 2025 wurden bzgl. der Abschätzung der Bevölkerungs- und der Arbeitsplatzzahlen die Prognosewerte aus dem Verkehrsmodell der Region Aachen zugrunde gelegt. Die Anzahl der Einpendler wurde im Verhältnis zur Anzahl der Arbeitsplätze (Jahr 2018) angesetzt.

Im Flugverkehr (+0,3 %) und Güterverkehr (+1,2 %) wurde auf Grundlage entsprechender Studien von einem steigenden Verkehrsaufkommen ausgegangen. Darüber hinaus wurde bei den CO<sub>2</sub>-



Ausstößen von Personenkraftwagen eine Reduktion auf 120g/ km angesetzt. Dieser Zielwert entspricht der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und besitzt für Neuwagen aus dem Zeitraum 2012 bis 2015 Gültigkeit. Für Elektro-Pkw wurde ein Anteil am gesamten Kraftfahrzeugbestand in Deutschland von 2,5 % angenommen. Bis 2025 wurde für dieses Marktsegment von keiner signifikanten Steigerung ausgegangen, so dass der Anteil aus dem Jahr 2017<sup>19</sup> angenommen wurde.

Es wurde ebenfalls die Mobilitätsrate mit 3,1 Wegen pro Tag und Einwohner aus der Mobilitätserhebung der StädteRegion Aachen aus dem Jahr 2011 übernommen.

Aufgrund der prognostizierten positiven Bevölkerungsentwicklung ist das Fahrtenaufkommen gegenüber 2018 (Ist-Analyse) gestiegen. Dies führt zu einer verstärkten Verkehrsleistung (+ 100.000 Personenkilometer/Tag) im Vergleich zu 2018.

Die angenommenen Reduktionen bei den CO<sub>2</sub>-Ausstößen der Kraftfahrzeuge führt allerdings zu einer leichten Reduktion (-0,9 %) der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Ausgangsjahr 2018 (**65.522 t CO<sub>2</sub>**).

**2025 (Szenario 1):** Die Strukturdaten (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen) sind gleich des Nullfalls für das Jahr 2025. Bei der Verkehrsmittelwahl wird von einer Stärkung des nicht-motorisierten und des öffentlichen Verkehrs (+2,6 %) ausgegangen. Für den Radverkehr wird als Folge der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes eine Steigerung von 6 auf 12 % angenommen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs geht hingegen auf 58,0 % zurück. Diese Verlagerungen zeigen sich insbesondere in der Verkehrsleistung, die um rund 100.000 Pkm/ Tag zurückgeht. Die Emissionswerte der Verkehrsträger Kfz und ÖV bleiben im Vergleich zum Nullfall gleich. Im Bereich des Flug- und Güterverkehrs werden die gleichen Annahmen wie im Nullfall getroffen.

Hieraus ergibt sich für den Verkehrssektor der Stadt Baesweiler ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von **61.078 t CO<sub>2</sub>/a**. Die entspricht einer Abnahme von 7,6 % im Vergleich zur Ist-Analyse für das Jahr 2018.

**2035 (Szenario 1):** Aufgrund der geplanten Schienenverkehrs-Anbindung in Form der Verlängerung der Euregiobahn bis in die Stadt Baesweiler im Norden der StädteRegion Aachen und einer zunehmenden Ausweisung von Neubaugebieten wird von einer Bevölkerungszunahme auf 30.000 <sup>20</sup>Bewohner/innen bis zum Jahr 2035 ausgegangen. Analog zu dieser Entwicklung wird von einer Zunahme der Arbeitsplatzzahlen (+ 4 %) ausgegangen. Bei der Verkehrsmittelwahl wird von einer weiterhin positiven Entwicklung ausgegangen, in dem der Anteil des MIV weiterhin sinkt (45 %) und der Anteil des ÖPNV hingegen wächst. Der Zuwachs des ÖPNV um 5 % im Vergleich zum Jahr 2025 (Szenario 1) basiert auf der angenommenen Schienenverkehrs-Anbindung. Im Bereich des

---

<sup>19</sup> (Kraftfahrtbundesamt, 2017)

<sup>20</sup> Anm.: Die Prognose des Verkehrsmodells für die Region Aachen sieht für das Jahr 2025 eine Bevölkerungszahl von 28.799 vor. Aufgrund der geplanten Schienenanbindung der Stadt Baesweiler und einer etwaigen weiteren Ausweisung von Wohngebieten wird für das Jahr 2035 eine Bevölkerungszahl von 30.000 angenommen.



Flugverkehrs wird eine Steigerung auf 1,4 % zugrunde gelegt und im Güterverkehr von einer Stagnation im Vergleich zu 2025 (Szenario 1) ausgegangen.

Weiterhin wurden der Prognose eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Emissionen der Kfz auf 95,0 g/km sowie ein Anteil von Elektro-Pkw von 10,0 % an allen zugelassenen Kraftfahrzeugen zugrunde gelegt<sup>21</sup>. Dieser Anteil entspricht in etwa den Prognosen des Center of Automotive Management, welches in ihrem konservativ berechneten Szenario von rund 12 % Marktanteil ausgeht. Bei den Elektrofahrzeugen wurde der Betrieb mit „konventionellem“ Strom (nicht ausschließlich Ökostrom) (CO<sub>2</sub>-Ausstoß = 96 g/km) angenommen.

Hieraus ergibt sich ein prognostizierter CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor in der Stadt Baesweiler von **53.899 t** für das Jahr 2035. Dies entspricht einer Reduktion um 18,4 % im Vergleich zum Jahr 2018.

**2035 (Szenario 2):** Beim Szenario 2 für das Jahr 2035 werden die gleichen Strukturdaten wie im Szenario 1 angesetzt. Verändert wurden lediglich die Annahmen bzgl. der Energieversorgung der Elektrofahrzeuge. Im zweiten Szenario wird davon ausgegangen, dass der Strom für die Elektrofahrzeuge rein aus Ökostrom gewonnen wird, bei dem CO<sub>2</sub>-Emissionen von lediglich 7,2 g/km angenommen wurden.

Diese Annahmen führen zu einem jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 52.074 Tonnen im Jahr 2035. Dies entspricht einer Reduktion der Emissionen um 21,2 % im Vergleich zu 2018.

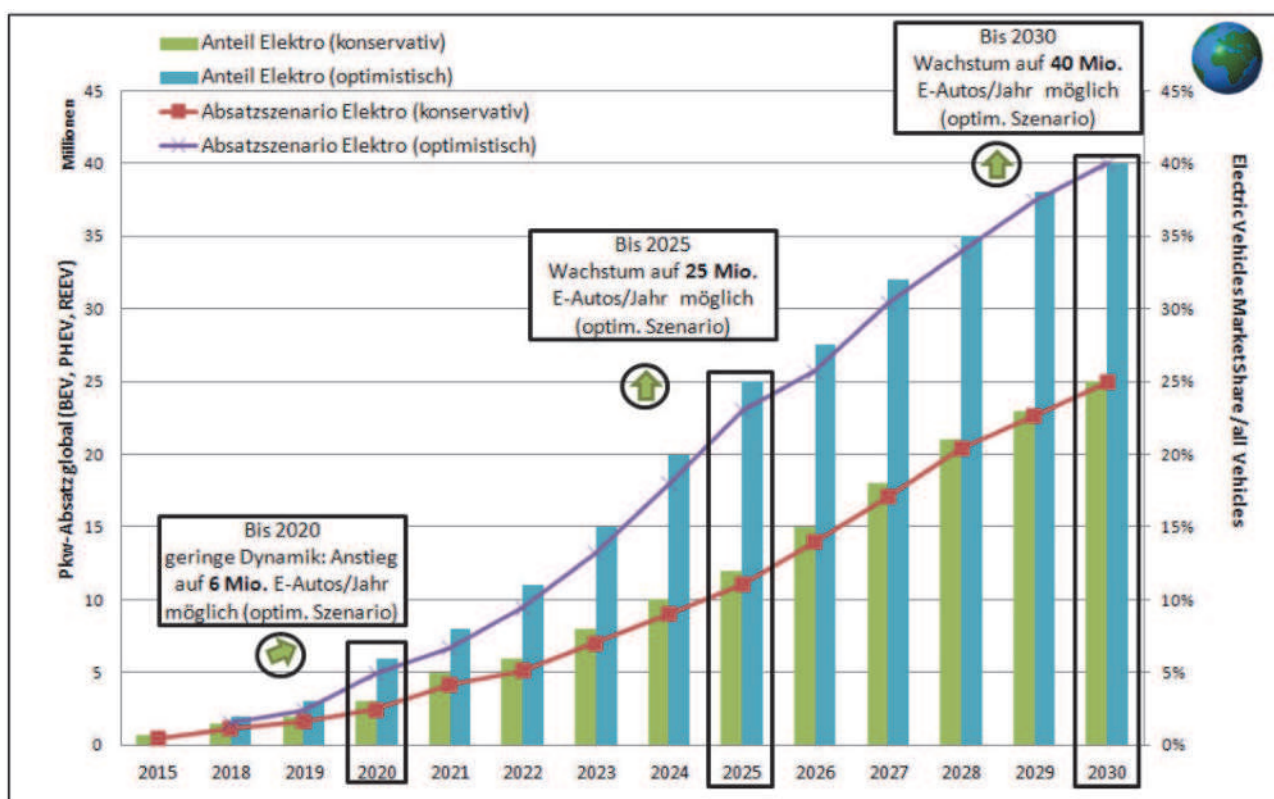
**2050 (Ziel der Stadt Baesweiler):** Für das Jahr 2050 wurden drei Prognosefälle entwickelt. Im ersten Prognosefall werden die Ziele der Stadt Baesweiler bzgl. der Veränderung der Verkehrsmittelwahl berücksichtigt und abgebildet. Die Stadt Baesweiler strebt eine Reduktion des MIV-Anteils (Pkw-Fahrer und Mitfahrer) bis zu diesem Jahr auf 38 % an.

Alle weiteren Annahmen, bis auf der Anteil der Elektro-Pkw (Steigerung von 10,0 auf 50,0 %<sup>22</sup>), bleiben im Vergleich zur Prognose für das Jahr 2035 unberührt. Der Wert für den Anteil an Elektro-Pkw beruht auf den Prognosen des CAM (Center of Automotive Management) (siehe Abbildung 6), die bereits für das Jahr 2030 von 25 % (konservativ) bis 40 % (optimistisch) ausgehen.

---

<sup>21</sup> (Center of Automotive Management, 2018)

<sup>22</sup> (Center of Automotive Management, 2018)



**Abbildung 6: Entwicklung der Marktanteile und Absatzzahlen von Elektroautos (BEV, PHEC) bis 2030**

Das Ergebnis der Bilanz weist CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 43.188 t für das Jahr 2050 und damit rund 35 % Prozent weniger als für das Ausgangsjahr 2018 auf.

**2050 (Szenario 1):** Das Szenario 1 für das Jahr 2050 verfolgt die Ziele eines idealtypischen Modal Splits, wie ihn zum Beispiel die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen des Landes Bayern (AGFK-BY) entwickelt hat. Dieser wird im folgenden Kapitel näher erläutert. Das Modell sieht vor, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs nur 25,0 % und der des ÖPNV 15,0 % Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen beträgt. Die Basis des zukunftsweisenden und nachhaltigen Verkehrs bilden demzufolge die nicht-motorisierten Verkehrsmittel.<sup>23</sup>

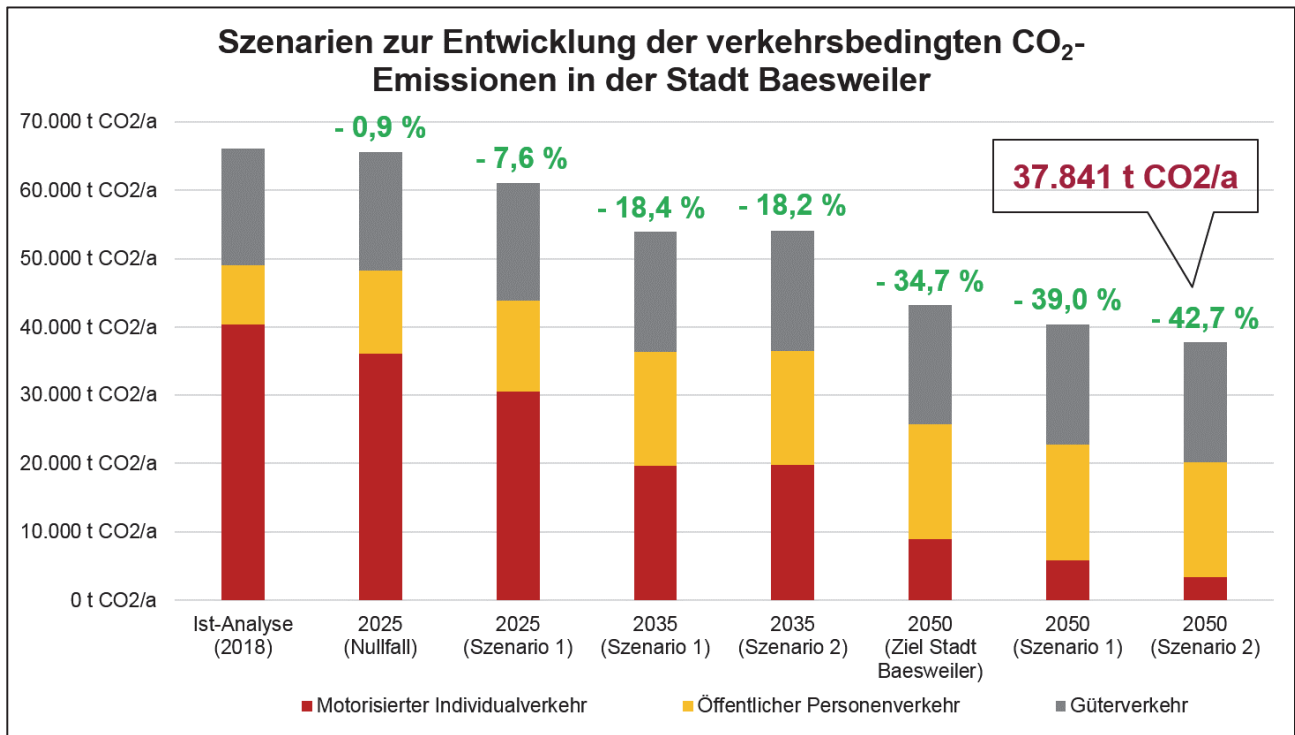
Die prognostizierten jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen für dieses Szenario belaufen sich auf 40.347 Tonnen CO<sub>2</sub>. Dies bedeutet eine Reduktion der Emissionen um 39,0 % im Vergleich zum Basisjahr.

**2050 (Szenario 2):** Dem Szenario 2 liegen die gleichen Datengrundlagen und Kennwerte zugrunde wie dem Szenario 1, außer dass der Anteil der Elektro-Pkw von 50,0 auf 75,0 % erhöht wurde.

Diese Veränderung führt zu einer weiteren Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 2.500 Tonnen pro Jahr und somit zu einer Gesamtbelastung von 37.841 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2050. Dies bedeutet eine Reduktion um 42,7 % im Vergleich zu 2018.

<sup>23</sup> (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., 2003)





**Abbildung 7: Szenarien zur Entwicklung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stadt Baesweiler**

### 3.3 SWOT-Analyse

Auf Grundlage der vorgenommenen Bestandsaufnahme und -analyse wird im Folgenden eine Zwischenbilanzierung in Form einer SWOT-Analyse durchgeführt.

Das Ziel einer solchen Analyse ist es zum einen die bisherigen Erfolge im Bereich Klimaschutz zu ermitteln und zum anderen eine Grundlage für folgende Wirkungsanalysen, Szenarien und das Controlling-Konzept zu schaffen.

Die SWOT-Analyse stellt die Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren im Bereich der nachhaltigen Mobilität (v.a. Radverkehr) und des Klimaschutzes dar. Diese Analyse bildet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Maßnahmenkataloges, indem Handlungsfelder und Handlungsschwerpunkte benannt und bewertet werden. Die SWOT-Analyse ist zudem eine wichtige Grundlage für den anschließenden Qualitätsmanagementprozess sowie die Wirkungsanalyse.



Abbildung 8: Aufbau einer SWOT-Analyse

### Stärken:

Zu den Stärken der Stadt Baesweiler zählen insbesondere die personellen Ressourcen und die Bündelung von Aktivitäten im Klimaschutz. Die Stadtverwaltung verfügt sowohl über einen Radverkehrsbeauftragten als auch über eine Klimaschutzmanagerin, die die zahlreichen Aktivitäten in unterschiedlichen Handlungsfeldern koordiniert und neue Projekte anstößt.

Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren zahlreiche Konzepte erstellt, die nicht nur eine Vielzahl von Maßnahmen beinhalten, sondern auch dazu beitragen, dass eine breitaufgestellte Datenbasis geschaffen wurde, die für viele Planungen essentiell und hilfreich sind. Zu den erarbeiteten Konzepten zählen das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000, das Klimaschutzkonzept (2014) sowie das Integrierte Handlungskonzept (2014). Darüber hinaus liegen die Ergebnisse der Mobilitätserhebung für die StädteRegion Aachen aus dem Jahr 2011 vor.

Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sind in der Stadt Baesweiler vergleichsweise hoch. Aufgrund der relativ geringen Flächenausdehnung, bezogen auf die Innenstadt, kann man auch von der Stadt der kurzen Wege sprechen. Innerhalb eines Radius von 3 km kann man nahezu alle Ziele im Stadtgebiet erreichen. Dies ist ein entscheidender Vorteil für nicht-motorisierte Mobilität.

Darüber hinaus ist die Topographie zum Radfahren sehr geeignet, da es kein ausgeprägtes Relief und somit kaum Höhenunterschiede gibt. Außerdem gibt es keine (nennenswerten) physischen/natürlichen Barrieren für Radfahrende (z.B. Seen oder Flüsse).

Das Straßennetz und dessen hierarchische Gliederung sind ebenfalls für das Radfahren sehr geeignet, da außerhalb des klassifizierten Straßennetzes nahezu flächendeckend Tempo 30 - überwiegend in Form einer Zonenausweisung - oder verkehrsberuhigte Bereiche vorzufinden sind. Die Innenstadt ist verkehrsberuhigt gestaltet und bietet gute Rahmenbedingungen zum sicheren und komfortablen Radfahren.

Innerhalb des Stadtgebietes befinden sich aktuell die fünf nachfolgend aufgeführten Bike & Ride-Anlagen, die die Verknüpfung des Fahrrads mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus) erleichtern.





1. Kapellenstr. / Aachener Straße
2. In der Schaf
3. Reyplatz
4. Rathaus Setterich
5. bei Duykers

Für den Freizeitradverkehr bieten sich u.a. die beschilderten Radwege rund um Baesweiler an.

### **Schwächen:**

Die Radinfrastruktur weist im aktuellen Zustand noch Schwächen auf. Dies bezieht sich unter anderem auf vorhandene Netzlücken (z.B. die Verbindungen zwischen den Stadtteilen), die fehlende Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung sowie auf fehlende oder mangelhafte Radabstellanlagen. Darüber hinaus kann der fehlende Anschluss an den Schienenverkehr (z.B. Euregiobahn) als Schwäche interpretiert werden, da dieser die Möglichkeiten für Inter- und Multimodalität deutlich verbessern würde.

Die hohen Pendlerverflechtungen in/ aus Regionen außerhalb der StädteRegion (u.a. Kreise DN, HS und EU | 27 % bei Auspendlern | 26 % bei Einpendlern) stellen eine Herausforderung bzgl. der Radverkehrsförderung im Alltagsverkehr (Arbeitswege) dar. Für diese Personengruppe kommt die Nutzung des Fahrrades auf dem Arbeitsweg nur in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Frage.

### **Chancen:**

Der vergleichsweise geringere finanzielle Aufwand zur Förderung des Radverkehrs stellt für eine Kommune oder eine Institution eine große Chance dar. Der jährliche finanzielle Aufwand je Fahrrad-km beträgt etwa nur ein Zehntel des Aufwandes je Pkw-km (Kommune). Darüber hinaus weisen Radfahrer im Schnitt bis zu 50 % weniger krankheitsbedingte Fehlzeiten auf, was insbesondere für die Arbeitgeber lukrativ ist.

Die Stadtverwaltung Baesweiler hat bereits erste Erfahrungen mit Mobilitätsmanagement (MM) im Allgemeinen und speziell mit betrieblichem MM gesammelt. Im Jahr 2017 hat sie sich am bundesweit durchgeführten Modellprojekt „Mobil.Pro.Fit“ beteiligt.

Der fehlende Anschluss an das Schienennetz stellt zwar gegenwärtig einen Nachteil für die Kommune dar, wenn es um die Förderung von Inter- und Multimodalität geht, die Aussicht auf diesen kann aber bereits heute auch als Chance gesehen werden.

Im Bereich der Elektromobilität können die Pedelecs und E-Bikes als treibende Kraft im Radverkehr in Baesweiler angesehen werden. Der hohe Anteil an Einfamilienhäusern mit Garagen oder sonstigen sicheren Unterstellmöglichkeiten ist im Vergleich zu dicht bebauten Großstädten ein großer Vorteil in Bezug auf den Erwerb und die Nutzung von Elektrofahrrädern.



**Risiken:**

Als Risiken können, wie in vielen deutschen Kommunen die ungewisse Haushaltslage sowie die Auswirkungen des demographischen Wandels genannt werden. Darüber hinaus können Änderungen in der Gesetzgebung (z.B. Erhöhung der Pendlerpauschale oder (weitere) Bevorrechtigung von Dienstwagen) negative Auswirkungen auf die Radverkehrsförderung haben.

Außerdem kann man die wirtschaftliche Entwicklung eines Standortes nie genau vorhersehen, so dass auch die Auswirkungen dieses Bereichs auf den Radverkehr ungewiss sind.



## 4. Strategische Radverkehrsförderung

Die Bestandsanalyse verdeutlicht, dass ein strategischer und integrierter Handlungsansatz notwendig ist, um die gesetzten Ziele und Teilziele zu erreichen. Darunter versteht man den konsequenten und systematischen Ausbau der Einzelkomponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation. Während dieser Ansatz im Bereich des Kfz-Verkehrs seit Jahrzehnten verfolgt wurde, ist er nun auf ein multimodales Verkehrssystem zu übertragen, so dass die Voraussetzungen zur einfachen und bequemen Nutzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund in Verbindung mit einem fahrradfreundlichen Klima geschaffen werden.

### 4.1 Infrastruktur

Die Infrastruktur bildet den Grundbaustein und schafft alle Voraussetzungen für eine sichere und komfortable Mobilität. Dazu gehören alle Verkehrswege von der Straße bis zum (Rad-)Wanderweg.

Wichtige Aspekte hierbei sind:

- Die flächendeckende und direkte Verknüpfung von für den Verkehrsträger relevanten Zielen unter Berücksichtigung der jeweiligen Umwegempfindlichkeit, Aktionsradien, Fahrzeugtypen, Verbindungsfunktionen, etc..
- Die Kriterien der Richtlinien und Gesetze sind grundsätzlich umzusetzen.
- Die sichere, direkte und eindeutige Führung auf Verkehrsstraßen, insbesondere in Einmündungen und Kreuzungen. Denn der subjektiv empfundene Grad an Verkehrssicherheit hält viele Menschen von der Nutzung bestimmter Verkehrsträger ab, insbesondere dem Fahrrad. Diesen Ängsten wirken sicher zu nutzende Verkehrsstraßen und deren Nebenanlagen, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Erschließungsstraßennetz auf 30 km/h und eine eindeutige Verkehrsführung entgegen.
- Die Berücksichtigung der besonderen Merkmale und Anforderungen von Freizeitverkehren, Aufenthaltsfunktionen und städtebaulich sensibler Bereiche durch eine Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen in den Orten und der Bereitstellung von entsprechenden (getrennten) Wegen für jeden Verkehrsträger.
- Die Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die Belange aller Verkehrsteilnehmergruppen sind gleichberechtigt zu behandeln und müssen verträglich miteinander in Zusammenhang gestellt werden.
- Der Komfort der Route: Gerade umweltverträgliche Verkehrsmittel dürfen nicht durch unnötige Widerstände behindert werden. Neben ausreichend bemessenen und mängelfreien Verkehrsanlagen muss die Verkehrsführung umwegarm sowie klar und eindeutig erkennbar sein.

### 4.2 Service

Der Baustein Service beinhaltet alle Komponenten, die zur komfortablen Nutzung eines Verkehrsmittels in Verbindung mit einem attraktiven Gesamtangebot beitragen. So trägt als positives

Alleinstellungsmerkmal nicht nur die Infrastruktur, sondern vor allem das Serviceangebot rund um die Strecken zur Attraktivität des gesamten Netzes bei.

Das Serviceangebot muss an die jeweiligen Verkehrsmittel angepasst sein, denn die spezifischen Anforderungen sind unterschiedlich. Zentrale Elemente sind

- Multimodalität; d.h. Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel untereinander
- Parkplätze, Abstellanlagen, Haltestellen und Aufenthaltsflächen
- Verfügbarkeit des Verkehrsmittels über Leihangebote und Sharing-Möglichkeiten bzw. die Angebotsdichte
- Reparatur- und Versorgungseinrichtungen
- Bevorrechtigung eines Verkehrsmittels auf bestimmten Routen

Über entsprechende Angebote kann die Attraktivität einzelner Verkehrsmittel und deren Nutzungsintensität gezielt gesteuert werden.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Etablierung von Sharing-Angeboten in ländlich geprägten Regionen schwierig ist, da kommerzielle Anbieter von Car- und Bikesharing-Systemen aus wirtschaftlichen Gründen in diesen Regionen in der Regel nicht aktiv sind. Für derartige Strukturräume sind spezielle Sharing-Systeme zu entwickeln, die sich von den klassischen Systemen in Großstädten unterscheiden. Im Carsharing bietet sich beispielsweise die Einführung von sogenannten Dorfautos an, die oftmals mit Hilfe von bürgerschaftlichem Engagement betrieben werden. Im Rahmen des LEADER-Projektes, welches durch die Europäische Kommission gefördert wurde, haben fünf Kommunen in der Eifel zwei Jahre lange die geteilte Nutzung von Elektrofahrzeugen getestet, um diese im Erfolgsfall dauerhaft zu etablieren.<sup>24</sup>

„Die fünf Modelldörfer haben gezeigt, dass Dorfauto- und Pedelec-Angebote die Mobilitätsmöglichkeiten der Bürger im ländlichen Raum deutlich erhöhen können. Vom Mehrwert profitieren insbesondere Bürger ohne eigenes Auto, ohne Führerschein und Haushalte ohne Zweit- oder Drittwagen. Darüber hinaus haben die Erfahrungen aus den örtlichen Projekten gezeigt, dass Dorfautos und Pedelecs das bürgerschaftliche Engagement, das Miteinander im Dorf und eine zukunftsorientierte Entwicklung der Orte fördern. Die neuartigen Mobilitätskonzepte bieten daher die Chance, die Attraktivität der Dörfer und die Lebensqualität der Bürger zu erhöhen.“<sup>25</sup>

### 4.3 Information

Die Information stellt eine weitere zentrale Komponente dar. Die Vorteile und die Funktion eines Verkehrsmittels im Gesamtsystem und die Verbesserung der Rahmenbedingungen, wie z.B. neue Routen, ein verbessertes Serviceangebot oder Veränderungen innerhalb der Rechtsetzung müssen kontinuierlich vermittelt werden.

---

<sup>24</sup> (Lokale Aktionsgruppe der LEADER-Region Eifel, 2015)

<sup>25</sup> (Lokale Aktionsgruppe der LEADER-Region Eifel, 2015)



Wichtige Aspekte hierbei sind:

- Die übersichtliche und schnell verständliche Orientierung im Straßenverkehr. Dies beinhaltet die Wegweisung entlang der Strecke und Übersichtstafeln zur Lokalisierung des Standortes im Gesamtnetz (Verkehrsleitung).
- Die Öffentlichkeitsarbeit zur Attraktivität des Gesamtverkehrsangebotes und Verbesserungen der Rahmenbedingungen. Neue Routen oder ein verbessertes Serviceangebot müssen kontinuierlich mit Hilfe verschiedener Medien (z.B. Printprodukte, Internet) zielgruppen- und altersspezifisch publiziert werden.

#### **4.4 Kommunikation**

Die Kommunikation bildet den Schlüsselfaktor in allen zukünftigen Handlungsansätzen zur Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrssystems, da ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel ausschließlich über eine positive, aufklärende und motivierende Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern erreicht werden kann.

Wichtige Bestandteile der Kommunikation sind Veranstaltungen und Kampagnen, die die Bürger und Interessensgemeinschaften in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbeziehen. Sie sollen informieren, helfen Hemmungen gegenüber neuer/ alternativer Verkehrssysteme abzubauen und zum Ausprobieren einladen.

#### **4.5 Tourismus und Naherholung**

Während im Alltagsverkehr neben der Verkehrssicherheit vor allem eine zügige und direkte Bewegung im Verkehrssystem gewünscht ist, treten im Freizeitverkehr vermehrt Aufenthaltsfunktionen und die Attraktivität von Verbindungen in den Vordergrund. Dies führt zu einer verstärkten Unverträglichkeit zwischen dem motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr. Eine weitere Schwierigkeit des Freizeitverkehrs ist dessen unregelmäßiges und stark schwankendes Verkehrsaufkommen. Während an Sommerwochenenden Spitzenbelastungen erreicht werden, treten an trüben Winterwerktagen oder in niederschlagsreichen Zeiträumen kaum Verkehre auf.

## 5. Akteursbeteiligung

Die Akteursbeteiligung umfasst neben der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit auch die Beteiligung der Akteure der Stadtgesellschaft sowie der Bürgerschaft. Die Beteiligung der Bürgerschaft wird über verschiedene Wege ermöglicht, insbesondere über die Mitwirkung an öffentlichen Workshops und Informationsveranstaltungen, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

Die politischen Vertreter/innen der Stadt Baesweiler wurden, neben der Beteiligung im Rahmen des Arbeitskreises und der Experteninterviews, im Ausschuss für Verkehr und Umwelt über den Sachstand zum Klimaschutzteilkonzept informiert.

### 5.1 Projektbegleitender Arbeitskreis

Nach einem ersten Abstimmungstermin mit Vertreterinnen der Stadtverwaltung Baesweiler über die einzelnen Arbeitsschritte zur Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes stellte das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen dem projektbegleitenden Arbeitskreis am 13. Juni 2018 die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse, der SWOT-Analyse sowie die ausgearbeitete CO<sub>2</sub>-Bilanz inkl. Potentialanalyse vor. In der Folge wurden ebenso der Aufbau und die Handlungsfelder für das zu der Zeit in Arbeit befindliche Maßnahmenkonzept vorgestellt. Weiterhin wurde das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Bürgerbeteiligung) sowie der Zeitplan vorgestellt.



**Abbildung 9: Inputvortrag im Rahmen des 1. Arbeitskreises durch das SVK**



**Abbildung 10: Teilnehmende des 1. Arbeitskreises im Quartiersbüro „KREATIV“**

Der Teilnehmerkreis des Arbeitskreises setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der folgenden Institutionen zusammen:

- Vertreterinnen und Vertreter der Politik (Stadt Baesweiler)
- Vertreterinnen und Vertreter der politischen Ausschüsse der Stadt Baesweiler
- Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung der Stadt Baesweiler
- Verband für mobilitätseingeschränkte Personen





- Vertreterinnen und Vertreter der Schulen
- Vertreterinnen und Vertreter des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.)
- Vertreterinnen und Vertreter des Gewerbes
- Vertreterinnen und Vertreter des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen (SVK)

Im Anschluss an den Inputvortrag durch das SVK fand eine Diskussionsrunde statt. Im Rahmen dieser Gesprächsrunde wurden beispielsweise die Ziele der Stadt Baesweiler in Bezug auf den Radverkehr und den Klimaschutz diskutiert und Handlungsbedarfe aufgezeigt. Diese wurden im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes von Seiten des SVK geprüft und ggf. in das Konzept aufgenommen. Bezüglich der Ziele der Stadt Baesweiler im Hinblick auf die Mobilität waren sich die Teilnehmenden größtenteils einig darüber, dass der motorisierte Individualverkehr in der Stadt nicht vollständig durch umweltfreundliche Alternativen ersetzt werden kann, aber die Abschaffung von Zweit- und Drittwagen bereits ein großer Erfolg wäre. Dies könne nur gelingen, in dem zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden, die die Abhängigkeit vom privaten Pkw reduzieren.

Darüber hinaus wurden aktuelle Entwicklungen im Mobilitätssektor in der Stadt Baesweiler angesprochen, die im Rahmen des Konzeptes berücksichtigt werden sollten. Hierzu zählen beispielsweise die geplante Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) „In der Schaf“ sowie der Aufbau von zwei Pedelec-Verleihstationen des Anbieters „Velocity“ aus Aachen am ZOB sowie im Gewerbegebiet.

Weiterhin wurden die Inhalte des Bürgerworkshops und der Experteninterviews besprochen. Für Letzteres wurde ebenfalls eine Auswahl an Gesprächspartnern zusammengestellt.



## 5.2 Bürgerworkshops

### 5.2.1 Durchführung

Am Donnerstag, den 30.08.2018 fand um 19:00 Uhr der erste Bürgerworkshop zum Thema „Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler“ im Rahmen des Projektes statt. Die Veranstaltung fand im Quartiersbüro „KREATIV“ in der Kückstraße, im Zentrum der Stadt Baesweiler, statt. Die Veranstaltung wurde auf der Internetseite der Stadt Baesweiler und im „Stadtinfo“, einer Broschüre mit aktuellen Informationen aus dem Rathaus und vielfältigen Veranstaltungstipps, beworben. Darüber wiesen Plakaten, die an mehreren öffentlichkeitswirksamen Standorten platziert wurden, auf die Veranstaltung hin.

In erster Linie sind die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Baesweiler die Verkehrserzeuger und Nutzer von Mobilitätsangeboten im Stadtgebiet. Sie entscheiden bei jedem einzelnen Weg über die jeweilige Verkehrsmittelwahl neu. Daher wurde bei der Erstellung dieses Klimaschutzteilkonzeptes großer Wert darauf gelegt, dass die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Baesweiler in den Planungsprozess involviert werden. Im Rahmen dieses Prozesses wurden sie über die Vorteile des Radverkehrs informiert, die Rahmenbedingungen des Radverkehrs erläutert und für nachhaltige Mobilität in der Stadt und Region motiviert. Das Ziel ist es eine hohe Identifikation mit dem Wohnstandort und dessen Verkehrssystem/ -klima zu generieren.

Im Rahmen dieses ersten Workshops wurden den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern, nach der Begrüßung durch den Bürgermeister Dr. Willi Linkens, in einem Einführungsvortrag u.a. folgende Aspekte erläutert:

- Die Ziele der Stadt Baesweiler im Mobilitäts- sowie Klimaschutzsektor
- Die Inhalte und Ziele des Projektes (Klimaschutzteilkonzept)
- Die Grundlagen und Ziele eines multimodalen Verkehrssystems
- Der Radverkehr als System
- Der Zeitplan des Projektes

Im Anschluss an den Einführungsvortrag des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen erhielten die anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit Wünsche und Anregungen zum Projekt zu äußern. Hierzu waren mehrere Poster erstellt worden, an denen Rückmeldungen zum Radverkehr



**Einladung zur 1. Bürgerwerkstatt**  
**„Klimafreundlicher Radverkehr“**

Wir wollen den Radverkehr in Baesweiler weiter fördern.

Die Stadt Baesweiler und das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen laden Sie nun herzlich zur 1. Bürgerwerkstatt ein. In dieser wollen wir über die aktuelle Radverkehrssituation und Ihre Vorstellungen zu deren Verbesserung diskutieren. Wo gibt es Mängel, wo besondere Wünsche, die bisher nicht berücksichtigt wurden?

Nutzen Sie die Möglichkeit und lassen Sie uns gemeinsam den Radverkehr in Baesweiler verbessern.

 Kommen Sie zur Bürgerwerkstatt...

**Wann:** Donnerstag 30.08.2018 um 19.00 Uhr  
**Wo:** Quartiersbüro KREATIV  
 Kückstraße 21, 52499 Baesweiler  
 (Eine vorherige Anmeldung ist nicht erforderlich.)

Wir freuen uns auf Sie!

**Abbildung 11: Einladung zur 1. Bürgerwerkstatt**

platziert werden konnten. Die Poster deckten die in der nachfolgenden Abbildung 12 dargestellten Themenfelder ab.



**Abbildung 12: Themenfelder im Rahmen der Bürgerpartizipation (1. Bürgerworkshop am 30.08.2018)**

Die interessierten Bürgerinnen und Bürger konnten zum Beispiel mit Hilfe von Klebepunkten Gefahrenstellen/ Konfliktsituationen im Radverkehr oder Wunschstandorte für Radabstellanlagen unterschiedlicher Art im Stadtplan kennzeichnen (siehe Abbildung 15).



Abbildung 13: Begrüßung durch den Bürgermeister Dr. Willi Linkens



Abbildung 14: Bürgerpartizipation



**Bitte markieren Sie im Stadtplan**

- Meine Lieblingsstrecke
- Meine Stammstrecke
- Hier würde ich gerne entlang fahren

**Bitte markieren Sie im Stadtplan**

- Hier ist es gefährlich (z.B. überquerende Wege oder Querungshilfen)
- Hier gibt es Konflikte (z.B. parkende Autos)
- Hier ist es unkomfortabel (z.B. schlechte Anschließungen)

**Fahrradparken: Bitte markieren Sie im Stadtplan**

Markieren Sie Ihre Wünsche mit den Nadeln im Plan. Nutzen Sie auch die Karteikarten zur Verfeinerung Ihrer Wünsche und Anregungen oder beschriften Sie den Plan.

**WEGENETZ**

- Ihre Lieblingswege
- Ihre täglichen Wege
- Ihre Wunschrouten

**MÄNGEL**

- Komfortmängel
- Gefahrenstellen
- Konflikte

**ABSTELLANLAGEN**

- Wo sehen Sie Bedarf?
- Welche Ausstattungsmerkmale?

