



Drucksachen-Nr: V/2021/309-E01
Vorlageart: Sitzungsvorlage
Status: öffentlich
Erstellt durch: Amt 66 - Tiefbau, Verkehrs- und Betriebsamt

TOP: _____

Einst.	Ja	Nein	Enth.

Mobilitätskonzept; hier: Zwischenbericht

Beratungsfolge

Datum	Beratungsfolge
08.04.2025	Ausschuss für Mobilität und Tiefbau (Kenntnisnahme)

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität und Tiefbau nimmt die Ausführungen der Verwaltung und des Planungsbüros Durth Roos zum aktuellen Sachstand des Mobilitätskonzepts zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen (einschl. Darstellung der Folgekosten – Sach- und Personalaufwendungen – sowie Folgeerträge):

./.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ keine Auswirkungen
- ☒ positive Auswirkungen
- ☐ negative Auswirkungen

Kurze Erläuterung:

Die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hat positive Auswirkungen auf das Klima.

Sachverhalt:

Mit dem Datum vom 29.06.2021 hat der (ehem.) Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung die Verwaltung mit der Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts beauftragt (siehe Drucksachen-Nr. V/2021/309). Ziel dieses Konzepts ist es, eine nachhaltige, zukunftsorientierte und bedarfsgerechte Verkehrsentwicklung für die Stadt Herzogenrath zu etablieren. Die Vergabe des Auftrags erfolgte am 25.04.2024 an das Ingenieurbüro Durth Roos Consulting GmbH aus Bonn (siehe Drucksachen-Nr. V/2023/508).

Im Folgenden wird der aktuelle Sachstand des Projekts dargelegt, einschließlich der durchgeführten Maßnahmen und der geplanten weiteren Schritte.

Die Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept wurde im März 2025 abgeschlossen. Sie bildet die Grundlage für die Entwicklung zukünftiger Maßnahmen und umfasst eine umfassende Untersuchung der bestehenden Mobilitätsstrukturen, der Verkehrsmittelwahl sowie der infrastrukturellen Gegebenheiten in Herzogenrath.

Zur Erhebung aktueller Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wurde im November und Dezember 2024 eine umfangreiche Haushaltsbefragung durchgeführt. Insgesamt nahmen 615 Haushalte an der Befragung teil. Die gewonnenen Erkenntnisse liefern wertvolle Einblicke in die Mobilitätsgewohnheiten der Bürgerinnen und Bürger sowie deren Bedürfnisse und Erwartungen an eine zukunftsfähige Verkehrsgestaltung.

Darüber hinaus fand am 29. Januar 2025 eine erste Öffentlichkeitsveranstaltung statt. Rund 50 Bürgerinnen und Bürger diskutierten gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung sowie des Planungsbüros über die zukünftige Mobilität in Herzogenrath. In interaktiven Infoständen brachten die Teilnehmenden ihre Einschätzungen und Verbesserungsvorschläge zu den Themenbereichen Fußverkehr, Radverkehr, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Personennahverkehr ein.

Die detaillierten Ergebnisse der Bestandsanalyse sind dem Zwischenbericht des beauftragten Ingenieurbüros in der Anlage zu entnehmen.

Auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse wird das Mobilitätskonzept nun weiter konkretisiert. In den nächsten Planungsschritten ist die Entwicklung eines Leitbildes sowie Leitziele für die künftige Mobilitätsstrategie der Stadt Herzogenrath vorgesehen. Anschließend werden auf Grundlage der definierten Leitziele konkrete Maßnahmen erarbeitet. In dieser Phase der Planung ist eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen.

Die zentralen Ergebnisse der Bestandsanalyse wird das Planungsbüro Durth Roos in der kommenden Ausschusssitzung vorstellen. Die Präsentation wird rechtzeitig vor der Sitzung im ALLRIS ergänzt.

Anlage/n

1 - Zwischenbericht-I_Auszug-Mobilitätskonzept-Herzogenrath

2 - P_20250408_Bestandsanalyse-Haushaltsbefragung_Präsentation

Mobilitätskonzept Stadt Herzogenrath

Zwischenbericht I – AUSZUG -

im Auftrag der Stadt Herzogenrath

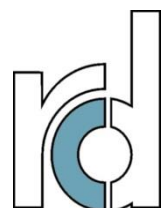
Klaudia Härzer, M.Sc.

Prof.'in Dr.-Ing. Martina Lohmeier

Prof. Dr. Matthias Kowald

Bonn, März 2025

**Durth Roos
Consulting GmbH**



Mobilitätskonzept Stadt Herzogenrath

Zwischenbericht I

im Auftrag der Stadt Herzogenrath

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einführung	1
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	1
1.2 Bearbeitungsweise und Ablauf	2
2. Bestandsanalyse	6
2.1 Stadt Herzogenrath – Lage im Raum und Stadtstruktur	6
2.2 Flächennutzung und Stadtentwicklung	8
2.3 Bevölkerung- und Beschäftigtenstruktur	9
2.4 Verkehrsmittelwahl, Verkehrsmittelverfügbarkeit und Pendelverflechtungen	10
2.5 Vorliegende Untersuchungen und Konzepte	12
2.6 Bestandsanalyse – Mobilität in Herzogenrath	12
2.6.1 Nahmobilität	12
2.6.2 Öffentlicher Personennahverkehr	15
2.6.3 Fließender Kfz-Verkehr	18
2.6.4 Ruhender Kfz-Verkehr	19
2.6.5 Wirtschafts- und Lieferverkehr	21
2.6.6 Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität	23
2.6.7 Verkehrssicherheit und Straßenraum	25
2.6.8 Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Herzogenrath	28
3. SWOT-Analyse	32
3.1 Rad- und Fußverkehr	32
3.2 Öffentlicher Personennahverkehr	33
3.3 Motorisierte Individualverkehr	34

3.4	Wirtschafts- und Lieferverkehr	35
3.5	Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität	36
3.6	Verkehrssicherheit und Straßenraum	37
3.7	Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Herzogenrath	38
4.	Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	39
4.1	Vorgehen und Aufbau der Haushaltsbefragung	39
4.2	Auswertung der Ergebnisse	41
4.2.1	Wege und Modal Split	41
4.2.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit und ÖPNV-Nutzung	46
4.2.3	Bewertung des Verkehrsangebotes	48
5.	Leitbild und Ziele	58
6.	Handlungsfelder und Maßnahmen	59
7.	Integriertes Mobilitätskonzept und Schlüsselmaßnahmen	60
8.	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	61
9.	Evaluationskonzept	62
	Verzeichnis der Abbildungen	63
	Verzeichnis der Tabellen	66
	Verzeichnis der Anlagen	67
	Verzeichnis des Anhangs	69
	Anlagen	
	Anhang	

1. Einführung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

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

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

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

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

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

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

1.2 Bearbeitungsweise und Ablauf

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

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

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

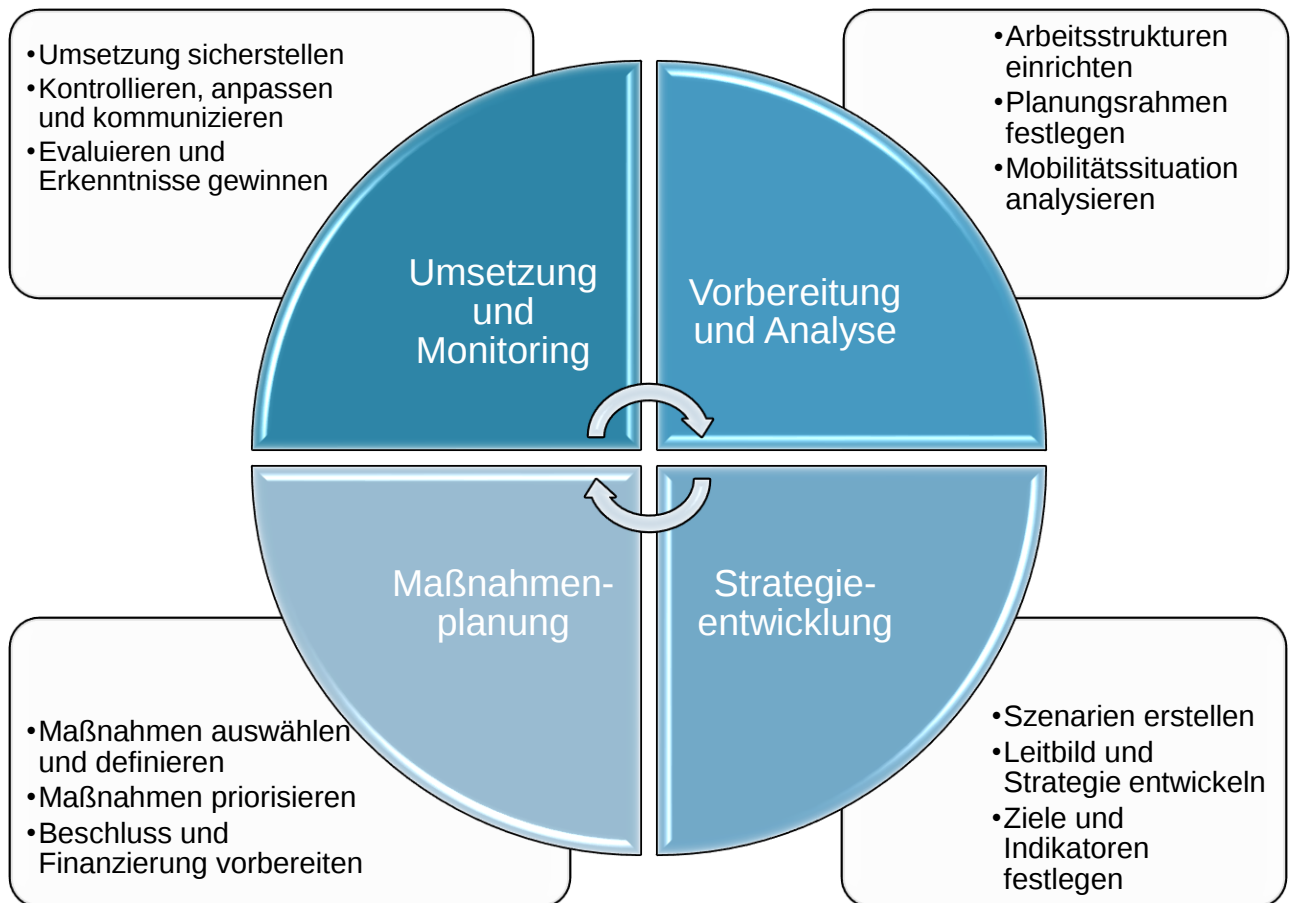


Abbildung 1.1: SUMP-Zyklus (eigene Darstellung nach Ruprecht Consult (2019))

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

- Phase 1: Vorbereitung und Analyse
 - Im ersten Schritt werden vorhandene Datenbestände, Informationen, Beschlusslagen, Gutachten etc. gesichtet und entsprechend dem Einfluss und den Bezug auf das Mobilitätskonzept ausgewertet.
 - Im nächsten Schritt erfolgt die Bestandsanalyse. In dieser werden die Netze der Verkehrssysteme (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr) und deren Zustand, die Situation des Ruhenden Verkehrs, die Verkehrsbelastungen, die Nutzung der Verkehrsmittel/das Verkehrsverhalten der Bevölkerung sowie die Rahmenbedingungen in Bezug auf den öffentlichen Raum aufgenommen und bewertet. Neben bereits vorhandenen Planungen und bestehenden Konzepten der Stadt Herzogenrath werden auch Planungen und Konzepte umliegender

Kommunen, der StädteRegion Aachen und der angrenzenden Stadt Kerkrade analysiert. Die Analyse schließt mit einer SWOT-Analyse, d.h. der Identifizierung von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken, der einzelnen Themenfelder ab.

- Teil der ersten Phase ist eine Haushaltsbefragung zur Erhebung des aktuellen Modal Splits. Neben der Erhebung von Wegetagebüchern werden auch Fragen zur Bewertung und Wahrnehmung des vorhandenen Verkehrsangebots gestellt um diese Erkenntnisse ebenfalls in die Bestandsanalyse einfließen zu lassen.
- Phase 2: Strategieentwicklung
 - In Abstimmung mit der Auftraggeberin (AG) erfolgt die Erarbeitung von Zukunftsszenarien, um daraus folgend ein Leitbild für die zukünftige Mobilität der Stadt Herzogenrath zu entwickeln. Zusammen mit diesem werden Ziele und die Indikatoren für die einzelnen Handlungsfelder formuliert, um die Änderungen durch die Umsetzung der Maßnahmen messbar zu machen. Diese bilden die Grundlage für die späteren notwendigen Maßnahmen, die für die einzelnen Themenfelder erarbeitet werden. Die Ziele werden systematisch strukturiert und in einem Zielsystem zusammengefasst.
- Phase 3: Maßnahmenplanung
 - Aus dem Leitbild, den Zielen der Handlungsfelder und der Bewertung des IST-Zustandes, lassen sich notwendige Maßnahmen in einem Maßnahmenkatalog zusammenfügen, beschreiben und zeitlich priorisieren. Alle Ergebnisse inkl. Bestandsanalyse, Haushaltsbefragung zur Ableitung des Modal Split, Leitbild, Ziele und Maßnahmenkatalog werden in einem integrierten Gesamtkonzept zusammengeführt.
- Phase 4: Umsetzung und Monitoring
 - Neben dem Maßnahmenkatalog und der Priorisierung der Maßnahmen, wird für die Stadt Herzogenrath ein Monitoringkonzept entwickelt, anhand welches die umgesetzten Maßnahmen bewertet und negative Entwicklung erkannt werden können.

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes sieht vor, die Öffentlichkeit an bestimmten Arbeitsschritten zu beteiligen, um die Akzeptanz und die Transparenz der Bearbeitung und des späteren Konzeptes zu erhöhen. Hierfür werden die Zeitpunkte Bestandsanalyse und

Maßnahmenplanung vorgesehen, um in der ersten Phase die Probleme der Bevölkerung im Bereich Verkehr mitzunehmen und um in der dritten Phase die Maßnahmen vorzustellen und deren Akzeptanz zu erhöhen. Weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen finden im Rahmen der Haushaltsbefragung statt. Das Projekt wird durch Pressemitteilungen über unterschiedliche Kanäle begleitet.