Abbildung 15: Bürgerpartizipation im Rahmen des 1. Workshops (30.08.2018)

## 5.2.2 Ergebnisse

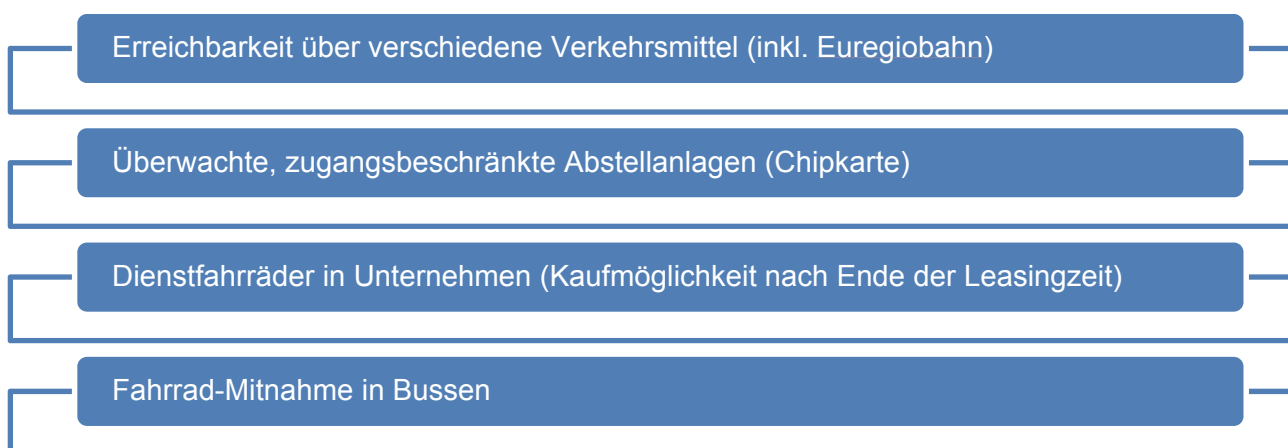
Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl ist auch die Quantität der Rückmeldungen von Seiten der Bürgerinnen und Bürger überschaubar. Bezüglich des Themenfeldes „Verkehrssicherheit“ wurden nur sehr wenige Gefahren-/ Konfliktstellen im Stadtplan gekennzeichnet. Diese beschränken sich größtenteils auf den Bereich der Aachener Straße sowie das Schulumfeld in der Jülicher Straße (Gymnasium).

Zu dem Themenfeld „Fahrradparken“ gab es mehr Rückmeldungen von Seiten der Teilnehmer/innen. In den kleineren Stadtteilen (Oidtweiler, Beggendorf, Floverich, Loverich und Puffendorf) Baesweilers sollten ihrer Meinung nach einzelne Radabstellanlagen für eine geringe Nachfrage vorgesehen werden. In Setterich, dem größten Stadtteil der Kommune, sowie im

Innenstadtbereich sollten hingegen größere Abstellanlagen für eine hohe Nachfrage bereitgestellt werden. Im Stadtzentrum sollte aus Sicht der Teilnehmenden zukünftig ebenso über die Errichtung von Mobilstationen für den Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln nachgedacht werden. Geeignete Standorte für solche Stationen sind aus Sicht der Bevölkerung der Reyplatz, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) „In der Schaf“, der Knotenpunkt Aachener Straße/ Kapellenstraße/ Eschweiler Str. (Kapellchen) sowie der Bereich um die Bushaltestelle „Place de Montesson“ an der Aachener Straße.

Die Meinung zu der Fragestellung, ob Baesweiler aktuell fahrradfreundlich ist, fällt insgesamt eher gut aus. Positiv werden in diesem Zuge insbesondere die Bemühungen im Radwegeausbau (hier: Markierungslösungen) und die sicheren Radabstellanlagen im Innenstadtbereich hervorgehoben. Demgegenüber wird die Radinfrastruktur aber auch als Kritikpunkt angesehen. Hierunter fallen unter anderem fehlende oder schlecht ausgebaute Radverkehrsanlagen sowie fehlende Abstellanlagen.

In der folgenden Abbildung 16 sind die Ziele für die Mobilität in Baesweiler dargestellt, die von Seiten der anwesenden Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Bürgerworkshops formuliert wurden.



**Abbildung 16: Ziele für die Mobilität in Baesweiler (1. Bürgerworkshop am 30.08.2018)**

Darüber hinaus formulierten die Teilnehmenden sehr spezifische Ziele für den Radverkehr in der Stadt Baesweiler. Diese beziehen sich auf bestimmte Örtlichkeiten und Radverkehrssituationen im Stadtgebiet und weniger auf übergeordnete Ziele (z.B. Erhöhung des Radverkehrsanteils und der Sicherheit im Radverkehr).

**Ziele für den Radverkehr in Baesweiler aus Sicht der Teilnehmenden:**

- Sicherer Radweg zur Realschule beim Bau der L50 N
- Einfädelung des Radverkehrs aus Richtung Eschweiler Str. vor Mini-Kreisverkehr
- Anlage eines Radweges entlang Schwarzer Weg (Oidtweiler)

Die Rückmeldungen von den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger, sowohl über die Poster und Karteikarten als auch über die Gespräche, zeigen, dass die Stadt Baesweiler im Bereich des Radverkehrs bereits gut aufgestellt und einige Handlungsschwerpunkte bereits aufgegriffen hat, so dass nicht bei „Null“ angefangen und über grundsätzliche Aspekte diskutiert werden musste. Auf





dieser vorhandenen Basis kann stattdessen aufgebaut und weitere Handlungsschwerpunkte gesetzt werden.

### **5.3 Experteninterviews**

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes für den Radverkehr wurden neben den Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern außerdem anerkannte örtliche und regionale Akteure sowie Verkehrsexperten zu ihrer persönlichen Einschätzung des Themas Radverkehr in Baesweiler im Hinblick auf den Klimaschutz befragt.

Die Befragung wurde in Form von Leitfadengestützten Interviews durchgeführt, bei denen festgelegte Fragestellungen aufgegriffen wurden, die aber zugleich die Möglichkeit für einen darüber hinaus gehenden freien Meinungs austausch ermöglichten. Der Leitfaden ermöglicht zudem, dass mit den Akteuren auch fachspezifische Fragestellungen diskutiert werden. Das Thema „Verkehrssicherheit“ sollte beispielsweise bei den Interviews mit den Vertreter/innen der Polizei sowie dem Ordnungsamt im Vordergrund stehen.

Die zu befragenden Personen wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie den Teilnehmer/innen des Arbeitskreises ausgewählt.

#### **5.3.1 Teilnehmer/innen**

Es wurden insgesamt elf Interviews mit örtlichen und regionalen Akteuren geführt. Die Interviewpartner sind den folgenden Bereichen/ Tätigkeitsfeldern zuzuordnen:

- Polizeibehörde (Verkehrsdirektion Polizeipräsidium Aachen)
- Ordnungsamt der Stadt Baesweiler
- Wirtschaftsförderung der Stadt Baesweiler
- Ortsvorsteher/innen der sieben Ortsteile in der Stadt Baesweiler
- Vertreter/in eines Seniorenvereins
- Vertreter/innen von schulischen Einrichtungen (Grundschule, Gymnasium)

#### **5.3.2 Leitfaden**

Der Leitfaden für die Interviews ist in vier Themenfelder unterteilt.

Im ersten Abschnitt wird die aktuelle Situation sowie die zukünftige Entwicklung im Radverkehr in der Stadt Baesweiler diskutiert. Hierbei geht es unter anderem um das Engagement der Stadtverwaltung Baesweiler sowie um die Handlungsfelder, die zukünftig von besonderer Bedeutung sein werden, wenn es um gezielte Radverkehrsförderung geht.

Des Weiteren wurden die Befragten nach den Gründen gefragt, die für eine (verstärkte) Förderung des Radverkehrs in der Kommune sprechen. Um eine erste (subjektive) Schätzung der theoretischen Potentiale des Radverkehrs zu erhalten, wurden die Interviewpartner, die überwiegend sowohl über Ortskenntnisse als auch über Menschenkenntnisse in Baesweiler



verfügen, gefragt, ob und in welchem Maß der Radverkehr zum Klimaschutz in Baesweiler beitragen kann. In der Folge wurden mögliche Handlungsfelder und Vorgehensweisen zur Förderung des Radverkehrs diskutiert.

Im zweiten Interview-Abschnitt stand die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Hierbei ging es sowohl um eine Beurteilung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen, als auch um eine Bewertung der Sicherheit im Radverkehr. Darüber hinaus wurden Handlungsfelder besprochen, die bezüglich des Radverkehrs besonders kritisch sind und verbessert werden sollten. Hierbei ging es nicht nur um infrastrukturelle Aspekte (Strecken und Knotenpunkte), sondern auch um das Themenfeld „Elektrofahrräder“ sowie das generelle Miteinander im Straßenverkehr, das zugunsten der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer vielerorts verbesserungswürdig ist.

Das dritte Kapitel des Interviews widmete sich dem Thema Inter- und Multimodalität und der Fragestellung, inwiefern der Radverkehr durch eine optimierte Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gestärkt werden kann. Hierbei wurde unter anderem über Mobilitätsstationen im Allgemeinen (Entwicklung, Potentiale zur Förderung von Multimodalität), als auch über deren Einsatzmöglichkeiten/ Etablierungschancen in Baesweiler gesprochen.

Im abschließenden Kapitel wurde mit den Experten intensiv diskutiert, welche Akteure/ Stakeholder bei Radverkehrsplanungen (und sonstigen Verkehrsplanungen) (in Baesweiler) involviert werden sollten und welche Partizipationsform dabei gewählt werden sollte, um einen möglichst zielführenden Prozess zu generieren, der ein nutzerfreundliches und attraktives Radverkehrssystem zum Ziel hat. Die Eruiierung und Berücksichtigung der Interessen und Meinungen der Bevölkerung stehen dabei im Mittelpunkt.

### **5.3.3 Ergebnisse**

Die Ergebnisse der Experteninterviews zeigen, dass der Klimaschutz eine (sehr) wichtige Rolle in der Stadt Baesweiler spielt. Die Mehrheit der Befragten gab an, dass die Stadt Baesweiler den Radverkehr in der Kommune verstärkt fördern sollte, um bspw. die Schadstoff-Emissionen zu reduzieren. Der Klimaschutz wurde im Rahmen der Interviews am häufigsten als Grund für die Förderung des Radverkehrs genannt.

Das Engagement der Stadtverwaltung in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs wird von den meisten Interviewpartnern als „gut bis sehr gut“ eingestuft. Für die meisten Gesprächspartner sind die Aktivitäten der Stadtverwaltung in diesem Bereich erkennbar und werden positiv wahrgenommen.

Das Potential zum Umstieg auf das Fahrrad wird für die Stadt am Nordrand der StädteRegion Aachen groß eingeschätzt. Dies bezieht sich in erster Linie auf die große Anzahl an Beschäftigten im Gewerbegebiet, von denen gegebenenfalls ein relativ hoher Anteil auf dem Arbeitsweg auf das Fahrrad umsteigen könnte, sofern die Rahmenbedingungen geeignet sind. In insgesamt sieben Interviews wurden die Arbeits- und Ausbildungswege genannt, wenn es um das Potential zur Verlagerung von Fahrten auf das Fahrrad ging. Hierzu sind allerdings aus Sicht der meisten Experten einige Verbesserungen an der Radinfrastruktur von Nöten, da diese die Basis für einen attraktiven und sicheren Radverkehr darstelle. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (im Radverkehr) wurden nach Infrastrukturverbesserungen am zweithäufigsten genannt.



Das Thema Multimodalität und dessen Unterform, die Intermodalität, wurden von den meisten Gesprächspartner grundsätzlich positiv bewertet und deren Entwicklungspotentiale als sehr hoch eingeschätzt. Hierbei wurde allerdings in Bezug auf die Stadt Baesweiler immer wieder auf eine fehlende Schienenverkehrsanbindung hingewiesen. Diese sei in Bezug auf die Intermodalität, also die Verknüpfung des Fahrrads und des öffentlichen Verkehrs auf einem Weg, von besonderer Bedeutung, da die Stadt gegenwärtig nur über den Busverkehr an das öffentliche Verkehrssystem angebunden ist. Die Fahrradmitnahme ist nur in den mit einem Fahrradsymbol gekennzeichneten Bussen sowie nur an bestimmten Tagen bzw. bestimmten Uhrzeiten zugelassen.<sup>26</sup> Die Errichtung von Mobilstationen an denen der öffentliche Verkehr zum Beispiel mit Carsharing- und Leihfahrradsystemen verknüpft wird, sei ebenfalls in erster Linie sinnvoll, sobald eine Anbindung an den Schienenverkehr gegeben ist. An diesen Stationen könnte man von der Bahn auf ein Leihfahrrad umsteigen, um die „letzte Meile“ zurückzulegen.

Die Verkehrssicherheit in der Stadt Baesweiler wird von den Befragten im Allgemeinen, also über alle Verkehrsmittel gesehen, als gut bewertet. Für den Radverkehr wird die Verkehrssicherheit hingegen weniger hoch eingeschätzt. Die Gründe hierfür seien insbesondere die vielerorts unzureichende Infrastruktur, mit der einige Konfliktstellen (z.B. Einmündungen und Grundstückszufahrten) verbunden seien. In diesem Zuge wurden auch mehrmals die Schulumfelder genannt, in denen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zu Verbesserung der Radverkehrssituation umgesetzt werden sollten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Des Weiteren sei insbesondere eine Verbesserung der Radverkehrsbedingungen auf Hauptverkehrsstraßen (z.B. Aachener Straße) anzustreben, um mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen.

Darüber hinaus haben mehrere Befragte angemerkt, dass im Rahmen der Ausweisung und Planung von Neubaugebieten das Thema „nachhaltige Mobilität“ und die Berücksichtigung von umweltfreundlichen, alternativen Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Elektromobilität) mehr Beachtung finden sollte.

---

<sup>26</sup> Montags bis freitags ab 19:00 Uhr, samstags ab 15:00 Uhr, sonn- und feiertags ganztägig (Aachener Verkehrsverbund, 2018)



## 6. Maßnahmenkatalog

Der Schwerpunkt des Maßnahmenkataloges ist die Definition von Handlungsanreizen zur vermehrten Nutzung des Fahrrades. Daher umfasst der Maßnahmenkatalog alle Säulen der strategischen Radverkehrsförderung.

- Infrastruktur
  - Radverkehrsnetz
  - Radverkehrsanlagen
  - Knotenpunkte
- Service
  - Fahrradabstellanlagen/ Mobilstationen
  - ggf. Fahrradreparaturstationen (Luft, Werkzeug, Reinigung) und Gepäckschließfächer
  - Ladeinfrastruktur
- Information
  - Wegweisung
  - Informationstafeln
  - Flyer
  - Internetauftritt
- Kommunikation
  - Kampagnen
  - Aufklärungsarbeit
  - Bildung und Fortbildung
  - Aktionen
  - Öffentlichkeitsbeteiligung

### 6.1 Aktualisierung bestehender Maßnahmenbündel

Das Radverkehrskonzept der Stadt Baesweiler stammt aus dem Jahr 2000. Seitdem haben sich zahlreiche Rahmenbedingungen geändert. Dies betrifft neben weichen Faktoren (z.B. Gesellschaft, Technologie) auch harte Faktoren (z.B. StVO, ERA). Daher ist eine Aktualisierung des bestehenden Maßnahmenkataloges sinnvoll und notwendig.

In diesem Zusammenhang wurden alle Maßnahmen auf mögliche Schwachstellen geprüft. Diese Schwachstellen werden im Folgenden aufgeführt und es werden Hinweise zur Fortschreibung formuliert sowie entsprechende Maßnahmen ergänzt.

Im ersten Schritt wurde eine Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt und alle Maßnahmen aus dem vorliegenden Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000 hinsichtlich ihrer Umsetzung überprüft. Von den insgesamt 78 Maßnahmen, die seinerzeit von dem beauftragten Ingenieurbüro entwickelt und der Stadt Baesweiler zur Umsetzung vorgeschlagen wurden, wurden bislang 34 Maßnahmen umgesetzt. Eine Maßnahme wurde teilweise umgesetzt (Begradigung der Radverkehrsführung und Radwegausleitung am Knotenpunkt „Geilenkirchener Straße/ A.-Sommerfeld-Ring“) und 27 Maßnahmen wurden (noch) nicht umgesetzt. 16 Maßnahmen, die im Radverkehrskonzept zur Umsetzung vorgeschlagen wurden, sind aufgrund unterschiedlicher Umstände/ Entwicklungen nicht mehr relevant. Dies ist z.B. der Fall, wenn ursprünglich die Sicherung des Radverkehrs als Handlungspunkt aufgeführt wurde, die Straße mittlerweile aber Teil einer Tempo 30-Zone ist und der Radverkehr somit aufgrund des geringeren Geschwindigkeitsniveaus im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann.

Umsetzungsstand	Maßnahmen
umgesetzt	34
teilweise umgesetzt	1
(noch) nicht umgesetzt	27
nicht mehr relevant	16
Summe	78

**Tabelle 2: Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000**

Die Maßnahmen wurden in einer Liste zusammengetragen (siehe Abbildung 17) und der Umsetzungsstand dokumentiert. Darüber hinaus wurde der Umsetzungsstand in einer Karte (siehe Plan „Umsetzungsstand Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000“ im Anhang) graphisch dargestellt. Hierbei wurde zwischen Infrastrukturmaßnahmen an Knotenpunkten und auf Strecken sowie verkehrsrechtlichen Anordnungen auf der Strecke unterschieden.

Nr.	Straße	Abschnitt	Maßnahme	Projektstand 2018
1	Kloshaus/ L240 n		- Begradigung der Führung über die Rechtsabbiegefahrbahn zur L240n - Installation von Induktionsschleifen am Knotenpunkt L240n	umgesetzt
2	Hauptstraße/ Im Weinkeller			umgesetzt
3	Parallelweg Aachener Str.	Bereich Auguste-Renoir-Str.	- Fehlende Asphaltdecke im Bereich Auguste-Renoir-Straße herstellen	umgesetzt
4	Aachener Str.	Westseite; südl. L.-Erhard-Ring	- Fehlendes Radwegeteilstück auf Fahrbahnwestseite zwischen Nordende Bebauung und K27 herstellen	umgesetzt
5	Hauptstraße	südl. Wolfsgasse	Sichere Radverkehrsführung zwischen Johannesstraße und Wolfsgasse (Netzlücke)	nicht umgesetzt
6	Siegenkamp/ L.-Erhard-Ring		Ausbau der Querungsstelle mit Insel, Auffangradweg und Umgestaltung der nördlichen Einmündung	umgesetzt
7	Wolfsgasse	"An der Burg" bis "Grünstraße"	Umwandlung der getrennten Geh- und Radwege zwischen "An der Burg" und "Grünstraße" in einen gemeinsamen Geh- und Radweg	umgesetzt
8	Aldenhovener Straße (B 56)	Kreuzstraße bis Feldweg nach Loverich	Aufhebung der Benutzungspflicht der Radwege (ca. 1,0 m breit auf beiden Straßenseiten) nach Fertigstellung der Ortsumgehung Puffendorf	umgesetzt
9	Aachener Str. (B 57)	Kapellenstraße bis Jülicher Str.	Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn	nicht umgesetzt
10	Mariastraße		Ggf. Einbau weiterer geschwindigkeitsdämpfender Elemente und Beschränkung auf 30 km/h im gesamten Streckenverlauf	nicht umgesetzt
11	Carlstraße (L 225)	Mariastraße bis Reyplatz	Umwidmung des nördlichen Gehweges zum gemeinsamen Geh- und Radweg und Schaffung einer gesicherten Radwegausleitung in Höhe der Mariastraße	umgesetzt

**Abbildung 17: Ausschnitt aus der Maßnahmentabelle zum Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000 (siehe Anlage A2)**



Bei den umgesetzten Maßnahmen handelt es sich sowohl um infrastrukturelle Veränderungen als auch um geänderte verkehrsrechtliche Anordnungen (inkl. Markierungen). Darüber hinaus wurden in den letzten 18 Jahren nicht nur Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt, die mit einer hohen Priorität bzgl. der Umsetzung eingestuft wurden (z.B. Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit), sondern auch Handlungsfelder bearbeitet, die eher mittel- bis langfristig zu realisieren sind.

## 6.2 Erarbeitung ergänzender Maßnahmen

Auf Grundlage der Überprüfung und der Aktualisierung der Inhalte des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2000, wurden im Folgenden ergänzende Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation erarbeitet.

Dies ist notwendig, da sich der Radverkehr - so wie im Grunde genommen das gesamte Themenfeld der nachhaltigen Mobilität - in den letzten 5 - 10 Jahren rasant entwickelt hat. Nicht zuletzt aufgrund der fortgeschrittenen Digitalisierung sowie den Entwicklungen in der Elektromobilität (Pedelecs und E-Bikes) haben sich die Rahmenbedingungen im Vergleich zum Beginn des Jahrtausends entscheidend verändert. Darüber hinaus kann auch eine Veränderung von Lebensstilen und Mobilitätsbedürfnissen festgestellt werden. Die Bedeutung eines Führerscheins lässt bei den jungen Erwachsenen deutlich ab, da vor allem technische Geräte wie z.B. Smartphones/ Tablets und Smartwatches das Statussymbol „Auto“ allmählich ablösen. Insbesondere in Großstädten setzen Menschen vermehrt auf Sharing-Angebote (Carsharing und Leihfahrradsysteme), statt Fahrzeuge zu kaufen. Diese Entwicklung des Teilens statt Besitzens beschränkt sich nicht nur auf die Mobilität und wird im Allgemeinen als „Sharing-Economy“ bezeichnet. Die Ergebnisse der aktuellen Mobilitätserhebung in Deutschland (MiD 2017) zeigen außerdem, dass sich der ÖPNV positiv entwickelt und im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2008 Zuwächse zu verzeichnen hat.

Die Maßnahmen, die im Rahmen dieses Klimaschutzteilkonzeptes erarbeitet wurden, können den folgenden Handlungsfeldern zugeordnet werden:

- Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen (Verkehrszeichen)
- Mobilitätsmanagement
- Mobilstationen
- Service und Kommunikation

### 6.2.1 Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen

Die infrastrukturellen Maßnahmen sowie verkehrsrechtlichen Anordnungen stellen die Grundlage für die Förderung des Radverkehrs dar, auf der die weiteren Maßnahmen, z.B. aus den Bereichen Mobilitätsmanagement, Mobilstationen, Service/ Kommunikation und Wegweisung, aufbauen.

Im Rahmen dieses Handlungsfeldes wurden 40 Maßnahmen für die Stadt Baesweiler definiert, von denen acht Maßnahmen Knotenpunkten und 32 Maßnahmen Strecken(-abschnitte) zugeordnet werden können.

Im Bereich der infrastrukturellen Maßnahmen sieht das Konzept beispielsweise den Neu- bzw. Ausbau von Radwegen (v.a. außerorts), die Erneuerung von Fahrbahnoberflächen sowie die Anlage von Schutzstreifen vor. Bei den verkehrsrechtlichen Anordnungen geht es in erster Linie um die Prüfung der Einrichtungsmöglichkeit einzelner Fahrradstraßen (insbesondere im Umfeld von Schulen) und die Integration von Straßen in bestehende Tempo 20 (Geschäftsbereich) oder Tempo 30-Zonen. In diesen ausgewiesenen, verkehrsberuhigten Zonen kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Darüber hinaus beinhaltet das Maßnahmenkonzept Hinweise zur Aufhebung der Benutzungspflicht von baulichen Radverkehrsanlagen (Radwege im Seitenraum). Der Unterhalt und die Pflege von Radverkehrsanlagen stellt ein wichtiges Handlungsfeld dar und sollte nicht unterschätzt werden. Radverkehrsanlagen bei denen im Rahmen eines Sofortprogramms Maßnahmen dieser Art durchzuführen sind, wurden daher im Maßnahmenkonzept aufgeführt.



Klimaschutzteilkonzept

"Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler"

- Maßnahmentabelle Handlungsfeld "Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen" -



Nr.	Straße	Abschnitt	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung
K1	Aachener Str./ Kapellenstraße/ Eschweiler Str.		Umgestaltung des Knotenpunktes	Führung des Radverkehrs in den Knotenpunktzufahrten auf der Fahrbahn (Schutzstreifen, Radfahrstreifen): - Führung im Knotenpunktbereich ebenfalls auf der Fahrbahn + Aufstellbereiche im Knotenpunktbereich; ggf. indirektes Linksabbiegen (als Ergänzung) ermöglichen  Führung des Radverkehrs im Seitenraum: - Furten näher an den Knotenpunkt heranzuführen (Bevorrechtigung ggü. abbiegenden Kfz)
K2	Parkstraße/ Bahnhofstraße		Unterhalt und Pflege	- Grünschnitt regelmäßig durchführen - Alternativen zum Umlaufgitter prüfen (z.B. Bodenschwellen oder Markierungen auf dem Geh-/ Radweg, ggf. ergänzende Beschilderung mit Hinweis auf zu überquerende Straße)
K3	Parkstraße/ Max-Beckmann-Straße		Querungsstellen	- Prüfung der Einrichtung einer Querungshilfe oder Anhebung der Fahrbahn östlich der Einmündung auf der Max-Beckmann-Straße
K4	Aachener Str./ L.-Erhard-Ring/ Hauptstraße (B57)/ K.-Adenauer-Ring		Anpassung der Linienführung (Radverkehr)	- Begradigung der Redwegeführung - Schaffung einer neuen Querung (LSA-Furt)

Abbildung 18: Ausschnitt aus der Maßnahmentabelle (Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnung) (siehe Anhang A3)

Exkurs „Fahrradstraßen“:

Zur Förderung des Radverkehrs wurde im Rahmen der 24. StVO-Novelle (1998) das Instrument der Fahrradstraße eingeführt und deren Regelungen in nachfolgenden Novellen fortgeschrieben. Fahrradstraßen sind Straßen im Erschließungsnetz, die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sind (Beschilderung durch Zeichen 244 StVO). Kraftfahrzeugverkehr ist von der Nutzung der Straßen ausgeschlossen, sofern dieser nicht mit entsprechenden Zusatzzeichen freigegeben sind. Dieser ist dann dem Radverkehr untergeordnet und muss sich der Geschwindigkeit des Radfahrers anpassen, um eine Gefährdung von Radfahrern auszuschließen. Mit der Fortschreibung der StVO



im Jahr 2013 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt. Damit sind Fahrradstraßen gut in Tempo 30-Zonen integrierbar.

Die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenabschnittes als Fahrradstraße kommt in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist. Daher kommen Fahrradstraßen bevorzugt auf Hauptfahrradrouten innerhalb von Radverkehrsnetzen in Tempo 30-Zonen zum Einsatz. Fahrradstraßen sollen den Radverkehr gegenüber einmündenden Straßen bevorzugen. Dies ermöglicht die Sicherstellung einer gleichmäßig hohen Durchschnittsgeschwindigkeit als ein wichtiges Qualitätsmerkmal und steigert zugleich die Akzeptanz bei Radfahrenden erheblich. Das eröffnet die Möglichkeit den Radverkehr auf Haupttrouten zu bündeln; zusätzlich ist die Freigabe für Kfz möglich. Zur Vermeidung von Schleichverkehren bieten sich Netzeinschnitte für den Kfz-Verkehr an. Die Bedeutung und der Einsatz von Fahrradstraßen werden in Zukunft innerhalb der innerstädtischen Radverkehrsnetze deutlich zunehmen. Für einen vermehrten und standardisierten Einsatz von Fahrradstraßen liegt der Fokus daher auf konkreten Fragen der Anwendung von Fahrradstraßen und deren Gestaltung.

### 6.2.2 Mobilitätsmanagement

Das hohe Verkehrsaufkommen, das vor allem durch Personenkraftwagen erzeugt wird, führt zu negativen Umweltbelastungen und erkennbaren sozialen Auswirkungen. Die hohen Lärm- und Schadstoffemissionen in den Städten, die Verkehrsbehinderungen in den Hauptverkehrszeiten und der im Stadtbild sehr dominant wirkende ruhende Verkehr sind nur ein paar ausgewählte Problemfelder.

Die Beeinflussung des Verkehrsgeschehens durch Managementsysteme soll dazu beitragen diese negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Diesbezüglich unterscheidet man grundsätzlich zwischen zwei Managementsystemen. Verkehrsmanagementsysteme konzentrieren sich darauf die Abwicklung des Verkehrsgeschehens zu beeinflussen (z.B. durch Verkehrsleittechnik). Im Gegensatz dazu setzt Mobilitätsmanagement bereits dort an, wo der Verkehr entsteht.

*„Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.“<sup>27</sup>*

Es setzt bereits vor der Entstehung des Verkehrs an und bietet den Verkehrsteilnehmer/innen durch Information, Beratung und Motivation Optionen für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens.

Mit diesem Ansatz sollen Alternativen zum privaten Pkw, wie der öffentliche Verkehr, das Radfahren und das Zufußgehen, gestärkt werden. Darüber hinaus tragen auch Carsharing und Fahrgemeinschaften auf unterschiedliche Weise zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens

---

<sup>27</sup> (MOMENTUM/ MOSAIC Partner (ILS, ISB, synergio, FGM Amor), 1999)





bei und entlasten damit das Verkehrssystem. Insgesamt wird der Personenverkehr dadurch effizienter, umwelt- und sozialverträglicher, also nachhaltiger.

Eine wichtige und zentrale Rolle im Mobilitätsmanagement spielen Akteure wie private und öffentliche Betriebe, Krankenhäuser, Wohnungsunternehmen oder Schulen, die durch geeignete Angebote, Aktionen und Regelungen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer jeweiligen Zielgruppen wie der Beschäftigten, Mieter, Kunden, Schüler oder Eltern nehmen können. Diese Akteure können sich daran beteiligen die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Auch Angebote anderer Akteure wie Verkehrsunternehmen und -verbände oder anderer Mobilitätsdienstleister sowie von Verbänden oder Krankenkassen schaffen Optionen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens.

Beim Mobilitätsmanagement übernehmen Akteure Verantwortung für den von ihrem Standort ausgehenden Verkehr und kooperieren miteinander. Kommunen sind dabei in besonderem Maß geeignet, die Rolle des Initiators und Motivators zu übernehmen. Sie können bzw. sollten auf gesamtstädtischer Ebene verkehrsmittelunabhängige Mobilitätsberatungen anbieten. Ebenso gehören die Einrichtung und der Betrieb von Mobilitätszentralen zu den kommunalen Handlungsfeldern.

#### **Wesentliche Ziele des Mobilitätsmanagements:**

- Beeinflussung von Einstellung und Verhalten in Richtung vermehrter Nutzung des Umweltverbundes
- Verbesserung des Zugangs zum Umweltverbund für alle Menschen und Organisationen
- Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse durch die Förderung einer effizienten Nutzung der existenten Verkehrssysteme
- Reduktion des Verkehrs(-wachstums) durch die Verringerung der Anzahl von Fahrten, Distanzen und der Notwendigkeit von Fahrten mit Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs
- Verbesserung der Koordination zwischen den Verkehrsträgern, und die Vereinfachung der Verknüpfung der bestehenden Verkehrsnetze
- Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des Verkehrssystems.

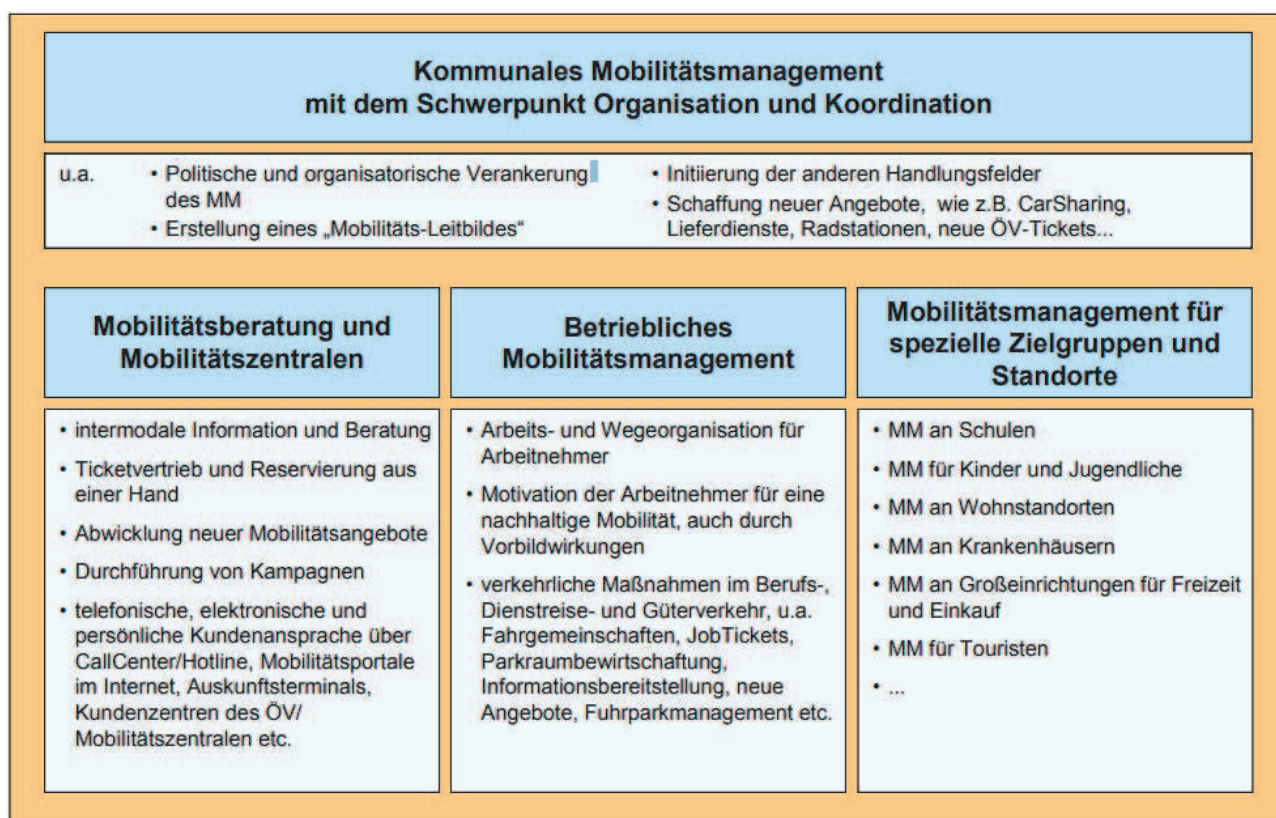
Mobilitätsmanagement ist ein flexibler Ansatz, der dynamisch verlaufenden Entwicklungen unterliegt und in verschiedenen Situationen zum Einsatz kommen kann. Dies bedeutet auch, dass es nicht den „einen richtigen Ansatz/ Weg“ gibt, sondern immer die Situation vor Ort analysiert werden muss und die Maßnahmen zielgruppen- und ortsspezifisch zugeschnitten werden müssen.

#### **Handlungsfelder sind zum Beispiel:**

- Betriebliches Mobilitätsmanagement, das für öffentliche und private Arbeitgeber die Abwicklung des Berufsverkehrs, des Dienstreiseverkehrs, des Besucher- und Kundenverkehrs sowie des Güterverkehrs umfasst.



- Wohnungsbezogenes Mobilitätsmanagement, das entweder den Bewohnern einer Wohnungsgesellschaft oder eines Stadtquartiers Unterstützungen für eine nachhaltige Alltagsmobilität bietet.
- Schulisches Mobilitätsmanagement, das das Mobilitätsverhalten von Schülern und Lehrern zum Gegenstand hat.
- Mobilitätsmanagement im Tourismus, das eine umweltverträgliche Freizeitmobilität zum Ziel hat.



**Abbildung 19: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements**

Wie bereits im Rahmen der Bestandsanalyse erläutert, verfügt die Stadtverwaltung Baesweiler bereits über erste Erfahrungen im (betrieblichen) Mobilitätsmanagement, da sie sich 2016/2017 an dem bundesweiten Modellprojekt „Mobil.Pro.Fit“ beteiligt hat. Das Projekt bot den Unternehmen die Möglichkeit durch das Ausprobieren innovativer Mobilitätsangebote betriebliche Vorteile zu generieren.

### 6.2.2.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein wesentlicher Ansatz zur Förderung nachhaltiger, umweltfreundlicher Mobilität liegt auf dem Arbeitsweg und auf betrieblicher Ebene.

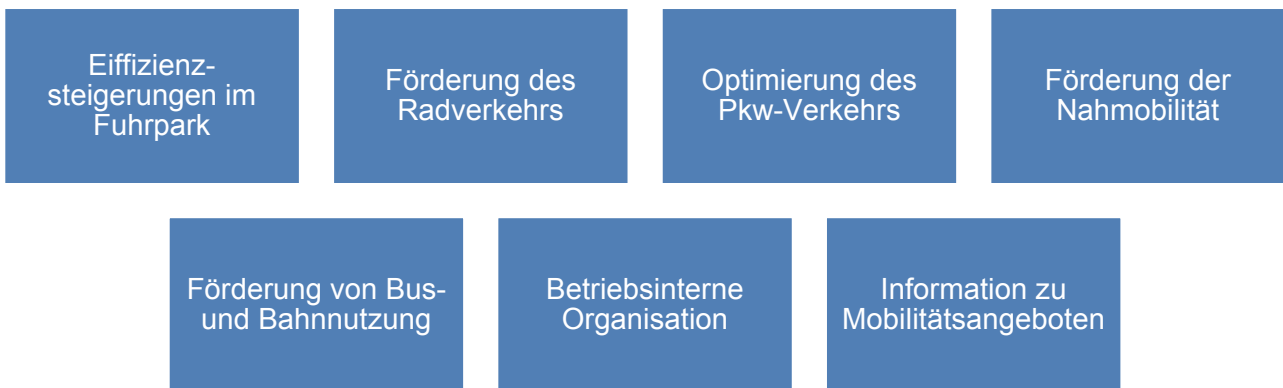
Unter betrieblichem Mobilitätsmanagement werden die Erstellung und die Umsetzung von betriebspezifischen Mobilitätskonzepten mit der Zielsetzung nachhaltiger, umweltverträglicher

betrieblicher Mobilität und Transportrationalisierung verstanden.<sup>28</sup> Darüber hinaus kann es zur Lösung konkreter Verkehrsprobleme am Standort beitragen bzw. im Voraus versuchen sie zu verhindern.

*Betriebliches Mobilitätsmanagement hat eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme zum Ziel.*

Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen, mit denen sich Verbesserungen der betrieblichen Mobilität erzielen lassen. Das Mobilitätsmanagement verfolgt dabei einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und orientiert sich stark an den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer. Für die Entwicklung einzelner Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ist eine Analyse des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppen (Beschäftigte und Besucher/ Gäste) relevant. Zu Beginn der Entwicklung eines unternehmensspezifischen Mobilitätskonzeptes sollte sowohl eine Wohnstandortanalyse als auch eine Analyse der verkehrlichen Erreichbarkeit des Unternehmensstandortes durchgeführt werden. Darauf aufbauend kann ein Konzept entwickelt werden, welches idealerweise ein Paket an Maßnahmen beinhaltet.

**Themenbereiche:**



**Abbildung 20: Handlungsfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements**

Das übergeordnete Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es die Nutzung alternativer, umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf den Arbeits- und Dienstwegen zu fördern. Dies soll durch eine Beeinflussung von Verkehrsteilnehmern, also Beschäftigten und Gästen, in ihren Mobilitätsgewohnheiten und somit durch eine Beeinflussung in der Verkehrsmittelwahl erreicht werden.

Im Folgenden wird explizit und detailliert auf den Themenbereich „Förderung des Radverkehrs“ eingegangen, um Möglichkeiten aufzuzeigen, wie der Radverkehr auf dem Arbeitsweg und bei dienstlichen Fahrten gefördert werden kann und welchen Beitrag Unternehmen leisten können.

Ein wichtiges und grundlegendes Handlungsfeld stellt die Verbesserung der Radinfrastruktur dar, damit ein (sicheres) Radfahren ermöglicht wird. Aktivitäten in diesem Themenbereich können

<sup>28</sup> (Herry, et al., 2000)

allerdings nur bedingt von den Unternehmen durchgeführt werden (nur auf dem Betriebsgelände). Im öffentlichen Straßenraum ist dies nur in Kooperation mit dem kommunalen Aufgabenträger möglich.

Unternehmen können allerdings die Rahmenbedingungen auf dem Betriebsgelände verbessern, um das Radfahren attraktiver zu gestalten. In erster Linie kann der Betrieb hochwertige Radabstellanlagen bereitstellen, damit Fahrräder wetter- und diebstahlgeschützt am Arbeitsstandort abgestellt werden können. Ggf. bieten sich auch Abstellanlagen mit Zugangskontrolle an, um den Diebstahlschutz zu erhöhen. Dies ist insbesondere für schlecht einsehbare und wenig kontrollierte Abstellanlagen ratsam. Die Anlage sollte eingangsnah platziert sein und kostenfrei oder zumindest kostengünstig zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sollte heutzutage auch über Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes nachgedacht werden.

Insbesondere für Beschäftigte, die größere Entfernungen mit dem (Elektro-)Fahrrad auf dem Arbeitsweg zurücklegen, sollten Umkleiden mit Duschmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Diese sollten ebenso über Trockenmöglichkeiten für Regenkleidung verfügen.



**Abbildung 21: Überdachte und videoüberwachte Radabstellanlage**



**Abbildung 22: Fahrradkeller**

Diese und weitere radverkehrsfördernde Maßnahmen sollten durch Aktionstage bzw. -wochen und zielgruppenspezifische Kampagnen unterstützt werden. Darüber kann ein Unternehmen Bonusprogramme für Beschäftigte entwickeln, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, um das Fahrradfahren zu bewerben und zu fördern.

Weiterhin können Unternehmen ihren Beschäftigten Dienstfahrräder - auch mit Elektroantrieben -, analog zum Dienstwagen-Prinzip anbieten.

Für Dienstfahrten kann ein Unternehmen seinen Beschäftigten, insbesondere denen, die ihren Arbeitsweg nicht mit dem Fahrrad zurücklegen, einen Fuhrpark mit Fahrrädern zur Verfügung stellen. Dabei sollte beachtet werden, dass auch Fahrradhelme sowie ggf. weiteres Zubehör bereitgestellt werden.



### **Herangehensweise:**

Um das Mobilitätsmanagement in der Betriebsorganisation zu verankern und konkrete Projekte in Angriff nehmen zu können, müssen Betriebsleitung und Beschäftigte gemeinsam entscheiden, wie ihr betriebliches Mobilitätsmanagement für das eigene Unternehmen aussehen soll und welche Schwerpunkte gesetzt werden sollen. Dazu muss zunächst eine Bestandsanalyse aller Verkehrsabläufe durchgeführt und mögliche Vorschläge für eine Umstrukturierung erarbeitet werden. Grundlage hierfür sind, wie bereits zuvor erwähnt, eine Standortanalyse (Erreichbarkeit des Unternehmensstandortes mit sämtlichen Verkehrsmitteln) und eine Wohnstandortanalyse. Ein erstes Handlungsfeld könnten die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten sein.

Danach sollte eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten (Arbeits- und Dienstwege), zur Mitarbeiterzufriedenheit und ggf. zu einer möglichen Verhaltensänderung durchgeführt werden.

Im Rahmen der darauf aufbauenden Entwicklung des Mobilitätskonzeptes sollten eingangs auch Ziele definiert werden. Hierfür bietet sich, basierend auf den Ergebnissen der Mobilitätsumfrage, eine Festlegung von Zielwerten für einen zukünftigen Modal Split an.

Im Folgenden sollten Maßnahmen (push und pull) definiert werden, die sowohl die zielgruppen- als auch die standortspezifischen Eigenschaften berücksichtigen.

Der Erfolg eines solchen Mobilitätskonzeptes hängt nicht zuletzt auch von dem Engagement und der Durchsetzungskraft der handelnden und verantwortlichen Personen ab. Es ist wichtig zu Projektbeginn die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten festzulegen und einen Arbeits- sowie Zeitplan zu erarbeiten. In diesem Zuge ist es ratsam einen Mobilitätsmanager zu ernennen oder einzustellen, der als Organisator und Kümmerer fungiert und bei dem die Fäden zusammenlaufen.

Nach der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes steht die Wirkungsanalyse, also die Überprüfung der gesteckten Ziele auf der Agenda. Diese Erfolgsmessungen können beispielsweise durch eine Erhebung oder eine Umfrage erfolgen.

### **Stadt Baesweiler**

In der Stadt Baesweiler eignet sich das nördlich der Innenstadt gelegene Gewerbegebiet mit seinen zahlreichen Unternehmen und einer Vielzahl an Beschäftigten für die Etablierung von betrieblichen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen. Die räumliche Nähe zur Innenstadt und die Tatsache, dass ein großer Anteil der Beschäftigten in der Stadt Baesweiler oder dem näheren Umfeld wohnen, sind nur zwei Faktoren, die den Entschluss zulassen, dass die Voraussetzungen für die Förderung nachhaltiger Mobilität und insbesondere des Radverkehrs gegeben sind.

Um die Eignung der einzelnen Betriebe hinsichtlich der Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements feststellen zu können, sollte - wie zuvor beschrieben - zunächst eine umfangreiche Bestandsanalyse (Standortanalyse, Wohnstandortanalyse (Beschäftigte), Mobilitätsumfrage und Potentialabschätzung) durchgeführt werden.

Die IHK Aachen unterstützt Betriebe bei der Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement. Sie bietet interessierten Unternehmen zum Beispiel im Rahmen von Testwochen umweltfreundliche





Mobilitätsangebote (u.a. Pedelecs) an, damit deren Beschäftigte diese auf ihrem Arbeitsweg und bei Dienstfahrten ausgiebig testen können.<sup>29</sup>

Das Angebot der Industrie- und Handelskammer beinhaltet darüber hinaus unter anderem eine kostenfreie Mitarbeiterbefragung zum Thema Mobilität (inkl. Auswertung) sowie Vorschläge zur Erstellung eines individuellen Mobilitätskonzeptes. Weiterhin informiert die IHK über Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten; auch im Bereich der Elektromobilität.

Im Bereich des Radverkehrs würde sich in Ergänzung zu den zuvor beschriebenen Maßnahmen auch die Etablierung eines Fahrrad- bzw. Pedelec-Verleihsystems anbieten. Die Stadt Baesweiler plant eine Kooperation mit dem Anbieter Velocity<sup>30</sup> aus Aachen, um zunächst an zwei Standorten im Stadtgebiet (ZOB „In der Schaf“ und im Gewerbegebiet) Pedelec-Verleihstationen aufzubauen. Die Einbindung des Gewerbegebietes in das Verleihsystem bietet sich an, um insbesondere die Anbindung an das Schienennetz (z.B. Euregiobahn-Haltepunkt Alsdorf) und die Baesweiler Innenstadt herzustellen und eine attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr anzubieten.

#### 6.2.2.2 Schulisches Mobilitätsmanagement

Viele Eltern stellen sich die Frage, wie ihr Kind am besten zur Schule kommt. Bei dieser Überlegung spielen mehrere Faktoren eine wichtige Rolle. Die Zeitknappheit der Eltern, die Sorge um die vermeintliche Sicherheit des Kindes und nicht zuletzt die Bequemlichkeit haben in den vergangenen Jahren das „Elterntaxi“ aufleben lassen.

Die vielfältigen negativen Auswirkungen des zunehmenden Straßenverkehrs belastet unsere Umwelt und Gesundheit in vielfältiger Weise. Besonders Kinder und Jugendliche erfahren, dass diese Entwicklung ihre Lebens- und Bewegungsspielräume erheblich einschränkt und sie in ihrer selbständigen Mobilität beeinträchtigt. Das früher selbstverständliche Spielen auf der Straße ist oft nicht mehr möglich oder wird von den Eltern als zu gefährlich gehalten.

*„Die spielerische Emanzipation, mit der Kinder sich nach und nach von ihrem Zuhause aus selbständig „die Welt erobert“ haben, wird vielfach abgelöst von verplanter Freizeit, die - von Krabbelgruppe bis Musikschule - elterliche Bring- und Holdienste erfordert. Kurzum: Die kindlichen Lebensräume „verinseln“.<sup>31</sup>*

Mitte der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts legten Kinder im Grundschulalter in Spiel und Alltag im Sommer noch rund 20 Kilometer pro Tag selbst zurück und hielten sich dabei rund sechs Stunden pro Tag im Freien auf. Heute bewegen sich Kinder gleichen Alters nur noch vier Kilometer und sind lediglich noch ca. zweieinhalb Stunden draußen.<sup>32</sup> Zu Beginn der 1970er Jahre gingen 92 % der 6 bis 7-jährigen Kinder in Deutschland alleine oder in Begleitung anderer Kinder zur Schule, zur Jahrtausendwende waren es nur die Hälfte (52 %) der Kinder. Diese Zahlen zeigen sehr deutlich,

---

<sup>29</sup> (Industrie- und Handelskammer Aachen, 2018)

<sup>30</sup> Velocity Aachen GmbH: Betreiber des Pedelec-Verleihsystems in der StädteRegion Aachen

<sup>31</sup> (Blees, et al., 2018)

<sup>32</sup> (Bleyer, 2008)



dass selbständige Mobilität von Kindern seltener und im Alter zeitlich verzögerter stattfindet als noch vor zwei Generationen.

In Bezug auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg werden diese Probleme oftmals offensichtlich. Vor den Toren vieler Schulen im ganzen Land stauen sich die sogenannten „Elterntaxis“. Verkehrsteilnehmer/innen im Schulumfeld behindern sich gegenseitig, und vor allem die Schülerinnen und Schüler, auf gefährliche Weise. Dabei fahren viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, damit diese ihren Schulweg sicher zurücklegen. Dass sie dadurch alle anderen Schülerinnen und Schüler gefährden, die ihren Schulweg (selbständig) zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, ist wohl nur den wenigsten Eltern bewusst. Sie tragen somit auch selbst dazu bei, dass der Verkehr für Kinder schwieriger zu beherrschen und unsicherer wird, wie die nachfolgende Abbildung der Regelkreise verdeutlicht.



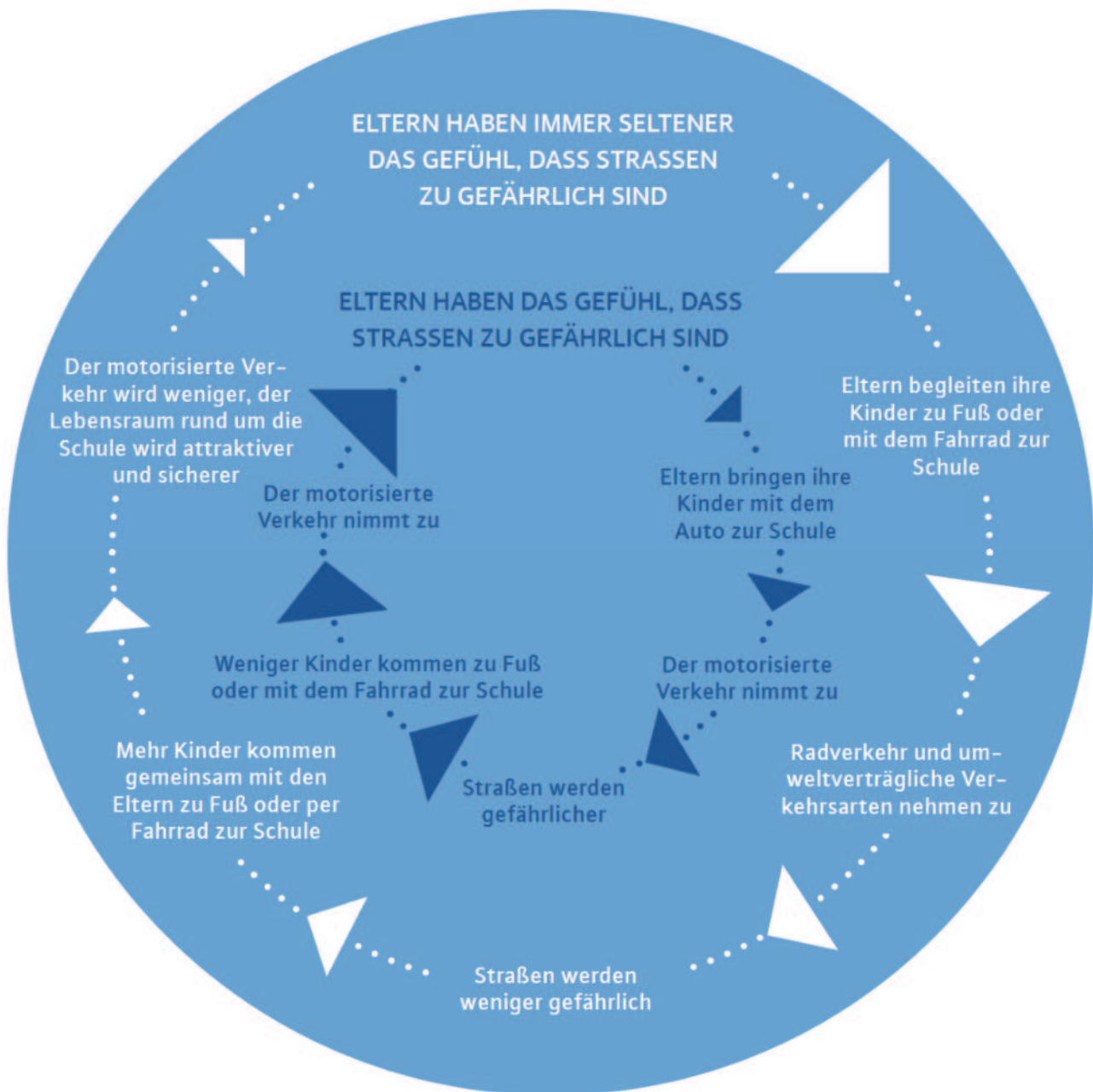


Abbildung 23: Regelkreise "Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg"<sup>33</sup>

„Diesem Trend kann durch schulisches Mobilitätsmanagement entgegengewirkt werden, indem Schulen einen Beitrag leisten, Kinder und Jugendliche auf eine intelligente und verantwortliche Verkehrsmittelwahl vorzubereiten und den „hausgemachten“ Pkw-Verkehr von Eltern und Lehrer/innen zur Schule einzudämmen.“<sup>34</sup> Die Lehrerinnen und Lehrer spielen dabei eine nicht zu unterschätzende Rolle, da diesen - ebenso wie den Eltern - eine wichtige Vorbildfunktion zukommt.

<sup>33</sup> (Umweltbundesamt (UBA) Hg., 2008)

<sup>34</sup> (Stadt Graz, A10/8 - Abteilung für Verkehrsplanung, 2011)

## Motivationen für ein schulisches Mobilitätsmanagement

Es gibt vielfältige Gründe und Motive für Kommunen und Kreise sich systematisch mit der Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu beschäftigen. Der Schulweg ist dabei nur als ein Teil der Gesamtmobilität zu betrachten. Im Vordergrund stehen allgemeine bildungs-, verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitische Zielsetzungen, zu denen auch kommunale Gebietskörperschaften ihren Beitrag leisten können und müssen.

Darüber hinaus können die vielfältigen Formen und Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements Gemeinden und Kreisen helfen, Aufgaben einfacher und effizienter zu bewältigen.

### Motivationen

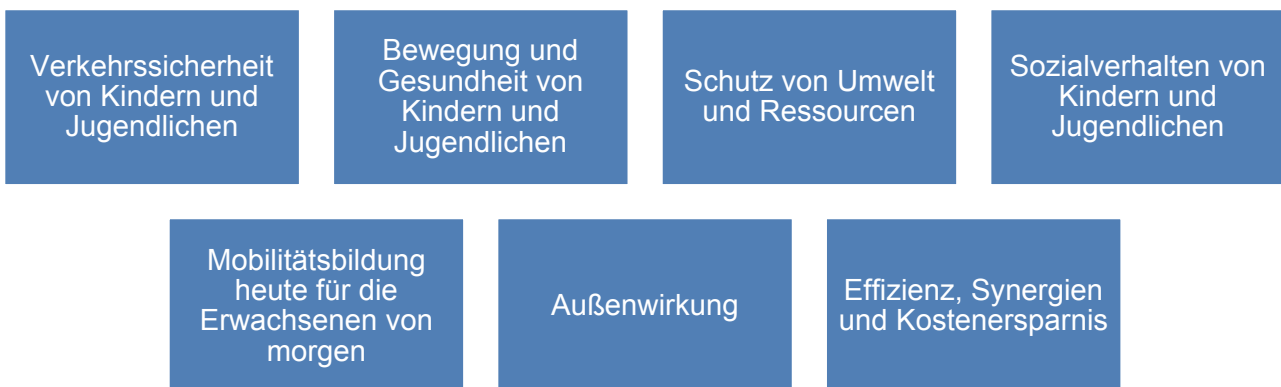


Abbildung 24: Motivationen für ein schulisches Mobilitätsmanagement

### Akteure und Handlungsfelder

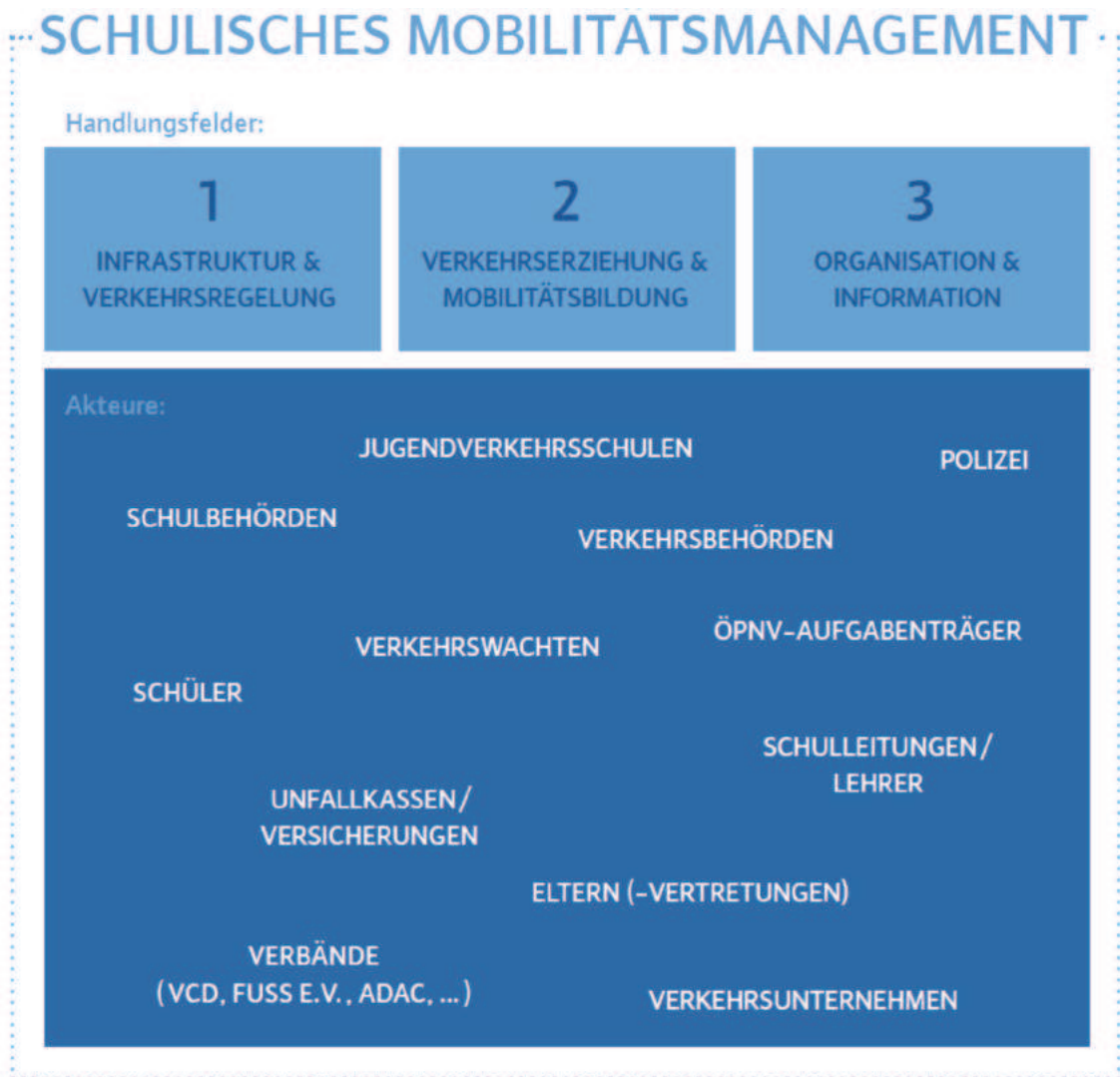
Das schulische Mobilitätsmanagement ist - ebenso wie die anderen Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements - als ein System zu verstehen, das mit einer Vielfalt unterschiedlicher Aktivitäten gefüllt ist. Eine ganz zentrale und wichtige Rolle in diesem System spielen die Akteure, die das Mobilitätsmanagement unter Berücksichtigung ihrer Möglichkeiten und Zuständigkeiten vorantreiben.

Die konkreten Aktivitäten/ Maßnahmen, die die Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg beeinflussen sollen, lassen sich in drei Handlungsfelder einordnen.

1. Infrastruktur und Verkehrsregelung
2. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
3. Organisation und Information

Für einige Akteure sind zudem in rechtlichen Normen bestimmte Aufgaben und Aktivitäten beschrieben.

Die wichtigsten Gruppen von Akteuren sind die Kommunen und Kreise, die Schulen und Schulbehörden, die Polizei sowie Verbände und Institutionen.



**Abbildung 25: Handlungsfelder und Akteure im schulischen Mobilitätsmanagement<sup>35</sup>**

### Handlungsfeld 1: Infrastruktur und Verkehrsangebot

Das erste Handlungsfeld stellt die Basis des gesamten Systems dar und beinhaltet die Gestaltung von Straßen, Wegen und sonstigen Verkehrsanlagen sowie die Angebote im öffentlichen Personenverkehr. Das klassische, übergeordnete Ziel dieses Handlungsfeld ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Insbesondere Querungsstellen an Straßen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen so ausgebildet sein, dass der Schulweg sicher zurückgelegt werden kann. Hierzu zählt vor allem die Sicherstellung von Sichtbeziehungen zwischen querenden Fußgängern und Kraftfahrzeugführern.

In letzter Zeit ist außerdem das Bewusstsein dafür gestiegen, dass über den reinen Sicherheitsaspekt hinaus die Gestaltung von Wegen, Verkehrsanlagen und des ÖPNV-Angebotes sowie das Zufußgehen, das Radfahren und die Nutzung von Bussen und Bahnen auch möglichst

<sup>35</sup> (Blees, et al., 2018)



angenehm und bequem machen sollen. Dazu tragen beispielsweise verkehrsberuhigte Bereiche, ausreichend breite Fußwege, wettergeschützte, bequem nutzbare Fahrradabstellanlagen sowie ausreichende Beförderungskapazitäten in Bussen und Bahnen bei.

Darüber hinaus sollten im Bereich von Schulen und sonstigen schutzbedürftigen Einrichtungen Geschwindigkeitsbegrenzungen vorliegen. Dies kann auf Grundlage der StVO beispielsweise über die Einrichtung einer linear (max. 300 m) und temporär (z.B. 07:00 - 17:00 Uhr) eingeschränkten Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfolgen.

Haltverbote und weitere Ordnungsmaßnahmen inklusive der Überwachung dieser Verkehrsregeln sollten, ebenso wie die Einrichtung von Elternhaltstellen, als ergänzende Maßnahmen in Betracht gezogen werden.

### **Handlungsfeld 2: Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung**

Das Handlungsfeld Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung baut auf der klassischen Verkehrssicherheitserziehung in Schulen auf, bezieht aber zunehmend Mobilität als fächerübergreifendes Alltagsphänomen ein. Dadurch sollen sich Schüler altersgerecht mit allen Facetten insgesamt (inkl. Klimaschutzaspekt) und mit ihrer eigenen Mobilität beschäftigen.

Neben dem klassischen Verkehrsunterricht gehören beispielsweise mobilitätsbezogene Projekte und Projektwochen (z.B. Fahrradsicherheitskampagnen) und so genannte außerschulische Lernangebote, wie etwa ÖPNV-Schulen der Verkehrsunternehmen zum Handlungsrepertoire.

### **Handlungsfeld 3: Organisation und Information**

Das Handlungsfeld Information und Organisation umfasst verschiedene Maßnahmen, die Kindern flankierend zu guten infrastrukturellen Voraussetzungen und zur Verkehrserziehung eine nachhaltige Mobilität ermöglichen und erleichtern sollen. Im Mittelpunkt stehen die Informationsvermittlung und -weitergabe zu sicherer und nachhaltiger Mobilität sowie organisatorische Maßnahmen für eine optimale Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren.

Typische Handlungsansätze, die schon weit verbreitet und etabliert sind, sind die Erstellung und Verbreitung von Schulmobilitätsplänen, die Unterstützung von Geh- und Radfahrgemeinschaften (walking und biking bus), die Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen in die Planung und Gestaltung des öffentlichen (Straßen-) Raums sowie die Bildung von Netzwerken für Kinder- und Jugendmobilität.

Zu diesem Handlungsfeld können in der Regel alle Akteure in der Praxis einen Beitrag leisten.

### **Rechtliche Regelungen und organisatorische Strukturen**

Zu einigen Aspekten des schulischen Mobilitätsmanagements bestehen zudem rechtliche Regelungen. Hierzu zählt unter anderem das Schulgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.

Zu den wichtigsten Regelungen gehören:

1. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulunterricht
2. Organisation von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Schulunterricht



3. Fahrradausbildung
4. Schulsicherheit
5. Schulwegpläne
6. Schülerbeförderung

### **Herangehensweise**

Für die Einführung und Etablierung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagement bieten sich aktuelle Anlässe und Probleme (z.B. Hinweise von Eltern zur Schulwegsicherheit, Verkehrsunfälle, Probleme mit dem Busfahrplan und Umgestaltung des Schulgeländes) sehr gut an. Ein aktueller Anlass, insbesondere Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, schärft die Sensibilität für das Thema und erhöht die Bereitschaft der maßgebenden Akteure, sich zu engagieren. Wichtig im Sinne eines wirksamen Mobilitätsmanagements ist es, das anlassgebende Problem nicht isoliert zu betrachten, sondern in einem breiteren Ansatz zu lösen.

Dabei sollte zunächst eine Systematik entwickelt werden, um eine Struktur in die Vorgehensweise zu bekommen. Diese bietet den Akteuren eine Orientierung und ist effizienter als ein ausschließlich an der Lösung akuter Probleme ausgerichtetes Vorgehen.

### **Ergebnisse der Verkehrsbeobachtung am Gymnasium der Stadt Baesweiler**

- Es wurde eine Vielzahl an Elterntaxis beobachtet, die auf den Geh- und Radwegen hielten (Behinderung von Kindern und Jugendlichen; Behinderung von Sichtbeziehungen etc.) → Kontrollen und Aufklärung der Eltern über die Problematik und die Konsequenzen notwendig und sinnvoll.
- Die Gespräche mit den Kindern/ Jugendlichen, die von ihren Eltern mit dem Pkw zur Schule gefahren wurden, zeigten, dass eine Vielzahl derer im (direkten) Umfeld der Schule wohnen und theoretisch zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Schulweg zurücklegen könnten.
- Positiv: Trotz der Witterung im Herbst kamen relativ viele Schüler/innen mit dem Fahrrad zur Schule.
- Es mangelt an (hochwertigen) Radabstellanlagen mit Diebstahl- und Witterungsschutz an der Schule; z.T. werden die Fahrräder aufgrund fehlender Abstellanlagen ungesichert auf dem Schulhof abgestellt.





**Abbildung 26: Morgendliche Verkehrssituation am Gymnasium (Jülicher Straße)**



**Abbildung 27: Radabstellanlage auf dem Schulhof des Gymnasiums**

### 6.2.2.3 Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement

Rund 80 % aller Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl werden zu Hause getroffen. Am häufigsten fällt die Wahl auf das eigene Auto. Das hat unterschiedliche Gründe. Ein wichtiger und häufig zutreffender Grund ist die Pkw-Verfügbarkeit. Der eigene Pkw steht in der Regel im direkten Wohnumfeld, bei Einfamilienhäusern sogar meist auf dem eigenen Grundstück.

Das wohnstandortbezogene Mobilitätsmanagement beschäftigt sich mit der Verknüpfung der Themenfelder „Wohnen“ und „Mobilität“, die lange Zeit gesondert betrachtet wurden. Das Ziel ist es den Zugang zu energieeffizienten Verkehrsmitteln am Wohnstandort zu erleichtern und durch die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote, Wahlfreiheit in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort zu fördern.

Das Handlungsfeld umfasst Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete, die für Bewohner/innen bestimmter Quartiere oder Mieter bestimmter Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern entwickelt werden und über die herkömmliche Dienstleistung hinaus einen spezifischen Nutzen für die Adressaten beinhalten.

„Durch die wohnstandortnahe Bereitstellung eines vielfältigen Verkehrsangebotes (ÖV-Anbindung/ Bedienung, Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr) in Verbindung mit flankierenden wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie Mietertickets, wohnstandortnahes Carsharing, Transporthilfen oder umfassende Information über das Angebot am Wohnort, kann die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele unabhängig vom Besitz eines Autos bzw. der Verfügbarkeit über ein solches erleichtert werden.“<sup>36</sup>

Der Radverkehr stellt einen zentralen Baustein im wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagement dar. Die Anbindung des Wohngebietes an das lokale Radwegenetz, die Ausstattung des Wohngebietes mit (sicherer) Radinfrastruktur sowie sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen können zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrades beitragen. Darüber hinaus

<sup>36</sup> (ILS, FGM et al., o.J.)





können z.B. Lastenfahrräder, Fahrradanhänger oder Leih-Pedelecs das Angebot im Radverkehr erweitern und die Unabhängigkeit von einem Pkw fördern.

Das Management-System kann sowohl auf bestehenden, als auch auf neu geplante Wohnsiedlungen angewendet werden.

In der Stadt Baesweiler sollten bereits im Rahmen der Bauleitplanung bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten (z.B. Baesweiler Südwest - Kloschhaus) nachhaltige Mobilitätsangebote mitgedacht werden, um den zukünftigen Bewohner/innen ein breites Spektrum an alternativen Mobilitätsangeboten vor der Haustür zur Verfügung zu stellen.

### 6.2.3 Mobilitätsstationen

Dass uns die Mobilität der Zukunft vor große Herausforderungen stellen wird, ist insbesondere in den letzten Jahren offenkundig geworden und zeigt sich aktuell insbesondere bei den Diskussionen zu Dieselfahrverboten in Großstädten. Eine Verkehrswende ist nicht zuletzt zum Schutz des Klimas und der Bevölkerung notwendig. Dazu kommen die Leistungsfähigkeitsprobleme der heutigen Verkehrssysteme, die auch nicht durch die Elektromobilität und nur bedingt durch autonom fahrende Fahrzeuge (in Abhängigkeit vom System) behoben werden können.

Gleichzeitig ist auch ein Wandel der Mobilitätskultur (siehe Kapitel 6.2) festzustellen. Viele Menschen nutzen zunehmend die Mobilitätsangebote, die am besten zu ihrer jeweiligen Situation passen und kombinieren verschiedene Verkehrsmittel flexibel miteinander.

Dieses multimodale Verkehrsverhalten kann durch Mobilitätsstationen unterstützt werden. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass es für den hier verwendeten Begriff „Mobilitätsstationen“ eine Vielzahl von überwiegend deutsch- oder englischsprachigen Synonymen gibt. All diese Begriffe haben jedoch gemeinsam, dass sie einen multimodalen Verknüpfungspunkt beschreiben, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. „Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und bestenfalls durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für den Nutzer ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei nutzerfreundlich gestaltet.“<sup>37</sup>

Bezüglich der Ausstattung und der Gestaltung solcher Mobilitätsstationen sei darauf hingewiesen, dass es nicht „DIE Mobilitätsstation“ gibt, sondern sie je nach Lage in der Stadt oder im regionalen Kontext gesehen, sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen kann, dass sich jeweils individuelle Anforderungen ergeben.

Mobilitätsstationen sind heutzutage überwiegend in Großstädten und Metropolen vorzufinden, die zum einen über ein gutes ÖPNV-Angebot als Basis eines multimodalen Verkehrssystems verfügen und zum anderen mit überwiegend großen Verkehrsproblemen (Leistungsfähigkeit/ Stau) und dessen Folgen zu kämpfen haben. Sie können allerdings im Hinblick auf den demographischen Wandel einen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeiten, insbesondere für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit und der Herstellung und Sicherung kostengünstiger und flexibler Mobilität in urbanen, aber auch in ländlichen Räumen, leisten. Die Mobilitätsangebote können also

---

<sup>37</sup> (Zukunftsnetz Mobilität NRW (VRS GmbH), 2018)



im ländlichen Raum zum Beispiel für interkommunale Verkehre ins Oberzentrum oder in andere Städte/ Gemeinden im Umkreis von Bedeutung sein. Auf die Stadt Baesweiler bezogen können die Stationen mit ihren Mobilitätsangeboten beispielsweise die Verbindungen in die einzelnen Stadtteile oder die umliegenden Städte (bspw. mit dem Carsharing-Fahrzeug oder dem (Elektro-)Leihfahrrad) abdecken, die aktuell durch den öffentlichen Personenverkehr nur bedingt angebunden sind. Hierzu müsste jedoch ein Carsharing-Anbieter gefunden werden, der ein Sharing-System in der Stadt Baesweiler aufbaut und betreibt.

Aus diesen Gründen sollten auch in einer Mittelstadt wie Baesweiler im Hinblick auf die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätssystems und der Schaffung einer neuen Mobilitätskultur die Aspekte der Multimodalität berücksichtigt werden. Es ist daher ratsam, dass für diesen Bereich ein Planungsprozess entwickelt wird, der die stadtspezifischen Gegebenheiten innerhalb der städtischen Region (siedlungsstruktureller Kreistyp; BBSR) berücksichtigt. Die Mittelstadt am Nordrand der StädteRegion Aachen ist, auch wenn sie Teil einer städtischen Region ist, sehr ländlich geprägt. Dies spiegelt sich nicht zuletzt im Angebot des öffentlichen Personenverkehrs wider.

### **Ausstattungsmerkmale**

Die Ausstattung sowie die Größe von Mobilitätsstationen in Baesweiler sollte in Abhängigkeit von der Lage und der potentiellen Nachfrage gewählt werden. Hierbei gilt es die Besonderheiten einer Mittelstadt zu berücksichtigen und einen stufenweisen Systemaufbau (von innen nach außen) zu wählen. Eine Kategorisierung der Ausstattungsmerkmale der Stationen sollte angestrebt werden. Eine Basisvariante (Klasse „S“) könnte beispielsweise lediglich auf die Verknüpfung zweier Verkehrsmittel (z.B. ÖV und Fahrrad) ausgerichtet sein und neben der Haltestelle und deren Komponenten über (hochwertige) Radabstellanlagen verfügen. Dieser Basisvariante würden größere Mobilitätsstationen (Klassen „M“ und „L“) gegenüberstehen, an denen mehr als zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden und darüber hinaus ein vielfältiges Serviceangebot bereitgestellt wird. Die Stationen der Klasse „L = Large“ könnten dabei den maximalen Ausbaustandard definieren.

Es ist besonders wichtig, dass die einzelnen Mobilitätsangebote sowie weiteren Elemente einer Mobilitätsstation (z.B. Radabstellanlagen, Service-Elemente) nicht solitär, sondern als Gesamtsystem betrachtet werden.

Der ruhende Radverkehr sollte grundsätzlich im Rahmen der Radverkehrsförderung berücksichtigt werden. Neben den Anlagen für den fließenden Radverkehr gehören auch die Anlagen des ruhenden Radverkehrs zu einem intakten Radverkehrsnetz. Nur wenn es gesicherte und komfortable Abstellmöglichkeiten an den Quell- und Zielpunkten gibt, findet das Fahrrad als Verkehrsmittel eine hohe Akzeptanz. Die FGSV (Hinweise zum Fahrradparken) und der ADFC formulieren Kriterien, die ein Fahrradhalter als Grundelement einer Abstellanlage erfüllen sollte. Diese allgemeinen Anforderungen können als Mindeststandards angesehen werden.

### **Standortplanung**

Das Konzept für die Stadt Baesweiler sieht den stufenweisen Aufbau von insgesamt zehn Mobilitätsstationen vor. In der ersten Ausbaustufe könnten an den wichtigsten und am stärksten frequentierten Haltepunkten im ÖPNV, am ZOB „In der Schäf“ sowie am Reyplatz, Stationen

angesiedelt werden. Diese beiden Stationen könnten aufgrund ihrer Lage, dem ÖPNV-Angebot sowie der Frequentierung über den höchsten Ausstattungsstand sowie die größte Anzahl an Mobilitätsangebote verfügen. Dies gilt zukünftig auch für die SPNV-Haltepunkte, sobald die Stadt Baesweiler über eine Schienenanbindung verfügt. Im Hinblick auf die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Kapitel 6.2.2.1) sollten im Gewerbegebiet im Norden der Innenstadt zwei Mobilitätsstationen platziert werden, um die Fahrtbeziehungen für Berufspendler und Gäste/Besucher sicherzustellen. Für Berufspendler, die den ersten Teil ihres Arbeitsweges mit der Euregiobahn bis Alsdorf fahren können, bietet sich die Nutzung eines Leihfahrrads, vor allem in Form eines Elektrofahrrads, für die letzte Etappe an.