2. Bestandsanalyse

2.1 Stadt Herzogenrath – Lage im Raum und Stadtstruktur

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

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

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

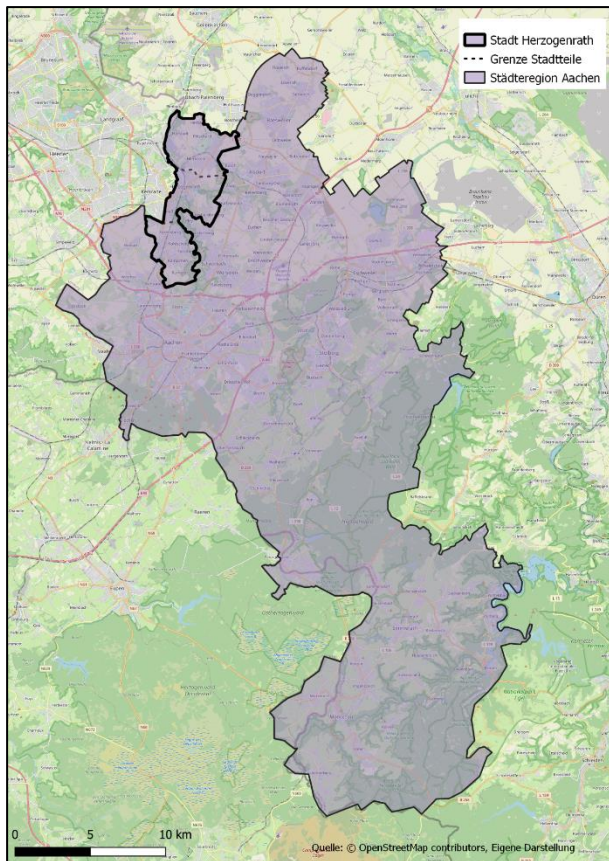


Abbildung 2.1: Lage der Stadt Herzogenrath in der Städteregion Aachen (Quelle: © OpenStreet Map contributors, eigene Darstellung)

2.2 Flächennutzung und Stadtentwicklung

Die Beschreibung der Flächennutzung wird für jeden Stadtteil einzeln betrachtet (Abbildung 2.2).

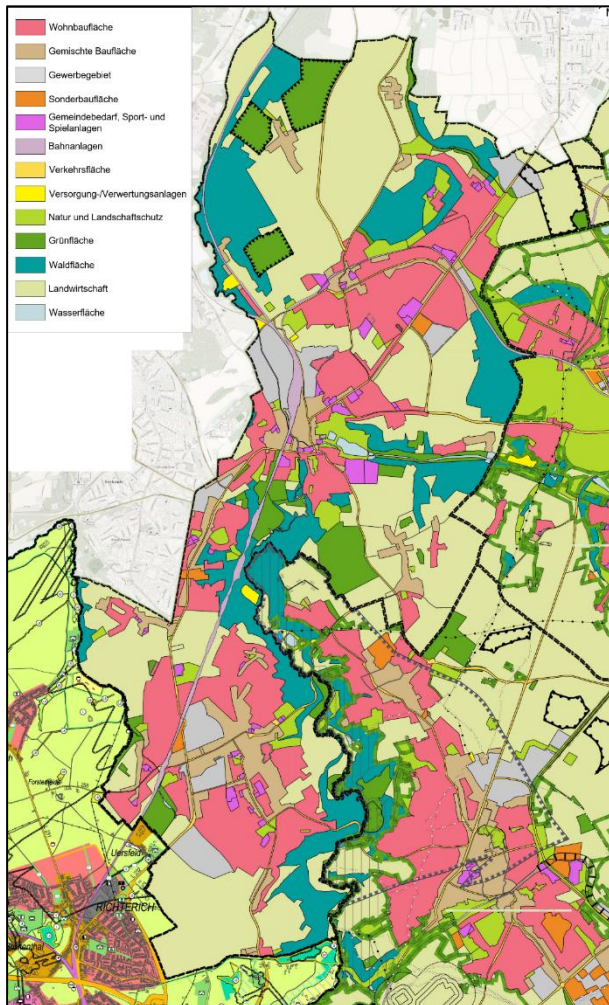


Abbildung 2.2: Flächennutzungsplan Herzogenrath (aus Geoportal StädteRegion Aachen)

In **Merkstein** überwiegt die Funktion Wohnen. Vereinzelt sind Flächen für den Gemeindebedarf sowie Bildungs- und Sporteinrichtungen zu finden. Auch Gewerbegebiete sind eher an den Rand gedrängt und eher wenig vorhanden. Die Mischnutzung um die zwei Haltepunkte Alt-Merkstein und August-Schmidt-Platz sind ebenfalls deutlich erkennbar. Entlang der Landesstraße L 232 schließt die Bebauung an den angrenzenden Stadtteil Herzogenrath an. Die zwei Siedlungen Hofstadt und Herbach liegen getrennt von Merkstein im Norden/Nordwesten des Stadtteils. Gut zu erkennen sind ebenfalls die Waldflächen um die ehemalige Halde Adolf. Im Westen ist eine weitere Waldfläche und eine Grünfläche ausgewiesen, die jedoch aus dem Quarzsand-/Kiestagebau Im Hochfeld und den Nivelsteiner Sandwerken und Sandsteinbrüche besteht.

In **Herzogenrath** ergibt sich ein weniger eindeutiges Bild. Im Umkreis des Bahnhofes liegen größere Gewerbeflächen, die zum größten Teil von einem Industriekonzern genutzt werden. Südlich des Bahnhofs gibt es eine gemischte Baufläche mit Fußgängerzone (um die Kleikstraße) und typischer Nutzung einer Stadt der kurzen Wege: Läden im Erdgeschoss mit Wohnflächen in den oberen Stockwerken. Das Gebiet verfügt über alle notwendigen, alltäglichen Geschäfte und Dienstleistungen. Die weitere Bebauung, außer die getrennte Siedlung Niederbardenberg, ist entlang der Landesstraße L 232 zu finden und besteht aus gemischter Baufläche in direkter Angrenzung und reiner Wohnfläche hinter der ersten Zeile.

In **Kohlscheid** sind drei große Gewerbegebiete zu erkennen, darunter der Technologiepark. Diese werden durch gemischte Bauflächen und reine Wohnbebauung umrandet. Westlich der Bahntrasse ist zum größten Teil nur reine Wohnbebauung zu finden. Wie in Herzogenrath besteht der Kern aus gemischter Bebauung mit dem Marktplatz in der Mitte und der typischen Konstellation von Geschäften im Erdgeschoss mit Wohnen in den oberen Geschossen.

2.3 Bevölkerung- und Beschäftigtenstruktur

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

Das Durchschnittsalter in Herzogenrath beträgt 45,0 Jahre. Während die Altersgruppe 18 bis unter 65 Ende 2022 59,7 % der Bevölkerung ausmachten, werden sie 2050 einen Anteil von 54,8 % ausmachen. Dabei wird die Altersgruppe ab 65 bis 2050 einen Anteil von 28,9 % haben und somit wird fast ein Drittel der Gesamtbevölkerung über 65 Jahre alt sein. Ende 2022 lag der Anteil bei 23,8 %. In der Gruppe der unter 18-Jährigen wird der Anteil annähernd gleichbleiben (16,4 % (2022) und 16,2 % (2050)). Die Mobilitätsplanung in Herzogenrath muss somit in den nächsten Jahren stark auf die alternde Bevölkerung und deren Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet werden.

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

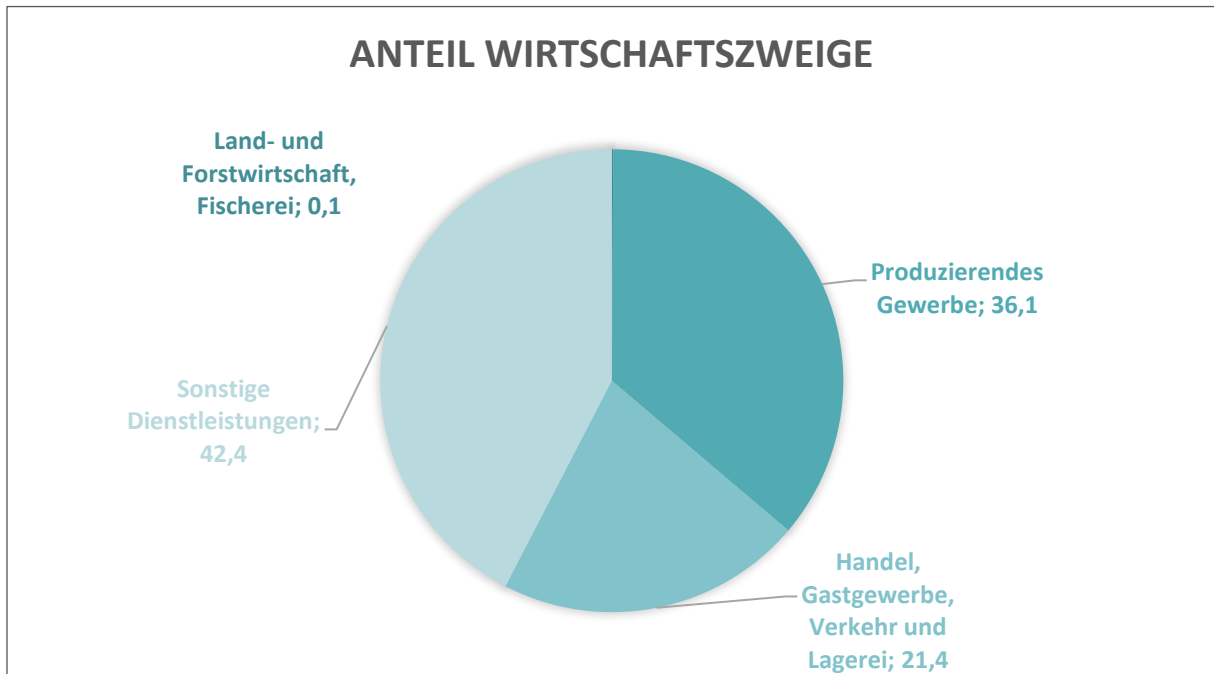


Abbildung 2.3: Anteile der Beschäftigten je Wirtschaftszweig (Quelle: Kommunalprofil Herzogenrath, eigene Darstellung)

2.4 Verkehrsmittelwahl, Verkehrsmittelverfügbarkeit und Pendelverflechtungen

Zur aktuellen Verkehrsmittelwahl in Herzogenrath liegen nur Daten aus 2011 vor. Im Rahmen des Mobilitätsberichts der StädteRegion 2013 wurde 2011 eine Mobilitätserhebung durchgeführt. Im Vergleich kann der Modal Split für den entsprechenden RegioTyp aus der Mobilität in Deutschland 2017 hinzugezogen werden. Für Herzogenrath ergibt sich somit folgender Modal Split (vgl. Abbildung 2.4).

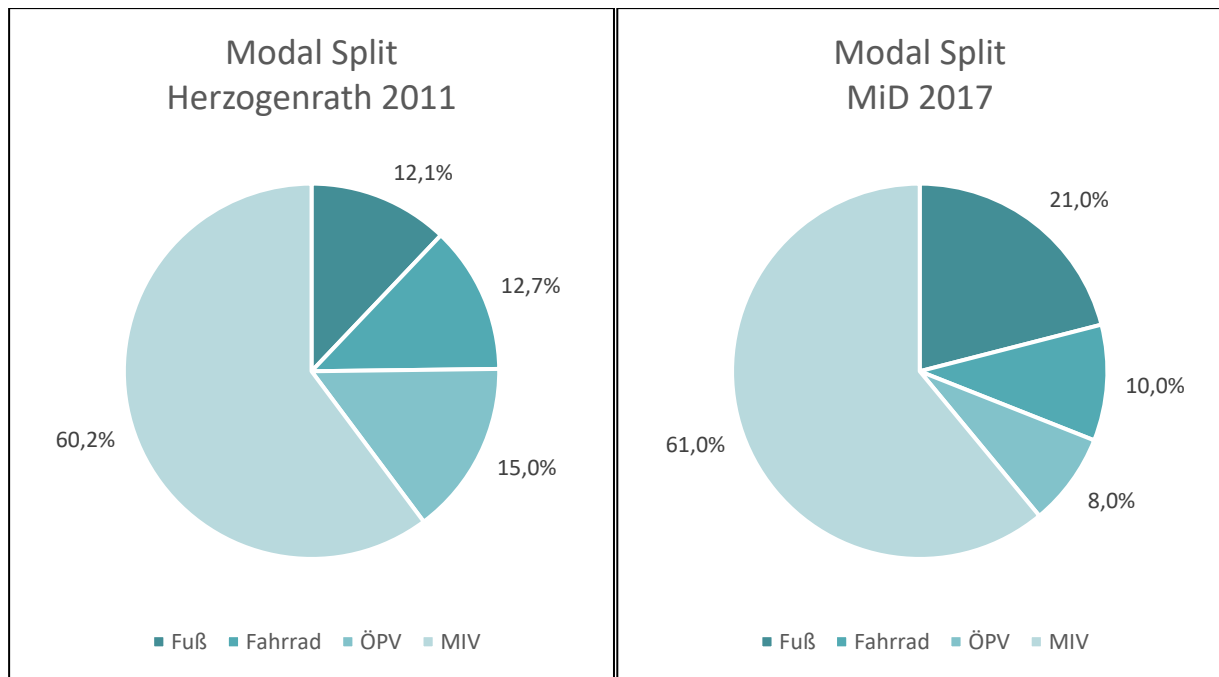


Abbildung 2.4: Modal Split nach der Erhebung 2011 (links) und für den entsprechenden Regionaltyp des MiD 2017 (rechts)

Im Vergleich der zwei Erhebungen ist zu erkennen, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Umweltverbunds nahezu gleich ist, jedoch stark unterschiedliche Verteilungen innerhalb des Umweltverbunds aufweisen. Der geringe Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, ist auf die Stadtstruktur und die Topographie zurückzuführen, da die Ortskerne der Stadtteile Merkstein, Herzogenrath und Kohlscheid relativ weit auseinanderliegen.