### Fahrrad-/ Pedelec-Verleihsystem

Die Stadt Alsdorf bemüht sich derzeit um den Aufbau von (erstmalig) zwei Pedelec-Verleihstation des Anbieters „Velocity“ aus Aachen. Diese sollen am Haltepunkt Alsdorf-Annapark sowie am Cineplex Cinetower Kinopark errichtet werden. Die Stadt Baesweiler plant gegenwärtig den Aufbau von zwei Pedelec-Verleihstationen mit jeweils zehn E-Bikes des gleichen Anbieters. Eine Station soll am ZOB „In der Schaf“ und eine Station am ITS (Internationales Technologie- und Service-Center Baesweiler GmbH) im Gewerbegebiet errichtet werden.

Die Priorität für die Umsetzung von Mobilstationen an den Euregiobahn-Haltepunkten wurde als „niedrig“ eingestuft, da die Schienenanbindung erst in einigen Jahren hergestellt sein wird. Die Bedeutung dieser Standorte für die Etablierung von Mobilstationen ist als hoch einzustufen, sobald die Schienenanbindung gegeben ist.

Name	Kategorie	Größe	Priorität
Reyplatz	ÖPNV	groß	hoch
In der Schaf	ÖPNV	groß	hoch
Sportzentrum Parkstraße	Freizeit	klein	mittel
Gewerbegebiet West (ITS)	Arbeit	klein	mittel
Gewerbegebiet Ost	Arbeit	klein	mittel
Carl Alexander Park	Freizeit	klein	niedrig
Neue Mitte Setterich	Einkauf/ Wohnen	klein	niedrig
Kapellchen	Wohnen	klein	niedrig
SPNV-Haltepunkt „Gewerbegebiet“ (Euregiobahn)	ÖPNV	klein	niedrig <sup>38</sup>
SPNV-Haltepunkt „Setterich“ (Euregiobahn)	ÖPNV	klein	niedrig <sup>39</sup>

Tabelle 3: Mögliche Standorte für den Aufbau von Mobilitätsstationen

<sup>38</sup> mit „hoch“ zu bewerten, sobald die Schienenanbindung gegeben ist.

<sup>39</sup> mit „hoch“ zu bewerten, sobald die Schienenanbindung gegeben ist.



## Ladeinfrastruktur

Neben den zuvor beschriebenen Mobilitätsangeboten könnten diese Stationen auch über Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge (Pkw und Elektrofahräder) verfügen. Die Stadt Baesweiler verfügt aktuell bereits über zwei Pkw-Ladesäulen. Diese befinden sich an den Rathäusern in Baesweiler (Zentrum) und in Setterich. Darüber hinaus ist der Aufbau von Pkw-Ladeinfrastruktur an folgenden Standorten geplant:

- Im Sack
- Feuerwehrturm
- ITS
- Einkaufszentrum Setterich (z.B. „Im Bongert“)

## Carsharing

Es gibt gegenwärtig kein öffentlich zugängliches Carsharing-System, wie z.B. cambio Carsharing in Aachen, in der Stadt Baesweiler.

Im Gewerbegebiet steht den dort ansässigen Firmen und deren Mitarbeitern ein Carsharing-Fahrzeug für private und dienstliche Fahrten rund um die Uhr zur Verfügung. Anbieter/Leistungserbringer dieses Leihauto-Systems ist die Auto Thüllen Aachen GmbH. Den Service/Betrieb übernimmt die Firma MOQO (Digital Mobility Solutions GmbH) mit Sitz in Aachen.

### 6.2.4 Service und Kommunikation

Der Baustein „Service“ beinhaltet alle Komponenten, die zur komfortablen Nutzung eines Verkehrsmittels in Verbindung mit einem attraktiven Gesamtangebot beitragen. Eine komfortable und sichere Infrastruktur stellt die Basis für ein attraktives Radverkehrssystem dar. Service-Elemente sind darüber hinaus eine sinnvolle Ergänzung, die zu einer Erhöhung der Attraktivität beitragen kann.

Die Kommunikation bildet den Schlüsselfaktor in allen zukünftigen Handlungsansätzen zur Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrssystems, da ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel ausschließlich über eine positive, aufklärende und motivierende Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern erreicht werden kann.

#### 6.2.4.1 Wegweisungssystem

Die übersichtliche und schnell verständliche Orientierung im Straßenverkehr sind wichtige Aspekte der Informationsvermittlung als Bestandteil der Radverkehrsförderung. Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr ist hierfür ein zentrales Element zur Kennzeichnung von Radrouten. Dies beinhaltet sowohl eine Wegweisung entlang der Strecke, als auch Übersichtstafeln zur Lokalisierung des eigenen Standortes im Gesamtnetz. Ergänzt werden kann dies durch Informationstafeln zu landschaftlich oder städtebaulich besonders interessanten Punkten.

Mit dem Ausbau des landesweiten Radverkehrsnetzes (RVN NRW) sind bereits wesentliche Bestandteile der Radnetze mit Beschilderung im landeseinheitlichen Qualitätsstandard systematisch

umgesetzt worden. Um Pflege, Wartung und Erweiterung des Wegweisungssystems eindeutig zu regeln, ist die Beschilderung straßenverkehrsrechtlich angeordnet.

Ergänzt wird die Beschilderung des RVN NRW durch Beschilderung kommunaler Netze sowie qualifizierter touristischer Routen im selben landeseinheitlichen Qualitätsstandard.

Die Netzlänge beträgt zurzeit ca. 29.000 km (netto ohne Überlagerungen) und wächst ständig weiter. Das Land NRW fördert die Wegweisung durch das Programm „100 Kommunen im Netz“ und im Rahmen der Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah).

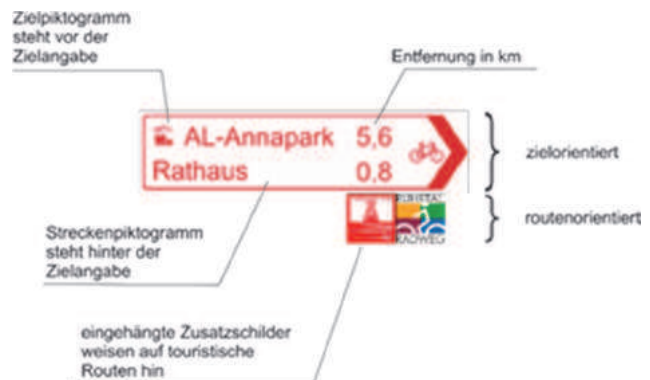
Folgende Ziele werden hiermit verfolgt:

- Sicherstellung eines systemisch harmonischen Übergangs zu den angrenzenden Bundesländern
- Vermeidung von „Schilderbäumen“, indem das System ziel- und routenorientierte Wegweisung kombiniert
- Förderung des Fahrrades als Baustein der NRW-weiten Initiativen zum Ausbau multimodaler Mobilität
- Stärkung des Stellenwertes des Fahrrads in der kommunalen Verkehrsplanung
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radfahrende durch Kennzeichnung attraktiver Routen
- Steigerung der Verkehrssicherheit, indem Radfahrende auf hochwertigen und sicheren Strecken geführt werden.

In Anlehnung an das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV kombiniert die Radverkehrswegweisung in NRW die zielorientierte und routenorientierte Wegweisung miteinander. Sie wird daher sowohl den Bedürfnissen des Alltags- als auch des Freizeitverkehrs gerecht, indem zusätzlich zu den Zielangaben Ziel- bzw. Streckenpiktogramme verwendet werden können. Zur Ausweisung von touristischen Routen können Zusatzschilder unter die Zielwegweiser angebracht werden.



**Abbildung 13: Landesweites Wegweisungssystem (NRW)**

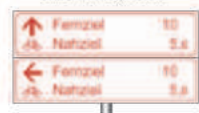
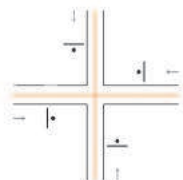

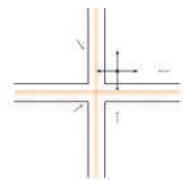




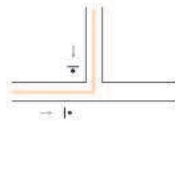


**Abbildung 14: Aufbau eines Pfeilwegweisers im Radverkehr**

Zur Ausweisung eines Netzes gibt es für die jeweiligen Anwendungsbereiche unterschiedliche Schildertypen: Zwischenwegweiser dienen der Bestätigung der Routenführung und werden daher



ohne Ziel-Entfernungsangabe und Routenlogos verwendet. Zielwegweiser (in Form eines Tabellen- bzw. Pfeilwegweisers) kommen an mehrarmigen Verzweigungen zum Einsatz.

	Typ	Standort
<b>Zielwegweiser</b> <b>Einsatz</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verzweigung von Fahrradroutes</li> <li>• Querung und Einmündung wichtiger Straßen mit Radverkehr</li> </ul> <b>Inhalte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielangabe</li> <li>• Entfernungsangabe</li> <li>• Richtungsangabe</li> <li>• Fahrradpiktogramm</li> </ul>	<b>Tabellenwegweiser</b> 	vor den Knotenpunkten an allen relevanten Zuläufen 
	<b>Pfeilwegweiser</b> 	im Knotenpunkt von allen Seiten sichtbar 
<b>Zwischenwegweiser</b> <b>Einsatz</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtungsänderung oder Versatz einer Fahrradroute</li> <li>• zur Bestätigung einer Fahrradroute</li> </ul> <b>Inhalte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtungsangabe</li> <li>• Fahrradpiktogramm</li> </ul>	<b>Zwischenwegweiser</b> zur Bestätigung  bei Richtungsänderung bzw. Versatz  	zur Bestätigung einer Fahrradroute  bei Richtungsänderung einer Fahrradroute 

**Abbildung 28: Anwendungsbereiche von Wegweisertypen**

Die vorhandene Wegweisung (Radnetz NRW) in der Stadt Baesweiler konzentriert sich auf die Wegweisung im interkommunalen bzw. regionalen Maßstab, d.h., dass in der Regel keine Zielpunkte innerhalb von Kommunen (z.B. Rathaus) ausgewiesen werden. Im Rahmen der Förderprogramme „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept“ (ISEK) sowie „Soziale Stadt“ ist ein innerstädtisches Leitsystem für Baesweiler-Zentrum und Setterich in Vorbereitung.

Zur Förderung des Alltagsradverkehrs innerhalb einer Kommune bietet es sich an, das landesweite Wegweisungssystem auf kommunaler Ebene zu ergänzen, um beispielsweise Quell- und Zielpunkte, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind (z.B. Schulen, Schwimmballen und sonstige öffentliche Einrichtungen), auszuweisen. Damit kann eine zusätzliche Orientierungshilfe für Alltagsradfahrer geschaffen werden, die aufgrund der Darstellung von geeigneten Routenverläufen und Netzzusammenhängen zudem indirekt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Dies kann erreicht werden, indem Radfahrende aufgrund der vorhandenen Wegweisung die objektiv sichereren Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen wählen. Darüber hinaus kann eine Beschilderung, die Angaben zur Entfernung der ausgewiesenen Ziele enthält, dazu beitragen, dass Verkehrsteilnehmer/innen darauf aufmerksam gemacht werden, dass viele Ziele innerhalb der Kommune auch mit dem Fahrrad gut und vergleichsweise schnell erreichbar sind.

Mit Hilfe einer gut strukturierten und auffälligen Wegweisung entfällt zudem das Kartenlesen (fast) vollständig, so dass auch ein Zeitvorteil für Radfahrende entsteht. Dies ist zwar im Alltagsverkehr auf kommunaler Ebene nur von untergeordneter Bedeutung, allerdings für Verkehrsteilnehmer, die erst vor kurzem auf das Fahrrad umgestiegen sind, eine sinnvolle Unterstützung.





Die Wegweisung ist schon seit längerer Zeit ein wesentliches Marketinginstrument im Freizeitverkehr und Radtourismus und erzeugt eine positive Werbung für das Fahrradfahren. Dieses Ziel sollte auch auf kommunaler Ebene für den Alltagsradverkehr genutzt werden.

Durch eine entsprechende Beschilderung von Anlagen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Bahnhöfe und Bushaltestellen) trägt die Wegweisung zudem zu einer sinnvollen Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV bei.

Bei dem Aufbau eines Wegweisungssystems für den kommunalen (Alltags-)Radverkehr könnten beispielsweise die folgenden radverkehrsrelevanten Ziele in Baesweiler ausgewiesen werden:

- Gewerbegebiet (ITS)
- Carl-Alexander-Park
- Sportzentrum
- Schulen
- Rathaus
- Gymnasium, pädagogisches Zentrum
- Burg Baesweiler (inkl. u.a. öffentl. Bibliothek und weiterer kultureller Angebote)

#### **6.2.4.2 Meldeplattform RADar!**

Die Meldeplattform „RADar!“ ist ein onlinebasiertes Bürgerbeteiligungs- und Planungsinstrument des Vereins „Klima-Bündnis“<sup>40</sup>. Mit Hilfe dieses Instruments wird in erster Linie das Ziel verfolgt, den Radverkehr in Kommunen zu verbessern. Es bietet Kommunalverwaltungen sowie Bürgerinnen und Bürgern optimale Möglichkeiten gemeinsam den Radverkehr in ihrer Kommune voranzutreiben.

Radelnde machen die Verwaltungen der Städte und Gemeinden über die RADar!-App oder via Internet auf störende und gefährliche Stellen im Radverkehrsnetz aufmerksam. Die Nutzer setzen einfach einen Pin in der digitalen Straßenkarte und geben den Grund für ihre Meldung an. Die Kommune wird daraufhin unverzüglich und automatisch informiert und kann weitere Maßnahmen (z.B. Schadenbeseitigung) einleiten.

---

<sup>40</sup> *Klima-Bündnis (e.V.): Netzwerk von zahlreichen Klima-Bündnis-Mitgliedskommunen in ganz Europa (Themen: Klimaschutz, Biodiversität und Tropenwaldschutz)*

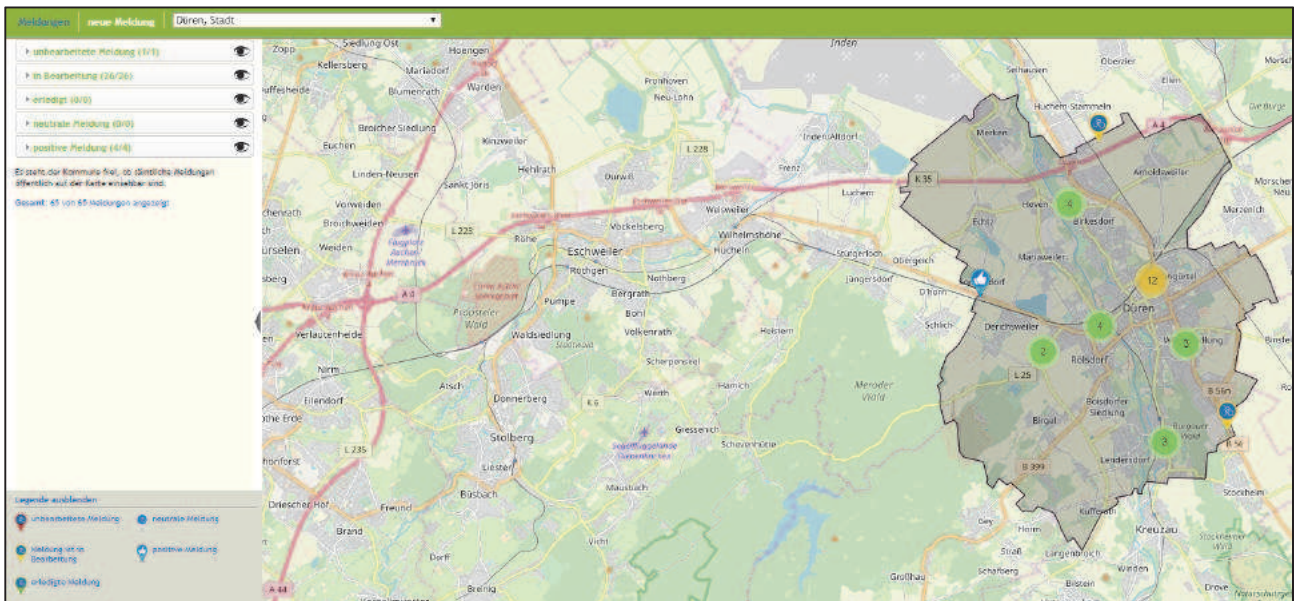


Abbildung 29: Meldeplattform RADar! (Beispiel: Stadt Düren)<sup>41</sup>

Das Tool wurde im Zusammenhang mit der Klima-Bündnis-Kampagne STADTRADELN entwickelt, im Rahmen derer sich hunderte von Kommunen und zehntausende Bürgerinnen und Bürger für eine nachhaltige Mobilität einsetzen. Auch die Stadt Baesweiler hat im Sommer 2018 an der Kampagne teilgenommen. Die Nutzung während des 21-tägigen Kampagnen-Zeitraums ist zudem für die Kommunen kostenfrei.<sup>42</sup>

Das Tool kann beispielsweise auch sinnvoll zur Vorbereitung oder im Rahmen einer Veranstaltung zur Bürgerinformation eingesetzt werden, um eine größere Reichweite in der Bevölkerung zu erreichen. Darüber hinaus kann es bei der Analyse von Radverkehrsnetzen und -infrastruktur im Rahmen der Erstellung von Radverkehrs- oder Gesamtverkehrskonzepten unterstützend eingesetzt werden.

### 6.3 Wirkungsabschätzung für das Maßnahmenkonzept

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes ist eine Wirkungsabschätzung bezüglich der Reduktion der Treibhausgase durch Umsetzung der entwickelten Maßnahmen vorzunehmen.

Das Maßnahmenkonzept ist, wie bereits erläutert, in die vier Handlungsfelder

- Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen,
- Mobilitätsmanagement,
- Mobilitätsstationen und
- Service und Kommunikation

<sup>41</sup> (Klima-Bündnis e. V., 2018)

<sup>42</sup> (Klima-Bündnis e. V., 2018)

unterteilt.

Eine seriöse Wirkungsabschätzung für die entwickelten (Einzel-)Maßnahmen, insbesondere des Handlungsfeldes „Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen“ ist nicht möglich, da der Erfolg von einer Vielzahl von Faktoren abhängt, die heute größtenteils nicht bekannt sind. Diese externen Faktoren, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem Mobilitätsprojekt stehen, können im Rahmen einer Prognose nicht zuverlässig abgebildet werden. Darüber hinaus bestehen die Handlungsfelder teilweise aus einer Vielzahl an Einzelmaßnahmen, deren Erfolg sich oftmals erst einstellt, sobald ein Maßnahmenbündel umgesetzt wurde.

Maßnahmenfeld	Verkehrswegekategorie nach RIN	Potential für CO <sub>2</sub> -Einsparungen					
		+	++	+++	++++	+++++	
<b>Infrastruktur</b>							
Schutzstreifen	außerhalb bebauter gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung				
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung				
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung				
	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung				
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung				
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung				
Radfahrstreifen	außerhalb bebauter gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung				
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung				
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung				
	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung				
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung				
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung				
Radwege (Ausbau)	außerhalb bebauter gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung				
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung				
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung				
	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung				
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung				
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung				
Radwege (Neubau)	außerhalb bebauter gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung				
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung				
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung				
	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung				
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung				
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung				
Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz						•	
Querungsstellen			•				
Mobilstationen (abhängig vom Ausbaustandard)				•			
<b>Verkehrsrechtliche Anordnungen</b>							
Aufhebung der Benutzungspflicht			•				
Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung				•			
Tempo 20-/30-Zonen (Mischverkehr)	ES	Erschließungsstraßen		•			
Fahradstraße	ES	Erschließungsstraßen			•		
<b>Unterhalt und Pflege</b>							
Integration in Streu- und Schneeräumpläne						•	
Beiseitigung von Mängeln (z.B. Schlaglöcher, Bewuchs)						•	
Unterhalt und Pflege der Radinfrastruktur (regelmäßig)						•	
<b>Sicherheit und Ordnung</b>							
Kontrollen von Radverkehrsanlagen (Freihalten von parkenden Fahrzeugen, Mülltonnen und sonstigen Hindernissen)			•				
Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. an Unfallschwerpunkten)					•		
Anm.: Der Wirkungsgrad der oben beschriebenen Maßnahmen hängt i.d.R. maßgeblich von der Größe/ dem Umfang sowie der Lage im Raum (innerstädtisch, suburban oder ländlich) der umgesetzten Maßnahme ab.							

**Abbildung 30: Potentiale von radverkehrsfördernden Maßnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Für eine erste Abschätzung des Potentials von radverkehrsfördernden Maßnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen und zum Vergleich dieser wurde die nachfolgende Matrix (Abbildung 30) entwickelt. Diese stellt für eine Auswahl an Handlungsfeldern und Einzelmaßnahmen das Potential



für CO<sub>2</sub>-Einsparungen mittels einer schematischen Kriterien-Bewertung (+/ ++/ +++/ ++++/ +++++) dar. Darüber hinaus wurde bei den Radverkehrsanlagen zwischen den Verkehrswegekategorien nach RIN 08 unterschieden, da die Wirkung in erster Linie von der Bedeutung der Radverkehrsverbindung im Verkehrsnetz und dem (potentiellen) Verkehrsaufkommen abhängig ist. Mit Verbesserungen der Radinfrastruktur im Hauptradverkehrsnetz können in der Regel größere Wirkungen bzgl. der Erhöhung des Radverkehrsaufkommens erzielt werden, als mit Verbindungen im untergeordneten Radnetz. Hierbei ist anzumerken, dass der Wirkungsgrad der beschriebenen Maßnahmen i.d.R. maßgeblich von der Größe/ dem Umfang sowie der Lage im Raum (innerstädtisch, suburban, ländlich) der umgesetzten Maßnahme abhängt.

Im Weiteren wurde eine Wirkungsabschätzung für vier Handlungsfelder (siehe Tabelle 4) durchgeführt. Diese beruht auf Annahmen zur potentiellen Verlagerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr durch die umgesetzten Maßnahmenpakete und berücksichtigt Veränderungen in den Strukturdaten (Einwohner/innen, Beschäftigte und Schüler/innen) im zeitlichen Verlauf. Alle weiteren Veränderungen im Vergleich zum Zeitpunkt der Ist-Analyse im Jahr 2018 (z.B. Reduktion der CO<sub>2</sub>-Ausstöße von Kraftfahrzeugen, Änderungen im ÖPNV-Angebot) wurden im Rahmen dieser Wirkungsabschätzung nicht berücksichtigt, um möglichst nur die Wirkungen des Maßnahmenpaketes abzubilden. Aufgrund der anvisierten zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen (siehe 1.3) wurde das Prognosejahr 2025 ausgewählt.

Bei der Berechnung des Szenarios für das Jahr 2025 wurden Strukturdaten aus einer Prognose übernommen, die für die Stadt Baesweiler vorliegt (Verkehrsmodell Region Aachen<sup>43</sup>). Dabei zeigt sich, dass auf Grund des prognostizierten Bevölkerungswachstums in der Stadt Baesweiler und des damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommens die CO<sub>2</sub>-Emissionen steigen würden. Durch die Umsetzung von radverkehrsfördernden Maßnahmen können die steigenden Emissionen kompensiert werden. Um die Wirkungen der Maßnahmen aufzuzeigen, wurden im Rahmen dieser Wirkungsabschätzung die CO<sub>2</sub>-Emissionen sowohl für die Ist-Analyse als auch für das Szenario-Jahr 2025 zusätzlich ins Verhältnis zur Größe der Personengruppe (z.B. t CO<sub>2</sub> pro Einwohner und Jahr) gesetzt.

---

<sup>43</sup> (Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (RWTH Aachen) und Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV), 2015)



Für die einzelnen Handlungsfelder wurden die folgenden Strukturgrößen für die Jahre 2018 (Ist-Analyse) und 2025 (Szenario) als Berechnungsgrundlage verwendet:

Handlungsfeld	Strukturgröße	Analyse 2018	Prognose 2025
<b>Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen</b>	Alle Einwohner/innen der Stadt Baesweiler	26.597 <sup>44</sup>	28.799 <sup>45</sup>
<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement</b>	Beschäftigte im Gewerbegebiet	3.500	3.500
<b>Schulisches Mobilitätsmanagement</b>	Schulplätze in Baesweiler	3.125	3.032
<b>Service und Kommunikation</b>	Alle Einwohner/innen der Stadt Baesweiler	26.597 <sup>46</sup>	28.799 <sup>47</sup>

**Tabelle 4: Strukturgrößen für Wirkungsabschätzung der Handlungsfelder**

Bei dem betrieblichen Mobilitätsmanagement im Gewerbegebiet wurden für die Prognose die Arbeitsplatzzahlen aus dem Jahr 2018 übernommen, da hierfür keine Prognosewerte vorliegen. Im Hinblick auf die prosperierende Entwicklung des Gebietes und die Erweiterungspläne kann sicherlich zukünftig von einem Anstieg der Arbeitsplatzzahlen ausgegangen werden.

Wie zuvor bereits beschrieben, beruht die Wirkungsabschätzung auf Annahmen zur potentiellen Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Radverkehr. In der Tabelle 5 sind die prognostizierten Veränderungen im Modal Split dargestellt, die auf einer Erhöhung des Radverkehrsanteils durch eine Reduktion des MIV-Anteils beruhen. Mögliche Veränderungen beispielsweise im öffentlichen Verkehr, die durchaus Auswirkungen auf den Radverkehr haben können, wurden im Rahmen dieser Wirkungsabschätzung nicht berücksichtigt.

Handlungsfeld	Veränderungen im Modal Split	
	MIV	Radverkehr
<b>Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen</b>	- 3,6 %	+ 3,6 %
<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement</b>	-4,0 %	+ 4,0 %
<b>Schulisches Mobilitätsmanagement</b>	- 6,0 %	+6,0 %
<b>Service und Kommunikation</b>	- 0,5 %	+ 0,5 %

**Tabelle 5: Prognostizierte Veränderungen im Modal Split**

<sup>44</sup> (Landesbetrieb IT.NRW, 2015/2016) | Stichtag: 30.06.2014

<sup>45</sup> (Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (RWTH Aachen) und Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV), 2015)

<sup>46</sup> (Landesbetrieb IT.NRW, 2015/2016) | Stichtag 30.06.2014

<sup>47</sup> (Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (RWTH Aachen) und Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV), 2015)



## Ergebnisse

Die Ergebnisse der Wirkungsabschätzung (Tabelle 6) zeigen, dass durch die Umsetzung der geplanten radverkehrsfördernden Maßnahmen im Handlungsfeld „Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen“ die steigenden Emissionen nicht kompensiert werden können, die aus dem prognostizierten Bevölkerungswachstum resultieren. Um die Auswirkungen der veränderten Strukturgrößen im Rahmen der Wirkungsabschätzung auszuklammern, wurden die CO<sub>2</sub>-Emissionen, wie zuvor beschrieben, zudem ins Verhältnis zur Größe der Personengruppe gesetzt (siehe Tabelle 7 und Abbildung 31).

Für die weiteren Handlungsfelder ergeben sich zum Teil deutliche Einsparungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

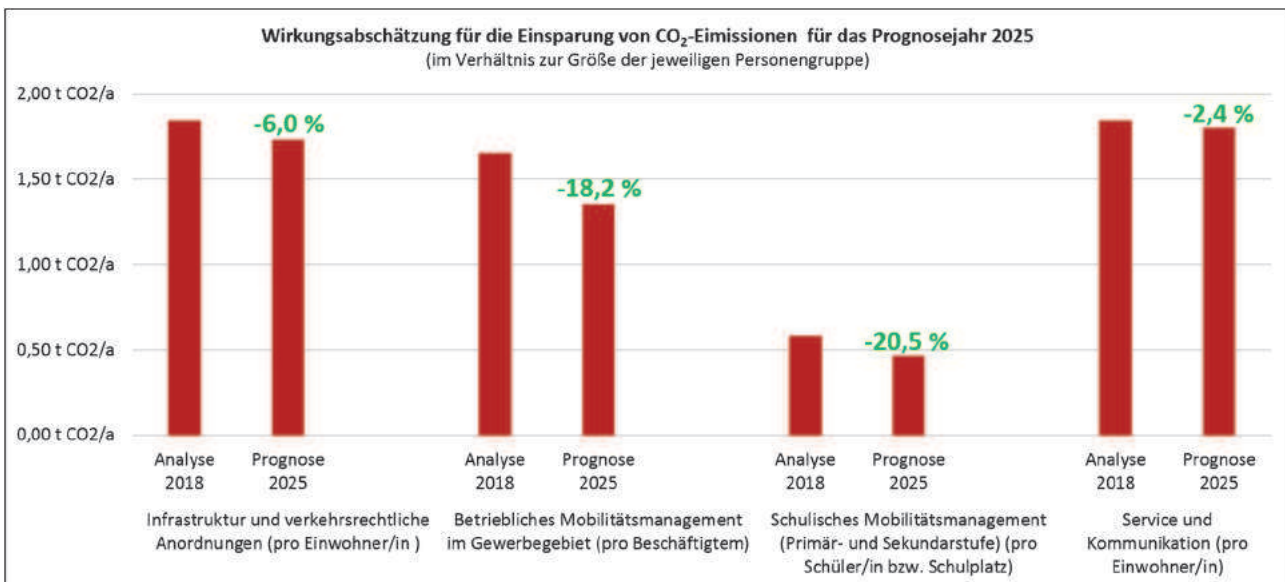
An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass diese Ergebnisse eine erste Abschätzung der möglichen CO<sub>2</sub>-Einsparpotentiale darstellen und keine externe Faktoren (Kapitel 7.4) berücksichtigt wurden.

Handlungsfeld	Analyse 2018	Prognose 2025	Veränderung ggü. 2018 [abs.]	Veränderung ggü. 2018 [%]
Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen	49.050 t CO <sub>2</sub> /a	49.915 t CO <sub>2</sub> /a	865 t CO <sub>2</sub> /a	1,8%
Betriebliches Mobilitätsmanagement im Gewerbegebiet	5.796 t CO <sub>2</sub> /a	4.738 t CO <sub>2</sub> /a	-1.057 t CO <sub>2</sub> /a	-18,2%
Schulisches Mobilitätsmanagement	1.818 t CO <sub>2</sub> /a	1.403 t CO <sub>2</sub> /a	-416 t CO <sub>2</sub> /a	-22,9%
Service und Kommunikation	57.734 t CO <sub>2</sub> /a	51.852 t CO <sub>2</sub> /a	-5.881 t CO <sub>2</sub> /a	-10,2%

Tabelle 6: Wirkungsabschätzung für CO<sub>2</sub>-Einsparungen

Handlungsfeld	Analyse 2018	Prognose 2025	Veränderung ggü. 2018 [abs.]	Veränderung ggü. 2018 [%]
<b>Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen</b> (pro Einwohner/in)	1,84 t CO <sub>2</sub> /a	1,73 t CO <sub>2</sub> /a	-0,11 t CO <sub>2</sub> /a	<b>-6,0%</b>
<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement im Gewerbegebiet</b> (pro Beschäftigtem)	1,66 t CO <sub>2</sub> /a	1,35 t CO <sub>2</sub> /a	-0,30 t CO <sub>2</sub> /a	<b>-18,2%</b>
<b>Schulisches Mobilitätsmanagement (Primär- und Sekundarstufe)</b> (pro Schüler/in bzw. Schulplatz)	0,58 t CO <sub>2</sub> /a	0,46 t CO <sub>2</sub> /a	-0,12 t CO <sub>2</sub> /a	<b>-20,5%</b>
<b>Service und Kommunikation</b> (pro Einwohner/in)	1,84 t CO <sub>2</sub> /a	1,80 t CO <sub>2</sub> /a	-0,04 t CO <sub>2</sub> /a	<b>-2,4%</b>

**Tabelle 7: Wirkungsabschätzung für CO<sub>2</sub>-Einsparungen (im Verhältnis zur Größe der Personengruppe)**



**Abbildung 31: Wirkungsabschätzung für CO<sub>2</sub>-Einsparungen (im Verhältnis zur Größe der Personengruppe)**

## 6.4 Umsetzungsstrategie

Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes ist es nicht möglich, die genaue Realisierungsfolge der einzelnen Handlungsaufträge festzulegen, da die zeitliche Umsetzung nicht planerisch festgeschrieben werden kann, sondern von einer Vielzahl anderer Faktoren, wie z.B. der



Abstimmung mit Baulasträgern, der Beantragung von Fördermitteln etc., abhängt. Eine Prioritätensetzung kann demzufolge nicht den Zeitpunkt für die Umsetzung bestimmen, sondern nur die Handlungsaufträge definieren, die als erste für eine Realisierung vorzubereiten sind. Es handelt sich daher um eine Prioritätensetzung der einzelnen Handlungsaufträge.

Zielsetzung der Stadt Baesweiler ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split von 6 auf 22 % bis zum Jahr 2050. Bis zum Jahr 2025 soll der Radverkehrsanteil bereits verdoppelt (12 %) werden. Aus diesem Grund wird der Realisierungszeitraum mit einem Zeithorizont von 10-15 Jahren vorgesehen. Der Zeitplan orientiert sich an den zuvor definierten Planungsprioritäten der infrastrukturellen Einzelmaßnahmen, den weiteren Maßnahmen aus dem Mobilitätsmanagement sowie den Maßnahmen aus den Bereichen Service, Information und Kommunikation.

Der Zeithorizont für die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Baesweiler wurde in die folgenden drei Abschnitte unterteilt.

1. Sofortmaßnahmen
2. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen (< 5 Jahre)
3. Langfristige Maßnahmen (> 5 Jahre)

### **Sofortmaßnahmen**

Zu den Maßnahmen, die (sehr) zeitnah umgesetzt werden sollten, gehören in erster Linie alle Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Dies trifft insbesondere auf die Schülerverkehre mit dem Fahrrad (z.B. Umfeld der Schule) zu. Darüber hinaus sollten die Übergänge von einseitigen Zweirichtungsradwegen auf die Fahrbahn bzw. zweiseitige Einrichtungsradwege an den Ortseingängen z.B. mit Hilfe von baulichen Querungsanlagen gesichert werden.

Des Weiteren sollten die verkehrsrechtlichen Anordnungen bzgl. der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen geprüft werden. Die Benutzungspflicht von baulichen Radwegen muss aufgehoben werden, wenn keine besondere Gefahr für Radfahrende auf der Fahrbahn vorliegt oder die bauliche Ausgestaltung des vorhandenen Radweges nicht den Anforderungen der VwV-StVO entspricht. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO werden, neben der lichten Breite der Radverkehrsanlage, weitere Anforderungen an eine Radwegebenutzungspflicht gestellt. Benutzungspflichtige Radwege dürfen demnach nur dort angeordnet werden, wo für den Fußgängerverkehr weiterhin ausreichende Flächen zur Verfügung stehen und wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern (VwV-StVO zu § 2, Absatz 4, Satz 2). Weitere Voraussetzung für die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radweges ist das Vorhandensein ausreichender Verkehrsflächen. Außerdem muss „die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung [im Streckenverlauf, an Knotenpunkten und Eimündungen sowie verkehrsreichen Grundstückzufahrten] eindeutig, stetig und sicher“ sein (VwV-StVO zu § 2, Absatz 4, Satz 2). Zudem muss der Radweg entsprechend des Stands der Technik gebaut und unterhalten werden. Zur Erfüllung der genannten weiteren Voraussetzungen muss der potentielle Radweg „ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen“ sein (VwV-StVO zu § 2, Absatz 4, Satz 2).



Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht obliegt den Straßenverkehrsbehörden unter Anhörung der Straßenbaubehörde sowie der Polizei. Die städtischen Radverkehrsplaner/innen und Straßenbaulastträger sollten bei der Entscheidung ebenfalls einbezogen werden. Zudem sind Radverkehrsanlagen – bei jeder sich bietenden Gelegenheit – auf deren Zweckmäßigkeit zu prüfen und bei Bedarf bauliche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen (VwV-StVO zu § 2, Absatz 4, Satz 2). Der Unterhalt und die Pflege stellen daher ein weiteres Handlungsfeld unter den Sofortmaßnahmen dar. Dies gilt auch im Radverkehr nicht nur für die Wintermonate, sondern ganzjährig.

### **Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (< 5 Jahre)**

Zu den Maßnahmen, die in den nächsten ca. fünf Jahren umgesetzt werden sollten, um eine Erhöhung des Radverkehrsanteils zu erreichen, gehört in erster Linie die Schließung von Netzlücken. Dies betrifft insbesondere die Hauptverkehrsstraßen an denen es heutzutage keine (geeigneten) Radverkehrsanlagen gibt. Hier sei beispielsweise die Aachener Straße genannt, auf der bereits auf einem Streckenabschnitt, aber nicht über den gesamten Straßenverlauf, Schutzstreifen markiert wurden. Dort sollte der Lückenschluss im Radverkehrsnetz zeitnah erfolgen. Ebenso gilt dies für die Anbindung des Gewerbegebietes an die Innenstadt sowie den Stadtteil Setterich.

Durch die Entwicklung und Umsetzung eines durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes können in der Regel die größten Wirkungen im Hinblick auf die Steigerung des Radverkehrsanteils erzielt werden. Unter diesem Aspekt sollte ebenso die Prüfung der Freigabe von Radverkehr in Einbahnstraßen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung erfolgen. Mit dieser Maßnahme kann das Radverkehrsnetz deutlich aufgewertet werden.

Des Weiteren sollte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Schülerradverkehrs geprüft werden, ob die im Maßnahmenkonzept vorgesehenen Fahrradstraßen umgesetzt werden können. Diese würden die Anbindung an die Schulen im Radverkehr deutlich aufwerten. Sollte die Umsetzung dieser Maßnahme aus bestimmten Gründen nicht möglich sein, sollte für diese Verbindungen über geeignete zielführende Alternativen nachgedacht werden. Diese sollten mindestens zum Ziel haben, dass mit Hilfe unterschiedlicher Maßnahmen (z.B. Beschilderung oder Markierung) auf ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen im Schülerverkehr hingewiesen und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Ein weiteres probates und vergleichbar kostengünstiges Mittel zur Förderung des innerstädtischen Radverkehrs ist die Integration von Straßen, die nicht dem Vorbehaltsnetz/ Vorfahrtsstraßennetz angehören, in umliegende Tempo 30-Zonen. Aufgrund der geringeren Differenzgeschwindigkeit zwischen Kfz und Fahrrädern kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Dies trägt erheblich zur Förderung des Radverkehrs bei.