Die Höhenunterschiede zwischen den Stadtteilen erschweren zudem den Fuß- und Radverkehr. Dennoch ist der Fahrradanteil relativ hoch, und 61 % der Befragten der Erhebung 2011 fühlen sich sicher beim Radfahren, was über dem Durchschnitt der StädteRegion liegt. Der Kraftfahrzeug-Bestand ist zwischen 2007 und 2022 gestiegen: Je 1.000 Einwohnende lag der Kfz-Bestand 2007 bei 551 Fahrzeugen, davon 477 Personenkraftwagen (Pkw). 2022 waren es bereits 675 Kfz bzw. 580 Pkw. Der Anteil der Elektrofahrzeuge liegt mit 2,4 % leicht unter dem Bundesdurchschnitt.

Aus der Erhebung 2011 geht hervor, dass 20 % der Haushalte kein Auto besitzen. Ebenfalls besitzen 21 % der Haushalte kein Fahrrad. Die Nutzung des ÖPNV ist gering, da nur 10 % ihn (fast) täglich nutzen. Herzogenrath verzeichnet ein negatives Pendelsaldo mit mehr

Auspendler:innen (17.235) als Einpendler:innen (8.706). Innerhalb der StädteRegion Aachen pendeln 64 % der Einpendelnden und 75 % der Auspendelnden. Es ist wichtig, die Verkehrsverbindungen sowohl für den MIV als auch für den Umweltverbund zu verbessern, um die Mobilität in der Region nachhaltig zu gestalten.

2.5 Vorliegende Untersuchungen und Konzepte

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

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

2.6 Bestandsanalyse – Mobilität in Herzogenrath

2.6.1 Nahmobilität

Der Fuß- und Radverkehr spielt eine essenzielle Rolle für die aktive (Nah-)Mobilität. Sie stellen die niedrigsten Einstiegshürden dar und sind die individuellsten Verkehrsmittel zur Bewältigung der Alltagsmobilität. Zusammen mit dem ÖPNV bilden sie den Umweltverbund und stellen die nachhaltigste und umweltfreundlichste Mobilität dar. Der Fuß- und Radverkehr gehört zur aktiven Mobilität. Insbesondere Kinder und Jugendliche, ältere Menschen und Menschen mit Versorgungs-, Familien- und Erziehungspflichten bewegen sich zu Fuß in der Stadt, sei es auf dem Weg zur Schule, zum Einkaufen, für Erledigungen oder in der Freizeit. Anhand der Mobilitätsbefragung in 2011 ist dazu erkennbar, dass das Fahrrad in Herzogenrath auch für längere Wege genutzt wird.

Obwohl es in Herzogenrath in den meisten Fällen ein straßenbegleitender Gehweg vorhanden ist, sind viele dieser Verbindungen nicht optimal gestaltet (siehe Abbildung 2.5) oder in einem schlechten Zustand. Häufig mangelt es an einer ausreichenden Barrierefreiheit, was insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen eine Herausforderung darstellt. Die Sicherheit der Fußgänger:innen ist durch unzureichend beleuchtete Wegabschnitte und fehlende sichere Überquerungsmöglichkeiten gefährdet (siehe Abbildung 2.6).



Abbildung 2.5: Schmale Gehwege, eigene Aufnahme



Abbildung 2.6: Fehlende Absenkung und taktiles Leitsystem am Kreisverkehr Kleikstraße/Uferstraße, eigene Aufnahme

Bei der Radverkehrsinfrastruktur lassen sich im gesamten Stadtgebiet unzureichend ausgebaute Radwege z.B. in Form von getrennten Geh- und Radwegen die für beide Verkehre nicht ausreichend Platz nach den Regelwerken bieten (siehe Abbildung 2.7) oder Netzlücken an wichtigen Stellen im Verkehrsnetz (z.B. der Abschnitt Bicherouxstraße bis Bierstraße an der Landesstraße L 232) finden. Positiv zu bewerten sind die Aufstellung der Wegweiser des Knotenpunktsystems (siehe Abbildung 2.8) und mehrere Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet, obwohl diese auch von Kfz-Verkehr genutzt werden dürfen. Bei der Auswertung der Reisezeitverhältnisse sind fast alle lokalen (zwischen den Stadtteilen und Ortsteilen) und regionale Verbindungen (in angrenzende Städte) mit einer ausreichenden Qualitätsstufe zu bewerten. Einzig die Verbindung Herzogenrath-Kohlscheid ist im Vergleich zum MIV nicht ausreichend. Die Planung des RS 4 bietet eine Verbesserung des Angebots zwischen Herzogenrath und Kohlscheid.



**Abbildung 2.7: Getrennter Geh- und Radweg auf der
Schütz-von-Rode-Straße**



**Abbildung 2.8: Beispiel eines
Knotenpunktwegweisers**

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

2.6.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein weiterer zentraler Bestandteil der Mobilitätsstruktur in Herzogenrath. Trotz der Bedeutung, die der ÖPNV für viele Menschen hat, ist die Nutzung häufig durch Unpünktlichkeit und unzureichende Verbindungen beeinträchtigt. Besonders abends und an Wochenenden zeigen sich oft Lücken im Angebot, die das Vertrauen der Nutzer:innen in die Zuverlässigkeit des Systems untergraben. Häufig sind die Intervalle zwischen den Fahrten unzureichend und die Informationen über Abfahrtszeiten und Routen sind nicht immer an den Haltestellen zu finden oder können auch nicht beim ortsunkundigen Fahrpersonal abgefragt werden. Die Barrierefreiheit ist nicht an allen Bushaltestellen gegeben und stellt somit vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis dar. In den regionalen (siehe Abbildung 2.9) und lokalen Erreichbarkeiten (siehe Abbildung 2.10), bewertet

nach den Vorgaben der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, 2008), finden sich einige Verbindungen, die nicht Erreichbarkeit von unter 30 Minuten erfüllen. Dies spiegelt sich auch in den Reisezeitverhältnissen ÖV/MIV wider (siehe Tabelle 2.1 und Tabelle 2.2).

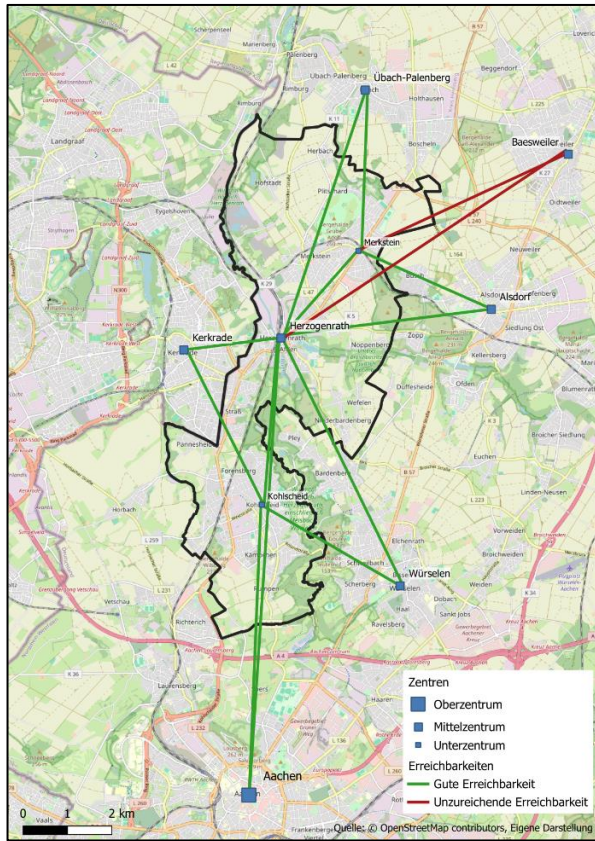


Abbildung 2.9: Auswertung der regionalen Erreichbarkeiten

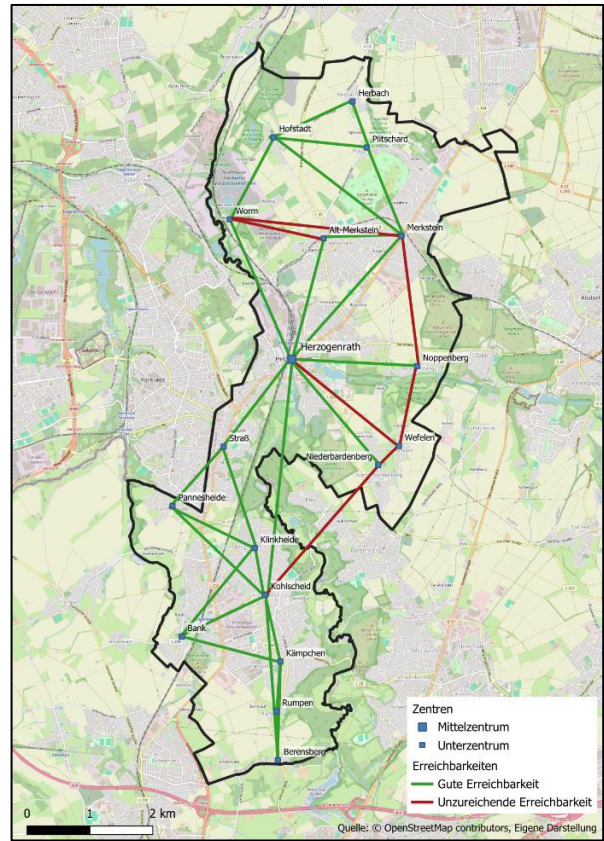


Abbildung 2.10: Auswertung der lokalen Erreichbarkeiten

	Alt-Merkstein	Bank	Berensberg	Herbach	Herzogenrath	Hofstadt	Kämpchen	Klinkheide	Kohlscheid	Merkstein	Niederbardenberg	Noppenberg	Pannesheide	Plitschard	Rumpen	Straß	Wefelen	Worm
Alt-Merkstein				B						A								C
Bank						D	F	C					C					
Berensberg						C		D							A			
Herbach					C				C					E				
Herzogenrath								D	A	C	F					B	F	E
Hofstadt									E					C				
Kämpchen								B							A			
Klinkheide								B					A			B		
Kohlscheid											F		D		B	D	F	
Merkstein												F		C				F
Niederbardenberg												F					F	
Noppenberg																	F	
Pannesheide																B		
Plitschard																		
Rumpen																		
Straß																		
Wefelen																		
Worm																		

Tabelle 2.1: Auswertung der Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV aller Ortsteile

	Aachen	Alsdorf	Baesweiler	Herzogenrath	Kerkrade	Kohlscheid	Merkstein	Übach-Palenberg	Würselen
Aachen				A		A			
Alsdorf				B			A		
Baesweiler				C			C		
Herzogenrath					B	A	A	A	B
Kerkrade						B			
Kohlscheid									B
Merkstein								C	
Übach-Palenberg									
Würselen									

Tabelle 2.2: Auswertung der Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV aller Zentren

Um die Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV zu erhöhen, sind umfassende Verbesserungen notwendig. Dazu gehören der Ausbau des Liniennetzes, die Einführung

moderner, nutzerfreundlicher und barrierefreier Informationssysteme, die den Fahrgästen aktuelle Daten und Unterstützung bieten, sowie die Verbesserung des Komforts der Verkehrsmittel selbst.

Sozialer Fahrdienst

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

2.6.3 Fließender Kfz-Verkehr

Ein weiterer wesentlicher Punkt der Analyse bezieht sich auf die Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet. Die Landesstraße L 232, die als Hauptverkehrsachse dient, ist besonders stark frequentiert. Diese Straße zieht nicht nur den regionalen Verkehr an, sondern ist auch eine wichtige Verbindungsroute für Pendler:innen, die in die angrenzenden Städte reisen. Die dadurch entstehenden hohen Verkehrsströme führen häufig zu einer übermäßigen Lärmemission und einer erhöhten Luftverschmutzung, die beide erhebliche negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohner:innen haben. In den Wohngebieten, die entlang dieser Verkehrsachse liegen, sind die Belastungen besonders spürbar. Um diesen Problemen zu begegnen, ist es unerlässlich, umfassende Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs zu ergreifen. Dazu gehören nicht nur die Schaffung von Anreizen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und alternativer Mobilitätsformen, sondern auch Strategien zur Verkehrsverlagerung, die eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen ermöglichen können.

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

2.6.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Der Ruhende Verkehr wurde im September 2024 neu sortiert. Die geltende Parkscheinregelungen wurde in allen bisher bewirtschafteten Bereichen durch eine Parkscheibenregelung ersetzt. Diese gilt montags bis freitags von 9 bis 19 Uhr und samstags von 9 bis 14 Uhr. Die maximale Parkdauer beträgt 90 Minuten. Da zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme nur wenige Monate vergangen sind, gibt es noch keine Auswertungen wie gut die Maßnahme funktioniert bzw. wie viele Pkw (ohne Parkscheibe) widerrechtlich geparkt werden. Die Teilnehmer:innen in der Öffentlichkeitsbeteiligung am 29.01.2025 wünschten sich aber insgesamt ein stärkeres Vorgehen gegen rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge. Beispiele zur Neuordnung bzw. neuen Konzepten für den Ruhenden Verkehr können die Konzepte der Stadt Landau, in der das Anwohner:innenparken abgeschafft wurde und für alle Nutzenden das Parken im öffentlichen Parkraum gleich viel kostet, und der Stadt Düsseldorf, in der Parkplätze von Supermärkten abends durch Anwohner:innen genutzt werden können, sein.

Das Parkraumkonzept für Herzogenrath-Mitte wurde zur Bestandsanalyse hinzugezogen. Zu keiner Zeit sind im Parkraum im öffentlicher Straßenraum (siehe Tabelle 2.3) und in den Parkieranlagen (siehe Tabelle 2.4) die Auslastungen bei 100 %, somit übersteigt die Nachfrage zu keiner Zeit das Angebot. An einzelnen Stellen kann die Auslastung zeitweise 100 % übersteigen, es sind aber an anderen Stellen zur gleichen Zeit immer noch freie Kapazitäten zu finden.