Im Weiteren sollten unter Berücksichtigung der anvisierten Ziele die Maßnahmen zum betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement im Laufe des Jahres 2019 angestoßen werden, da sowohl die Erstellung zielgruppen- und standortspezifischer Konzepte als auch die Umsetzung der Konzeptinhalte/ der konkreten Maßnahmen eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen wird. Die Erfahrungen aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement beispielsweise zeigen, dass die Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes für mehrere Unternehmen nochmals deutlich



zeitaufwändiger ist, als für einzelne Betriebe. In dem vorliegenden Fall müssen zunächst die Verantwortlichen der Unternehmen in dem Gewerbegebiet an einen Tisch geholt und von dem Projekt überzeugt werden. Erst im nächsten Schritt kann über die konkreten Inhalte und die Vorgehensweise diskutiert werden.

Für die Mobilstationen wird ein stufenweiser Aufbau vorgesehen (siehe Kapitel 6.2.2.3), so dass kein konkreter Zeitrahmen für dieses Maßnahmenpaket angegeben werden kann. Die Entwicklung in diesem Bereich ist maßgeblich von der geplanten Anbindung der Stadt Baesweiler an das Schienennetz (Euregiobahn bzw. Euregio-Tram) abhängig. Diese würde zu einer deutlichen Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Förderung von Inter- und Multimodalität in Baesweiler beitragen. Aber auch unabhängig von dieser Entwicklung kann die Stadt Baesweiler mit diesem Element die Mobilität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner sichern und fördern (siehe Kapitel 6.2.2.3).

Darüber hinaus stellt die Wegweisung für den Alltagsradverkehr auf kommunaler Ebene eine Maßnahme dar, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden könnte. Dies könnte parallel zur Förderung des Radverkehrs auf Arbeits- und Ausbildungswegen geschehen und würde die Maßnahmen des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements sinnvoll ergänzen und unterstützen.

Dies gilt ebenso für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des Service und der Kommunikation. Diese sollten ebenfalls parallel zu den infrastrukturellen Maßnahmen und den Managementansätzen umgesetzt werden und diese unterstützen.

### **Langfristige Maßnahmen**

Maßnahmen zur expliziten Förderung des Radverkehrs, die i.d.R. erst in fünf oder mehr Jahren umzusetzen sind, wurden im Rahmen des vorliegenden Konzeptes mit dem Zeithorizont „langfristig“ versehen. Hierzu zählen insbesondere der Neu- und Ausbau von Geh-/Radwegen außerhalb bebauter Gebiete. Dies ist unter anderem durch die zeitintensiven Planungsvorläufe und die Abstimmungsverfahren mit Straßenbaulastträgern, Träger öffentlicher Belange (TöB) etc. zu begründen. Darüber hinaus muss auch die Finanzierung dieser vergleichsweise kostenintensiven Maßnahmen (im Vergleich zu sonstigen Maßnahmen im Radverkehr) sichergestellt und im Haushalt eingeplant werden.

Im Weiteren sollte im städteregionalen Kontext die Entwicklung von Radschnellverbindungen beachtet werden, um frühzeitig Einfluss auf den Streckenverlauf nehmen zu können und den Anschluss der Stadt Baesweiler an die qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen sicherzustellen, die insbesondere für Berufspendler sehr interessant sein könnten.



### Sofortmaßnahmen

- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Unterhalt und Pflege
- Verkehrsrechtliche Anordnungen

### Kurz- mittelfristige Maßnahmen (< 5 Jahre)

- Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz
- Verbesserungen der Infrastruktur auf Haupttrouten im Radverkehr
- Prüfung der Einrichtung einzelner Fahrradstraßen
- Prüfung der Integration von Straßen in Tempo 30-Zonen
- Prüfung der möglichen Freigabe von Radverkehr in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung
- Betriebliches & schulisches Mobilitätsmanagement
- Aufbau von Mobilstationen
- Wegweisung für den Alltagsradverkehr

### Langfristige Maßnahmen (> 5 Jahre)

- Neubau von Geh-/Radwegen (außerorts)
- Ausbau von Geh-/ Radwegen (v.a. außerorts)
- Anschluss an Radschnellverbindungen (regionale bzw. überregionale Routen)

Abbildung 32: Zeithorizont für die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes

## 6.5 Verstetigungsstrategie

Die im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes entwickelten Maßnahmen und Aktivitäten rund um das Thema Radverkehr bzw. nachhaltige Mobilität im Allgemeinen sollen möglichst dauerhaft in der Kommune verankert werden. Darüber hinaus soll die Radverkehrsförderung bzw. die Förderung nachhaltiger Mobilität im Allgemeinen als fortlaufender/ stetiger Prozess in der Verwaltungsstruktur und -organisation verankert werden.

Es ist empfehlenswert, dass in der Verwaltung ein Mobilitätsmanager als zentrale Ansprechperson sämtliche mobilitätsrelevanten Prozesse koordiniert, Anstöße gibt und zwischen den verschiedenen Fachbereichen/ Fachabteilungen vermittelt. Diese Person muss einen Überblick über die Entwicklungen in den einzelnen Fachbereichen haben und bei ihr sollen möglichst alle „Fäden“ zusammenlaufen. Weiterhin sollte sie die Zusammenhänge von unterschiedlichen Themen und Fragestellungen erläutern können und auf mögliche Entwicklungen in Bezug auf die Mobilität hinweisen. Dies bezieht sich beispielsweise auf die Ausweisung von Neubaugebieten und die Verlagerung von Versorgungseinrichtungen (z.B. Supermärkte) auf die „grüne Wiese“. Insbesondere



die letztgenannte Entwicklung, die seit einigen Jahrzehnten zu erkennen ist, induziert Verkehre, die mit einer Siedlungs- und Versorgungsstruktur vermieden könnten, die auf Nahversorgung und Nahmobilität ausgerichtet ist.

Diese Aufgaben können in einer kleineren Kommune wie der Stadt Baesweiler auch von dem Radverkehrsbeauftragten oder der Klimaschutzmanagerin (ggf. in Kooperation) übernommen werden.

Diese Stelle des/ der Mobilitätsmanagers/in sollte innerhalb der Stadtverwaltung dezernatsübergreifend die Aspekte der nachhaltigen Mobilität koordinieren und steuern.

Darüber hinaus ist es notwendig, dass sämtliche Mobilitäts- und Verkehrsaspekte in der Regel interkommunal bearbeitet werden. Dies bedeutet, dass der Mobilitätsmanager zum Beispiel im Rahmen von regelmäßig stattfindenden Arbeitskreisen mit den Vertreterinnen und Vertretern der umliegenden Kommunen (z.B. Alsdorf, Übach-Palenberg, Aldenhoven und Geilenkirchen) bzw. den Kreisen Heinsberg und Düren sämtliche mobilitätsbezogenen Themen bespricht und unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Mobilität an interkommunalen Lösungen arbeitet. Im Rahmen dessen können mitunter auch Partnerschaften entstehen, die der Radverkehrsförderung über die Stadtgrenzen hinaus zugutekommt. Dies ist insbesondere für größere Maßnahmen notwendig, die mittel- bis langfristig umgesetzt werden sollen und die einen langen Planungsvorlauf erfordern. Hierzu zählen beispielsweise Radschnellverbindungen.

Weiterhin sieht das Aufgabenspektrum eines Mobilitätsmanagers/ einer Mobilitätsmanagerin die Kommunikation und Zusammenarbeit mit sonstigen lokalen und regionalen Akteuren vor. Hierzu zählen beispielsweise der Verkehrsverbund und das lokale Verkehrsunternehmen, wenn es um die Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fahrrad (z.B. Mobilitätsstationen) geht. In diesem Zusammenhang sollte ebenfalls der Austausch mit dem Zukunftsnetz NRW intensiviert werden.

Darüber hinaus ist auf regionaler Ebene die Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsbeauftragten sowie der Abteilung „Mobilität, Klimaschutz und Regionalentwicklung“ (A 70.5) der StädteRegion wichtig, um beispielsweise Themen wie interkommunale Verbindungen/ Radschnellverbindungen und den Aufbau eines Fahrrad-/ Pedelec-Verleihsystems zu koordinieren und voranzutreiben.

## 7. Controlling

Die Evaluation und Steuerung der Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzeptes ist ein zentrales Element des Projektmanagements. Sie dient der Maßnahmenoptimierung sowie der Anpassung des gesamten Klimaschutzprozesses. Dabei werden Informationen über Wirkung bzw. Nutzen, Effektivität sowie über interne Arbeitsabläufe im Allgemeinen betrachtet. Die Evaluation soll Entwicklungen über längere Zeiträume aufzeigen, Fehlentwicklungen frühzeitig begegnen und Möglichkeiten aufzeigen, diesen entgegenzuwirken. Darüber hinaus ist eine laufendes bzw. periodisches Controlling und eine Evaluation wichtig, um Maßnahmen zu adaptieren und um den Erfolg zu kommunizieren.

### 7.1 Grundlagen

Für die erfolgreiche Umsetzung einer dauerhaften Klimaschutzpolitik in der Stadt Baesweiler ist es erforderlich ein Controlling-System für die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes zu etablieren. Dieses System dient der Erfolgskontrolle der gesteckten klimapolitischen Ziele sowie der Überprüfung der Effizienz der umgesetzten Klimaschutzmaßnahmen (vgl. Kapitel 5). Auf Basis dieser regelmäßigen Erfolgskontrolle können das Ziel und die Maßnahmen geprüft und ggf. fortgeschrieben werden.

Somit kann auf veränderte Rahmenbedingungen, die heute nur als Trend vorhergesagt werden können, wie z.B.

- Weiterentwicklung der E-Mobilität
- Speichertechniken für elektrische Energie
- Autonomes und vernetztes Fahren
- Gesellschaftliche Veränderungen
- Infrastrukturelle Veränderungen
- etc.

flexibel reagiert werden, ohne dass das Hauptziel einer klimaneutralen Stadt verfehlt wird. Das Controlling-Konzept umfasst dabei eine Prozessebene, die die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten innerhalb der Stadt Baesweiler definiert und eine Prüfebene, die Indikatoren und Überprüfungsparameter für unterschiedliche Maßnahmen als messbare Erfolgskontrollmöglichkeit benennt.

### 7.2 Prozessorganisation

Das Thema Radverkehr muss in den Tätigkeitsfeldern und innerhalb der Verantwortlichkeiten der Stadt Baesweiler verankert werden. Ziel ist es, dass die Stadt Baesweiler für die Radverkehrsförderung bezogen auf seine Handlungsfelder und über alle Akteure gemeinsame Standards definiert, die Koordination der Einzelaufgaben übernimmt und alle Einzelelemente miteinander harmonisiert.



Dies betrifft die Handlungsfelder

- Planung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen
- Fortschreibung von (Rad-)Verkehrsnetzen
- Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern, wie
  - Landesbetrieb Straßenbau NRW
  - StädteRegion Aachen und angrenzende Kreise (Heinsberg und Düren)
  - Nachbarkommunen (z.B. Alsdorf und Aldenhoven)
- Mobilitätsbildung von Schülern
- Mobilitätsberatung für Betriebe
- Straßenverkehrsbehörde (Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen)
- etc.

Hierzu ist es notwendig, dass regelmäßig zum Controlling benötigte Daten gesammelt und zentral für eine spätere Auswertung gespeichert werden. Dies beinhaltet z.B.

- Statistische Daten (Einwohner, Kfz-Zulassungen, Verkehrsdaten, Unfalldaten etc.)
- Planungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
  - Planung
  - Beschlüsse
  - Kostenansätze
- Umgesetzte Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
  - Planung
  - Umsetzungsdokumentation
  - Kosten
  - begleitende Öffentlichkeitsarbeit
  - Reaktionen
- Maßnahmen aus den Bereichen Service, Information und Kommunikation
- etc.

Es wird empfohlen, das Controlling im Klimaschutzmanagement der Stadt Baesweiler anzusiedeln.

### **7.3 Wirksamkeitsüberprüfung der Maßnahmen**

Die zur Verfügung stehenden Datensätze sind regelmäßig hinsichtlich der Ziele und Teilziele zu analysieren.

Eine erste Überprüfung bzw. die Auswertung erstmalig erhobener Grundlagendaten (z.B. stadtbezogener Modal Split) sollte im Jahr 2020 abgeschlossen sein. Hierzu bieten sich die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ an, im Rahmen derer von Seiten der StädteRegion Aachen eine Zusatzstichprobe („Vertiefungsstichprobe“) für das Gebiet der StädteRegion Aachen beauftragt wurde. Die Veröffentlichung der Ergebnisse für die regionale Ebene wird für Anfang 2019 erwartet. Die Studie wurde verantwortlich durch das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) sowie weitere Auftragnehmer durchgeführt. Eine Überprüfung dieser Grundlagendaten wird anschließend alle fünf Jahre empfohlen.

Nachfolgend sind die zu prüfenden Maßnahmen, deren Indikatoren und die erforderliche Überprüfung zusammengestellt. Unterschieden wird dabei nach allgemeinen und maßnahmenübergreifenden sowie themenspezifischen Wirksamkeitsprüfungen. Diese Unterteilung wurde entwickelt, da bestimmte Indikatoren, wie z.B. der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und der Modal Split, keiner Einzelmaßnahme zugeordnet werden sollten. Die Indikatoren sind zwar aussagekräftig und gut messbar, aber die Einflüsse auf die Entwicklung und Veränderung vielfältig und überregional. Jede Einzelmaßnahme kann den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und den Modal Split beeinflussen. Eine signifikante Aussage, dass einzig diese Maßnahme zum Erfolg geführt hat, ist aber nicht möglich, sondern maximal als Indiz bewertbar.

<b>Allgemeine bzw. übergreifende Prüfungen</b>		
Die Überprüfung dieser Indikatoren ergibt ein Gesamtbild über alle Einzelmaßnahmen. Dies stellt eine Erfolgsprüfung hinsichtlich einer Mobilitätsveränderung in Baesweiler dar, die zwangsläufig auf vielen Einzelmaßnahmen beruht.		
Maßnahme	Indikator	Überprüfung
Klimaschutzteilkonzept	Verringerung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes	CO <sub>2</sub> -Bilanzierung über Eco Region u.a. anhand der Kfz-Zulassungszahlen Überprüfende Bilanzierung über Modal Split und weitere Verkehrsdaten
Förderung des Radverkehrs	Verkehrsaufkommen und Anteil der Wege am Personenverkehrsaufkommen	Verkehrszählungen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr) Erhebung des Modal Splits für die Stadt Baesweiler

<b>Infrastruktur</b>		
Die Überprüfung dieser Indikatoren befasst sich mit dem Schwerpunkt des Neu- und Ausbaus der Infrastruktur.		
Maßnahme	Indikator	Überprüfung
Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr	Anzahl von Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung	Unfallanalyse aller Fuß- und Radverkehrsunfälle (Anzahl, Schwere und Lage der Unfälle)
Schließung von Netzlücken (Maßnahmenkatalog)	Anzahl und Länge aller Netzlücken Angelaufene, laufende, umgesetzte Planungen	Überprüfung des Netzes vor Ort Eingesetzte Haushaltsmittel Eingesetzte personelle Ressourcen





	Änderung des Nutzerverhaltens	Punktuelle Verkehrszählungen
Beseitigung von Mängeln (Maßnahmenkatalog)	Anzahl und Lage der Mängel im Netz Angelaufene, laufende, umgesetzte Planungen Änderung des Nutzerverhaltens	Überprüfen des Netzes vor Ort Eingesetzte Haushaltsmittel Eingesetzte personelle Ressource Punktuelle Verkehrszählungen/-beobachtungen
Weiterentwicklung des Klimaschutzteilkonzeptes	Fortschreibung der Netze und Netzanalysen	Analyse von Verkehrsmengen, Analyse von Quell- und Zielpunkten, Analyse der Gesamtinfrastruktur Mängel der Netze

### Service

Die Überprüfung dieser Indikatoren befasst sich mit dem Schwerpunkt des Ausbaus der Serviceelemente.

Maßnahme	Indikator	Überprüfung
Quantitativer Ausbau der Fahrradabstellanlagen	Anzahl und Auslastung der Stellplätze	Zählung Evaluierung der Auslastung
Qualitativer Ausbau der Fahrradabstellanlagen	Bewertung von Witterungsschutz, Fahrradhalterung, Ausstattung, Zustand, etc.	Evaluierung der Abstellanlagen vor Ort, Begutachtung, Bewertung
Ausbau von Verknüpfungspunkten	Nutzerzahlen und Ausstattung	Umfrage zum Mobilitätsverhalten Auslastung/ Nutzungshäufigkeit anhand von Zählungen

### Information und Kommunikation

Die Überprüfung dieser Indikatoren befasst sich mit dem Schwerpunkt des Ausbaus der Serviceelemente.

Maßnahme	Indikator	Überprüfung
Mobilitätsinformationen und -beratung	Bekanntheit, Nutzung und Beurteilung des Angebotes	Befragung
Bewusstseinsbildung	Verkehrsaufkommen und Anteil der Wege im Gesamtverkehrsnetz	Verkehrszählungen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr) Erhebung des Modal Splits für die Stadt Baesweiler
Mobilitätserziehung von Schülerinnen und Schülern	Anzahl der Angebote Wahrnehmung von Angeboten Anteil der Schüler, die mit dem Fahrrad/zu Fuß zur Schule kommen	Befragung der Organisatoren, Initiatoren Befragung der Zielgruppe
Zielgruppe „Entscheider“ (Politik)	Anzahl der Angebote/ Veranstaltungen Wahrnehmung und Nutzung der Angebote Erreichbarkeit der Zielgruppe	Befragung der Organisatoren/ Initiatoren Teilnehmerzahlen/ Frequentierung Befragung der Zielgruppe



Zielgruppe „Senioren“	Anzahl der Angebote/ Veranstaltungen Wahrnehmung und Nutzung der Angebote Erreichbarkeit der Zielgruppe	Befragung der Organisatoren/ Initiatoren Teilnehmerzahlen/ Frequentierung Befragung der Zielgruppe
Ausbau des Informationsangebotes durch die Stadt Baesweiler	Positive Wahrnehmung des Radfahrens in Baesweiler Bekanntheitsgrad von Maßnahmen	Bürgerbefragung (z.B. online)
Ausbau und Verbesserung der Leitsysteme	Anzahl Wegweiser nach FGSV (auch für den Alltagsradverkehr) Strukturiertes System	Bestanderhebung und -überprüfung Befragung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Gästen
Öffentlichkeitsarbeit/ Marketing	Positive Wahrnehmung des Radfahrens in Baesweiler Bekanntheitsgrad von Maßnahmen und Aktionen	Befragung von Bürgerinnen und Bürgern

## 7.4 Externe Faktoren

Externe Faktoren beziehen sich auf die örtlichen Bedingungen. Sie wirken auf alle Personen ein, auch auf diejenigen, die von den Maßnahmen des Mobilitätsprojekts angesprochen werden sollen. Diese Faktoren sind vielfältig, zu ihnen gehören zum Beispiel:

- Die politische Situation/ Gesetzgebung
- Preise für Kraftstoffe und öffentlichen Verkehr (Anstieg oder Rückgang)
- Infrastruktur (z.B. neue Linien des öffentlichen Verkehrs, neue Haltestellen oder Verlegung von bereits existierenden)
- Standortwechsel von Organisationen, Unternehmen etc.
- Verfügbarkeit von Parkplätzen (z.B. Veränderungen bei der Zahl der Parkstände/ Stellplätze oder der Parkraumbewirtschaftung)
- Andere Mobilitätsprojekte, die gleichzeitig durchgeführt werden

In den oben genannten Fällen ist es wahrscheinlich, dass die externen Faktoren die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Um die Auswirkungen auf das Mobilitätsprojekt, das Gegenstand der Evaluierung ist, feststellen zu können, müssen diese Entwicklungen dokumentiert und idealerweise überwacht werden.

Die meisten Monitoring-Daten für diese Indikatoren können aus offiziellen Quellen gewonnen werden, etwa aus offiziellen Statistiken oder Online-Berichten. Sie können auch aus sekundären Datenquellen, wie zum Beispiel Interviews, gewonnen werden.



## **8. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit**

### **8.1 Strategie**

Die Ziele des Klimaschutzteilkonzeptes „Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler“ bedürfen eines intensiven Öffentlichkeits- und Kommunikationskonzeptes sowie eines Dialoges mit den Bürgerinnen und Bürgern, da letztendlich jede Bürgerin/ jeder Bürger der Stadt bei jedem ihrer/ seiner täglichen Wege über das Gelingen dieses Projektes entscheidet, indem sie/ er das Fahrrad als Verkehrsmittel wählt oder vielleicht doch auf den Pkw zurückgreift.

Aus diesen Gründen wurden sowohl die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von Workshops in den Planungsprozess involviert, als auch anerkannte örtliche und regionale Akteure sowie Verkehrsexperten im Rahmen von Interviews zu ihrer persönlichen Einschätzung des Themas „Radverkehr in Baesweiler im Hinblick auf den Klimaschutz“ befragt. Durch die Unterstützung von Ortskundigen, die grundsätzlich bei der Erstellung derartiger Konzepte sehr hilfreich sind, konnten zahlreiche wichtige Informationen gesammelt werden, die sich schlussendlich auch im Maßnahmenkonzept wiederfinden.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden im Zeitraum der Konzepterstellung sowohl über die Internetseite der Stadt Baesweiler, als auch über die Broschüre „Stadtinfo“ über den Projektstand informiert sowie zu den Veranstaltungen eingeladen.

Die Bürgerinnen und Bürger sollen auch nach der Fertigstellung des Konzeptes beispielsweise über die Maßnahmenumsetzung sowie weitere radverkehrsbezogene Themen in Baesweiler informiert werden. Darüber hinaus sollen sie über Veranstaltungen und Kampagnen informiert und zu diesen eingeladen werden. Im Rahmen dieser Veranstaltungen muss den Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit gegeben werden Kritik und Anregungen anbringen zu können. Im Folgenden werden Maßnahmen aufgezeigt, die die Umsetzung dieser Strategie unterstützen.

### **8.2 Öffentlichkeitswirksame Einweihung**

Um den Bürgerinnen und Bürgern neue Elemente der Radverkehrsförderung vorzustellen, können bspw. öffentlichkeitswirksame Einweihungen erfolgen. Insbesondere bei Maßnahmen, welche erstmalig im Stadtgebiet umgesetzt werden, können auf diese Weise das Produkt/ Projekt mit seinem Nutzen/ seiner Funktion in der Bürgerschaft bekannt und letztendlich etabliert werden.

Hierzu zählen zukünftig zum Beispiel die Anlage von Schutz-/ Radfahrstreifen und Fahrradstraßen. Des Weiteren sollten sämtliche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements öffentlichkeitswirksam (inkl. Marketing) begleitet werden.

### **8.3 Pressearbeit**

Über Pressemitteilungen ist eine große Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern zu erreichen. Über eine themenbezogene Informationsreihe in der Tageszeitung kann das Produkt den Nutzern näher gebracht werden. Daher sollten alle Veranstaltungen über Vorberichte angekündigt werden und im Nachgang ausführlich über diese informiert werden. Dies gilt darüber hinaus auch für bauliche

Arbeiten, die auf diese Weise vorgestellt werden können. Es sollte regelmäßig in Pressekonferenzen auch über den Fortschritt bei der Umsetzung fahrradfreundlicher Achsen berichtet werden.

Neben den Printmedien bedarf es zudem der Bereitstellung aller Informationen über die „neuen“ Medien. Langfristig sollte hierfür im Rahmen des Webauftrages der Stadt Baesweiler ein Internetportal zum Thema (Fuß-) und Radverkehr gestaltet werden. Neben aktueller Meldungen und Berichte sollten über das Portal auch allgemeine Informationen zum Radverkehr veröffentlicht werden und auf Aktionen Dritter verwiesen werden. In diesem Zusammenhang ist die Erstellung eines Newsletters sinnvoll.

## 8.4 Informationsflyer/Broschüren

Ein wichtiges Element zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit ist die Möglichkeit den Bürgern/innen über Informationsflyer bestimmte Themenbereiche zu präsentieren. Es ist empfehlenswert die Zusammenarbeit z.B. mit der AGFS zu suchen, um Synergieeffekte zu nutzen.

In anderen Kommunen hat sich zudem die Erstellung eines Fahrradkalenders bewährt, in dem alle Termine rund um den Radverkehr veröffentlicht werden. Der Kalender sollte in Kooperationen mit den örtlichen Fahrradverbänden bzw. –vereinen erstellt werden, um den Bürgerinnen und Bürgern ein umfassendes und vollständiges Informationsangebot bieten zu können. Der Kalender ist zudem auch in einer Onlineversion (pdf, ical, etc.) zur Verfügung zu stellen.

## 8.5 Ausstellungen

Mittels Ausstellungen werden Produkte und Neuentwicklungen vorgestellt und beworben. Dabei sind viele Ausstellungen so konzipiert, dass sie als Wanderausstellung auf Leihbasis wiederholt verwendet werden. Dies ist notwendig, um Radverkehrsnetze oder auch Sicherheitsthemen, im Bewusstsein aller potentiellen Nutzer bzw. neuen Nutzern möglichst dauerhaft zu verankern. Zudem werden die Ausstellungen stets mit aktuellen Themen verknüpft und fortgeschrieben und dienen somit der Verbreitung aktueller Erkenntnisse. Aus diesem Grund ist eine detaillierte Beschreibung von Ausstellungen nicht zweckmäßig, da die Inhalte variabel kombinierbar und ständigen Anpassungen unterworfen sind. Die nachfolgend beschriebenen Ausstellungen können jedoch als Grundlage und Ideengeber eigener Projekte dienen.

- Wanderausstellung „Sehen und gesehen werden - nur Armeleuchter fahren ohne Licht“ (AGFS)
- „Rauf auf's Rad! Von der Laufmaschine zum E-Bike“ (Museum des Märkischen Kreises)

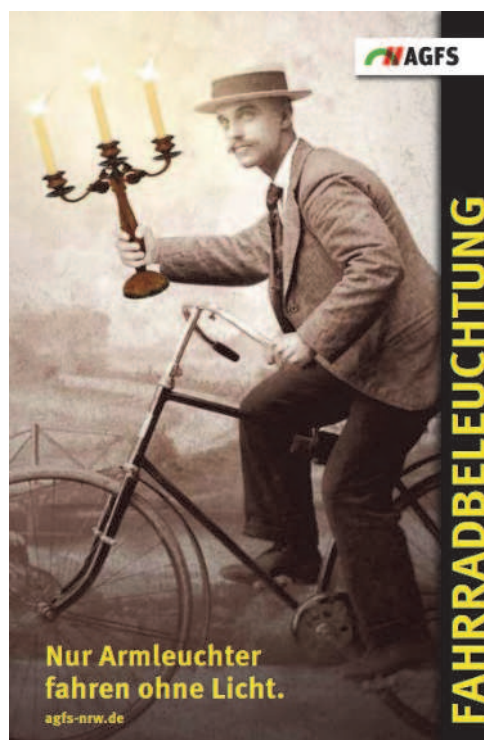


Abbildung 33: Wanderausstellung "Nur Armeleuchter fahren ohne Licht (AGFS)



- Viele Verbände, Krankenkassen, der ADFC und ADAC bieten kleinteilige Informationsstände an, mit denen Veranstaltungen ergänzt werden können. Die Themen sind hierbei äußerst vielfältig und reichen von Gesundheit bis hin zur Verkehrssicherheit. Besonders zum Themenbereich „Verkehrssicherheit“ werden Illustrationen durch aktive Elemente wie Sicherheitsparcours oder Geschicklichkeitsaktionen z.B. mit Rauschbrillen ergänzt. In dieser Hinsicht bietet auch die Polizei entsprechendes Material an und besitzt einen großen Erfahrungsschatz bei der Durchführung solcher Aktionen.
- Es ist ebenfalls sinnvoll Hersteller/ Anbieter von Fahrradprodukten und örtliche Einzelhändler mit entsprechenden Werbeausstellungen einzubeziehen. Auf diese Weise kann das Thema Fahrrad mit seinen vielfältigen Innovationen den Bürgerinnen und Bürgern „zum Anfassen“ präsentiert werden.

Eine Kombination solcher Ausstellungen mit Veranstaltungen wie z.B. dem „Stadtradeln“ ist sinnvoll.

## 8.6 Erarbeitung eines Fahrradplans

Es ist wichtig das Radverkehrsnetz zu visualisieren und den Radfahrenden die Vorzüge „ihres“ Verkehrsnetzes aufzuzeigen. Am einfachsten ist dies mit Hilfe einer Übersichtskarte/ einem Fahrradplan möglich, in dem das Radwegenetz dargestellt wird. In Bezug auf das Ziel des Klimaschutzteilkonzeptes „Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler“ sollten insbesondere die Alltagsrouten zu den wichtigsten Zielpunkten (Arbeitsplatzschwerpunkte wie das Gewerbegebiet, die Schulen und große öffentliche Einrichtungen) dargestellt werden. Wichtig ist zudem die Anbindung des Radverkehrsnetzes an die umliegenden Städte, damit nicht nur die Bewohner/innen der Stadt Baesweiler, sondern auch die Bewohner/innen im Umland die fahrradfreundlichen Angebote der Stadt Baesweiler kennenlernen und nutzen. Diese Karten sollten sowohl analog als auch digital zur Verfügung gestellt werden.

## 8.7 Informationskampagnen

Durch verschiedene Initiatoren (Krankenkassen, Umweltverbände, AGFK, ADFC) werden in unterschiedlichen Jahreszeiten (Sommer: „Mit dem Rad zur Arbeit“, Herbst: „Tag der Umwelt“, „Best for Bike“, Stadtradeln, etc.) Wettbewerbe und Kampagnen ausgelobt. Grundsätzlich ist eine Beteiligung der Stadt Baesweiler an solchen Kampagnen als Werbung für das Fahrrad als Verkehrsmittel empfehlenswert. So beteiligt sich die Stadt Baesweiler bereits an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ und dem Stadtradeln.

Zudem sollten besonders sicherheitsrelevante Themen von der Stadt Baesweiler selbstständig aufgegriffen werden und dem Bürger über entsprechende Kampagnen vermittelt werden. Als mögliche Informationskampagne kann von der Stadt Baesweiler eine Sicherheitskampagne für mehr Rücksicht im Verkehr angestoßen werden. Zudem sollten bestimmte Zielgruppen separat zum Thema Radverkehr informiert werden.



## 8.8 Zielgruppenspezifische Angebote

### 8.8.1 Arbeitgeber/ Beschäftigte

Bei geeigneten Rahmenbedingungen unterwegs (z.B. Infrastruktur) und am Arbeitsplatz wird der Arbeitsweg von vielen Beschäftigten zunehmend mit dem Fahrrad zurückgelegt. Am Arbeitsplatz wünschen sich viele Fahrradnutzer sichere Fahrradabstellanlagen, Umkleiden und Waschmöglichkeiten, Trocknungseinrichtungen für nasse Fahrradkleidung, Flickzeug etc. (siehe Kapitel 6.2.2.1).

Da die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit durch ein differenziertes Angebot attraktiver gestaltet werden kann, wird das Engagement von fahrradfreundlichen Arbeitgebern durch Wettbewerbe und Zertifizierungen gefördert (z.B. „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ des ADFC).

Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs an Arbeitsplatzstandorten sollte durch zielgruppenspezifische Kommunikation und Aktionen/ Kampagnen unterstützt werden, um auf das Thema aufmerksam zu machen und die Beschäftigten zum Umstieg auf das Fahrrad zu animieren. Des Weiteren ist es vorteilhaft, wenn es innerhalb der Unternehmen/ Institutionen namhafte Vorbilder gibt, die mit gutem Beispiel vorangehen. Der Geschäftsführer eines Unternehmens bspw. kann seine Mitarbeiter/innen damit motivieren, indem er ihnen zeigt, dass ihm das Thema wichtig ist und er ein Ziel verfolgt, was man nur gemeinsam erreichen kann.

### 8.8.2 Schüler

Für die Zielgruppe der Schüler sind in der Stadt Baesweiler folgende Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr denkbar:

- Öffentlichkeitskampagne „Der sichere Schulweg“

Schüler möchten frühzeitig das Fahrrad selbständig nutzen. Gleichzeitig ist es im öffentlichen Interesse, dass Kinder und Jugendliche an die Selbstverständlichkeit des Fahrrades als modernes und flexibles Verkehrsmittel herangeführt werden. Dieser Tatsache steht gegenüber, dass Kinder der Komplexität des Verkehrs nur bedingt gewachsen sind.

Daher bedarf es gezielter Öffentlichkeitskampagnen, die Eltern anregen, gemeinsam mit den Kindern den Schulweg per Rad zurückzulegen. Wie bereits in Kapitel 6.2.2.2 beschrieben, können auch mehrere Kinder unter Begleitung eines Erwachsenen zusammen mit dem Rad zur Schule fahren (biking bus). Zusätzlich sind im Rahmen der Schulwegsicherung diese Radverkehrsanlagen und verkehrsarme Straßen sowie potenzielle Konfliktpunkte für alle Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf die vermehrte Nutzung von Kindern öffentlichkeitswirksam zu kennzeichnen.

- Radverkehr als Unterrichtsthema

Die Einbeziehung des Themas "Radverkehr" in den Unterricht wurde bereits oft erfolgreich durchgeführt. Schüler als "Experten" bei Umfragen haben bereits viele Verwaltungen auf bisher nicht bekannte Probleme aufmerksam gemacht. Das Thema "Radfahren" ist ebenso sehr gut im Rahmen der Mobilitätserziehung platziert, um Werte und Einstellungen von Jugendlichen zu beeinflussen.



Schließlich kann durch praxisnahen Unterricht an weiterführenden Schulen das Thema "Radverkehr" positiv besetzt werden.

Neben der originären Werbung für die Fahrradnutzung bietet es sich aus Kosten- und Effizienzgründen zusätzlich an, mit Partnern, wie z.B. Gesundheitsverbänden, der Zweirad-Industrie, Umweltverbänden, Tourismusverbänden, Sportverbänden, Verlagen etc., gemeinsame Werbestrategien zur Radverkehrsförderung zu entwickeln.

### **8.8.3 Wohnungsunternehmen/ Bauherren/ Mieter**

Die reine Bereitstellung von Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen garantiert grundsätzlich keine ausreichende Nutzung dieser. Dies gilt auch für Angebote am Wohnstandort. Die Angebote, vor allem die relativ neu auf dem Markt befindlichen, bedürfen intensiver und kontinuierlicher Informations- und Werbemaßnahmen. Als Grundlage für eine erfolgreiche Ansprache sollten bestenfalls ein fundiertes Wissen über den Kenntnisstand, die Einstellungen und Verhaltensweisen sowie die Bedürfnisse der Zielgruppe vorliegen.

Die Erfahrungen in mehreren Pilotprojekten zum wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagement zeigen, dass die Möglichkeit, neue Produkte kostenfrei oder vergünstigt und unverbindlich auszuprobieren, deren Akzeptanz erhöhen kann.

Darüber hinaus sollte die persönliche Ansprache über Aktionstage, face-to-face-Kontakte oder Bewohnertreffen die rein informatorische Bewerbung ergänzen. Der Versand von Broschüren und E-Mails allein reicht häufig nicht aus, um dem Konzept zu einer erfolgreichen Umsetzung zu verhelfen.

Bei der Gestaltung und Umsetzung von zielgruppenspezifischen Mobilitätsangeboten sollten frühzeitig die zukünftigen Nutzer/innen in die Überlegungen eingebunden werden. Maßnahmen, die mit den Zielgruppen zusammen entwickelt werden, genießen in der Regel eine höhere Akzeptanz, als Maßnahmen, bei denen keine Bürgerbeteiligung stattfand.

Ein weiterer wichtiger Faktor zur erfolgreichen Umsetzung wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte und Maßnahmen sind starke Kooperationen und engagierte sowie zuverlässige Partner. An erster Stelle sind diesbezüglich die Wohnungsunternehmen zu nennen, die den direkten Zugang zu den Bewohnerinnen und Bewohnern herstellen können. Darüber hinaus kann die Unterstützung von politischen Entscheidungsträgern maßgeblich zur Umsetzung des Vorhabens beitragen, indem beispielsweise die notwendigen Beschlüsse (zeitnah) gefasst werden.

### **8.8.4 Entscheider und Verwaltung**

Im Rahmen eines Workshops können die Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung erläutert und diskutiert werden. Gerade die zahlreichen Möglichkeiten den Radverkehr zu fördern, sollten schwerpunktmäßig behandelt werden.

Es sollte die Bedeutung des Radverkehrs im Gesamtmobilitätssystem diskutiert werden, damit hieraus eine gemeinsame Zielsetzung erarbeitet werden kann.



### 8.8.5 Senioren

Gerade bei Senioren gibt es Vorbehalte und Unsicherheiten bezüglich der Nutzung des Fahrrades im Stadtverkehr. Daher sollten u.a. verkehrssicherheitsrelevante Themen in regelmäßigen Abständen beispielsweise an Seniorenwohnheimen oder in Seniorenvereinen/ -gruppen vorgestellt werden.

Das Thema „Elektrofahrräder“ gewinnt seit einigen Jahren zunehmend an Bedeutung. Mittlerweile sind geschätzt rund 3,5 Millionen Elektrofahrräder in Deutschland unterwegs.<sup>48</sup> Aufgrund der elektrischen Unterstützung wird das Radfahren insbesondere für ältere Menschen in Bezug auf den Kraftaufwand deutlich erleichtert und somit attraktiver. Diese neue Form des Radfahrens birgt allerdings auch Risiken. Die höheren Geschwindigkeiten, die mit Pedelecs oder anderen Elektrofahrrädern zurückgelegt werden, sind in der Regel höher als mit einem konventionellen Fahrrad.

*Die Reaktionsfähigkeit von Senioren nimmt ab, die Geschwindigkeit mit den Pedelecs im Vergleich zum normalen Fahrrad aber zu.*

Die Unfallstatistiken belegen, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Pedelecs in den letzten Jahren gestiegen ist.<sup>49</sup> Dies ist allerdings auch durch die stark gestiegene Aufkommen an Pedelecs im Straßenverkehr begründet. Das Problem für ältere Menschen ist insbesondere, dass die Unfallfolgen bei Stürzen mit Pedelecs gravierender sind.

Aus diesem Grund eignen sich Fahrsicherheitstrainings in Kombination mit zielgruppenspezifischer Öffentlichkeitsarbeit, um auf dieses bedeutsame Thema aufmerksam zu machen und Seniorinnen und Senioren auf die Nutzung von Elektrofahrrädern vorzubereiten. Oftmals steigen Seniorinnen und Senioren auf das Pedelec, obwohl sie jahrelang (oder noch nie) Fahrrad gefahren sind. Im Rahmen der Sicherheitstrainings und der Öffentlichkeitsarbeit sollte außerdem auf die Nutzung eines Fahrradhelmes hingewiesen werden.

---

<sup>48</sup> (ADFC, 2018)

<sup>49</sup> (2016: 3.900 Unfälle; 2017: 5100 Unfälle; Quelle: Statistisches Bundesamt)



## 9. Fördermöglichkeiten für Klimaschutzprojekte

Zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen stehen verschiedene Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene zur Verfügung. Welche Maßnahmen im konkreten Fall Förderungen erhalten, hängt von unterschiedlichen Bedingungen ab und ist im Einzelfall zu prüfen. Die folgende Auflistung der dargestellten Förderprogramme ist nicht abschließend, sondern stellt eine erste Auswahl dar. Darüber hinaus existieren z.B. noch Förderprogramme der Europäischen Union.

Die nachfolgend aufgeführten Förderprogramme und Finanzierungsmöglichkeiten werden u.a. auf den Internetseiten der zuständigen Landes- oder Bundesministerien sowie auf der Internetseite zum Nationalen Radverkehrsplan detailliert erläutert.<sup>50</sup>

### 9.1 Kommunalrichtlinie

#### Förderziel und Zweck

Die Bundesregierung hat mit dem Klimaschutzplan 2050 ihre anspruchsvollen nationalen Klimaschutzziele bestätigt und weiter präzisiert. Die Bundesregierung verfolgt das Langfristziel bis zum Jahr 2050 weitgehend treibhausgasneutral zu werden.

Mit der vorliegenden Richtlinie wird die Förderung des kommunalen Klimaschutzes, der bereits seit dem Jahr 2008 im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert wird, fortgesetzt. Die Förderung wird mit der vorliegenden Richtlinie um Effizienzkriterien ergänzt und durch neue Förderschwerpunkte erweitert.

Hinweis: Es sind nur solche Maßnahmen förderfähig, die hinsichtlich ihrer Klimaschutzwirkung zum Zeitpunkt der Antragstellung über die bestehenden oder für den Bewilligungszeitraum zu erwartenden gesetzlichen oder untergesetzlichen Anforderungen oder bestehende satzungsmäßige Anforderungen hinausgehen.<sup>51</sup>

#### Gegenstand der Förderung

Die Maßnahmen, die im Rahmen dieses Klimaschutzteilkonzeptes entwickelt wurden, sind dem Kapitel 2.11 „Nachhaltige Mobilität“ der Kommunalrichtlinie zuzuordnen.

Unter diesem Handlungsfeld werden u.a. Mobilitätsstationen und die Verbesserung des Radverkehrs als Förderbausteine gelistet.

---

<sup>50</sup> (Deutsches Institut für Urbanistik GmbH, 2018)

<sup>51</sup> (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, 2018)

Die Kommunalrichtlinie fördert u. a. folgende Bereiche			
Fokusberatung Klimaschutz und Potenzialstudien	Energie- und Umweltmanagement-Systeme	Energiesparmodelle für Schulen und Kitas	Kommunale Netzwerke
Kläranlagen und Klärschlammverwertung	Klimaschutzkonzepte und Personal für die Umsetzung	Beleuchtungstechnik	Raumlufttechnische Anlagen
Mobilitätsstationen	Verbesserung des Radverkehrs, u. a. Neubau von Radwegen	Intelligente Verkehrssteuerung	Siedlungsabfalldeponien
Sammlung von Garten- und Grünabfällen	Trinkwasserversorgung	Rechenzentren	Neubau von emissionsarmen Vergärungsanlagen

Abbildung 34: Förderschwerpunkte der Kommunalrichtlinie 2019<sup>52</sup>

### 9.1.1 Mobilitätsstationen

Gefördert wird die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, die die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z. B. Fuß-, Radverkehr, Car-Sharing und ÖPNV) im lokalen Kontext überdurchschnittlich miteinander verknüpfen. Dazu gehören Maßnahmen zur Erhöhung der Fußverkehrsqualität (z. B. Verbesserung des Haltestellenzugangs) im Umfeld der Mobilitätsstation. Bei der Einbindung von Car-Sharing-Dienstleistungen sind die Blauer-Engel-Vergabekriterien DE-UZ 100 bzw. DE-UZ 100b ab Januar 2019 einzuhalten.

#### Zuwendungsfähig sind:

- Ausgaben für die Errichtung von Mobilitätsstationen sowie den Einbau durch qualifiziertes externes Personal
- Die Grundstücke müssen sich im rechtlichen oder wirtschaftlichen Eigentum des Antragstellers befinden *oder*
- Antragsteller kann (z.B. in Form eines Gestattungsvertrags) über die vorgesehenen Flächen verfügen
- Die Flächen müssen Voraussetzung für eine Widmung als öffentliche Verkehrsfläche erfüllen

<sup>52</sup> (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, 2018)





Der Bewilligungszeitraum beträgt i.d.R. max. 24 Monate.

### 9.1.2 Verbesserung des Radverkehrs

Gefördert werden die Verbesserung des Alltagsradverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur durch:

- **Wegweisungssysteme für alltagsbezogene Radverkehrsrouten zur verbesserten Orientierung und Routenwahl**
- **Errichtung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss)**
- **Bau neuer Wege für den Radverkehr (Fahrradwege, -straßen und -schnellwege)**
- Hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Wege für den Radverkehr
- **Ausbau/ Umgestaltung bestehender RVA (Wegverbreiterung etc.)**
- Umgestaltung von Knotenpunkten (z.B. durch Signalisierung) zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs
- Errichtung von frei zugänglichen Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen bzw. an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Verkehr
- Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten (mind. 70 Fahrradstellplätze (Berücksichtigung FGSV-Hinweise))
- Technische Maßnahmen zur Einführung von „grünen Wellen“ an LSA

#### **Zuwendungsfähig sind:**

- Maßnahmenbezogene Ausgaben für Lieferungen und Leistungen durch Externe
- Ausgaben für die Montage und Ausrüstung von Lichtsignalanlagen und sonstiger Infrastruktur mit folgender Technik:
  - Sensorik zur Erkennung und Erfassung des Radverkehrs
  - Systeme zur lokalen Vernetzung und Steuerung von Ampeln
  - technische Lösungen zur Erfassung und Kommunikation des Ampelphasen-Status an Nutzer z. B. in Form von Geschwindigkeits- oder Routenempfehlungen

Der Bewilligungszeitraum beträgt in der Regel maximal 24 Monate.

#### **Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind:

- Kommunen (Städte, Gemeinden und Landkreise) und Zusammenschlüsse, an denen ausschließlich Kommunen beteiligt sind



- Betriebe, Unternehmen und sonstige Organisationen mit mind. 25 % kommunaler Beteiligung; für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt
- öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Kindertagesstätten und Schulen bzw. deren Träger
- öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen bzw. deren Träger
- Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus sowie deren Stiftungen
- öffentliche und freie, gemeinnützige Jugendwerkstätten und Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe, die nach SGB VIII anerkannt sind, bzw. deren Träger.

Hinweis: Das erste Antragsfenster unter den Bestimmungen der neuen Kommunalrichtlinie 2019 öffnet sich vom 01. Januar bis zum 31. März 2019

## 9.2 Weitere Fördermöglichkeiten

### Bürgeradwege

Rechtsgrundlage	Modellprojekt Bürgeradwege
Maßnahmenträger	Bürgeradwegvereine
Inhaltliche Eingrenzungen	Radwege an Landesstraßen, für die im normalen Bauprogramm kurzfristig keine Mittel verfügbar sind/ bürgerschaftliches Engagement nötig
Lokale Eingrenzungen	keine
Antragstellung bei	Regionalniederlassung des Landesbetrieb Straßenbau NRW
Sonstige Hinweise	Höhe des Finanzierungszuschusses wird in direkten Gesprächen mit Kommune, LB Straßenbau und Verein vereinbart
Finanzierungstyp	Förderung
Land	Nordrhein-Westfalen
Maßnahmen	<b>Außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen; eigenständig</b>

### Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau

Förderung besteht bis	30.12.2019
Rechtsgrundlage	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau - FöRi-kom-Stra) RdErl. d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 4 - 87-02/1 vom 30.5.2014 (MBI. NRW. 2014 S. 326.)



Maßnahmenträger	Gemeinden und Gemeindeverbände, privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung, die satzungsgemäß Verkehrsinfrastrukturaufgaben wahrnehmen
Lokale Eingrenzungen	keine
Fördersatz	Bis 80 %
Bagatellgrenzen	200.000 € (20.000 € bei Kreuzungsmaßnahmen)
Antragstellung bei	Bezirksregierung
Antragsfristen	1. Juni des Vorjahres (5 Jahre im Voraus möglich)
Finanzierungstyp	Förderung
Land	Nordrhein-Westfalen
Maßnahmen	<b>innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau</b> <b>außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Projektbestandteil</b>

### Förderung der Nahmobilität

Förderung besteht bis	30.12.2019
Rechtsgrundlage	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 2-86.19-4.3 v. 01.12.2014 (MBI. NRW. 2014 S. 818.)
Maßnahmenträger	Gemeinden und Gemeindeverbände, privatrechtlich organisierte Zusammenschlüsse von Kommunen, privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Beteiligung
Lokale Eingrenzungen	keine
Fördersatz	bis 80 %
Bagatellgrenzen	20.000 EUR (5.000 EUR bei Abstellanlagen und sonstigen Maßnahmen)
Antragstellung bei	Bezirksregierung
Antragsfristen	1. Juni des Vorjahres (5 Jahre im Voraus möglich)



Sonstige Hinweise	Förderung von Bike+Ride erfolgt direkt über die Zweckverbände ÖPNV
Finanzierungstyp	Förderung
Land	Nordrhein-Westfalen
Maßnahmen	<p><b>innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau</b></p> <p><b>innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, eigenständig (Nachrüstung)</b></p> <p><b>innerorts: Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u.ä.)</b></p> <p>innerorts: selbständige Radwege</p> <p><b>innerorts: Wegweisung, Projektbestandteil</b></p> <p>innerorts: Wegweisung, eigenständig</p> <p>innerorts: punktuelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen</p> <p>innerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</p> <p>außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Projektbestandteil</p> <p>außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, eigenständig</p> <p>außerorts: Selbständige Radwege</p> <p>außerorts: Radwanderwege</p> <p>außerorts: Wegweisung, Projektbestandteil</p> <p>außerorts: Wegweisung, eigenständig</p> <p>außerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</p> <p>außerorts: Umnutzung von Bahntrassen</p> <p>Errichtung von Fahrradstationen</p> <p>Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil</p> <p>Abstellanlagen (nicht B+R), eigenständig</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr</p> <p>Aufbau von Serviceangeboten</p>



### Nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP

Förderung besteht bis	31.12.2020
Rechtsgrundlage	Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans vom 01.09.2017, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BAnz AT 24.10.2017 B2
Maßnahmenträger	<i>alle juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts</i>
Inhaltliche Eingrenzungen	Modellprojekte bzw. Gewinnung neuer Erkenntnisse
Lokale Eingrenzungen	keine
Fördersatz	bis 80 %
Antragstellung bei	Vorhabensskizze an: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Antragsfristen	für Vorhabensskizze: 1. August
Sonstige Hinweise	zweistufiges Antragsverfahren (Vorhabensskizze und förmlicher Förderantrag), siehe: <a href="https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderprogramm">https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderprogramm</a>
Finanzierungstyp	Förderung
Land	alle Bundesländer; Bund bzw. bundesweit
Maßnahmen	<p><b>Konzepte Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <p><b>Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr</b></p> <p>Öffentlichkeitsarbeit für den Radtourismus</p> <p><b>Mobilitätsmanagement</b></p> <p>Verkehrssicherheitsarbeit</p> <p>Aufbau von Serviceangeboten</p>



## ÖPNV-Gesetz

Rechtsgrundlage	Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - II B 1 - W-49-40/1 vom 30.11.2007, zuletzt geändert 06.04.2017
Maßnahmenträger	<i>Zweckverbände oder gemeinsame Anstalten nach § 5 Abs. 1 ÖPNVG (Weiterleitung an Dritte möglich)</i>
Lokale Eingrenzungen	keine
Fördersatz	max. 90 % in den Einzelprojekten
Antragstellung bei	Zweckverbände oder gemeinsame Anstalten nach § 5 Abs. 1 ÖPNVG stellen keinen Antrag; bei Weiterleitung an Dritte stellen diese einen Antrag an Zweckverbände oder gemeinsame Anstalten nach § 5 Abs. 1 ÖPNVG
Sonstige Hinweise	Zweckverbände oder gemeinsame Anstalten nach § 5 Abs. 1 ÖPNVG (VRR, NVR und NWL: für Bike & Ride-Anlagen) erhalten pauschalisierte Zuwendungen und können diese projektbezogen an Dritte weiterleiten / Aufnahme des Projektes in den jährlichen Maßnahmenkatalog der Zweckverbände erforderlich
Finanzierungstyp	Förderung
Land	Nordrhein-Westfalen
Maßnahmen	B + R an Bahnhöfen/ Haltepunkten B + R an sonstigen Übergangsstellen/ Haltestellen

## Stadterneuerung

Förderung besteht bis	31.12.2022
Rechtsgrundlage	Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008) RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - V.5 – 40.01 - v. 22.10.2008, zuletzt geändert 07.03.2017 (MBI. NRW. 2017 Nr. 8)
Maßnahmenträger	<i>Gemeinden und Gemeindeverbände</i>
Inhaltliche Eingrenzungen	im Zusammenhang mit Maßnahmen der Stadterneuerung und Stadtentwicklung (flächenhafte Konzepte)
Lokale Eingrenzungen	Städte



Fördersatz	bis zu 70 %
Antragstellung bei	Bezirksregierung
Antragsfristen	für Vorhabenskizze: 1. August
Sonstige Hinweise	Aufnahme in Programm notwendig
Finanzierungstyp	Förderung
Land	Nordrhein-Westfalen
Maßnahmen	Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil

### Verkehrssicherheitsarbeit

Rechtsgrundlage	Mittel aus dem Landeshaushalt für Verkehrssicherheitsarbeit
Maßnahmenträger	Kommunen, private Initiativen (z.B. Verbände)
Inhaltliche Eingrenzungen	Verkehrssicherheitsthematik
Lokale Eingrenzungen	keine
Fördersatz	einzelfallabhängig
Förderfestbetrag	ja
Antragstellung bei	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
Finanzierungstyp	Förderung
Land	Nordrhein-Westfalen
Maßnahmen	<b>Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr</b> Verkehrssicherheitsarbeit

### Radschnellwege (BMVI)

Ab sofort können Bundesländer Fördermittel für Radschnellwege abrufen. Die Länder haben den dafür erforderlichen Förderkriterien jetzt zugestimmt.

*„Mit den neuen Highspeed-Radwegen bringen wir Radler auf die Überholspur. Radschnellwege sind eine echte Alternative für längere Strecken - auch für Pendler. Auf diesen exklusiv für sie reservierten Strecken kommen Radfahrer sauber, schnell und sicher ans Ziel. Das ist gut für die Radler und gut fürs Klima. Ab sofort können die Länder die Mittel abrufen und verbauen.“*

*(Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, 2018)*



### **Anforderungen an Radschnellwege für die Förderung**

- mindestens 10 Kilometer lang
- 2000 tägliche Fahrradfahrten (Prognose)
- mindestens zwischen 3 Metern (einspurig) und 4 Metern (zweispurig) breit
- von anderen Verkehrsmitteln getrennt
- sichere und komfortable Kreuzungspunkte
- hohe Belagsqualität
- geringe Steigung

Damit sind Radschnellwege besonders für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Sie eignen sich für Pendlerverkehre, helfen dabei, Staus zu vermeiden und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen. Sie reduzieren Lärmbelastung und Schadstoffemissionen und leisten damit einen Beitrag zum Klimaschutz.

Der Bund stellt 25 Millionen Euro bereit und beteiligt sich mit durchschnittlich 75 Prozent an den Kosten für die Planung und den Bau von Radschnellwegen. Gefördert werden auch der Umbau von Kreuzungspunkten sowie die Sicherheitsausstattung der Wege inklusive Beleuchtung. Interessierte Gemeinden können seit Oktober 2018 beim jeweiligen Land Anträge stellen. Dieses beantragt dann die Bundesförderung. Einige Bundesländer haben bereits Machbarkeitsstudien erstellt, auf deren Basis schnell Finanzhilfen für die Gemeinden beantragt werden können.

Um den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder und Kommunen überhaupt ermöglichen zu können, hat der Bund das Bundesfernstraßengesetz geändert. Nachdem nun alle Bundesländer den gemeinsam erarbeiteten Förderkriterien zugestimmt haben, sind die Mittel frei. Weitere Informationen sind der Internetseite des Bundesministeriums zu entnehmen ([www.bmvi.de/Radschnellwege](http://www.bmvi.de/Radschnellwege)).

### **Schwerlastenfahräder**

- Förderung von innovativen, marktreifen Klimaschutzprodukten im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kleinserien-Richtlinie)
- Start: 1. März 2018

### **Antragsberechtigt sind:**

- **private Unternehmen (unabhängig Ihrer Rechtsform, einschließlich Genossenschaften)**
- freiberuflich Tätige
- Unternehmen mit kommunaler Beteiligung
- öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen (ausgenommen: Volkshochschulen)
- Forschungseinrichtungen und Krankenhäuser sowie deren Träger



- **Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreise)**

#### **Förderfähige Maßnahmen**

- elektrisch angetriebene Schwerlastfahräder
- Schwerlastanhänger mit elektrischer Antriebsunterstützung oder
- Gespann aus Lastenfahrzeug und Lastenanhänger, bei dem mindestens ein Bestandteil (Fahrzeug oder Anhänger) über eine elektrische Antriebsunterstützung verfügen muss.
- Elektrisch angetriebene Schwerlastfahräder sowie Schwerlastanhänger mit elektrischer Antriebsunterstützung müssen dabei über ein Mindest-Transportvolumen von 1 m<sup>3</sup> und eine Nutzlast von mindestens 150 kg verfügen. Bei Gespannen mit einem nicht-motorisierten Lastenfahrzeug oder Lastenanhänger muss das Gesamttransportvolumen des Gespanns mindestens 1 m<sup>3</sup> erreichen.
- Die Nenndauerleistung der elektronischen Antriebsunterstützung darf höchstens 0,25 kW aufweisen, muss fortschreitend verringert und beim Erreichen von 25 km/h (oder früher) sowie beim Einsetzen des Tretens in die Pedale unterbrochen werden. Andernfalls handelt es sich um ein nicht förderfähiges, zulassungspflichtiges Kraftrad (siehe § 1 StVG)

#### **Art und Höhe der Förderung**

- Die Förderung erfolgt als Projektförderung in Form der Anteils- bzw. Festbetragsfinanzierung und wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt. Die Grundlage für die Bemessung der maximalen Förderhöhe sind grundsätzlich die innerhalb des Bewilligungszeitraums angefallenen, projektbezogenen Ausgaben. Dabei sind bei Antragstellern, die vorsteuerabzugsberechtigt sind, grundsätzlich Nettobeträge anzusetzen.
- Förderfähig sind die Ausgaben für die Anschaffung der elektrisch angetriebenen Lastenfahräder bzw. Lastenanhänger oder Gespanne.
- Fördersätze: 30 Prozent der Anschaffungskosten; maximal jedoch 2.500 Euro pro Lastenfahrzeug, Anhänger oder Gespann

### **9.3 Refinanzierungsmöglichkeiten**

Neben den zuvor beschriebenen Fördermöglichkeiten stehen Kommunen noch weitere (Re-) Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung, um das Radverkehrssystem zu verbessern. Hierzu zählen unter anderem die Beiträge für Verkehrsanlagen nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) sowie die Erschließungsbeiträge bei der Neuerrichtung von Gebäuden.

Die Grundlage hierfür bilden beispielsweise das Kommunalabgabengesetz, das Baugesetzbuch und die Bauordnung.

Im Folgenden werden die vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten näher erläutert.



### **Beiträge für Verkehrsanlagen nach Kommunalabgabengesetz (KAG)**

Das Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen ermöglicht es Kommunen bestimmte radverkehrsfördernde Maßnahmen an innerörtlichen Nebenstraßen (z.B. Einrichtung von Fahrradstraßen) oder zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung über die Beiträge für Verkehrsanlagen zu refinanzieren. Dies ist jedoch nur möglich, sofern durch die umgesetzten Maßnahmen Vorteile für die jeweiligen Grundstückseigentümer entstehen. Weiterhin muss eine kommunale Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen für straßenbauliche Maßnahmen vorliegen.

### **Erschließungsbeitrag (§§ 127 bis 135 BauGB)**

Im Zuge der Neuerrichtung von Gebäuden können bei der erstmaligen Errichtung von Erschließungsstraßen (keine Hauptverkehrsstraßen) über den Erschließungsbeitrag Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (re-)finanziert werden. Hierzu zählen innerörtlich selbständig geführte Radwege, innerörtliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie Radabstellanlagen (keine B+R). Die Rechtsgrundlage hierfür stellen die Paragraphen 127 und 135 des Baugesetzbuches dar. Darüber hinaus muss eine gemeindliche Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vorliegen. Der Anteil der Gemeinde an den Erschließungskosten muss mindestens 10 % betragen.

### **Fahrrad-Abstellplatzpflicht**

Die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen sieht bei der Errichtung und (wesentlichen) Änderung von baulichen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit vor. Fahrradabstellplätze sind grundsätzlich auf dem Baugrundstück herzustellen und müssen von der Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder Aufzüge zugänglich sein.

Kommunen können unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse festlegen, ob und in welchem Umfang und in welcher Beschaffenheit bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen. Sie können in einer Satzung beispielsweise die Herstellungspflicht bei der Errichtung der Anlagen oder auch die Ablösung der Herstellungspflicht durch Zahlung eines in der Satzung festzulegenden Geldbetrages an die Gemeinde (Ablöse) festlegen.

Die Kommune hat den Geldbetrag nach Absatz 3 Satz 2 Nummer 8 (§ 48 BauO NRW 2018) für die Ablösung von Stellplätzen zu verwenden für

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen,
2. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs oder



3. andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind.

Punkt 3 kann unter anderem Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beinhalten.

### Radwege an Bundesfernstraßen

Rechtsgrundlage	Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (Schreiben des BMVBS vom 17.10.2008)
Inhaltliche Eingrenzungen	nur an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes im Benehmen mit dem Baulasträger über Förderungen
Lokale Eingrenzungen	keine
Sonstige Hinweise	Kommunen können Ergänzungswünsche der Bauprogramme gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW formulieren (Schriftform, kommunale Willensbekundung durch Ratsbeschluss o.ä. darlegen)
Finanzierungstyp	Finanzierung
Land	Nordrhein-Westfalen
Maßnahmen	<p>innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau</p> <p>innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, eigenständig (Nachrüstung)</p> <p>innerorts: Instandsetzung Fahrbahnen</p> <p>innerorts: Wegweisung, Projektbestandteil</p> <p>innerorts: Wegweisung, eigenständig</p> <p>innerorts: punktuelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen</p> <p>innerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</p> <p>innerorts: Bestandsverbesserungen</p> <p>innerorts: Betrieb/Unterhaltung</p> <p>außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Projektbestandteil</p> <p>außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, eigenständig</p> <p>außerorts: Selbständige Radwege</p> <p>außerorts: Wegweisung, Projektbestandteil</p>





	<p>außerorts: Wegweisung, eigenständig</p> <p>außerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</p> <p>außerorts: Bestandsverbesserungen</p> <p>außerorts: Betrieb/Unterhaltung</p> <p>außerorts: Umnutzung von Bahntrassen</p>
--	--

### Radwege an Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes

Rechtsgrundlage	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), Fassung vom 23. September 1995, zuletzt geändert 15.11.2016 (GV. NRW. S. 934), § 43 in Verbindung mit § 2
Inhaltliche Eingrenzungen	nur an Landesstraßen in der Baulast des Landes sowie Radschnellverbindungen des Landes
Lokale Eingrenzungen	keine
Sonstige Hinweise	Kommunen können Ergänzungswünsche der Bauprogramme gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW formulieren (Schriftform, kommunale Willensbekundung durch Ratsbeschluss o.ä. darlegen)
Finanzierungstyp	Finanzierung
Land	Nordrhein-Westfalen
Maßnahmen	<p><b>innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau</b></p> <p><b>innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, eigenständig (Nachrüstung)</b></p> <p>innerorts: selbständige Radwege</p> <p>innerorts: Verkehrsberuhigung</p> <p>innerorts: Instandsetzung Fahrbahnen</p> <p><b>innerorts: Wegweisung, Projektbestandteil</b></p> <p>innerorts: Wegweisung, eigenständig</p> <p>innerorts: punktuelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen</p> <p>innerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</p> <p>innerorts: Bestandsverbesserungen</p> <p>innerorts: Betrieb/Unterhaltung</p>



	<p>außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Projektbestandteil</p> <p>außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, eigenständig</p> <p>außerorts: Selbständige Radwege</p> <p>außerorts: Wegweisung, Projektbestandteil</p> <p>außerorts: Wegweisung, eigenständig</p> <p>außerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</p> <p>außerorts: Bestandsverbesserungen</p> <p>außerorts: Betrieb/Unterhaltung</p> <p>außerorts: Umnutzung von Bahntrassen</p>
--	--



## Verwendung der Kfz-Ablösebeträge für Radverkehrsinvestitionen

Rechtsgrundlage	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung - (BauO NRW, SGV. NRW. 232) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01. März 2000, zuletzt geändert 20. Mai 2014 (GV. NRW. S. 294), § 51, Absatz 5 und 6
Inhaltliche Eingrenzungen	nur bei Vorteilen für jeweiligen Grundstückseigentümer
Lokale Eingrenzungen	keine
Sonstige Hinweise	kommunale Satzung als Voraussetzung
Finanzierungstyp	Finanzierung
Maßnahmen	innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, eigenständig (Nachrüstung) <b>innerorts: Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u.ä.)</b> innerorts: selbständige Radwege <b>innerorts: Wegweisung, Projektbestandteil</b> innerorts: Wegweisung, eigenständig innerorts: punktuelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen innerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig B+R an Bahnhöfen / Haltepunkten B+R an sonstigen Übergangsstellen / Haltestellen Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil Abstellanlagen (nicht B+R), eigenständig



## 10. Literaturverzeichnis

- Aachener Verkehrsverbund. 2018.** Aachener Verkehrsverbund (AVV GmbH). *Tickets für Bus und Bahn | Fahrradticket*. [Online] 2018. [Zitat vom: 21. Dezember 2018.] [www.avv.de](http://www.avv.de).
- ADFC. 2018.** ADFC. *Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.* [Online] 2018. [www.adfc.de](http://www.adfc.de).
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. 2003.** AGFS. *Leitbild der AGFS*. [Online] 2003. [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de).
- Blees, Volker, Vogel, Jens und Wieskotten, Greta. 2018.** *Schulisches Mobilitätsmanagement - Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche*. Frankfurt am Main : Schriftenreihe der ivm, 2018. Bd. 2.
- Bleyer, Gunter. 2008.** Mobilität ab Klasse 5 - brauchen wir dafür Verkehrserziehung? *Vortrag beim 2. Hessischen Forum für Schulwegsicherheit*. Lich : s.n., 01. November 2008.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. 2018.** Internetseite des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. *Kommunalrichtlinie 2019*. [Online] 2018. [Zitat vom: 12. Dezember 2018.] [www.bmu.de](http://www.bmu.de).
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. 2018.** Projektträger Jülich. *Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie"*. [Online] 1. Oktober 2018. [www.ptj.de](http://www.ptj.de).
- Center of Automotive Management. 2018.** Center of Automotive Management. *E-Mobilität: Absatztrends in wichtigen globalen Automobilmärkten (Pressemitteilung 1. Halbjahr 2018)*. [Online] 2018. [Zitat vom: 15. März 2018.] [www.auto-institut.de](http://www.auto-institut.de).
- Deutsches Institut für Urbanistik GmbH. 2018.** Nationaler Radverkehrsplan. *Förderfibel*. [Online] 2018. [Zitat vom: 10. Oktober 2018.] [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de).
- Gertec GmbH, Planersocietät. 2014.** *Interkommunales Klimaschutzmanagement in der StädteRegion Aachen - Endbericht*. 2014.
- Herry, Max, Schuster, Markus und Thaler, Robert. 2000.** *Betriebliches Mobilitätsmanagement*. [Hrsg.] Umwelt und Wasserwirtschaft Bundesministerium für Land- und Fortwirtschaft. Wien : s.n., 2000.
- HHS Ingenieur GmbH. 2012.** Mobilitätsenerhebung StädteRegion Aachen 2011. *Stadt Aachen*. [Online] 2012. [Zitat vom: 07. März 2018.] [www.aachen.de](http://www.aachen.de).
- ILS, FGM et al. o.J..** *Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement - Projektdokumentation des EU-Projektes ADD HOME*. o.J.
- Industrie- und Handelskammer Aachen. 2018.** Industrie- und Handelskammer Aachen. *Mobilitätsberatung*. [Online] 2018. [www.aachen.ihk.de](http://www.aachen.ihk.de).
- Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas) und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR). 2010.** Mobilität in Deutschland 2008. *Ergebnisbericht*. [Online] Februar 2010. [Zitat vom: 15. März 2018.] [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de).



**Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (RWTH Aachen) und Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV). 2015.** *Grenzüberschreitende georeferenzierte Datenplattform und Verkehrssimulationsmodell mit integrierter Verkehrsdatenbank für die Region Aachen.* 2015.

**Klima-Bündnis e. V. 2018.** RADar! *Bring deinen Radweg auf den Schirm.* [Online] 2018. [Zitat vom: 12.. November 2018.] [www.radar-online.net](http://www.radar-online.net).

**Kraftfahrtbundesamt. 2017.** Kraftfahrtbundesamt. *Statistiken.* [Online] 2017. [www.kba.de](http://www.kba.de).

**Landesbetrieb IT.NRW. 2015/2016.** Statistik und IT-Dienstleistungen. [Online] 2015/2016. [www.it.nrw](http://www.it.nrw).

**Lokale Aktionsgruppe der LEADER-Region Eifel. 2015.** Kreis Euskirchen. *Kreisentwicklung.* [Online] Juni 2015. [Zitat vom: 20. 12 2018.] [www.kreis-euskirchen.de](http://www.kreis-euskirchen.de).

**MOMENTUM/ MOSAIC Partner (ILS, ISB, synergo, FGM Amor). 1999.** EPOMM (European Platform on Mobility Management). *Downloads.* [Online] Januar 1999. [Zitat vom: 15. Juni 2018.] [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu).

**Stadt Graz, A10/8 - Abteilung für Verkehrsplanung. 2011.** *Schulisches Mobilitätsmanagement - Ein Leitfaden zur Stärkung der selbständigen Mobilität.* Graz : s.n., 2011.

**Statistisches Bundesamt. 2018.** Zensus 2011. [Online] 2018. [www.zensus2011.de](http://www.zensus2011.de).

**Umweltbundesamt (UBA) Hg. 2008.** *Nachhaltige Mobilität in der Schule. Beratungsleitfaden für allgemeinbildende Schulen.* Dessau : s.n., 2008.

**Umweltbundesamt. 2018.** Umweltbundesamt. *Emissionsdaten.* [Online] 13. März 2018. [Zitat vom: 10. Oktober 2018.] [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de).

**Zukunftsnetz Mobilität NRW (VRS GmbH). 2018.** Zukunftsnetz Mobilität NRW. *Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen.* [Online] 2. aktualisierte und überarbeitete Auflage, 2018. [Zitat vom: 22.. Oktober 2018.] [www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de).

## 11. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: CO <sub>2</sub> -Emissionen der Stadt Baesweiler nach Sektoren (Endbilanz 2010).....	5
Abbildung 2: CO <sub>2</sub> -Emissionen nach Fahrzeugkategorien.....	6
Abbildung 3: Endenergieverbrauch in GWh und CO <sub>2</sub> -Emissionen/ Einwohner in Tonnen für das Jahr 2010.....	7
Abbildung 4: Darstellung des idealen Modal Splits.....	11
Abbildung 5: Modal Split in der Stadt Baesweiler.....	12
Abbildung 6: Entwicklung der Marktanteile und Absatzzahlen von Elektroautos (BEV, PHEC) bis 2030.....	15
Abbildung 7: Szenarien zur Entwicklung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen in der Stadt Baesweiler.....	16
Abbildung 8: Aufbau einer SWOT-Analyse.....	17
Abbildung 9: Inputvortrag im Rahmen des 1. Arbeitskreises durch das SVK.....	23
Abbildung 10: Teilnehmende des 1. Arbeitskreises im Quartiersbüro „KREATIV“.....	23
Abbildung 11: Einladung zur 1. Bürgerwerkstatt.....	25
Abbildung 12: Themenfelder im Rahmen der Bürgerpartizipation (1. Bürgerworkshop am 30.08.2018).....	26
Abbildung 13: Begrüßung durch den Bürgermeister Dr. Willi Linkens.....	27
Abbildung 14: Bürgerpartizipation.....	27
Abbildung 15: Bürgerpartizipation im Rahmen des 1. Workshops (30.08.2018).....	27
Abbildung 16: Ziele für die Mobilität in Baesweiler (1. Bürgerworkshop am 30.08.2018).....	28
Abbildung 17: Ausschnitt aus der Maßnahmentabelle zum Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000 (siehe Anlage A2).....	33
Abbildung 18: Ausschnitt aus der Maßnahmentabelle (Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnung) (siehe Anhang A3).....	35
Abbildung 19: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements.....	38
Abbildung 20: Handlungsfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements.....	39
Abbildung 21: Überdachte und videoüberwachte Radabstellanlage.....	40
Abbildung 22: Fahrradkeller.....	40
Abbildung 23: Regelkreise "Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg.....	44
Abbildung 24: Motivationen für ein schulisches Mobilitätsmanagement.....	45
Abbildung 25: Handlungsfelder und Akteure im schulischen Mobilitätsmanagement.....	46





Abbildung 26: Morgendliche Verkehrssituation am Gymnasium (Jülicher Straße).....	49
Abbildung 27: Radabstellanlage auf dem Schulhof des Gymnasiums .....	49
Abbildung 28: Anwendungsbereiche von Wegweisertypen .....	55
Abbildung 29: Meldeplattform RADar! (Beispiel: Stadt Düren) .....	57
Abbildung 30: Potentiale von radverkehrsfördernden Maßnahmen zur Reduktion von CO <sub>2</sub> - Emissionen .....	58
Abbildung 31: Wirkungsabschätzung für CO <sub>2</sub> -Einsparungen (im Verhältnis zur Größe der Personengruppe) .....	62
Abbildung 32: Zeithorizont für die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes.....	66
Abbildung 33: Wanderausstellung "Nur Armeleuchter fahren ohne Licht (AGFS).....	74
Abbildung 34: Förderschwerpunkte der Kommunalrichtlinie 2019.....	80



## 12. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Datengrundlagen für die Ist-Analyse der CO <sub>2</sub> -Bilanz 2018 .....	9
Tabelle 2: Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept aus dem Jahr 200033	
Tabelle 3: Mögliche Standorte für den Aufbau von Mobilitätsstationen .....	52
Tabelle 4: Strukturgrößen für Wirkungsabschätzung der Handlungsfelder .....	60
Tabelle 5: Prognostizierte Veränderungen im Modal Split.....	60
Tabelle 6: Wirkungsabschätzung für CO <sub>2</sub> -Einsparungen.....	61
Tabelle 7: Wirkungsabschätzung für CO <sub>2</sub> -Einsparungen (im Verhältnis zur Größe der Personengruppe) .....	62



## 13. Anhang

- A1: CO<sub>2</sub>-Bilanz und Potentialanalyse
- A2: Übersichtstabelle „Umsetzungsstand Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000“
- A3: Maßnahmentabelle Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler“
- A4: Maßnahmenplan Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler“
- A5: Standortplanung für Mobilitätsstationen
- A6: Wirkungsabschätzung für vier Handlungsfelder

Analyse (2018)			
Anteil Elektro-Pkw		0,1% KBA 2017	
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Bevölkerung</b>			
Einwohner	26.597 EW IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)		
Einwohner unter 18 Jahre	5.205 EW Zensus BRD 2011 (Anteil = 19,57 %)		
Einwohner über 17 Jahre (für MIV relevant)	21.392 EW		
<b>Beschäftigung</b>			
Arbeitsplätze	7.410 AP Verkehrsmodell Region Aachen (Analysefall 2013)		
<b>Pendler</b>			
Einpendler	3.914 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)		
Auspendler	9.691 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)		
innergemeinschaftl. Pendler	3.594 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)		
Tagesbevölkerung	20.820 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)		
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/Innen	3,4 Wege/d Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
Einpendler	2,5 Wege/d Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)		
Auspendler	2,9 Wege/d Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)		
Innergemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
<b>Durchschnitt</b>	<b>3,1 Wege/d</b>		
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler	9.785 Wege/d		
Innergemeinschaftl. Pendler	12.220 Wege/d		
Auspendler	28.104 Wege/d		
Wege restl. Tagesbevölkerung (Ü17)	27.564 Wege/d		
<b>Summe</b>	<b>77.672 Wege/d</b>		
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	17,5% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	6,4% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
Verkehrsaufkommen im MIV	68,7% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	7,4% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
<b>Summe</b>	<b>100,0%</b>		
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	53.361 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	5.748 Fahrten/d		
<b>Summe</b>	<b>64.856 Fahrten/d</b>		
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV	14,6 km Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km Statistisches Bundesamt (2013): Verkehr auf einen Blick		
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	779.068 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	138.691 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im Flugverkehr	72.701 Pkm/d		
<b>Summe</b>	<b>990.460 Pkm/d</b>		
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw (Benziner + Diesel)	142,0 g/km Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
Elektro-Pkw	96,0 g/km www.co2-emissionen-vergleichen.de ( <b>konventioneller Strom</b> )		
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Linien <u>ab</u> verkehr mit Eisenbahnen	69 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63) (Ø Eisen-/ Straßen-/ Stadt- und U-Bahn)		
Linien <u>fern</u> verkehr mit Eisenbahnen	41 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
Linien <u>ab</u> verkehr mit Omnibussen	76 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
Linien <u>fern</u> verkehr mit Omnibussen	32 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
Flugverkehr	211 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	101 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
Eisenbahngüterverkehr	24 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
Binnenschifffahrt	31 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
Flugverkehr	211 g/Pkm Umweltbundesamt 2016 (TREMOT 5.63)		
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	40.339 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	27 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe MIV</b>	<b>40.366 t CO<sub>2</sub>/a</b>		
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
davon Linien <u>ab</u> verkehr mit Straßenbahnen	370 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linien <u>ab</u> verkehr mit Omnibussen	823 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linien <u>ab</u> verkehr mit Eisenbahnen	1.240 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linien <u>fern</u> verkehr mit Omnibussen	83 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linien <u>fern</u> verkehr mit Eisenbahnen	569 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	5.599 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe ÖPV</b>	<b>8.684 t CO<sub>2</sub>/a</b>		
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	15.505 t CO <sub>2</sub> /a		
Eisenbahngüterverkehr	889 t CO <sub>2</sub> /a		
Binnenschifffahrt	558 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	90 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe Güterverkehr</b>	<b>17.042 t CO<sub>2</sub>/a</b>		
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>66.092 t CO<sub>2</sub>/a</b>	