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

Tabelle 2.3: Auslastung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum (eigene Darstellung nach Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte (2017))

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

Tabelle 2.4: Auslastung der Parkplätze (eigene Darstellung nach Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte (2017))

Die Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge erstrecken sich über das gesamte Stadtgebiet. Es befinden sich einzelne Standorte in Planung, an vielen Stellen hat die Stadt auch schon

Potenziale identifiziert. An den bestehenden öffentlichen Ladesäulen gibt es aktuell keine maximale Ladezeit. Die Potenziale in den äußeren Ortsteilen, z.B. Hoftsadt oder Noppenberg, sollten zukünftig betrachtet werden, um auch in diesen Bereichen Personen, die nicht die Möglichkeit haben zu Hause oder beim Arbeitgebenden zu Laden, eine Lademöglichkeit am Wohnort zu bieten.

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

2.6.5 Wirtschafts- und Lieferverkehr

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

Beispielhaft wurden die wichtigsten Routen der Wirtschaftsverkehre aus den Gewerbegebieten Boscheler Berg, Nordsternpark, Bicherouxstraße, Saint Gobain, Technologiepark und Dornkaulstraße mit Fernzielen wie Umschlagbahnhöfe, Binnen- und Seehäfen. In der Abbildung

2.11 sind die vorgeschlagenen Routen so dargestellt, dass durch die Überlagerung der Fahrten von unterschiedlichen Standorten ausgehend, die Routen durch eine dunklere Farbe erkennbar sind. Hierdurch wird die höhere erwartbare Belastung durch Schwerverkehr dargestellt. Aus den vorgeschlagenen Routen ergibt sich, dass entlang der Landesstraße L 232 zwischen Eurode-Park und TPH kein Schwerverkehr aus den Industrie- bzw. Gewerbegebieten zu erwarten ist. Anhand der Verkehrszählungen ist jedoch in diesem Abschnitt 2021 ein SV-Anteil von 2,53 % erkennbar, der sich nur zum Teil aus den Busfahrten in beide Fahrtrichtungen ergibt. Stärker belastet sind die Landesstraße L 232 im Bereich Dammstraße-Eurode-Park und die Landesstraße L 223. Vor allem der Bereich zwischen Bicherouxstraße und Erkenzmühle ist aufgrund des schmalen Querschnitts und der sehr nahen Bebauung entlang der Straße durch die Lärm- und Umweltbelastung des Verkehrs problematisch für Anwohnende.

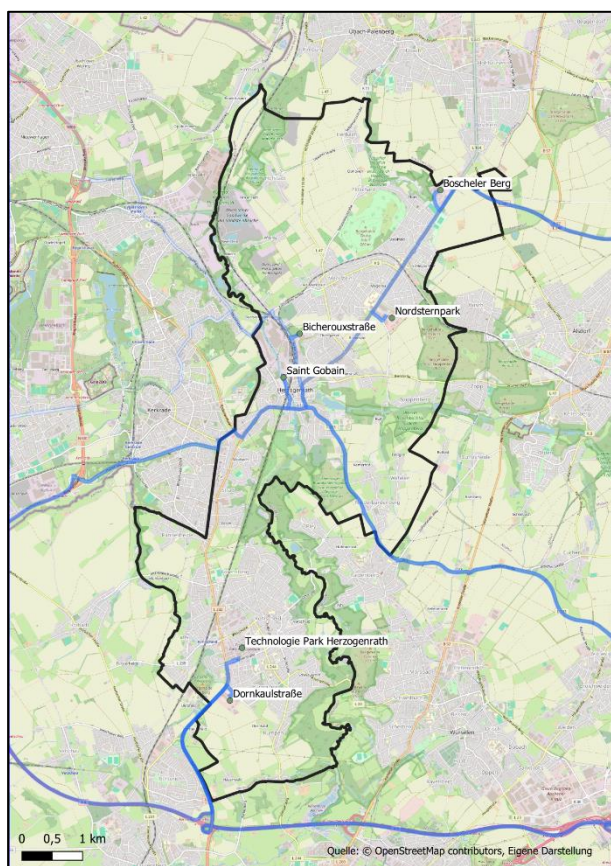


Abbildung 2.11: Vorgeschlagene Routen des Wirtschaftsverkehrs ab den Gewerbe- bzw. Industriegebieten

Eine Möglichkeit den Lieferverkehr in Wohngebieten zu reduzieren und somit auch in Wohngebieten durch Verminderung des Haltens auf Geh- und/oder Radwegen durch den Lieferverkehr zur Verkehrssicherheit beizutragen, ist der Aufbau von zentralen, sogenannten Packstationen. Durch eine Anmeldung bei den entsprechenden Lieferunternehmen können die

Nutzenden ihr Paket meist unabhängig von der Tageszeit abholen und auch versenden, die Lieferunternehmen steuern nur die Packstationen an und bündeln somit die Lieferungen an einem Standort. Diese bieten aufgrund der Nutzung auch außerhalb von typischen Geschäftszeiten einen Vorteil gegenüber Paketshops oder Postfilialen. Durch Standorte an zentralen Orten oder an Orten, die aufgrund des täglichen Bedarfs aufgesucht werden (z.B. Supermärkte) bietet sich Nutzenden die Gelegenheit, Umwege zu reduzieren bzw. Wegezwecke zu verbinden. In Herzogenrath gibt es 13 Packstationen unterschiedlicher Anbieterinnen, die zum größten Teil an Supermärkten zu finden sind. Auch hier sind die außenliegenden Ortsteile nicht gut erschlossen. Auch hat keiner der Bahnhaltepunkte eine Packstation, obwohl die Deutsche Bahn an ihren Bahnhöfen ein Packstationskonzept anbietet, welches unabhängig der Lieferunternehmen funktioniert.

2.6.6 Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität

Mobilstationen sind nicht nur als Verknüpfungspunkte der Verkehrsmittel wichtig, sie können auch Ort für weitere Angebote wie Packstationen, Ladesäulen für die Elektromobilität oder wie am Beispiel Bachplätzchen in Düsseldorf, auch ein zentraler Ort für die Nachbarschaft sein. Durch eine Verknüpfung des lokalen Verkehrs (Busverkehr, Fußverkehr oder Radverkehr) mit regionalen oder überregionalen Angeboten (Schienenverkehr oder Carsharing) bieten sie eine gute Alternative zum eigenen Pkw. Abhängig von der Lage können diese Stationen mit mehr oder weniger zusätzlichen Angeboten ausgestattet werden. Neben den bereits genannten zusätzlichen Diensten bietet die Kombination von Mobilstationen mit gesicherten und/oder überdachten Fahrradabstellanlagen (Abbildung 2.12) oder Fahrradreparaturstationen eine gute Ergänzung, um die Akzeptanz und die Nutzung zu steigern. Zur einfacheren Nutzung der Sharing-Angebote können in Herzogenrath Bike- und Carsharing-Angebote direkt über die verkehrsverbundseigene App movA gesucht und gebucht werden.



Abbildung 2.12: Überdachte Fahrradbügel und Fahrradboxen am August-Schmidt-Platz

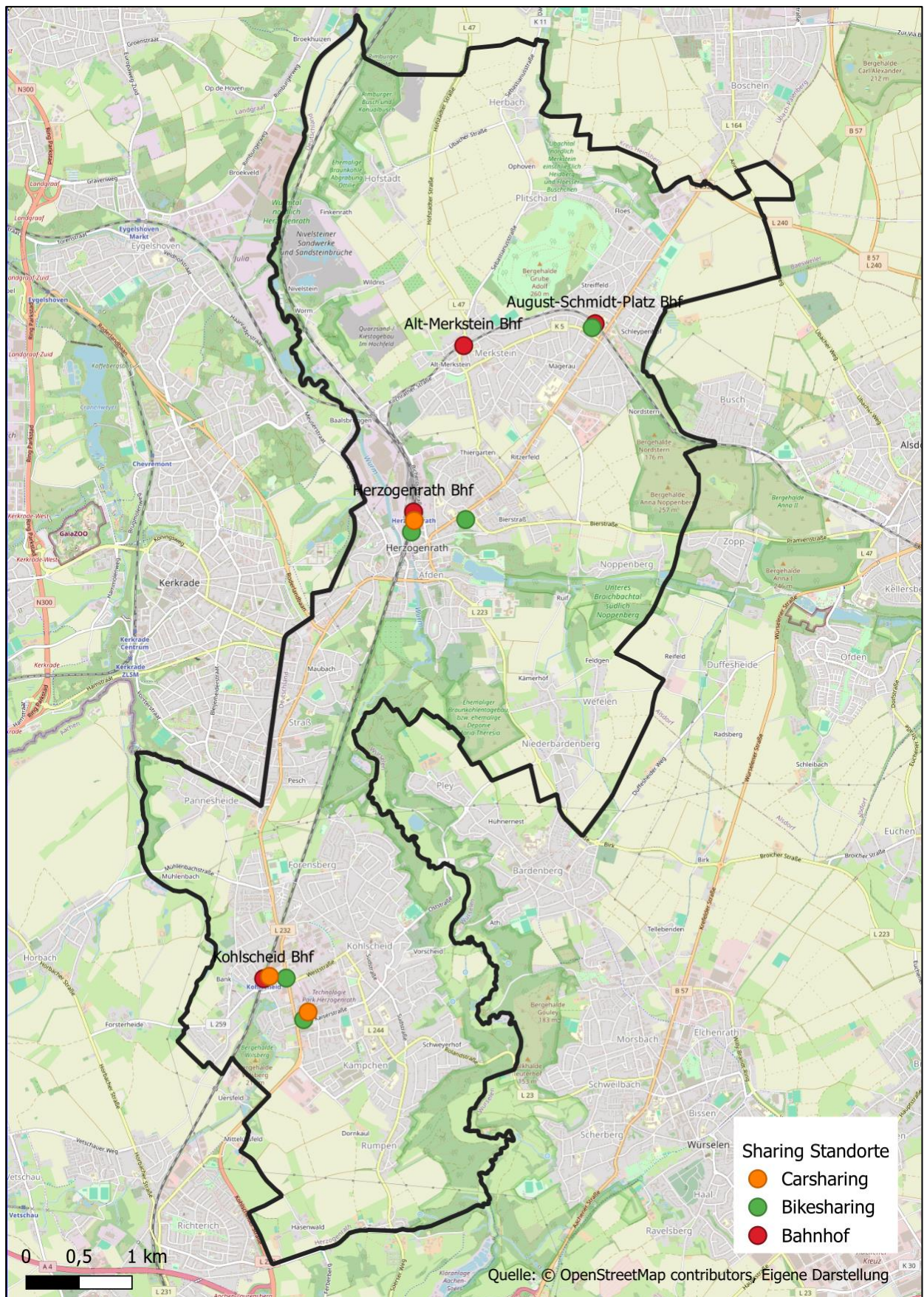


Abbildung 2.13: Standorte der Sharing-Angebote und Bahnhöfe

Betrachtet man die Verteilung der Mobilstationen und Sharing-Stationen im Stadtgebiet (vgl. Abbildung 2.13), so sind diese an zentralen Orten angesiedelt. Alle sind mit unterschiedlichen Buslinien erreichbar, sodass eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln möglich ist. Jedoch sind Mobilstationen oder Sharing-Angebote in den unterschiedlichen Wohngebieten/Quartieren nicht vorhanden. Diese können an geeigneten Stellen, z.B. in Bereichen mit Mehrfamilienhäusern oder in Bereichen mit hohem Parkdruck, zu einer nachhaltigeren Mobilität beitragen, wenn ein entsprechendes Angebot an Carsharing-Fahrzeugen und/oder gesicherten und überdachten Fahrradabstellanlagen vorhanden ist. In der Öffentlichkeitsbeteiligung am 29.01.2025 wurde dieser Punkt von mehreren Teilnehmer:innen erwähnt, dass für sie die Abschaffung des Pkws, so sehr dies auch gewollt wäre, nur dann möglich ist, wenn ein entsprechendes Carsharing-Angebot in der Nähe vom Wohnort vorhanden ist. Beispiele für dezentrale Carsharing-Angebote finden sich z.B. in der Stadt Düsseldorf, die Mobilstationen inkl. Carsharing im kompletten Stadtgebiet aufbaut, und in Stadt Karlsruhe, die Stadt mit der höchsten Carsharing-Dichte (Stand 2024 5,35 Carsharing-Autos auf 1.000 Einwohnende). Auch die außenliegenden Ortsteile können durch Sharing-Angebote oder geeignete Fahrradabstellanlagen an Haltestellen profitieren, um so den Umstieg auf den Umweltverbund oder die Abkehr vom eigenen Pkw zu fördern.

2.6.7 Verkehrssicherheit und Straßenraum

Verkehrssicherheit

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

Anhand der absoluten Unfallzahlen ist zu sehen, dass die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten in den letzten Jahren konstant zurückgegangen ist. Bei den Unfällen mit Leichtverletzten ist zwischen 2020 und 2022 eine steigende Tendenz zu erkennen, jedoch sind diese 2023 wieder zurückgegangen. Hier ist auf den zukünftigen Trend zu achten, ob die Zahlen weiterhin sinken. Die allgemeine Tendenz, dass Unfälle mit E-Bike-Fahrenden steigen, ist nur minimal zu erkennen, auch verunglückten E-Bike-Fahrende nicht häufiger als klassische Radfahrende. Etwa die Hälfte der Verunglückten sind Zu Fußgehende, Radfahrende oder Nutzer:innen von Mikromobilität, d.h. die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen.

Für die Analyse der Unfalldaten werden die typischen Merkmale für Unfallhäufungslinien (UHL) und Unfallhäufungsstellen (UHS) überprüft. Auf den 1-Jahreskarten lassen sich keine Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten oder an der freien Strecke erkennen. Auch Unfallhäufungslinien für den Unfalltyp Überschreiten sind nicht erkennbar.

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

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

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

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

Straßenraumgestaltung

Die Straßenraumgestaltung ist vor allem entlang der Voccartstraße sehr Kfz-freundlich mit einer breiten Fahrbahn, teilweise beidseitigem Parken und teilweise zu schmalen Nebenanlagen, in denen sich der Fuß- und Radverkehr die Flächen abschnittsweise teilen muss

(vgl. Abbildung 2.14). Zwar stellt die Voccartstraße eine starke Achse für den Busverkehr dar, jedoch sind auch mit den benötigten Abmessungen für die Begegnung Bus-Bus nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) Umgestaltungen mit einer gerechteren Aufteilung des Straßenraums möglich.