Prognose 2025 (Nullfall)			
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>			
Bevölkerungszahl	28.799 EW	Prognose Verkehrsmodell Region Aachen	
Arbeitsplätze	6.889 AP	Prognose des Verkehrsmodells Region AC	
Einpendler	3.639 Personen	im Verhältnis zur Anzahl der Arbeitsplätze	
Reduktion des MIV auf Steigerung des ÖV auf			
Steigerung des Flugverkehrs auf Zunahme des Güterverkehrs um	0,3% 1,2%		
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Kfz auf Anteil Elektro-Pkw	120,0 g/km 2,5% KBA 2017		
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Bevölkerung</b>			
Einwohner	28.799 EW	Verkehrsmodell Region Aachen (Prognosefall 2025)	
Einwohner unter 18 Jahre	5.636 EW	Zensus BRD 2011 (Anteil = 19,57 %)	
Einwohner über 17 Jahre (für MIV relevant)	23.163 EW		
<b>Beschäftigung</b>	6.889 AP	Verkehrsmodell Region Aachen (Prognosefall 2025)	
<b>Pendler</b>			
Einpendler	3.639 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Auspender	10.493 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
inngemeinschaftl. Pendler	3.892 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Tagesbevölkerung	21.945 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/innen	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspender	2,9 Wege/d	Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
Inngemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>	<b>3,1 Wege/d</b>		
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler	9.097 Wege/d		
Inngemeinschaftl. Pendler	13.231 Wege/d		
Auspender	30.431 Wege/d		
Wege restl. Tagesbevölkerung (U17)	29.846 Wege/d		
<b>Summe</b>	<b>82.605 Wege/d</b>		
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	17,5%	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	6,4%	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im MIV	68,7%	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	7,4%	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Summe</b>	<b>100,0%</b>		
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	56.749 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	6.113 Fahrten/d		
<b>Summe</b>	<b>68.975 Fahrten/d</b>		
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km	Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	828.542 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	145.450 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im Flugverkehr	115.977 Pkm/d		
<b>Summe</b>	<b>1.089.970 Pkm/d</b>		
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw (Benziner + Diesel)	120,0 g/km	Annahme aufgrund Grenzwert der EU-Richtlinie 333/2014/EG	
Elektro-Pkw	96,0 g/km	www.co2-emissionen-vergleichen.de (konventioneller Strom)	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	69 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	41 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Omnibussen	76 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Omnibussen	32 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	101 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Eisenbahngüterverkehr	24 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Binnenschifffahrt	31 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	35.383 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	726 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe MIV</b>	<b>36.109 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>-10,5% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
davon Liniennahverkehr mit Straßenbahnen	388 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Omnibussen	863 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	1.300 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	87 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	596 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	8.932 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe ÖPV</b>	<b>12.167 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>40,1% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	15.691 t CO <sub>2</sub> /a		
Eisenbahngüterverkehr	900 t CO <sub>2</sub> /a		
Binnenschifffahrt	564 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	91 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe Güterverkehr</b>	<b>17.247 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>1,2% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>65.522 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>-0,9% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	

Prognose 2025 (Szenario 1)			
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>			
Bevölkerungszahl	28.799 EW	Prognose Verkehrsmodell Region Aachen	
Arbeitsplätze	6.889 AP	Prognose des Verkehrsmodells Region AC	
Einpendler	3.639 Personen	im Verhältnis zur Anzahl der Arbeitsplätze	
Reduktion des MIV auf Steigerung des ÖV auf		58,0% 10,0%	
Steigerung des Flugverkehrs auf Zunahme des Güterverkehrs um	0,3% 1,2%		
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Kfz auf Anteil Elektro-Pkw	120,0 g/km 2,5% KBA 2017		
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Bevölkerung</b>			
Einwohner	28.799 EW	Verkehrsmodell Region Aachen (Prognosefall 2025)	
Einwohner unter 18 Jahre	5.636 EW	Zensus BRD 2011 (Anteil = 19,57 %)	
Einwohner über 17 Jahre (für MIV relevant)	23.163 EW		
<b>Beschäftigung</b>	6.889 AP	Verkehrsmodell Region Aachen (Prognosefall 2025)	
<b>Pendler</b>			
Einpendler	3.639 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Auspender	10.493 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
inngemeinschaftl. Pendler	3.892 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Tagesbevölkerung	21.945 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/innen	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspender	2,9 Wege/d	Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
Inngemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>	<b>3,1 Wege/d</b>		
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler	9.097 Wege/d		
Inngemeinschaftl. Pendler	13.231 Wege/d		
Auspender	30.431 Wege/d		
Wege restl. Tagesbevölkerung (U17)	29.846 Wege/d		
<b>Summe</b>	<b>82.605 Wege/d</b>		
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	25,0%	Annahme	
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	10,0%	Annahme	
Verkehrsaufkommen im MIV	58,0%	Annahme	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	10,0%	Annahme	
<b>Summe</b>	<b>103,0%</b>		
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	47.911 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	8.260 Fahrten/d		
<b>Summe</b>	<b>64.432 Fahrten/d</b>		
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km	Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	699.497 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	198.714 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im Flugverkehr	115.977 Pkm/d		
<b>Summe</b>	<b>1.014.188 Pkm/d</b>		
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw (Benziner + Diesel)	120,0 g/km	Annahme aufgrund Grenzwert der EU-Richtlinie 333/2014/EG	
Elektro-Pkw	96,0 g/km	www.co2-emissionen-vergleichen.de (konventioneller Strom)	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	69 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	41 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Omnibussen	76 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Omnibussen	32 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	101 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Eisenbahngüterverkehr	24 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Binnenschifffahrt	31 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	29.872 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	613 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe MIV</b>	<b>30.485 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>-24,5% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
davon Liniennahverkehr mit Straßenbahnen	530 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Omnibussen	1.180 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	1.777 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	118 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	815 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	8.932 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe ÖPV</b>	<b>13.352 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>53,8% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	15.695 t CO <sub>2</sub> /a		
Eisenbahngüterverkehr	900 t CO <sub>2</sub> /a		
Binnenschifffahrt	564 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	91 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe Güterverkehr</b>	<b>17.251 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>1,2% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>61.087 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>-7,6% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	

Prognose 2035 (Szenario 1)			
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>			
Bevölkerungszahl	30.000 EW	Prognose (u.a. aufgrund geplanter Bahn-Anbindung und Ausweisung von Wohngebieten)	
Arbeitsplätze	7.165 AP	Zunahme um 4 % analog zu Bevölkerungswachstum	
Einpendler	3.784 Personen	im Verhältnis zur Anzahl der Arbeitsplätze	
Reduktion des MIV auf	45,0%		
Steigerung des ÖV auf	15,0%		
Steigerung des Flugverkehrs auf	0,4%		
Zunahme des Güterverkehrs um	1,2%		
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Kfz auf	95,0 g/km		
Anteil Elektro-Pkw	10,0%	(konventioneller Strom; 96 g/km)	
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Bevölkerung</b>			
Einwohner	30.000 EW		
<i>Einwohner unter 18 Jahre</i>	5.871 EW	Zensus BRD 2011 (Anteil = 19,57 %)	
<i>Einwohner über 18 Jahre (für MIV relevant)</i>	24.129 EW		
<b>Beschäftigung</b>			
Arbeitsplätze	7.165 AP		
<b>Pendler</b>			
Einpendler	3.784 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Auspender	10.931 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
innergemeinschaftl. Pendler	4.054 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Tagesbevölkerung	22.853 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/innen	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspender	2,9 Wege/d	Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
innergemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>		<b>3,1 Wege/d</b>	
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler	9.461 Wege/d		
innergemeinschaftl. Pendler	13.763 Wege/d		
Auspender	31.700 Wege/d		
Wege restl. Tagesbevölkerung (U17)	31.090 Wege/d		
<b>Summe</b>		<b>86.034 Wege/d</b>	
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	20,0%		
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	15,0%		
Verkehrsaufkommen im MIV	45,0%		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	15,0%		
<b>Summe</b>		<b>95,0%</b>	
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	38.715 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	12.905 Fahrten/d		
<b>Summe</b>		<b>64.526 Fahrten/d</b>	
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km	Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	565.244 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	311.512 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im Flugverkehr	161.056 Pkm/d		
<b>Summe</b>		<b>1.037.812 Pkm/d</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	95,0 g/km	Annahme aufgrund Grenzwert der EU-Richtlinie 333/2014/EG	
Elektro-Pkw	96,0 g/km	www.co2-emissionen-vergleichen.de (konventioneller Strom)	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Linienverkehr mit Eisenbahnen	69 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Linienverkehr mit Eisenbahnen	41 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Linienverkehr mit Omnibussen	76 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Linienverkehr mit Omnibussen	32 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	101 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Eisenbahngüterverkehr	24 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Binnenschifffahrt	31 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	17.640 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	1.981 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe MIV</b>		<b>19.620 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>-51,4% im Vergleich zu Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
davon Linienverkehr mit Straßenbahnen	530 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linienverkehr mit Omnibussen	1.180 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linienverkehr mit Eisenbahnen	1.777 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linienfernverkehr mit Omnibussen	118 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linienfernverkehr mit Eisenbahnen	815 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	12.404 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe ÖPV</b>		<b>16.824 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>93,7% im Vergleich zu Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	15.881 t CO <sub>2</sub> /a		
Eisenbahngüterverkehr	911 t CO <sub>2</sub> /a		
Binnenschifffahrt	571 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	93 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe Güterverkehr</b>		<b>17.455 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>2,4% im Vergleich zu Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>53.899 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>-18,4% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	

Prognose 2035 (Szenario 2)			
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>			
Bevölkerungszahl	30.000 EW	Prognose (u.a. aufgrund geplanter Bahn-Anbindung und Ausweisung von Wohngebieten)	
Arbeitsplätze	7.165 AP	Zunahme um 4 % analog zu Bevölkerungswachstum	
Einpendler	3.784 Personen	im Verhältnis zur Anzahl der Arbeitsplätze	
Reduktion des MIV auf	45,0%		
Steigerung des ÖV auf	15,0%		
Steigerung des Flugverkehrs auf	0,4%		
Zunahme des Güterverkehrs um	1,2%		
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Kfz auf	95,0 g/km		
Anteil Elektro-Pkw	10,0%	(Ökostrom; 7,2 g/km)	
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Bevölkerung</b>			
Einwohner	30.000 EW		
<i>Einwohner unter 18 Jahre</i>	5.871 EW	Zensus BRD 2011 (Anteil = 19,57 %)	
<i>Einwohner über 18 Jahre (für MIV relevant)</i>	24.129 EW		
<b>Beschäftigung</b>			
Arbeitsplätze	7.165 AP		
<b>Pendler</b>			
Einpendler	3.784 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Auspender	10.931 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
innergemeinschaftl. Pendler	4.054 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Tagesbevölkerung	22.853 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/innen	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspender	2,9 Wege/d	Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
innergemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>		<b>3,1 Wege/d</b>	
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler	9.461 Wege/d		
innergemeinschaftl. Pendler	13.763 Wege/d		
Auspender	31.700 Wege/d		
Wege restl. Tagesbevölkerung (U17)	31.090 Wege/d		
<b>Summe</b>		<b>86.034 Wege/d</b>	
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	20,0%		
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	15,0%		
Verkehrsaufkommen im MIV	45,0%		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	15,0%		
<b>Summe</b>		<b>95,0%</b>	
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	38.715 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	12.905 Fahrten/d		
<b>Summe</b>		<b>64.526 Fahrten/d</b>	
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km	Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	565.244 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	311.512 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im Flugverkehr	161.056 Pkm/d		
<b>Summe</b>		<b>1.037.812 Pkm/d</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	95,0 g/km	Annahme aufgrund Grenzwert der EU-Richtlinie 333/2014/EG	
Elektro-Pkw	7,2 g/km	www.co2-emissionen-vergleichen.de (Ökostrom)	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Linienverkehr mit Eisenbahnen	69 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Linienverkehr mit Eisenbahnen	41 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Linienverkehr mit Omnibussen	76 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Linienverkehr mit Omnibussen	32 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	101 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Eisenbahngüterverkehr	24 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Binnenschifffahrt	31 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	17.640 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	149 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe MIV</b>		<b>17.788 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>-55,9% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
davon Linienverkehr mit Straßenbahnen	530 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linienverkehr mit Omnibussen	1.180 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linienverkehr mit Eisenbahnen	1.777 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linienfernverkehr mit Omnibussen	118 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Linienfernverkehr mit Eisenbahnen	815 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	12.404 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe ÖPV</b>		<b>16.824 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>93,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	15.881 t CO <sub>2</sub> /a		
Eisenbahngüterverkehr	911 t CO <sub>2</sub> /a		
Binnenschifffahrt	571 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	93 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe Güterverkehr</b>		<b>17.462 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>2,5% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>52.074 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>-21,2% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	



Prognose 2050 (Ziel Stadt Baesweiler)			
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>			
Bevölkerungszahl	30.000 EW	Prognose (u.a. aufgrund geplanter Bahn-Anbindung und Ausweisung von Wohngebieten)	
Arbeitsplätze	7.165 AP		
Einpendler	3.784 Personen		
Reduktion des MIV auf	38,0%		
Steigerung des ÖV auf	15,0%		
Steigerung des Flugverkehrs auf	0,4%		
Zunahme des Güterverkehrs um	1,2%		
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Kfz auf	95,0 g/km		
Anteil Elektro-Pkw	50,0%	(Ökostrom; 7,2 g/km)	
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Bevölkerung</b>			
Einwohner	30.000 EW		
<i>Einwohner unter 18 Jahre</i>	5.871 EW	Zensus BRD 2011 (Anteil = 19,57 %)	
<i>Einwohner über 18 Jahre (für MIV relevant)</i>	24.129 EW		
<b>Beschäftigung</b>			
Arbeitsplätze	7.165 AP		
<b>Pendler</b>			
Einpendler	3.784 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Auspender	10.931 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
inngemeinschaftl. Pendler	4.054 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Tagesbevölkerung	22.853 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/innen	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspender	2,9 Wege/d	Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
Inngemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>		<b>3,1 Wege/d</b>	
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler	9.461 Wege/d		
Inngemeinschaftl. Pendler	13.763 Wege/d		
Auspender	31.700 Wege/d		
Wege restl. Tagesbevölkerung (U17)	31.090 Wege/d		
<b>Summe</b>		<b>86.034 Wege/d</b>	
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	20,0%		
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	25,0%		
Verkehrsaufkommen im MIV	38,0%		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	15,0%		
<b>Summe</b>		<b>98,0%</b>	
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	32.693 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	12.905 Fahrten/d		
<b>Summe</b>		<b>58.503 Fahrten/d</b>	
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km	Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	477.317 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	311.512 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im Flugverkehr	161.056 Pkm/d		
<b>Summe</b>		<b>949.885 Pkm/d</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	95,0 g/km	Annahme aufgrund Grenzwert der EU-Richtlinie 333/2014/EG	
Elektro-Pkw	7,2 g/km	www.co2-emissionen-vergleichen.de (Ökostrom)	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	69 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	41 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Omnibussen	76 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Omnibussen	32 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	101 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Eisenbahngüterverkehr	24 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Binnenschifffahrt	31 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	8.275 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	627 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe MIV</b>		<b>8.903 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>-77,9% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
davon Liniennahverkehr mit Straßenbahnen	530 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Omnibussen	1.180 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	1.777 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Omnibussen	118 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	815 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	12.404 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe ÖPV</b>		<b>16.824 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>93,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	15.887 t CO <sub>2</sub> /a		
Eisenbahngüterverkehr	911 t CO <sub>2</sub> /a		
Binnenschifffahrt	571 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	93 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe Güterverkehr</b>		<b>17.462 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>2,5% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>43.188 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>-34,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	

Prognose 2050 (Szenario 1)			
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>			
Bevölkerungszahl	30.000 EW	Prognose (u.a. aufgrund geplanter Bahn-Anbindung und Ausweisung von Wohngebieten)	
Arbeitsplätze	7.165 AP		
Einpendler	3.784 Personen		
Reduktion des MIV auf	25,0%		
Steigerung des ÖV auf	15,0%		
Steigerung des Flugverkehrs auf	0,4%		
Zunahme des Güterverkehrs um	1,2%		
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Kfz auf	95,0 g/km		
Anteil Elektro-Pkw	50,0%	(Ökostrom; 7,2 g/km)	
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Bevölkerung</b>			
Einwohner	30.000 EW		
<i>Einwohner unter 18 Jahre</i>	5.871 EW	Zensus BRD 2011 (Anteil = 19,57 %)	
<i>Einwohner über 18 Jahre (für MIV relevant)</i>	24.129 EW		
<b>Beschäftigung</b>			
Arbeitsplätze	7.165 AP		
<b>Pendler</b>			
Einpendler	3.784 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Auspender	10.931 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
inngemeinschaftl. Pendler	4.054 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Tagesbevölkerung	22.853 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/innen	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspender	2,9 Wege/d	Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
Inngemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>		<b>3,1 Wege/d</b>	
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler	9.461 Wege/d		
Inngemeinschaftl. Pendler	13.763 Wege/d		
Auspender	31.700 Wege/d		
Wege restl. Tagesbevölkerung (U17)	31.090 Wege/d		
<b>Summe</b>		<b>86.034 Wege/d</b>	
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	35,0%	Idealtypischer Modal Split BRD (Quelle: AGFS)	
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	25,0%		
Verkehrsaufkommen im MIV	25,0%		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	15,0%		
<b>Summe</b>		<b>100,0%</b>	
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	21.509 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	12.905 Fahrten/d		
<b>Summe</b>		<b>47.319 Fahrten/d</b>	
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km	Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	314.025 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	311.512 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im Flugverkehr	161.056 Pkm/d		
<b>Summe</b>		<b>786.593 Pkm/d</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	95,0 g/km	Annahme aufgrund Grenzwert der EU-Richtlinie 333/2014/EG	
Elektro-Pkw	7,2 g/km	www.co2-emissionen-vergleichen.de (Ökostrom)	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	69 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	41 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Omnibussen	76 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Liniennahverkehr mit Omnibussen	32 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	101 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Eisenbahngüterverkehr	24 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Binnenschifffahrt	31 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	5.444 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	413 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe MIV</b>		<b>5.857 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>-85,5% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
davon Liniennahverkehr mit Straßenbahnen	530 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Omnibussen	1.180 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	1.777 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Omnibussen	118 t CO <sub>2</sub> /a		
davon Liniennahverkehr mit Eisenbahnen	815 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	12.404 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe ÖPV</b>		<b>16.824 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>93,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Güterverkehr</b>			
Straßengüterverkehr	16.073 t CO <sub>2</sub> /a		
Eisenbahngüterverkehr	922 t CO <sub>2</sub> /a		
Binnenschifffahrt	578 t CO <sub>2</sub> /a		
Flugverkehr	94 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe Güterverkehr</b>		<b>17.667 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>3,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>40.347 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
		<b>-39,0% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>	

Prognose 2050 (Szenario 2)		
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>		
Bevölkerungszahl	30.000 EW	Prognose (u.a. aufgrund geplanter Bahn-Anbindung und Ausweisung von Wohngebieten)
Arbeitsplätze	7.165 AP	
Einpendler	3.784 Personen	
Reduktion des MIV auf	25,0%	
Steigerung des ÖV auf	15,0%	
Steigerung des Flugverkehrs auf	0,4%	
Zunahme des Güterverkehrs um	1,2%	
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Kfz auf	95,0 g/km	
Anteil Elektro-Pkw	75,0% (Ökostrom; 7,2 g/km)	
<b>Kategorie                      Daten                      Quelle</b>		
<b>Bevölkerung</b>		
Einwohner	30.000 EW	
Einwohner unter 18 Jahre	5.871 EW	Zensus BRD 2011 (Anteil = 19,57 %)
Einwohner über 18 Jahre (für MIV relevant)	24.129 EW	
<b>Beschäftigung</b>		
Arbeitsplätze	7.165 AP	
<b>Pendler</b>		
Einpendler	3.784 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018
Auspendler	10.931 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018
innergemeinschaftl. Pendler	4.054 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018
Tagesbevölkerung	22.853 Personen	Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018
<b>Mobilitätsraten</b>		
Bewohner/innen	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011
Einpendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)
Auspendler	2,9 Wege/d	Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)
Innergemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011
<b>Durchschnitt</b>	<b>3,1 Wege/d</b>	
<b>Verkehrserzeugung</b>		
Einpendler	9.461 Wege/d	
Innergemeinschaftl. Pendler	13.763 Wege/d	
Auspendler	31.700 Wege/d	
Wege restl. Tagesbevölkerung (Ü17)	31.090 Wege/d	
<b>Summe</b>	<b>86.034 Wege/d</b>	
<b>Verkehrsaufteilung</b>		
<b>Modal Split</b>		
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	35,0%	
Verkehrsaufkommen im Radeverkehr	25,0%	Idealtypischer Modal Split BRD (Quelle: AGFS)
Verkehrsaufkommen im MIV	25,0%	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	15,0%	
<b>Summe</b>	<b>100,0%</b>	
<b>Fahrtenaufkommen</b>		
Verkehrsaufkommen im MIV	21.509 Fahrten/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	12.905 Fahrten/d	
<b>Summe</b>	<b>47.319 Fahrten/d</b>	
<b>Wegelängen</b>		
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km	Statistisches Bundesamt (2013): Verkehr auf einen Blick
<b>Verkehrsleistung</b>		
Verkehrsaufkommen im MIV	314.025 Pkm/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	311.512 Pkm/d	
Verkehrsaufkommen im Flugverkehr	161.056 Pkm/d	
<b>Summe</b>	<b>786.593 Pkm/d</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugarten</b>		
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	95,0 g/km	Annahme aufgrund Grenzwert der EU-Richtlinie 333/2014/EG
Elektro-Pkw	7,2 g/km	www.co2-emissionen-vergleichen.de (Ökostrom)
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>		
Linienverkehr mit Eisenbahnen	69 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
Linienverkehr mit Eisenbahnen	41 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
Linienverkehr mit Omnibussen	76 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
Linienverkehr mit Omnibussen	32 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
<b>Güterverkehr</b>		
Straßengüterverkehr	101 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
Eisenbahngüterverkehr	24 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
Binnenschifffahrt	31 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
Flugverkehr	211 g/Pkm	Umweltbundesamt 2016 (TREM0D 5.63)
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>		
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	2.722 t CO <sub>2</sub> /a	
Elektro-Pkw	619 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe MIV</b>	<b>3.341 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>-91,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>		
davon Linienverkehr mit Straßenbahnen	530 t CO <sub>2</sub> /a	
davon Linienverkehr mit Omnibussen	1.180 t CO <sub>2</sub> /a	
davon Linienverkehr mit Eisenbahnen	1.777 t CO <sub>2</sub> /a	
davon Linienverkehr mit Omnibussen	118 t CO <sub>2</sub> /a	
davon Linienverkehr mit Eisenbahnen	815 t CO <sub>2</sub> /a	
Flugverkehr	12.404 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe ÖPV</b>	<b>16.824 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>93,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>
<b>Güterverkehr</b>		
Straßengüterverkehr	16.082 t CO <sub>2</sub> /a	
Eisenbahngüterverkehr	922 t CO <sub>2</sub> /a	
Binnenschifffahrt	578 t CO <sub>2</sub> /a	
Flugverkehr	94 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe Güterverkehr</b>	<b>17.676 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>3,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>37.841 t CO<sub>2</sub>/a</b>	<b>-42,7% im Vergleich zur Ist-Analyse (2018)</b>

Nr.	Netzelement	Straße	Abschnitt	Ortslage	Maßnahme	Projektstand 2018
1	Knotenpunkt	Kloshaus/ L240 n		außerorts	- Begradigung der Führung über die Rechtsabbiegefahrbahn zur L240n - Installation von Induktionsschleifen am Knotenpunkt L240n	umgesetzt
2	Knotenpunkt	Hauptstraße/ Im Weinkeller		innerorts		umgesetzt
3	Strecke	Parallelweg Aachener Str.	Bereich Auguste-Renoir-Str.	innerorts	- Fehlende Asphaltdecke im Bereich Auguste-Renoir-Straße herstellen	umgesetzt
4	Strecke	Aachener Str.	Westseite; südl. L.-Erhard-Ring	außerorts	- Fehlendes Radwegeteilstück auf Fahrbahnwestseite zwischen Nordende Bebauung und K27 herstellen	umgesetzt
5	Strecke	Hauptstraße	südl. Wolfsgasse	innerorts	Sichere Radverkehrsführung zwischen Johannesstraße und Wolfsgasse (Netzlücke)	nicht umgesetzt
6	Knotenpunkt	Siegenkamp/ L.-Erhard-Ring		außerorts	Ausbau der Querungsstelle mit Insel, Auffangradweg und Umgestaltung der nördlichen Einmündung	umgesetzt
7	Strecke	Wolfsgasse	"An der Burg" bis "Grünstraße"	innerorts	Umwandlung der getrennten Geh- und Radwege zwischen "An der Burg" und "Grünstraße" in einen gemeinsamen Geh- und Radweg	umgesetzt
8	Strecke	Aldenhovener Straße (B 56)	Kreuzstraße bis Feldweg nach Loverich	innerorts	Aufhebung der Benutzungspflicht der Radwege (ca. 1,0 m breit auf beiden Straßenseiten) nach Fertigstellung der Ortsumgehung Puffendorf	umgesetzt
9	Strecke	Aachener Str. (B 57)	Kapellenstraße bis Jülicher Str.	innerorts	Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn	nicht umgesetzt
10	Strecke	Mariastraße		innerorts	Ggf. Einbau weiterer geschwindigkeitsdämpfender Elemente und Beschränkung auf 30 km/h im gesamten Streckenverlauf	nicht umgesetzt
11	Strecke	Carlstraße (L 225)	Mariastraße bis Reyplatz	innerorts	Umwidmung des nördlichen Gehweges zum gemeinsamen Geh- und Radweg und Schaffung einer gesicherten Radwegausleitung in Höhe der Mariastraße	umgesetzt
12	Strecke	Reyplatz		innerorts	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung (Kückstraße bis Carlstraße) bzw. eines Schutzstreifens (An der Waad bis Carlstr., inkl. Ausleitung in Carlstraße); Anpassung der Signaltechnik (zwei neue Signalgruppen)	nicht umgesetzt
13	Strecke	Geilenkirchener Straße	südl. L.-Erhard-Ring	innerorts	Markierung von Schutzstreifen zwischen Reyplatz und Feldweg nördlich Mittelstraße	nicht umgesetzt
14	Strecke	Goethestraße	südl. Beggendorfer Str.	außerorts	Verbreiterung des Radweges (südl. Beggendorfer Str./ außerorts) auf 2,50 m (langfristig)	umgesetzt
15	Strecke	Goethestraße	Beggendorfer Str. bis Carl-Alexander-Str.	innerorts	Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges zwischen Beggendorfer Straße und Carl-Alexander-Straße Schaffung einer Überleitung zwischen Radweg und Fahrbahn in Höhe der Beggendorfer Straße	nicht umgesetzt

Nr.	Netzelement	Straße	Abschnitt	Ortslage	Maßnahme	Projektstand 2018
16	Strecke	Goethestraße	nördl. Bongardstr.	innerorts	Verbreiterung des Radweges nördlich der Bongardstraße	umgesetzt
17	Strecke	Herzogenrather Weg (L 225)	Kapellenstraße bis Carlstraße	innerorts	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung Markierung von Auffangschutzstreifen im Abzweig Carlstraße	nicht umgesetzt
18	Knotenpunkt	Parkstraße/ Max-Beckmann-Straße		innerorts	ggf. Querung über Max-Beckmann-Straße mit baulich-gestalterischer Unterstützung bevorzugen	nicht umgesetzt
19	Strecke	Carlstraße	Herzogenrather Weg bis Mariastraße	innerorts	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung zw. Herzogenrather Weg und Mariastraße Umgestaltung des nördl. Gehweges zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg von Mariastraße bis Reyplatz; einschließlich baulich gesicherter Überleitung	nicht umgesetzt
20	Knotenpunkt	Aachener Str./ L.-Erhard-Ring./ Hauptstraße (B57)/ Adenauerring		außerorts	-Umgestaltung des Knotenpunktes K 27/B 57 (nicht abgesetzte Radverkehrsführung und neue Querung über L.-E.-Ring)	nicht umgesetzt
21	Strecke	Breite Straße		innerorts	derzeit keine Maßnahmen möglich	nicht umgesetzt
22	Strecke	Albert-Schweitzer-Str.		innerorts	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	nicht umgesetzt
23	Strecke	An der Waad	Richtung West	innerorts	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	nicht umgesetzt
24	Strecke	Carlstraße	westl. An der Waad	innerorts	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	nicht umgesetzt
25	Strecke	Jülicher Str.		innerorts	Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Westen	nicht umgesetzt
26	Strecke	Nördl. Verlängerung "An der Burg"	Friedhof Setterich	innerorts	Ggf. Markierung von Richtungspfeilen und Mittellinie im Kurvenbereich Südecke Friedhof	nicht umgesetzt
27	Strecke	Willibrordstraße	nördl. Floverich	außerorts	Bau eines Radweges von Floverich zur B 56	nicht umgesetzt
28	Strecke	Willibrordstraße	südl. Floverich	außerorts	Ausbau des Radweges zwischen Loverich und Floverich	nicht umgesetzt

Nr.	Netzelement	Straße	Abschnitt	Ortslage	Maßnahme	Projektstand 2018
29	Strecke	Kapellenstraße		innerorts	Nullabsenkung der Radwegkanten im Zuge der Kapellenstraße	umgesetzt
30	Knotenpunkt	Geilenkirchener Straße/ L.-Erhard-Ring		außerorts	Umgestaltung des Knotenpunktes inkl. Änderung der Signaltechnik - geradlinige, nicht abgesetzte Führung im Knotenpunkt Ludwig-Erhard-Ring markieren	umgesetzt
31	Strecke	Bahnhofstraße		innerorts	Aufhebung der Benutzungspflicht einer RVA	umgesetzt
32	Knotenpunkt	Kloshaus/ Alsdorfer Straße		innerorts	- Kantenabsenkung an der Alsdorfer Straße	umgesetzt
33	Strecke	Kirchstraße, Löffelstraße und Kückstraße		innerorts	Öffnung für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung und kleine Begleitmaßnahmen	nicht umgesetzt
34	Strecke	Fringsstraße/ Schugangasse/ nördl. Verlängerung Schugangasse	nördl. Verlängerung Schugangasse	innerorts	Punktuelle Verbesserungen nördlich der Schugangasse	nicht umgesetzt
35	Knotenpunkt	Goethestraße/ Langgasse (Nord)		innerorts	Linksabbiegehilfe in die Langgasse (Nord)	umgesetzt
36	Knotenpunkt	Goethestraße/ Bongardstr.		außerorts	Heranziehen der Radwegausleitung an die Fahrbahn; Anpassung der Markierung	umgesetzt
37	Strecke	Ludwig-Erhard-Ring (L 225)		außerorts	Verbreiterung des Geh-/ Radweges auf der nördl. Straßenseite	nicht umgesetzt
38	Knotenpunkt	Parkstraße/ Bahnhofstraße		innerorts	- Drängelgitter bei Bahnhofstraße freischneiden, versetzen und mit Reflektorfolie beschichten, ggf. auch ganz entfernen	nicht umgesetzt
39	Strecke	Hauptstraße (B 57)	Adenauerring bis Wolfsgasse		Anlage von Radverkehrsanlagen (z.B. Schutzstreifen)	nicht umgesetzt
40	Strecke	Landstraße (B 57)	Schönstattstraße bis Gereonsweiler		Verlängerung des Geh-/ Radweges nach Gereonsweiler	umgesetzt
41	Strecke	B 57 (südl. B 56) Landstraße (innerorts)		innerorts/ außerorts	Bau eines Geh-/Radweges	umgesetzt
42	Strecke	Aldenhovener Straße	Kreuzstraße bis B 57	innerorts/ außerorts	Aufhebung der Benutzungspflicht der Geh-/Radwege nach Fertigstellung der Ortsumgehung Puffendorf	nicht umgesetzt
43	Strecke	B 56	östl. B57	außerorts	Bau eines Geh-/ Radweges nach Aldenhoven	nicht umgesetzt

Nr.	Netzelement	Straße	Abschnitt	Ortslage	Maßnahme	Projektstand 2018
44	Knotenpunkt	Aachener Str./ Kapellenstraße/ Eschweiler Str.		innerorts	- Markierung einer geradlinigen Radverkehrsführung im Knotenpunkt Aachener Straße/ Kapellenstraße/ Eschweiler Str. - Bau eines kurzen Radweganschlussstücks auf der Dreiecksinsel Kapellenstraße - Signalmast in Eschweiler Str. versetzen - Radfahrersignal in Kapellenstraße installieren	nicht umgesetzt
45	Knotenpunkt	Geilenkirchener Straße/ A.- Sommerfeld-Ring		innerorts	Begradigung der Radverkehrsführung; Radwegausleitung - geradlinige, schwach abgesetzte Führung und Querungshilfe im Knotenpunkt Arnold-Sommerfeld-Ring schaffen - Linksabbiegehilfe in die Wilhelm-Röntgen-Straße markieren	teilweise umgesetzt
46	Strecke	Goethestraße	Ortsmitte Beggendorf	innerorts	keine geeigneten Maßnahmen möglich	nicht umgesetzt
47	Strecke	Cäcilienstraße, Lindenstraße und Hubertusstraße	Außerortsbereich der Hubertusstraße	außerorts	Bau eines Geh-/ Radweges im Außerortsbereich der Hubertusstraße	umgesetzt
48	Strecke (Einbahnstraße)	Liegnitzer Straße		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung von Haifischzähnen vor Roskaul und auf Roskaul	umgesetzt
49	Strecke (Einbahnstraße)	Königsberger Straße		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung von Haifischzähnen vor "Im Kirchwinkel" und auf "Im Kirchwinkel"	umgesetzt
50	Strecke (Einbahnstraße)	Saarstraße		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung von Haifischzähnen vor Roskaul und auf Roskaul	umgesetzt
51	Strecke (Einbahnstraße)	Junkerfuhr		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von Haifischzähnen und eines kurzen Auffangstreifens vor "Im Kirchwinkel"; Markierung von Haifischzähnen auf "Im Kirchwinkel"	umgesetzt
52	Strecke (Einbahnstraße)	Drosselstraße		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung von Haifischzähnen vor "Birkenstraße", "Buchenstraße" und "Finkenstraße" ggf. Markierung von kurzen Auffangschutzstreifen in den Ein- und Ausfahrtbereichen Markierung eines Schutzstreifens im Kurvenbereich	umgesetzt
53	Strecke (Einbahnstraße)	Martinstraße		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung von Schutzstreifen in den Ein- und Ausfahrtbereichen und im Kurvenbereich Markierung von "Haifischzähnen" vor und auf der Kirchgasse	umgesetzt



Nr.	Netzelement	Straße	Abschnitt	Ortslage	Maßnahme	Projektstand 2018
54	Knotenpunkt	Josefstr./ Mozartstraße		innerorts	Markierung einer Linksabbiegehilfe in die Mozartstraße	umgesetzt
55	Strecke (Einbahnstraße)	Vietenfuhr		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung eines Schutzstreifens im Kurvenbereich Anordnung von Halteverbot im Kurvenbereich Markierung von "Haifischzähnen" am Nordende des Einbahnstraßenabschnitts und in der Zufahrt des Sackgassenabschnitts von Vietenfuhr	umgesetzt
56	Strecke (Einbahnstraße)	Hügelstraße		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung von "Haifischzähnen" vor und in der Alexanderstraße	umgesetzt
57	Strecke (Einbahnstraße)	Robertstraße		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung von "Haifischzähnen" vor und in der Alexanderstraße	umgesetzt
58	Strecke (Einbahnstraße)	Neue Heimat		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung von kurzen Schutzstreifen im Kurvenbereich und vor "Im Weinkeller"	umgesetzt
59	Strecke (Einbahnstraße)	Am Beeckfließ		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; einschließlich Beschränkung auf 30 km/h und Zeichen 205 StVO vor Goethestraße Markierung eines Auffangschutzstreifens vor Goethestraße	umgesetzt
60	Strecke (Einbahnstraße)	Im Sack		innerorts	Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung Markierung einer Einfahrthilfe bei "Roskaul"	umgesetzt
61	Knotenpunkt	Hauptstraße/ Wolfsgasse		innerorts		umgesetzt
62	Strecke	Reyplatz (L 225)	Carlstraße bis Breite Straße		siehe Maßnahmen bei Route "Aachener Straße/ Mariastraße/ Carlstraße/ Reyplatz/ Geilenkirchener Straße/ Goethestraße (Südteil)/ Langgasse/ Goethestraße (Nordteil)"	siehe Maßnahmen Reyplatz
63	Strecke	Settericher Weg			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
64	Strecke	Mozartstraße			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant

Nr.	Netzelement	Straße	Abschnitt	Ortslage	Maßnahme	Projektstand 2018
65	Strecke	Cäcilienstraße			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
66	Strecke	Feldweg	Verlängerung Cäcilienstraße nach Loverich)		keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
67	Strecke	Nördlicher Feldweg Loverich-Puffendorf			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
68	Strecke	Parallelweg Ortsumgehung Puffendorf			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
69	Strecke				keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
70	Strecke	Aldenhovener Straße	westl. Feldweg nach Loverich/ B 56	außerorts	keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
71	Strecke	Kreuzstraße, Marktplatz und Schönstattstraße		innerorts	keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
72	Strecke	Feldweg Beggendorf	Beggendorf bis Floverich	außerorts	keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
73	Strecke	Martinstraße und Kirchgasse			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
74	Strecke	Aachener Straße (B 57)	Mariastraße bis Jülicher Straße		Markierung von Schutzstreifen	Bestandteil der Maßnahme 14
75	Strecke	Feldweg (Baesweiler - Siersdorf)	Siersdorfer Straße bis Siersdorf		keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
76	Strecke	Ludwig-Erhard-Ring L225		außerorts		Bestandteil der Maßnahme 83
77	Strecke	Karl-Arnold-Straße			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
78	Strecke	Schmiedstraße (L 50), Bahnstraße (K 8), Josefstraße (K 8)			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
79	Strecke	Feldweg südl. Lutherstraße/ Lutherstraße (Ostteil)			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
80	Strecke	Schnitzelgasse			keine Maßnahmen erforderlich	nicht (mehr) relevant
81	Strecke	Einbahnstraßenprogramm		innerorts	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung	umgesetzt

**Klimaschutzteilkonzept**  
**"Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler"**  
**- Maßnahmentabelle Handlungsfeld "Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen" -**

Nr.	Netz-element	Straße	Abschnitt	Klassifiziertes Straßennetz	Baulast-träger	Ortslage	Maßnahme	Maßnahmen-beschreibung	Umsetzung	Zuständig-keiten	Abteilung/ Fachbereich	Bemerkungen	Länge	Kosten-schätzung
K1	Knoten	Aachener Str./ Kapellenstraße/ Eschweiler Str.		Gemeindestraße/ Kreisstraße	Stadt Baesweiler/ StädteRegion Aachen	innerorts	Umgestaltung des Knotenpunktes	Führung des Radverkehrs in den Knotenpunktzufahrten auf der Fahrbahn (Schutzstreifen, Radfahrstreifen): - Führung im Knotenpunktbereich ebenfalls auf der Fahrbahn + Aufstellbereiche im Knotenpunktbereich; ggf. indirektes Linksabbiegen (als Ergänzung) ermöglichen  Führung des Radverkehrs im Seitenraum: - Furten näher an den Knotenpunkt heranführen (Bevorrechtigung ggü. abbiegenden Kfz)	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler, StädteRegion Aachen	Verkehrsplanung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde			275.000,00 €
K2	Knoten	Parkstraße/ Bahnhofstraße		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Unterhalt und Pflege	- Grünschnitt regelmäßig durchführen - Alternativen zum Umlaufgitter prüfen (z.B. Bodenschwellen oder Markierungen auf dem Geh-/ Radweg, ggf. ergänzende Beschilderung mit Hinweis auf zu überquerende Straße)	Sofortmaßnahme	Stadt Baesweiler	Amt für Gebäude- und Grundstücksmanagement? (Grünpflege)			- €
K3	Knoten	Parkstraße/ Max-Beckmann-Straße		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Querungsstellen	- Prüfung der Einrichtung einer Querungshilfe oder Anhebung der Fahrbahn östlich der Einmündung auf der Max-Beckmann-Straße	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsabteilung, Straßenbau	Gegenstand einer bestehenden Fördermaßnahme (ISEK)		40.000,00 €
K4	Knoten	Aachener Str./ L.-Erhard-Ring./ Hauptstraße (B57)/ K.-Adenauer-Ring		Gemeindestraße/ Landesstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW/ Stadt Baesweiler	außerorts	Anpassung der Linienführung (Radverkehr)	- Begradigung der Redwegeführung - Schaffung einer neuen Querung (LSA-Furt)	mittelfristig (3-5 Jahre)	Stadt Baesweiler, Landesbetrieb Straßenbau NRW	Stadtplanungsamt/ Regionaniederlassung Ville/ Eifel	Umgestaltung zu einem Kreisverkehr im Zuge des Baus der L 50n		40.000,00 €
K5	Knoten	Geilenkirchener Straße/ A.-Sommerfeld-Ring		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Geradlinige Führung im Knotenpunkt	- Verlegung der Fußgänger- und Radfahrer-Furt über den Arnold-Sommerfeld-Ring näher an die Geilenkirchener Str./ Goethestraße legen, damit Radfahrer bevorrechtigt über die Furt geführt werden können. Hierfür darf die Furt maximal 5,0 m von der Fahrbahn (Geilenkirchener Str.) abgesetzt sein.	mittelfristig (3-5 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsabteilung, Straßenbau		50,00 m	30.000,00 €
K6	Knoten	Aachener Straße/ Jülicher Straße		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn	- Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn, sofern mindestens in einer Knotenpunktzufahrt der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird (z.B. Aachener Straße Richtung Süden) - Überleitung des Radverkehrs auf der Aachener Straße Ri. Norden bzw. aus Norden kommend vom Geh-/Radweg auf die Fahrbahn bzw. andersherum baulich schützen ("Rückenschutz")	mittelfristig (3-5 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsabteilung, Straßenverkehrsbehörde	Geschützte Überleitung vom Radweg im Seitenraum auf die Fahrbahn (Rückenschutz); nur Aachener Straße Ri. Norden	20,00 m	10.000,00 €
K7	Knoten	Ludwig-Erhard-Ring / Übacher Weg		Landesstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	außerorts	Querungsstellen	- Prüfung zur Einrichtung einer Querungsstelle	mittelfristig (3-5 Jahre)	Landesbetrieb Straßen NRW	Regionalniederlassung Ville-Eifel			35.000,00 €
K8	Knoten	Ludwig-Erhard-Ring/ Urweg		Landesstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	außerorts	Querungsstellen	- Prüfung zur Einrichtung einer Querungsstelle	kurzfristig (< 3 Jahre)	Landesbetrieb Straßen NRW	Regionalniederlassung Ville-Eifel			35.000,00 €
S1	Strecke	Hauptstraße	Im Weinkeller - Wolfsgasse	Landesstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	innerorts	Schutzstreifen	- Prüfung der Anlage von Schutzstreifen	kurzfristig (< 3 Jahre)	Landesbetrieb Straßen NRW	-		66,00 m	10.000,00 €
S2	Strecke	Aachener Str. (B 57)	Kapellenstraße/ Eschweiler Str. bis BFT-Tankstelle (Einmündung "Zur Lohe")	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Schutzstreifen	- Prüfung der Anlage von Schutzstreifen	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsamt/ Tiefbau	Gegenstand einer bestehenden Fördermaßnahme (ISEK)	979,00 m	50.000,00 €
S3	Strecke	Mariastraße		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone	- Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone und Führung der Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde		1106,00 m	- €

**Klimaschutzteilkonzept**  
**"Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler"**  
**- Maßnahmentabelle Handlungsfeld "Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen" -**

Nr.	Netz-element	Straße	Abschnitt	Klassifiziertes Straßennetz	Baulast-träger	Ortslage	Maßnahme	Maßnahmen-beschreibung	Umsetzung	Zuständig-keiten	Abteilung/ Fachbereich	Bemerkungen	Länge	Kosten-schätzung
S4	Strecke	Goethestraße	Beggendorfer Str. bis Carl-Alexander-Str.	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Aufhebung der Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage	- Prüfung der Zulässigkeit der Benutzungspflicht des gem. Geh-/Radweges (Geh-/Radweg West 2,00 m breit; Gehweg Ost 1,80 m breit)  - Gehweg (Rad frei auf Westseite; 2-Richtung) auf Abschnitt Carl-Alexander-Str. und Ortsausgang	Sofortmaßnahme	Stadt Baesweiler, Polizei	Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde	Fahrbahn: 6,60 m breit -> keine Anlage von Schutzstreifen möglich	110,00 m	10.000,00 €
S5	Strecke	Goethestraße	nördl. Bongardstr.	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Verbreiterung des Geh-/Radweges	- Geh-/ Radweg außerorts von Bewuchs befreien -> Verbreiterung des Weges oder Prüfung der Notwendigkeit die Benutzungspflicht aufzuheben	mittelfristig (3-5 Jahre)	Stadt Baesweiler	Tiefbau		715,00 m	120.000,00 €
S6	Strecke	Herzogenrather Weg (L 225)	Kapellenstraße bis Carlstraße	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone + Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung	- Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone und Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenverkehrsbehörde		241,00 m	10.000,00 €
S7	Strecke	Carlstraße	Herzogenrather Weg bis Reyplatz	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone + Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung	- Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone und Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde		155,00 m	10.000,00 €
S8	Strecke	Breite Straße		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone + Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung	- Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone - Parallelroute für Radfahrer vorhanden (Albert-Schweitzer-Straße)	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenverkehrsbehörde		586,00 m	10.000,00 €
S9	Strecke	Albert-Schweitzer-Str.		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone + Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung/ Ausbau des vorh. Gehweges zu einem Geh-/Radweg	- Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone/ des Baus eines gem. Geh-/Radweges auf südl. Straßenseite (3,00 m breit; mind. 2,50 m breit)	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanung (601), Straßenverkehrsbehörde	- Hinweis: Bei einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entgegen der Fahrtrichtung nicht zulässig. Eine RVA in Gegenrichtung muss baulich von dem Kfz-Fahrstreifen getrennt sein	478,00 m	10.000,00 €
S10	Strecke	An der Waad	Richtung West	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone + Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung/ Ausbau des vorh. Gehweges zu einem Geh-/Radweg	- Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone/ des Baus eines gem. Geh-/Radweges auf südl. Straßenseite (3,00 m breit; mind. 2,50 m breit)	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde		223,00 m	60.000,00 €
S11	Strecke	Carlstraße	westl. An der Waad	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone + Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung/ Ausbau des vorh. Gehweges zu einem Geh-/Radweg	- Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone/ des Baus eines gem. Geh-/Radweges auf südl. Straßenseite (3,00 m breit; mind. 2,50 m breit)	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde		264,00 m	70.000,00 €
S12	Strecke	Jülicher Str.		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone	- Prüfung der Längenbeschränkung des linearen Tempo 30 im Schulbereich - Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde		390,00 m	10.000,00 €

**Klimaschutzteilkonzept**  
**"Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler"**  
**- Maßnahmentabelle Handlungsfeld "Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen" -**

Nr.	Netz- element	Straße	Abschnitt	Klassifiziertes Straßennetz	Baulast- träger	Ortslage	Maßnahme	Maßnahmen- beschreibung	Umsetzung	Zuständig- keiten	Abteilung/ Fachbereich	Bemerkungen	Länge	Kosten- schätzung
S13	Strecke	Nördl. Verlängerung "An der Burg"	Friedhof Setterich	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Unterhalt und Pflege	- Verbesserung der Sichtbeziehungen im Bereich der Zugänge zum Friedhof (Rückschnitt/ Entfernung Sträucher und Hecken)  - ggf. Aufpflasterung des Bereichs vor den Eingängen/ Einfahrten zum Friedhof zur Geschwindigkeitsreduzierung und zum Schutz der (querenden) Fußgänger  - Hinweisschilder/ Tempolimit	langfristig(> 10 Jahre)	Stadt Baesweiler	Friedhofsverwaltung, Stadtplanungsverwaltung; Straßenverkehrsbehörde		25,00 m	- €
S14	Strecke	Willibrordstraße	südl. Floverich	Kreisstraße	StädteRegion Aachen	außerorts	Ausbau eines Geh-/Radweges	- Prüfung der Möglichkeit einer Verbreiterung des vorhandenen Geh-/Radweges (außerorts) von 1,70 m Breite auf 2,50 m Breite	langfristig(> 10 Jahre)	StädteRegion Aachen	Verkehrsplanung, Straßenbau		445,00 m	90.000,00 €
S15	Strecke	Willibrordstraße	nördl. Floverich	Kreisstraße	StädteRegion Aachen	außerorts	Neubau eines Geh-/Radweges	- Prüfung des Baus eines Geh-/ Radweges außerorts zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs	langfristig(> 10 Jahre)	StädteRegion Aachen	Verkehrsplanung, Straßenbau		551,00 m	210.000,00 €
S16	Strecke	Kapellenstraße		Kreisstraße	StädteRegion Aachen	innerorts	Aufhebung der Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage	- Prüfung der Zulässigkeit der Benutzungspflicht der Radwege	Sofortmaßnahme	StädteRegion Aachen	Straßenverkehrsbehörde	Radverkehrsanlagen im Seitenraum entsprechen nicht den Richtlinien Anlage von Schutzstreifen bei vorhandener FB-Breite (6,00 m) nicht möglich	1319,00 m	- €
S17	Strecke	Kirchstraße, Löffelstraße und Kückstraße		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung	- Prüfung einer möglichen Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenverkehrsbehörde		838,00 m	10.000,00 €
S18	Strecke	Hauptstraße	Wolfgasse bis Adenauerring (nördl.)	Gemeindestraße/Landesstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW/ Stadt Baesweiler	innerorts	Sicherung des Radverkehrs	- Prüfung von Sicherungsmöglichkeiten des Radverkehrs	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler, Landesbetrieb Straßenbau NRW	Verkehrsplanung, Straßenverkehrsbehörde		924,00 m	
S19	Strecke	Aldenhovener Straße	Kreuzstraße bis B 57	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts/ außerorts	Ausbau des Geh-/Radweges + Überleitung RVA auf Fahrbahn	- Prüfung der Möglichkeit einer Verbreiterung des gem. Geh-/ Radweges (ggf. nur einseitige Anlage) - Überleitung von T30-Zone auf RVA; Einrichtung einer Querungsstelle am Ortseingang, falls einseitige Führung außerorts  - Innerorts: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn	langfristig(> 10 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenbau		250,00 m	30.000,00 €
S20	Strecke	Goethestraße	Ortsmitte Beggendorf	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Integration in Tempo 30-Zone	- Prüfung der Integration in Tempo 30-Zone und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenverkehrsbehörde		496,00 m	10.000,00 €
S21	Strecke	Schwarzer Weg	Kloshaus bis Schulstraße	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	außerorts	Neubau eines Geh-/Radweges	- Prüfung des Baus eines Geh-/ Radweges zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenverkehrsbehörde		701,00 m	50.000,00 €
S22	Strecke	Ludwig-Erhard-Ring (L225)	Siegenkamp/ Zur Baumschule - Stadtgrenze (im Westen)	Landesstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	außerorts	Sonstiges	- Optimierung der Radverkehrsverbindung nach Übach-Palenberg (z.B. Bf)  - Befreiung der Radverkehrsanlage von Randbewuchs - Schaffung von Querungsstellen - Freigabe der "linken RVA" vermeiden, wenn beidseitig RVA vorhanden sind (Bsp. Abschnitt Geilenkirchener Straße - Herrmann-Hollerith-Straße)	mittelfristig (3-5 Jahre)	Landesbetrieb Straßen NRW	-			- €
S23	Strecke	Eschweiler Str./ Baesweiler Str.	Verbindung zwischen Oidtweiler und Bettendorf	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler/ Stadt Alsdorf	außerorts	Neubau eines Geh-/Radweges	- Prüfung der Anlage eines straßenbegleitenden Geh-/Radweges (außerorts)	langfristig(> 10 Jahre)	Städte Baesweiler und Alsdorf	Tiefbau	Interkommunale Aufgabe	718,00 m	320.000,00 €

**Klimaschutzteilkonzept**  
**"Klimafreundlicher Radverkehr in Baesweiler"**  
**- Maßnahmentabelle Handlungsfeld "Infrastruktur und verkehrsrechtliche Anordnungen" -**

Nr.	Netz- element	Straße	Abschnitt	Klassifiziertes Straßennetz	Baulast- träger	Ortslage	Maßnahme	Maßnahmen- beschreibung	Umsetzung	Zuständig- keiten	Abteilung/ Fachbereich	Bemerkungen	Länge	Kosten- schätzung
S24	Strecke	Grabenstraße, Friedenstraße, Im Sack, Roskaul	Jülicher Straße und Kapellenstraße	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Hinweis auf Schülerradverkehr	- Hinweise auf radfahrende Schüler/innen z.B. durch Beschilderung oder Markierung	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenverkehrsbehörde, Stadtplanungsamt		1422,00 m	100.000,00 €
S25	Strecke	Feldweg	Thomas-Edison- Straße - Simon- Ohler-Straße	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	außerorts	Erneuerung der Fahrbahnoberfläche	- Herstellung einer Asphaltdecke für den Radverkehr (z.B. nur in Mittellage des Wirtschaftsweges; ca. 1,50 m breit)	mittelfristig (3-5 Jahre)	Stadt Baesweiler	Tiefbau		1166,00 m	140.000,00 €
S26	Strecke	Urweg, Max- Planck-Straße		Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Schutzstreifen	- Prüfung der Anlage von Schutzstreifen	mittelfristig (3-5 Jahre)	Stadt Baesweiler	Tiefbau		527,00 m	30.000,00 €
S27	Strecke	Schnitzelgasse	Adenauerring - Hauptstraße	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Fahrradstraße	- Prüfung zur Einrichtung einer Fahrradstraße; ggf. mit Zusatz "Kfz/ Anlieger frei" oder geeigneter zielführender Alternativen (Schülerfahverkehr)	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenverkehrsbehörde, Stadtplanungsamt		1039,00 m	70.000,00 €
S28	Strecke	Offermannsstraße	Hauptstraße - Am Weiher	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Hinweis auf Schülerradverkehr	- Hinweise auf radfahrende Schüler/innen z.B. durch Beschilderung oder Markierung	kurzfristig (< 3 Jahre)	Stadt Baesweiler	Straßenverkehrsbehörde, Stadtplanungsamt		243,00 m	20.000,00 €
S29	Strecke	Wirtschaftsweg	Wilhelm- Röntgen-Straße - Ziegelei	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	innerorts	Ausbau eines Geh- /Radweges	- Prüfung des Ausbaus zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg	mittelfristig (3-5 Jahre)	Stadt Baesweiler	Tiefbau		269,00 m	60.000,00 €
S30	Strecke	Hauptstraße	Ludwig-Erhard- Ring - Im Weinkeller	Landesstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	innerorts	Schutzstreifen	- Prüfung der Anlage von Schutzstreifen	kurzfristig (< 3 Jahre)	Landesbetrieb Straßen NRW			185,00 m	10.000,00 €
S31 (V1)	Strecke	Beggendorfer Straße	Am "Ringofen" Beggendorf - Ortseingang Loverich (Westen)	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	außerorts	Neubau eines Geh- /Radweges	- Prüfung des Baus eines straßenbegleitenden Geh-/ Radweges inkl. Beleuchtung	langfristig(> 10 Jahre)	Stadt Baesweiler	Tiefbau, Stadtplanungsamt		1192,00 m	590.000,00 €
S31 (V2)	Strecke	Verbindung Beggendorf - Loverich über Wirtschaftswege	Sportplatz Beggendorf - Schule Loverich	Gemeindestraße	Stadt Baesweiler	außerorts	Ausbau des Geh- /Radweges bzw. Wirtschaftsweges	- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (ggf. Asphaltierung) - Beleuchtung des Weges für den Alltagsradverkehr (nicht in Kostenschätzung enthalten)	langfristig(> 10 Jahre)	Stadt Baesweiler	Tiefbau, Stadtplanungsamt		1572,00 m	360.000,00 €



Analyse 2018			
<b>Bevölkerung</b>	<b>Kategorie</b>	<b>Daten</b>	<b>Quelle</b>
Einwohner		26.597 EW IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
<b>Beschäftigung</b>			
Arbeitsplätze		7.410 AP Verkehrsmodell Region Aachen (Analysefall 2013)	
<b>Pendler</b>			
Einpendler		3.914 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
Auspendler		9.691 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
Inneregenschaftl. Pendler		3.594 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
Tagesbevölkerung		20.820 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/innen		3,4 Wege/d Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler		2,5 Wege/d Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspendler		2,9 Wege/d Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
Inneregenschaftl. Pendler		3,4 Wege/d Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>		<b>3,1 Wege/d</b>	
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler		9.785 Wege/d	
Inneregenschaftl. Pendler		12.220 Wege/d	
Auspendler		28.104 Wege/d	
Wege restl. Tagesbevölkerung (Ü17)		27.564 Wege/d	
<b>Summe</b>		<b>77.672 Wege/d</b>	
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr		17,5% Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im Radverkehr		6,4% Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im MIV		68,7% Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im ÖPV		7,4% Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Summe</b>		<b>100,0%</b>	
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV		53.361 Fahrten/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV		5.748 Fahrten/d	
<b>Summe</b>		<b>64.856 Fahrten/d</b>	
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV		14,6 km Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)		24,8 km Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug		468,0 km Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV		779.068 Pkm/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)		138.691 Pkm/d	
<b>Summe</b>		<b>990.460 Pkm/d</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)		40.339 t CO <sub>2</sub> /a	
Elektro-Pkw		27 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe MIV</b>		<b>40.366 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
<b>Summe ÖPV</b>		<b>8.684 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>49.050 t CO<sub>2</sub>/a</b>	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner/in</b>		<b>1,84 t CO<sub>2</sub>/a</b>	

Prognose 2025			
<b>Handlungsfeld: Verbesserungen der Radinfrastruktur und Anpassungen der verkehrsrechtlichen Anordnungen</b>			
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>			
Bevölkerungszahl		28.799 EW Prognose Verkehrsmodell Region Aachen	
Arbeitsplätze		6.889 AP Prognose des Verkehrsmodells Region Aachen	
Einpendler		3.639 Personen im Verhältnis zur Anzahl der Arbeitsplätze	
Steigerung des Radverkehrs auf		10,0%	
Reduktion des MIV-Anteils auf		65,1%	
<b>Bevölkerung</b>	<b>Kategorie</b>	<b>Daten</b>	<b>Quelle</b>
Einwohner		28.799 EW Verkehrsmodell Region Aachen (Prognosefall 2025)	
<b>Beschäftigung</b>			
Arbeitsplätze		6.889 AP Verkehrsmodell Region Aachen (Prognosefall 2025)	
<b>Pendler</b>			
Einpendler		3.639 Personen Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Auspendler		10.493 Personen Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Inneregenschaftl. Pendler		3.692 Personen Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
Tagesbevölkerung		21.945 Personen Verhältnis gleich Ist-Analyse 2018	
<b>Mobilitätsraten</b>			
Bewohner/innen		3,4 Wege/d Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler		2,5 Wege/d Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspendler		2,9 Wege/d Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
Inneregenschaftl. Pendler		3,4 Wege/d Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>		<b>3,1 Wege/d</b>	
<b>Verkehrserzeugung</b>			
Einpendler		9.097 Wege/d	
Inneregenschaftl. Pendler		13.231 Wege/d	
Auspendler		30.431 Wege/d	
Wege restl. Tagesbevölkerung (Ü17)		29.846 Wege/d	
<b>Summe</b>		<b>82.605 Wege/d</b>	
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
<b>Modal Split</b>			
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr		17,5%	
Verkehrsaufkommen im Radverkehr		10,0%	
Verkehrsaufkommen im MIV		65,1%	
Verkehrsaufkommen im ÖPV		7,4%	
<b>Summe</b>		<b>100,0%</b>	
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV		53.776 Fahrten/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV		6.113 Fahrten/d	
<b>Summe</b>		<b>66.001 Fahrten/d</b>	
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge MIV		14,6 km Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)		24,8 km Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug		468,0 km Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV		785.125 Pkm/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)		147.499 Pkm/d	
<b>Summe</b>		<b>1.009.942 Pkm/d</b>	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)		40.652 t CO <sub>2</sub> /a	
Elektro-Pkw		28 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe MIV</b>		<b>40.680 t CO<sub>2</sub>/a</b> + 0,8% im Vergleich zu Analyse 2018	
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
<b>Summe ÖPV</b>		<b>9.235 t CO<sub>2</sub>/a</b> + 6,4% im Vergleich zu Analyse 2018	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>49.915 t CO<sub>2</sub>/a</b> + 1,8% im Vergleich zur Analyse 2018	
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner/in</b>		<b>1,73 t CO<sub>2</sub>/a</b> -6,0% im Vergleich zur Analyse 2018	

Analyse 2018		
Kategorie	Daten	Quelle
<b>Beschäftigung</b>		
Anzahl der Beschäftigten	3.500 Beschäftigte	Internetseite der Stadt Baesweiler (→ Wirtschaft)
<b>Pendler</b>		
Empfänger	1.849 Personen	Empfänger bezogen auf Anzahl der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet
Inneregemeinschaftl. Pendler	1.698 Personen	Inneregemeinschaftl. Pendler bezogen auf Anzahl der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet
<b>Mobilitätsraten</b>		
Empfänger	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)
Inneregemeinschaftl. Pendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)
<b>Durchschnitt</b>		<b>2,5 Wege/d</b>
<b>Verkehrserzeugung</b>		
Empfänger	4.622 Wege/d	
Inneregemeinschaftl. Pendler	4.244 Wege/d	
<b>Summe</b>		<b>8.866 Wege/d</b>
<b>Verkehrsaufteilung</b>		
<b>Verkehrsmittelwahl für den Wegzweck "Arbeit"</b>		
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	5,0%	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	6,0%	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011
Verkehrsaufkommen im MIV	80,0%	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011 (MIV + Sonstiges)
Verkehrsaufkommen im ÖPV	9,0%	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011
<b>Summe</b>		<b>100,0%</b>
<b>Fahrtenaufkommen</b>		
Verkehrsaufkommen im MIV	7.093 Fahrten/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	798 Fahrten/d	
<b>Summe</b>		<b>8.688 Fahrten/d</b>
<b>Wegelängen</b>		
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011 (Mittl. Wegelänge nach Hauptverkehrsmittel)
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011 (Mittl. Wegelänge nach Hauptverkehrsmittel)
<b>Verkehrsleistung</b>		
Verkehrsaufkommen im MIV	103.552 Pkm/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	19.349 Pkm/d	
<b>Summe</b>		<b>122.900 Pkm/d</b>
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>		
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	5.362 t CO <sub>2</sub> /a	
Elektro-Pkw	4 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe MIV</b>		<b>5.366 t CO<sub>2</sub>/a</b>
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>		
<b>Summe ÖPV</b>		<b>430 t CO<sub>2</sub>/a</b>
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>5.796 t CO<sub>2</sub>/a</b>
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Beschäftigtem</b>		<b>1,66 t CO<sub>2</sub>/a</b>

Prognose 2025		
Handlungsfeld: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Gewerbegebiet		
Prognosen (nur Veränderungen)		
Steigerung des Radverkehrsanteils auf	10,00%	
Reduktion des MIV-Anteils auf	76,00%	
Kategorie	Daten	Quelle
<b>Beschäftigung</b>		
Anzahl der Beschäftigten	3.500 Beschäftigte	Internetseite der Stadt Baesweiler (→ Wirtschaft)
<b>Pendler</b>		
Empfänger	1.849 Personen	Empfänger bezogen auf Anzahl der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet
Inneregemeinschaftl. Pendler	1.698 Personen	Inneregemeinschaftl. Pendler bezogen auf Anzahl der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet
<b>Mobilitätsraten</b>		
Empfänger	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)
Inneregemeinschaftl. Pendler	2,5 Wege/d	Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)
<b>Durchschnitt</b>		<b>2,5 Wege/d</b>
<b>Verkehrserzeugung</b>		
Empfänger	4.622 Wege/d	
Inneregemeinschaftl. Pendler	4.244 Wege/d	
<b>Summe</b>		<b>8.866 Wege/d</b>
<b>Verkehrsaufteilung</b>		
<b>Verkehrsmittelwahl für den Wegzweck "Arbeit"</b>		
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	5,0%	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	10,0%	
Verkehrsaufkommen im MIV	76,0%	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	9,0%	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011
<b>Summe</b>		<b>100,0%</b>
<b>Fahrtenaufkommen</b>		
Verkehrsaufkommen im MIV	6.738 Fahrten/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	798 Fahrten/d	
<b>Summe</b>		<b>8.334 Fahrten/d</b>
<b>Wegelängen</b>		
Ø Wegelänge MIV	14,6 km	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011 (Mittl. Wegelänge nach Hauptverkehrsmittel)
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km	Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011 (Mittl. Wegelänge nach Hauptverkehrsmittel)
<b>Verkehrsleistung</b>		
Verkehrsaufkommen im MIV	98.374 Pkm/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	19.349 Pkm/d	
<b>Summe</b>		<b>117.723 Pkm/d</b>
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>		
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	4.304 t CO <sub>2</sub> /a	
Elektro-Pkw	3 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe MIV</b>		<b>4.308 t CO<sub>2</sub>/a</b> -19,7% im Vergleich zu Analyse 2018
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>		
<b>Summe ÖPV</b>		<b>430 t CO<sub>2</sub>/a</b> 0,0% im Vergleich zu Analyse 2018
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>4.738 t CO<sub>2</sub>/a</b> -18,2% im Vergleich zur Analyse 2018
<b>Eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>1.057 t CO<sub>2</sub>/a</b>
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Beschäftigtem</b>		<b>1,35 t CO<sub>2</sub>/a</b> -18,2% im Vergleich zur Analyse 2018

Analyse 2018			
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Schulplätze</b>			
Schulplätze in Baesweiler	3.125 AP Verkehrsmodell Region Aachen		
<b>SchülerInnen</b>			
SchülerInnen der Primär- und Sekundarstufe	3.816 Personen Verkehrsmodell Region Aachen		
<b>Mobilitätsraten</b>			
SchülerInnen	2,2 Wege/d Annahme (Hin- und Rückweg, plus ggf. weitere Wege während der Schulzeit)		
<b>Verkehrserzeugung</b>			
SchülerInnen	6.875 Wege/d Wege der Schülerinnen und Schüler in den Schulen in Baesweiler		
	<b>Summe 6.875 Wege/d</b>		
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
Modal Split		Verkehrsmittelwahl für den Wegezweck "Bildung"	
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	23,0% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	9,0% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
Verkehrsaufkommen im MIV	35,0% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011 (MIV + Sonstiges)		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	33,0% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
	<b>Summe 100,0%</b>		
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	2.406 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	2.269 Fahrten/d		
	<b>Summe 6.944 Fahrten/d</b>		
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge für Wegezwecke "Grund- und weiterf. Schule"	10,4 km Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011 (Mittl. Wegelänge nach Wegezweck)		
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	25.026 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	23.453 Pkm/d		
	<b>Summe 48.479 Pkm/d</b>		
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	1.296 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	1 t CO <sub>2</sub> /a		
	<b>Summe MIV 1.297 t CO<sub>2</sub>/a</b>		
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Summe ÖPV	522 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>1.818 t CO<sub>2</sub>/a</b>		
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Schüler/in</b>	<b>0,58 t CO<sub>2</sub>/a</b>		

Prognose 2025			
Maßnahme: Schulisches Mobilitätsmanagement an Grundschulen und weiterführenden Schulen			
Prognosen (nur Veränderungen)			
Reduktion der Anzahl der Schulplätze auf	3.032 SP Prognose Verkehrsmodell Region Aachen		
Reduktion der Anzahl an SchülerInnen auf	3.453 Personen Prognose Verkehrsmodell Region Aachen		
Steigerung des Radverkehrsanteils auf	15,00%		
Reduktion des MIV-Anteils auf	29,00%		
Kategorie	Daten	Quelle	
<b>Schulplätze</b>			
Schulplätze in Baesweiler	3.032 SP Verkehrsmodell Region Aachen		
<b>SchülerInnen</b>			
SchülerInnen der Primär- und Sekundarstufe	3.453 Personen Verkehrsmodell Region Aachen		
<b>Mobilitätsraten</b>			
SchülerInnen	2,2 Wege/d Annahme (Hin- und Rückweg, plus ggf. weitere Wege während der Schulzeit)		
<b>Verkehrserzeugung</b>			
SchülerInnen	6.670 Wege/d Wege der Schülerinnen und Schüler in den Schulen in Baesweiler		
	<b>Summe 6.670 Wege/d</b>		
<b>Verkehrsaufteilung</b>			
Modal Split		Verkehrsmittelwahl für den Wegezweck "Bildung"	
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	23,0%		
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	15,0%		
Verkehrsaufkommen im MIV	29,0%		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	33,0% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011		
	<b>Summe 100,0%</b>		
<b>Fahrtenaufkommen</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	1.934 Fahrten/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV	2.201 Fahrten/d		
	<b>Summe 6.337 Fahrten/d</b>		
<b>Wegelängen</b>			
Ø Wegelänge für Wegezwecke "Grund- und weiterf. Schule"	10,4 km Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011 (Mittl. Wegelänge nach Wegezweck)		
<b>Verkehrsleistung</b>			
Verkehrsaufkommen im MIV	20.118 Pkm/d		
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	22.754 Pkm/d		
	<b>Summe 42.872 Pkm/d</b>		
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>			
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	880 t CO <sub>2</sub> /a		
Elektro-Pkw	1 t CO <sub>2</sub> /a		
	<b>Summe MIV 881 t CO<sub>2</sub>/a -32,1% im Vergleich zu Analyse 2018</b>		
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>			
Summe ÖPV	522 t CO <sub>2</sub> /a		
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>1.403 t CO<sub>2</sub>/a -22,9% im Vergleich zur Analyse 2018</b>		
<b>Eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>416 t CO<sub>2</sub>/a</b>		
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Schüler/in</b>	<b>0,46 t CO<sub>2</sub>/a -20,5% im Vergleich zur Analyse 2018</b>		

Analyse 2018		
Kategorie	Daten	Quelle
<b>Bevölkerung</b>		
Einwohner	26.597 EW IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
<b>Beschäftigung</b>		
Arbeitsplätze	7.410 AP Verkehrsmodell Region Aachen (Analysefall 2013)	
<b>Pendler</b>		
Einpendler	3.914 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
Auspendler	9.691 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
Inneregemeinschaftl. Pendler	3.594 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
Tagesbevölkerung	20.820 Personen IT NRW 2015/2016 (Stichtag: 30.06.2014)	
<b>Mobilitätsraten</b>		
Bewohner/innen	3,4 Wege/d Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler	2,5 Wege/d Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspendler	2,9 Wege/d Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
Inneregemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>		<b>3,1 Wege/d</b>
<b>Verkehrserzeugung</b>		
Einpendler	9.785 Wege/d	
Inneregemeinschaftl. Pendler	12.220 Wege/d	
Auspendler	28.104 Wege/d	
Wege restl. Tagesbevölkerung (Ü17)	27.564 Wege/d	
<b>Summe</b>		<b>77.672 Wege/d</b>
<b>Verkehrsaufteilung</b>		
<b>Modal Split</b>		
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	17,5% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	8,4% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im MIV	68,7% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	7,4% Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Summe</b>		<b>100,0%</b>
<b>Fahrtenaufkommen</b>		
Verkehrsaufkommen im MIV	53.361 Fahrten/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	5.748 Fahrten/d	
<b>Summe</b>		<b>64.856 Fahrten/d</b>
<b>Wegelängen</b>		
Ø Wegelänge MIV	14,6 km Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
<b>Verkehrsleistung</b>		
Verkehrsaufkommen im MIV	779.068 Pkm/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	138.691 Pkm/d	
<b>Summe</b>		<b>920.460 Pkm/d</b>
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsmodi</b>		
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	40.339 t CO <sub>2</sub> /a	
Elektro-Pkw	27 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe MIV</b>		<b>40.366 t CO<sub>2</sub>/a</b>
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>		
<b>Summe ÖPV</b>		<b>8.684 t CO<sub>2</sub>/a</b>
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>49.050 t CO<sub>2</sub>/a</b>
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner/In</b>		<b>1,84 t CO<sub>2</sub>/a</b>

Prognose 2025		
Handlungsfeld: Service und Kommunikation		
<b>Prognosen (nur Veränderungen)</b>		
Bevölkerungszahl	28.799 EW Prognose Verkehrsmodell Region Aachen	
Arbeitsplätze	6.889 AP Prognose des Verkehrsmodells Region Aachen (Prognosefall 2025)	
Einpendler	3.639 Personen im Verhältnis zur Anzahl der Arbeitsplätze	
Steigerung des Radverkehrsanteils auf	6,9%	
Reduktion des MIV-Anteils auf	68,2%	
Kategorie	Daten	
Bevölkerung		
Einwohner	28.799 EW Verkehrsmodell Region Aachen (Prognosefall 2025)	
Beschäftigung		
Arbeitsplätze	6.889 AP Verkehrsmodell Region Aachen (Prognosefall 2025)	
Pendler		
Einpendler	3.639 Personen Verhältnis gleich Analyse 2018	
Auspendler	10.493 Personen Verhältnis gleich Analyse 2018	
Inneregemeinschaftl. Pendler	3.892 Personen Verhältnis gleich Analyse 2018	
Tagesbevölkerung	21.945 Personen Verhältnis gleich Analyse 2018	
Mobilitätsraten		
Bewohner/innen	3,4 Wege/d Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Einpendler	2,5 Wege/d Annahme (Hin- und Rückweg plus Wege vor Ort)	
Auspendler	2,9 Wege/d Annahme (Mobilitätsrate abzgl. Wege außerhalb Baesweilers)	
Inneregemeinschaftl. Pendler	3,4 Wege/d Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
<b>Durchschnitt</b>		<b>3,1 Wege/d</b>
Verkehrserzeugung		
Einpendler	9.097 Wege/d	
Inneregemeinschaftl. Pendler	13.231 Wege/d	
Auspendler	30.431 Wege/d	
Wege restl. Tagesbevölkerung (Ü17)	29.846 Wege/d	
<b>Summe</b>		<b>82.605 Wege/d</b>
Verkehrsaufteilung		
<b>Modal Split</b>		
Verkehrsaufkommen im Fußverkehr	17,5%	
Verkehrsaufkommen im Radverkehr	8,9%	
Verkehrsaufkommen im MIV	68,2%	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	7,4%	
<b>Summe</b>		<b>100,0%</b>
Fahrtenaufkommen		
Verkehrsaufkommen im MIV	56.336 Fahrten/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV	6.113 Fahrten/d	
<b>Summe</b>		<b>68.562 Fahrten/d</b>
Wegelängen		
Ø Wegelänge MIV	14,6 km Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge ÖPV (Bus & Bahn)	24,8 km Mobilitätshebung StädteRegion Aachen 2011	
Ø Wegelänge Flugzeug	468,0 km Statistisches Bundesamt (2013); Verkehr auf einen Blick	
Verkehrsleistung		
Verkehrsaufkommen im MIV	822.512 Pkm/d	
Verkehrsaufkommen im ÖPV (Bus und Bahn)	147.499 Pkm/d	
<b>Summe</b>		<b>1.047.329 Pkm/d</b>
CO <sub>2</sub> -Emissionen der Verkehrsmodi		
Motorisierter Individualverkehr		
Pkw + Zweiräder (Benziner + Diesel)	42.588 t CO <sub>2</sub> /a	
Elektro-Pkw	29 t CO <sub>2</sub> /a	
<b>Summe MIV</b>		<b>42.617 t CO<sub>2</sub>/a + 5,6% im Vergleich zur Analyse 2018</b>
Öffentlicher Personenverkehr		
<b>Summe ÖPV</b>		<b>9.235 t CO<sub>2</sub>/a + 6,4% im Vergleich zur Analyse 2018</b>
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>		<b>51.852 t CO<sub>2</sub>/a + 5,7% im Vergleich zur Analyse 2018</b>
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner/In</b>		<b>1,80 t CO<sub>2</sub>/a -2,4% im Vergleich zur Analyse 2018</b>