Abbildung 2.14: Querschnitt Voccartstraße

Positiv zu bewerten ist die Gestaltung der Geilenkirchener Straße vom Ortseingang bis etwa zur Europastraße mit durchgehenden Grünstreifen und Baumbepflanzung neben getrennten Geh- und Radwegen sowie Parkstreifen in den Nebenanlagen (vgl. Abbildung 2.15). Auch sind einige Wohngebiete verkehrsberuhigte Bereiche mit einer niveaugleichen Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und Bepflanzung (vgl. Abbildung 2.16).



Abbildung 2.15: Querschnitt Geilenkirchener Straße



Abbildung 2.16: Querschnitte in Wohngebieten mit niveaugleicher Gestaltung (v.l.n.r.: Sophie-Scholl-Straße, An Speenbruch)

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

2.6.8 Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Herzogenrath

Die Stadtverwaltung kann eine Vorbildfunktion hinzu einer nachhaltigeren Mobilität einnehmen. Als große Arbeitgeberin in der Stadt Herzogenrath kann sie somit für viele Arbeitnehmende in

der Stadt nachhaltige Mobilität fördern. Die aktuellen Maßnahmen der Stadtverwaltung für die eigenen Mitarbeitenden sehen wie folgt aus:

- Jobticket

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

- Jobrad

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

- Bikesharing

Die Mitarbeitenden können kostenfrei das Bikesharing-Angebot des Anbieters „VeloCity“ für Dienstfahrten und auch den direkten Arbeitsweg verwenden. Aktuell sind im Raum Herzogenrath folgende Stationen verfügbar: am Rathaus, an den Bahnhöfen Herzogenrath-Mitte, Kohlscheid und August-Schmidt-Platz und an der Haltestelle Kohlscheid-Weststraße. Die Nutzung kann im kompletten Netz von VeloCity erfolgen, d.h. die StädteRegion als auch die angrenzenden Niederlande.

Bezogen auf die gesamten Mitarbeitenden der städtischen Einrichtungen nutzen 18,2 % das Jobticket, 4,5 % haben ein Jobrad geleast und 1,4 % nutzen das Bikesharing-Angebot. Durch eine Befragung zu den Arbeitswegen der Mitarbeitenden könnten die Anteile der Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel erhoben werden, da z.B. Mitarbeitende auch eigene Fahrräder für den Arbeitsweg nutzen könnten, ohne diese durch die Arbeitgeberin finanziert zu bekommen. Bei der Nutzung des ÖPNV ist eher weniger davon auszugehen, dass eigene Tickets genutzt werden, die nicht von der Arbeitgeberin finanziert sind. Insgesamt könnte eine Befragung zum Mobilitätsverhalten und zu möglichen Hindernissen aufschlussreich sein und das betriebliche Mobilitätsmanagement stärken. Weiter Konzepte, wie Mobilitätsbudgets könnten das Angebot der Stadt erweitern und die Vorbildfunktion weiter stärken.

Für die Analyse der Erreichbarkeiten wurden für die Verkehrsmittel Auto, Fahrrad, E-Bike, Bus und Fuß Isochrone-Karten erstellt. Dabei wurden auch die topographischen Eigenschaften berücksichtigt. Im Falle des ÖPNV wurden die Buslinien ausgewertet und die jeweiligen Bushaltestellen in Abhängigkeit von der Entfernung vom Ziel (in Fahrminuten) dargestellt. Für

alle Verkehrsmittel wurden die Bereiche ermittelt, die bis zu 30 Minuten entfernt vom Ziel sind, die Abstufung erfolgt dabei in 5 Minuten-Stufen. Im Folgenden werden nur die Dienststellen der Stadtverwaltung analysiert (Rathaus, Hoch- und Tiefbauamt an der Nordsternstraße, Betriebshof an der Eygelshovener Straße und die Außenstelle an der Albert-Steiner-Straße). Die entsprechenden Erreichbarkeitskarten sind in Anlage 9 bis Anlage 28 dargestellt.

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

Zur Auswertung liegt auch der Fuhrpark der Stadt Herzogenrath vor. Von aktuell 27 PKW (u.a. auch Transporter und Kastenwagen) sind 7 vollelektrisch, drei weitere sind hybrid und 18 werden mit fossilen Brennstoffen betrieben. Wird die Jahresfahrleistung auf die Arbeitstage runtergebrochen (262 Arbeitstage bei einer 5-Tage-Woche ohne Berücksichtigung von Urlaub und Krankheit), reicht die Reichweite der modernen E-Fahrzeuge aus, um im Schnitt die täglichen Dienstwege zu fahren. Auch Fahrzeuge wie Transporter, Kastenwagen oder Pickups gibt es bereits in reinelektrischen Varianten von unterschiedlichen Herstellern und könnten die Fahrzeugflotte weiter elektrifizieren. Neben der Beschaffung von E-Fahrzeugen ist auch die Ladeinfrastruktur für die Dienstwagen ein Kriterium. Der Betriebshof und das Hoch- und Tiefbauamt verfügen über fünf bzw. vier Lademöglichkeiten für Dienstwagen. Am Rathaus gibt es bisher nur eine öffentliche Ladesäule, obwohl die meisten Ämter dort angesiedelt sind. Da davon auszugehen ist, dass die Fahrzeuge der meisten Ämter vor allem tagsüber genutzt werden, ist eine Ladung nachts möglich und stellt sicher, dass die Fahrzeuge am nächsten Tag

vollgeladen (meistens wird eine Akkukapazität von 80 % empfohlen) und direkt wieder einsatzfähig sind. Somit würden für die meisten Ladesäulen auch ein langsames Laden mit 11 kW ausreichend sein. Um die Ausfallsicherheit zu erhöhen oder im Ausnahmefall auch längere Fahrten bewältigen zu können, wird eine separate Beschaffung von Ladekarten für die öffentliche Infrastruktur empfohlen.

Zu einer klimafreundlichen Mobilität gehört auch die Nutzung von Fahrrädern und ÖPNV. Nur 1,8 % der Beschäftigten der Stadt nutzen die Bikesharing-Möglichkeit, knapp 20 % das Jobticket. Dabei sind die Wege zwischen Rathaus, Betriebshof, Außenstelle Albert-Steiner-Str. und Hoch- und Tiefbauamt nicht so weit, dass ein Umstieg vom Dienstwagen auf Fahrrad/E-Bike oder ÖPNV zu erheblichen Fahrzeitunterschieden führen würde. Einzig der Weg vom Betriebshof zum Hoch- und Tiefbauamt ist mit dem Fahrrad im Vergleich zum MIV fast doppelt und mit dem ÖPNV inkl. Laufwege 2,5-mal so lang.

3. SWOT-Analyse

3.1 Rad- und Fußverkehr

Radverkehr

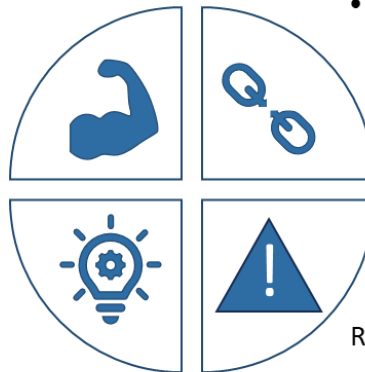
Fußverkehr

Stärken

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

Schwächen

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



Chancen

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

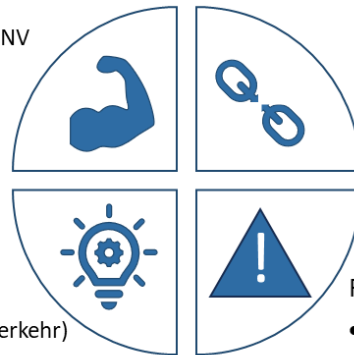
Risiken

- Flächenaufteilung zwischen
unterschiedlichen Nutzenden

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Stärken

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



Chancen

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

Schwächen

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

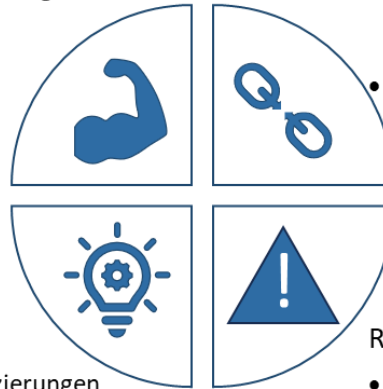
Risiken

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

3.3 Motorisierte Individualverkehr

Stärken

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



Chancen

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

Schwächen

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

Risiken

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

3.4 Wirtschafts- und Lieferverkehr

Stärken

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

Schwächen

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



Chancen

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

Risiken

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

3.5 Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität

Stärken

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

Schwächen

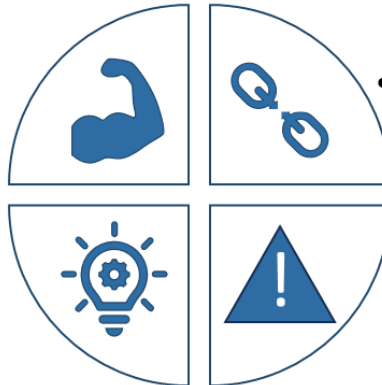
- Fehlende Mobilstationen in den Wohngebieten
- Nutzung ohne Smartphone oder Computer nicht möglich
- Carsharing mit tlw. Verbrennungsmotoren
- Carsharing-Flotte nicht für unterschiedliche Nutzungen (Umzug, Transport, Urlaub...)
- Nicht ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhaltdepunkten

Chancen

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

Risiken

- Partner:innen in der Privatwirtschaft suchen



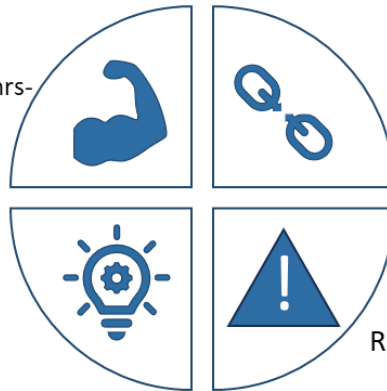
3.6 Verkehrssicherheit und Straßenraum

Stärken

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

Schwächen

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



Chancen

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

Risiken

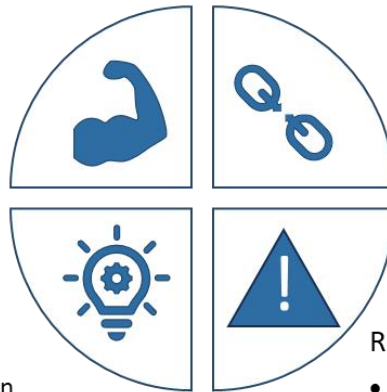
3.7 Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Herzogenrath

Stärken

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

Schwächen

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



Chancen

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

Risiken

- Kostenintensive Anschaffung von neuen Fahrzeugen
- Kostenintensiver Aufbau von Ladeinfrastruktur

4. Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

4.1 Vorgehen und Aufbau der Haushaltsbefragung

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

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



Abbildung 4.1: Karte zur Rekrutierung von Befragungsteilnehmer:innen

Im Fragebogen wurden Informationen zu fünf inhaltlichen Themenblöcken gesammelt. Zentral war dabei ein Verkehrstagebuch, welches die Wege an einem Stichtag erfasste. Dieser Stichtag lag in der Woche vor der Teilnahme an der Befragung, womit sichergestellt werden sollte, dass sich die befragten Personen an ihre räumlichen Bewegungen an diesem Tag noch ausreichend gut erinnern konnten. Für das Tagebuch wurden nur die Tage Dienstag bis Donnerstag als sogenannte Normalwerktage mit dem höchsten Verkehrsaufkommen berücksichtigt (FGSV, 2012). Wo immer möglich, wurden die Fragen an die Studie Mobilität in Deutschland⁴ angelehnt. Dies stellt die Vergleichbarkeit der Resultate aus Herzogenrath mit den Auswertungen der MiD für gleiche Regiotypen sicher. Sämtliche Ortsangaben wurden straßenabschnittsfein erfasst und im Zuge der Datenaufbereitung in Geokoordinaten umgewandelt. Der Fragebogen ist in Anhang A dokumentiert. Nachfolgend werden die Themenblöcke des Fragebogens aufgelistet:

⁴ infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

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

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

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

4.2 Auswertung der Ergebnisse

4.2.1 Wege und Modal Split

Wegeanzahl

Im Erhebungszeitraum wurden durch alle Teilnehmenden, auch solche die am Erhebungstag nicht mobil waren, im Durchschnitt 2,6 Wege zurückgelegt. Ohne Berücksichtigung der nicht mobilen Teilnehmenden waren es 2,9 Wege. Im Vergleich zur Erhebung Mobilität in Deutschland 2017(MiD) sind die Herzogenrather:innen etwas weniger unterwegs als der Bundesdurchschnitt und in der StädteRegion Aachen (Stand MiD 2017). Im Bundesdurchschnitt werden 3,1 Wege

bzw. 3,7 Wege und für die StädteRegion werden 3,2 Wege pro Tag durch alle Befragten zurück gelegt.

Modal Split

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

Die Haushaltsbefragung 2024 ergibt für Herzogenrath folgenden Modal Split:

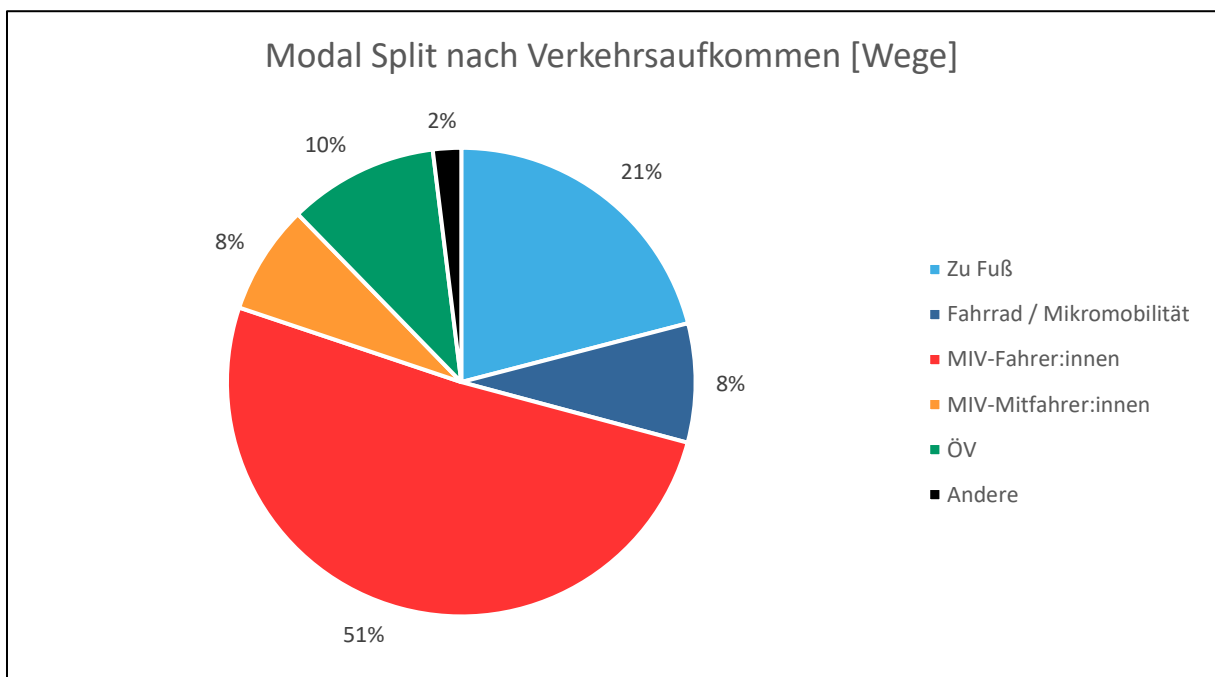


Abbildung 4.2: Modal Split nach Verkehrsaufkommen [Wege] 2024

Die Alltagswege werden in Herzogenrath zu 59 % mit dem MIV (entweder als fahrende Person oder als Mitfahrer:innen) und zu 39 % mit dem Umweltverbund zurück gelegt. Innerhalb des Umweltverbundes werden 21 % der Wege zu Fuß, 8 % mit dem Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln der Mikromobilität (z.B. E-Scooter) und 10 % mit dem ÖV zurück gelegt. Im Vergleich zur Haushaltsbefragung 2011 lässt sich eine minimale Reduktion um jeweils 1 % erkennen. 2011 lagen die Anteile bei 60 % für den MIV und 40 % für den Umweltverbund. Die Verteilung innerhalb des Umweltverbundes war jedoch gleichmäßiger: der Fußverkehr hatte einen Anteil von 12 %, der Radverkehr lag bei knapp 13 % und der ÖV bei 15 %. Dies kann auf

die Erhebung zu unterschiedlichen Jahreszeiten zurückgeführt werden (2011 fand die Erhebung im Frühling statt). Zur besseren Einordnung wird der Modal Split auch nach Verkehrsleistung, d.h. der Wegelänge, ausgewertet:

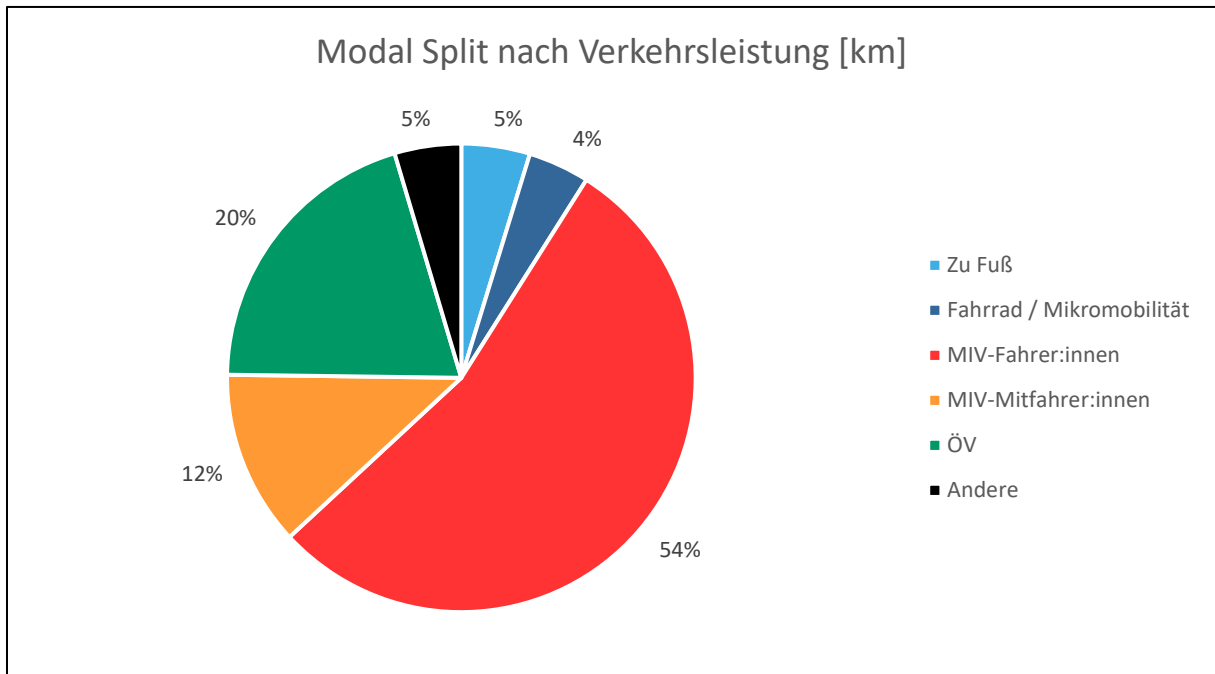


Abbildung 4.3: Modal Split nach Verkehrsleistung [km]

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

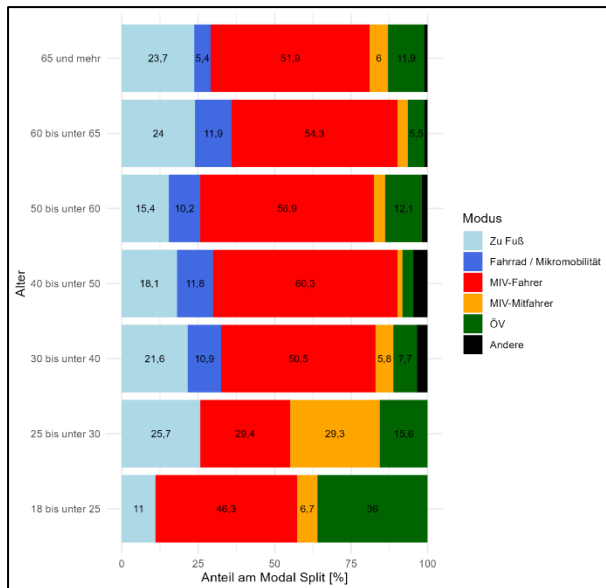


Abbildung 4.4: Modal Split nach Verkehrsaufkommen Altersgruppen

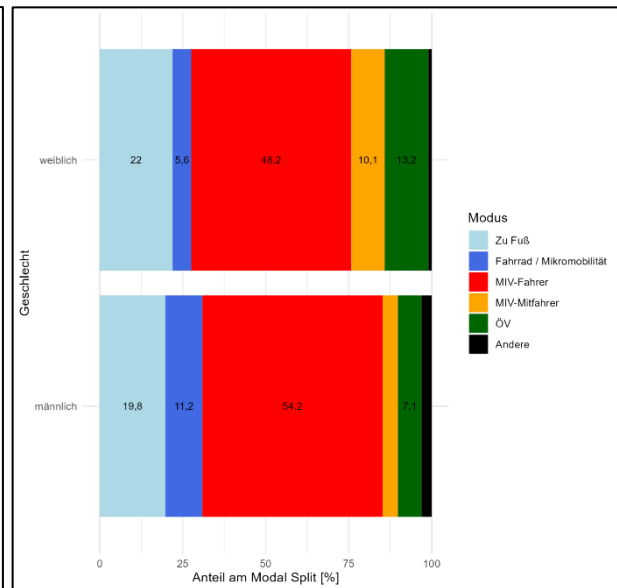


Abbildung 4.5: Modal Split nach Verkehrsaufkommen Geschlechtern

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

- Die Nutzung des MIV als fahrende Person nimmt ab 50 Jahren ab, gleichzeitig bleibt ab 30 und bis unter 65 Jahren die Nutzung von Fahrrädern relativ konstant.
- Männer nutzen doppelt so oft das Fahrrad als Frauen. Diese Tendenz lässt sich auch in anderen Studien erkennen. Frauen gehen etwas häufiger zu Fuß (etwa 2 % mehr), nutzen seltener den MIV (als Fahrerinnen oder Mitfahrerinnen) und sind fast doppelt so oft mit dem ÖV unterwegs.
- Es ist davon auszugehen, dass die Altersgruppen 18 bis unter 25 Jahre und 25 bis unter 30 Jahre entgegen der Ergebnisse auch mit dem Fahrrad unterwegs sind. Eine konkrete Aussage kann aufgrund der geringen Teilnahmequote an der Befragung in diesen Altersgruppen nicht getroffen werden.

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

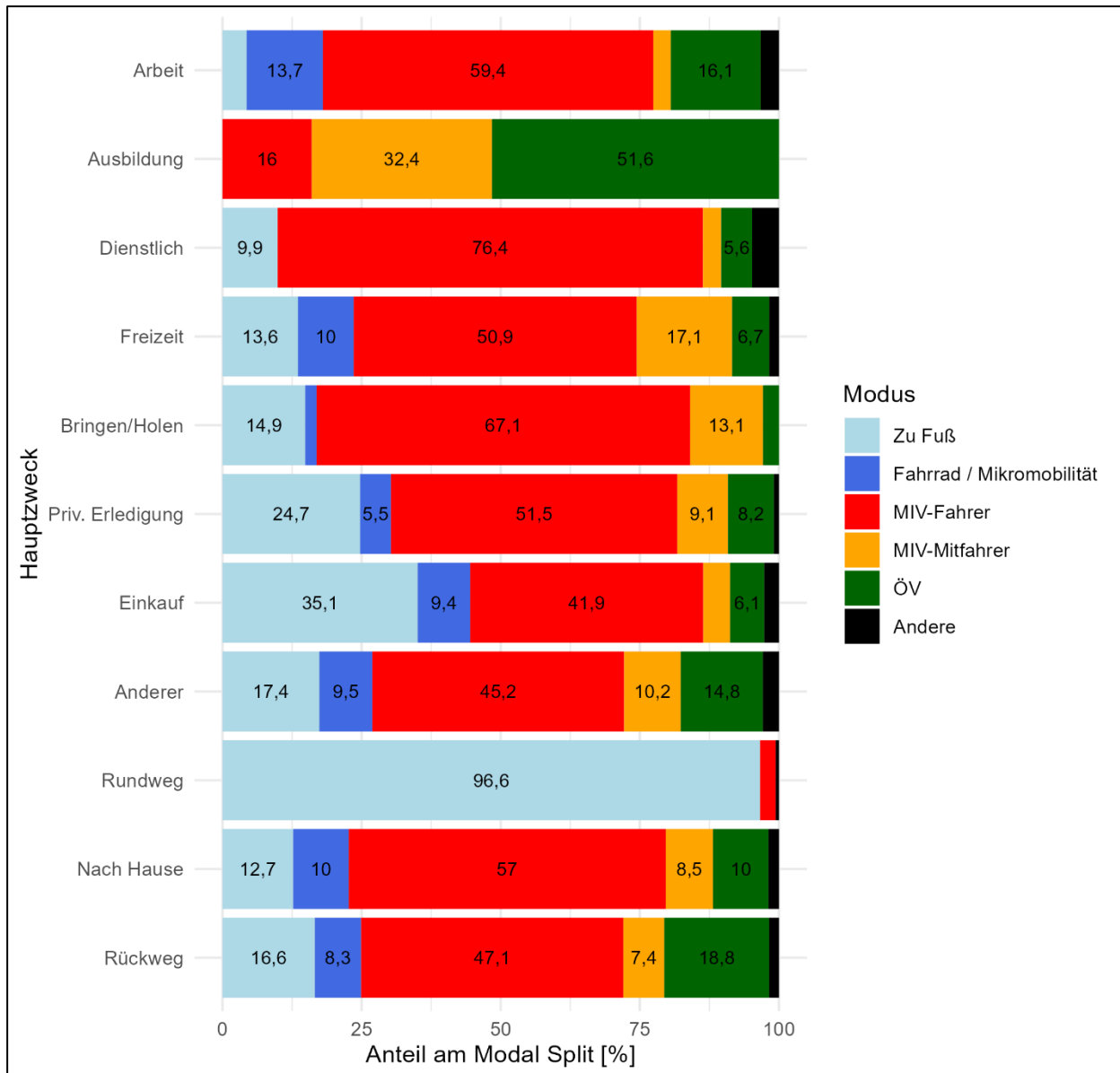


Abbildung 4.6: Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Wegezweck

Der MIV (insgesamt über Fahrer:in und Mitfahrer:in) ist für die meisten Wegezwecke das meistgenutzte Verkehrsmittel. Am häufigsten wird das Kfz beim Bringen/Holen (insgesamt 80,2 %), auf dienstlichen Wegen (insgesamt 79,7 %), in der Freizeit (68,0 %), auf dem Weg nach Hause (65,5 %) und auf dem Weg zur Arbeit (insgesamt 62,5 %) genutzt. Der ÖV wird am meisten für den Wegezweck „Ausbildung“ (51,6 %) genutzt. Für die Gruppe der Auszubildenden darf angenommen werden, dass einige Personen noch keinen Führerschein besitzen oder dass ihnen noch kein Pkw dauerhaft zur Verfügung steht. Für den Wegezweck „Einkauf“ ist mit 35,1 % Fußverkehr und 9,4 % Radverkehr der höchste Anteil der Nahmobilität zu verzeichnen. Dies

deutet auf eine gute Nahversorgung in Herzogenrath hin, die mit dem Fahrrad oder fußläufig erreichbar ist.

4.2.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit und ÖPNV-Nutzung

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

Etwa 87 % der befragten Haushalte besitzen mindestens ein Auto. Von diesen Haushalten besitzen die meisten (52 %) nur einen Pkw. Etwas unter 30 % besitzen zwei Autos und nur knapp 7 % verfügen über drei oder mehr Pkw. Daraus folgt eine mittlere Besitzquote je Haushalt von 1,3 Pkw. Im Vergleich dazu haben Anfang 2022 77 % der deutschen Privathaushalte mindestens einen Pkw⁵ besessen. Somit liegt der Pkw-Besitz in die Stadt Herzogenrath über dem bundesweiten Durchschnitt. Der gestiegene Anteil der Haushalte mit mindestens einem Pkw deckt sich mit der Entwicklung des gesamten Pkw-Bestandes. 2011 waren je 1.000 EW 511 Pkw in Herzogenrath gemeldet, 2022 waren es bereits 580 Pkw je 1.000 EW. Der Anstieg des Pkw-Bestands ist auch bundesweit erkennbar⁶. Trotz des Anstiegs des Pkw-Besitzes werden nicht mehr Wege mit dem MIV zurückgelegt als 2011 (vgl. Kapitel 4.2.1). Nach Antriebsarten ausgewertet sind ca. 8 % der Pkw reinelektrisch, weitere ca. 5 % sind Hybride bzw. Plug-In-Hybride, im Vergleich zu Kapitel xx sind reinelektrische Pkw in der Stichprobe überrepräsentiert.

Die Anteile der Haushalte, die Motorräder und Moped/Mofas besitzen, liegt bei 11% und 5 %. Mehr als die Hälfte der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad (57 %), der Besitz von E-Rad/Pedelecs liegt bei 38 % aller Haushalte. Damit liegen die befragten Haushalte beim Fahrradbesitz unter dem bundesweiten Durchschnitt von 78,3 % und auch unter den Angaben der Haushaltsbefragung in Herzogenrath aus dem Jahr 2011 (79 %). Der E-Rad/Pedelec-Besitz ist im Vergleich zum Landesdurchschnitt NRW 2022, der für 18,3 % der Haushalte ein Pedelecbesitz

⁵ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehr in Zahlen 2022/2023, S. 297

⁶ Destatis (2024): Pkw-Dichte 2024 leicht gestiegen, Pressemitteilung Nr. N051, 8. Oktober 2024
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/10/PD24_N051_46.html

ausweist⁷, überdurchschnittlich hoch. Eine mögliche Ursache könnte in dem höheren Altersdurchschnitt der Bevölkerung und der Topografie der Stadt liegen.

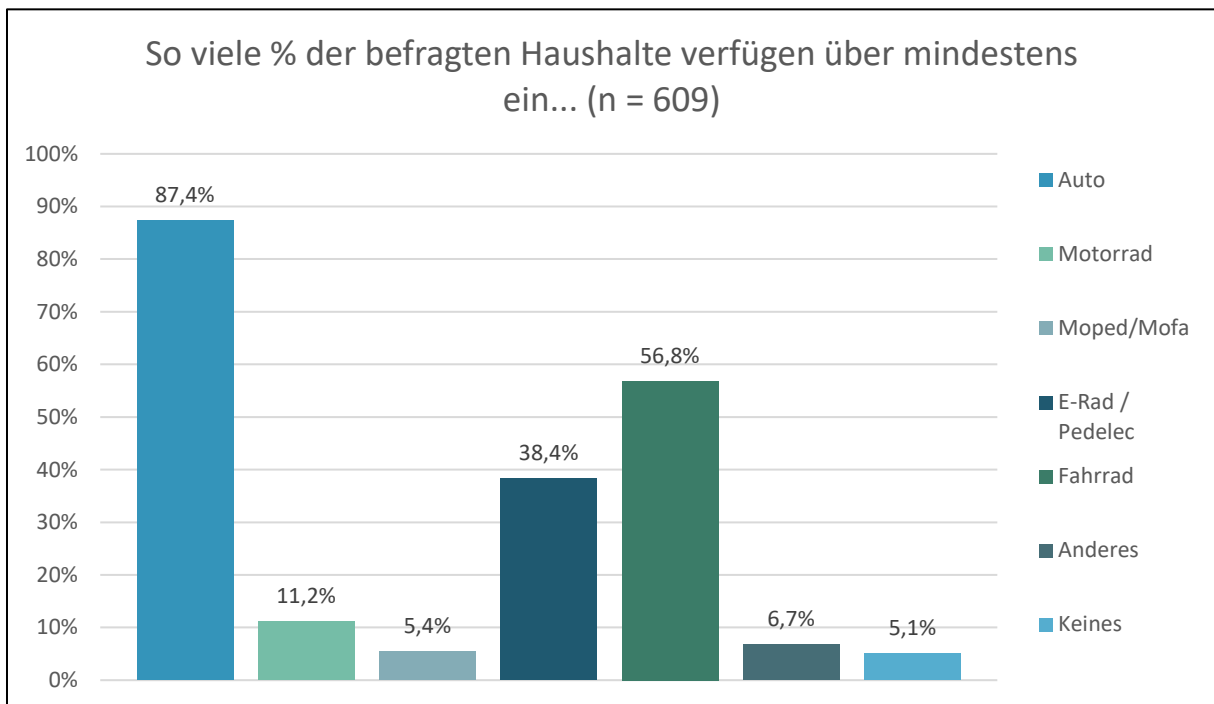


Abbildung 4.7: Anteil der Verkehrsmittelverfügbarkeit je Haushalt

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

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

⁷ Quelle: Landesdatenbank NRW, Private Haushalte nach dem Ausstattungsgrad mit ausgewählten Gebrauchsgütern (36) – Land – Jahr

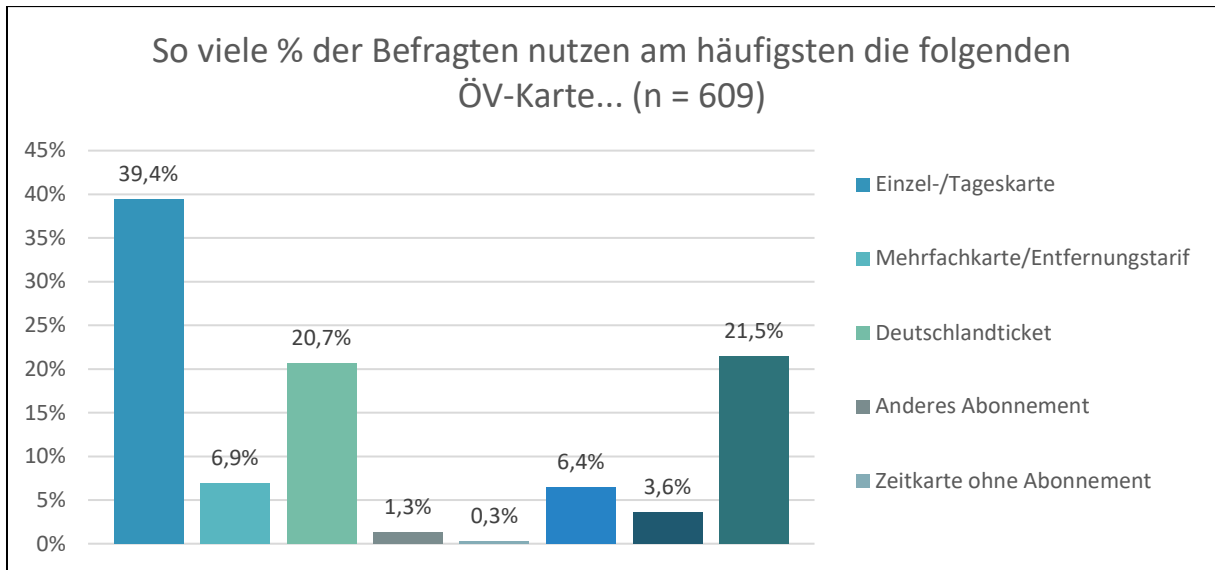


Abbildung 4.8: Nutzung von ÖV-Tickets

4.2.3 Bewertung des Verkehrsangebotes

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

Knapp 70 % der Teilnehmenden sind mit der Mobilität im Alltag voll und ganz bzw. eher zufrieden. Etwas mehr als ein Viertel sind überhaupt nicht bzw. eher nicht zufrieden (vgl. Abbildung 4.9). Am zufriedensten sind die Teilnehmenden mit Fußverkehr. Etwas mehr als 59 % gaben dem Verkehrsmittel eine Note 1 oder 2, die durchschnittliche Note liegt bei 2,4. Die Verkehrsmittel Auto/Motorrad/Mofa wurden von 46,5 % mit den Noten 1 und 2 bewertet (Durchschnittsnote 2,6). Die Zufriedenheit mit dem Elektrofahrrad/Pedelec ist am geringsten, nur etwas mehr als 20 % gaben dem Verkehrsmittel eine Note 1 oder 2, die durchschnittliche Note liegt bei 3,1 (vgl. Abbildung 4.10).

Bezogen auf die Erreichbarkeit des Arbeits-, Schul- oder Ausbildungsortes ergibt sich ein anderes Bild (vgl. Abbildung 4.11). Hier sind 60 % der Teilnehmenden vor allem mit den Verkehrsmitteln Auto/Motorrad/Mofa zufrieden. Bei den Modi ÖV, Fahrrad und Elektrofahrrad/Pedelec sind nur etwa 20 bis 25 % zufrieden (Note 1 oder 2). Die Zufriedenheit liegt somit weit unter dem MIV, womit die Verkehrsmittel des Umweltverbunds überwiegend nicht als brauchbare Alternative für den Arbeitsweg angesehen werden. Das Zufußgehen bewerten 50 % mit mangelhaft und

ungenügend, d.h. Zufußgehen wird nicht für den Arbeitsweg genutzt, jedoch für andere Wegezwecke. Dies deckt sich mit der Auswertung, dass nur 4,3 % der Herzogenrather:innen zu Fuß zur Arbeit gehen. Grund hierfür können lange Arbeitswege die generell nicht zu Fuß zurückgelegt werden sein.

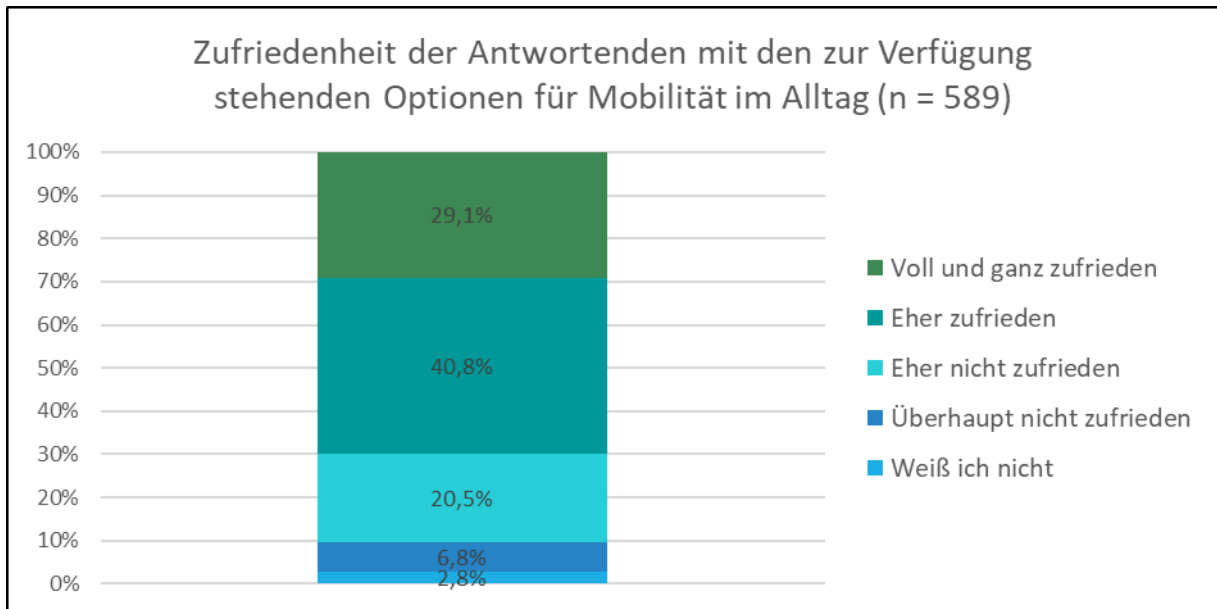


Abbildung 4.9: Zufriedenheit der Antwortenden mit den zur Verfügung stehenden Optionen für Mobilität im Alltag (n = 589)

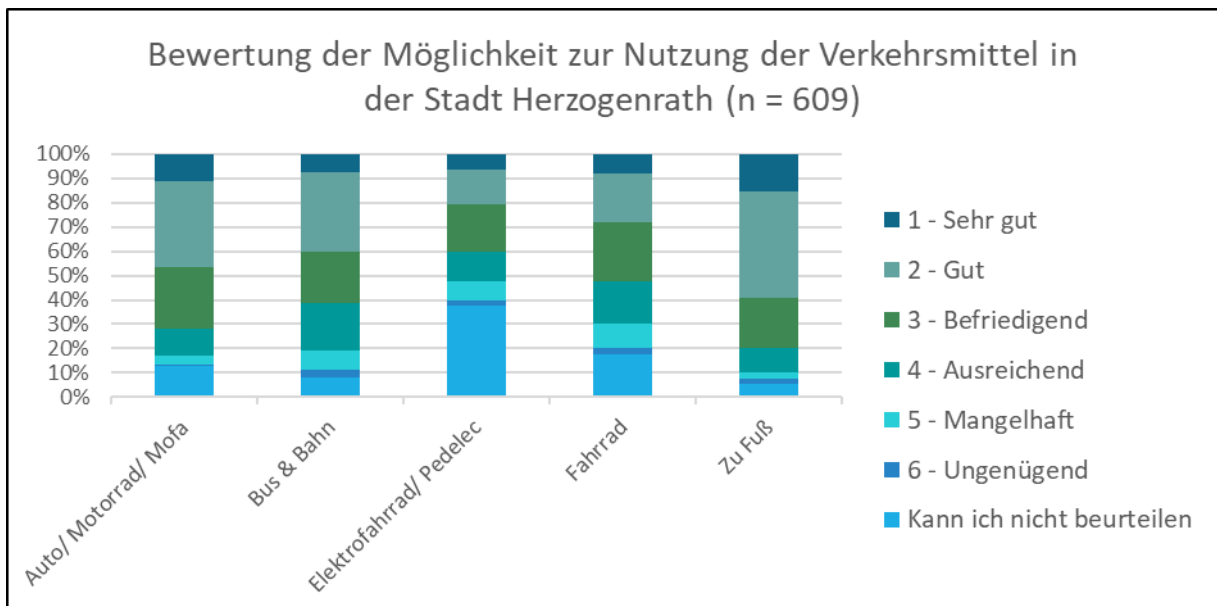


Abbildung 4.10: Bewertung der Möglichkeit zur Nutzung der Verkehrsmittel in der Stadt Herzogenrath (n = 609)

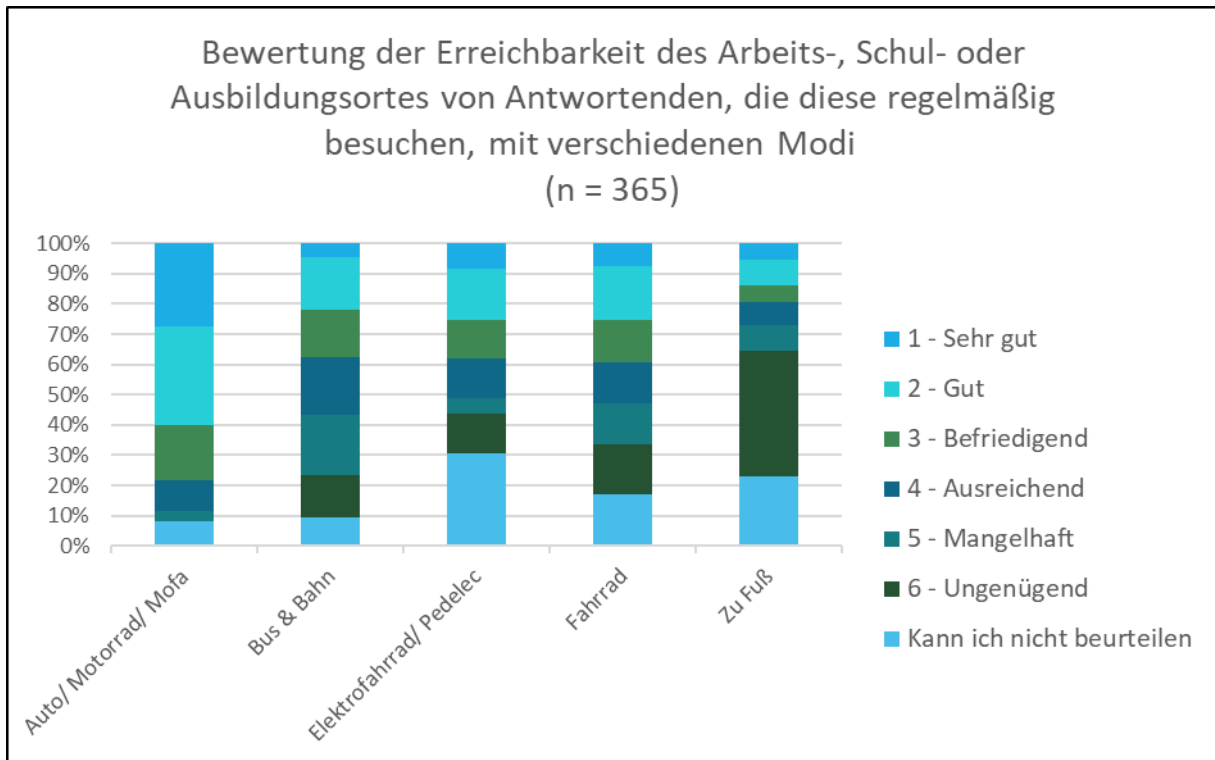


Abbildung 4.11: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits-, Schul- oder Ausbildungsortes von Antwortenden, die diese regelmäßig besuchen, mit verschiedenen Modi (n = 365)

Radverkehr

Der Radverkehr wurde mit Schulnoten hinsichtlich verschiedener Aspekte bewertet:

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

Alle Aspekte werden am häufigsten mit der Note 3 oder Note 4 und damit ganz allgemein schlecht bewertet (durchschnittlich liegen die Noten bei 3,3 bis 3,9) (vgl. Abbildung 4.12). Am schlechtesten schneidet die Bewertung der Radabstellanlagen mit einer durchschnittlichen Note von 3,9 ab. Diese schlechte Benotung deckt sich auch mit den schlechten Ergebnissen des Fahrradklimatests 2022 für die Stadt Herzogenrath. Bei den Gründen welche die Teilnehmenden

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

Der Wunsch nach einer besseren und sichereren Radverkehrsinfrastruktur wird in den Freitextfeldern der Haushaltsbefragung sehr häufig genannt. Von den 389 Einwendungen beziehen sich etwa 35 % auf den Radverkehr. Zusätzlich wurde häufig auf die fehlenden Betriebsdiensttätigkeiten (Reinigung, Winterdienst) auf Radwegen hingewiesen, was ein Hindernis darstellt und zu Sicherheitsbedenken führt. Diese Bedenken spiegeln sich auch in den eingangs genannten schlechten Bewertungen der Aspekte „Qualität der Radwege“, „Radwegeverbindungen innerhalb meines Stadtteils“ und „Radwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen“ wider und sind durch entsprechende Maßnahmen zur Steigerung der Zufriedenheit unbedingt anzugehen. Auch wenn sich viele Nutzer:innen nicht von dem aktuell schlechten Zustand der Radinfrastruktur von der Nutzung des Fahrrades abhalten lassen, müssen bei der Planung der Maßnahmen insbesondere die vulnerablere Gruppen, wie Kinder und ältere Menschen, berücksichtigt werden. Durch eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur, die vor allem auch für Kinder sicher ist, kann bereits in jungen Jahren eine nachhaltige Mobilität gefördert und das Mobilitätsverhalten langfristig beeinflusst werden.

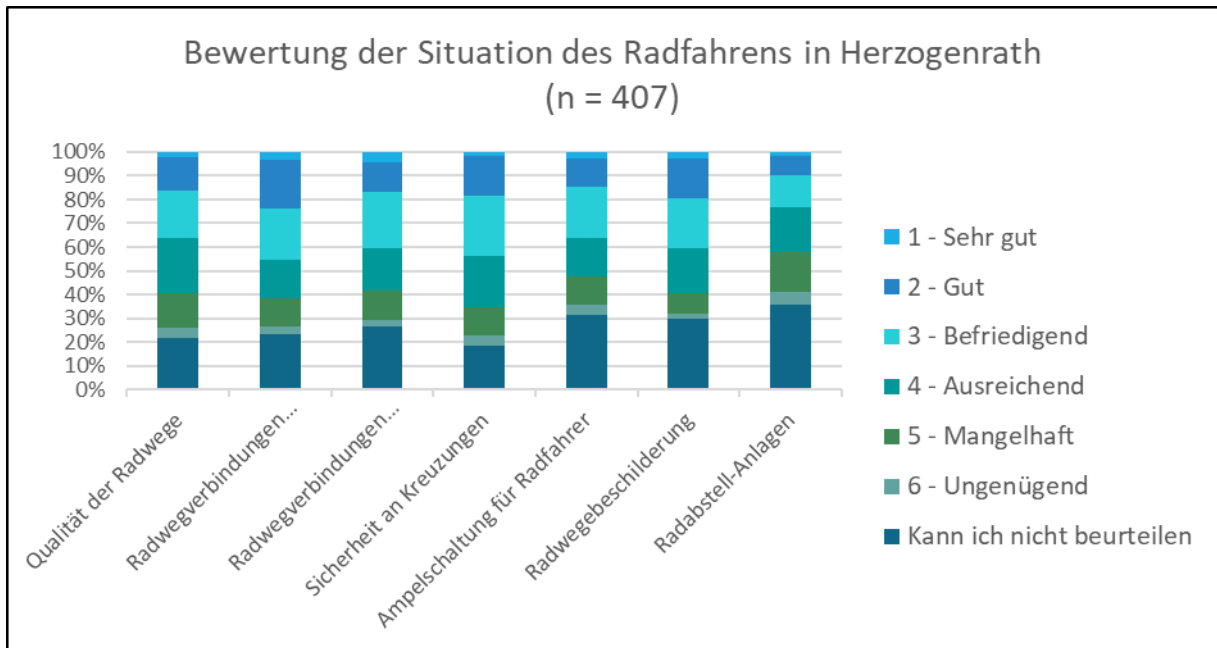


Abbildung 4.12: Bewertung der Situation des Radfahrens in Herzogenrath (n = 407)

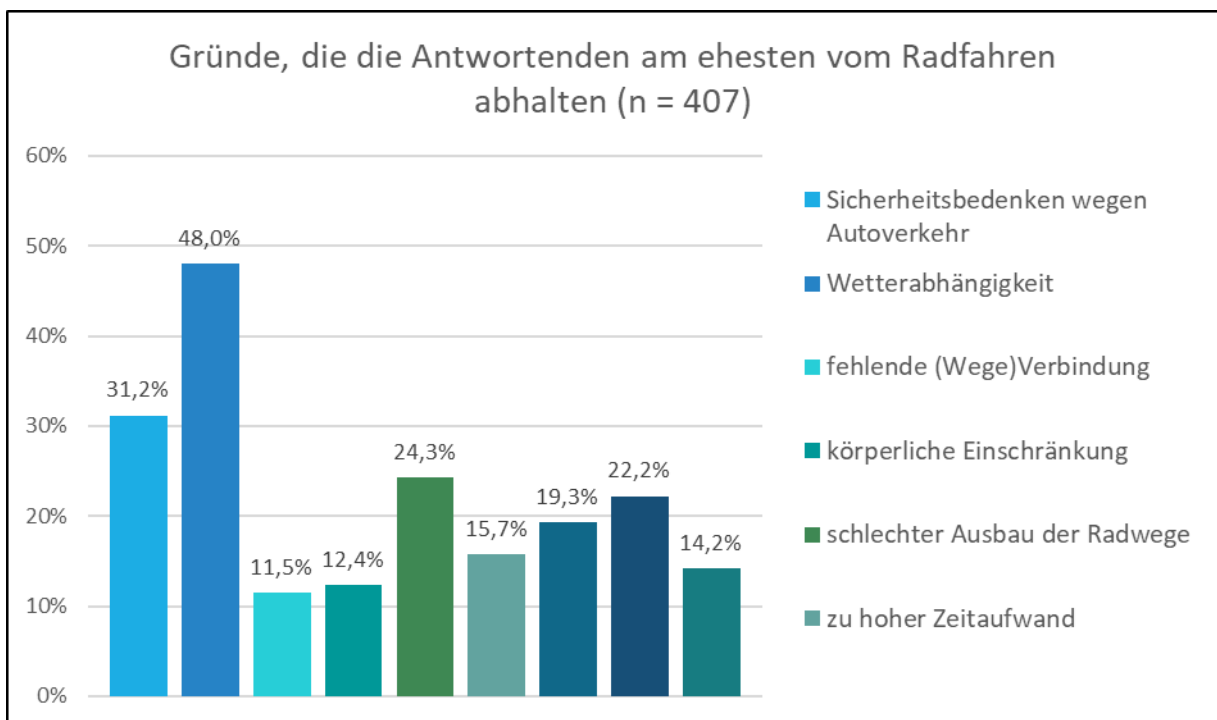


Abbildung 4.13: Gründe, die die Antwortenden am ehesten vom Radfahren abhalten (n = 407)

Fußverkehr

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

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

Die Sicherheit an Kreuzungen und die Ampelschaltung für Zufußgehende werden am häufigsten mit Note 1 und 2 bewertet (jeweils 37,5 % und 38,2 %), bekommen jedoch im Durchschnitt nur eine Schulnote von 3,0 und 2,9), jedoch sind auch die Bewertung mit Note 3 und 4 hoch (jeweils insgesamt 46,6 % und 47,6 %). Am schlechtesten schneiden die Aspekte Barrierefreiheit, Sitzgelegenheiten und Trennung von Geh- und Radwegen mit den jeweiligen Durchschnittsnoten 3,4, 3,6 und 3,9 ab (vgl. Abbildung 4.14).

Auch beim Fußverkehr ist die Wetterabhängigkeit das meist genannte Hindernis. Danach folgen mit 34 % die zu langen Strecken und mit 31,8 % der hohe Zeitaufwand. Fehlende Wegverbindungen sind offenbar nur von geringem Einfluss und werden nur von 5 % der Teilnehmer:innen genannt (vgl. Abbildung 4.15). Auch hier hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit unter „Sonstiges“ weitere Gründe anzugeben. Von den 36 Antworten lassen sich zehn nicht vom Gehen abhalten, acht nannten das mangelnde Sicherheitsgefühl und die fehlende Sauberkeit als Hindernis zu Fuß zu gehen. Für fünf Teilnehmende sind die Einschränkung durch zu schmale/fehlende Gehwege bzw. Nutzung der Gehwege durch parkende Pkw ausschlaggebend.

Viele Aspekte, die die Mobilität zu Fuß inklusiver gestalten (Barrierefreiheit, Sicherheit und Sitzgelegenheiten) schlecht bewertet und stellen damit vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen ein großes Hindernis dar. In den Freitextfeldern und auch in den Einwendungen in der Öffentlichkeitsbeteiligung wird häufig auf zu schmale, zugeparkte Gehwege oder Hindernisse durch Mülltonnen oder abgestellte Objekte hingewiesen. Dies konnte bereits in der

Bestandsanalyse festgestellt werden. Für eine inklusive und für alle zugängliche Mobilität sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Vor allem durch die Stadtstruktur hat Herzogenrath die Chance, durch die notwendigen Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in den drei Stadtteilen Städte der kurzen Wege zu werden und ihre Stadtkerne umweltfreundlicher für Mensch und Klima zu gestalten.

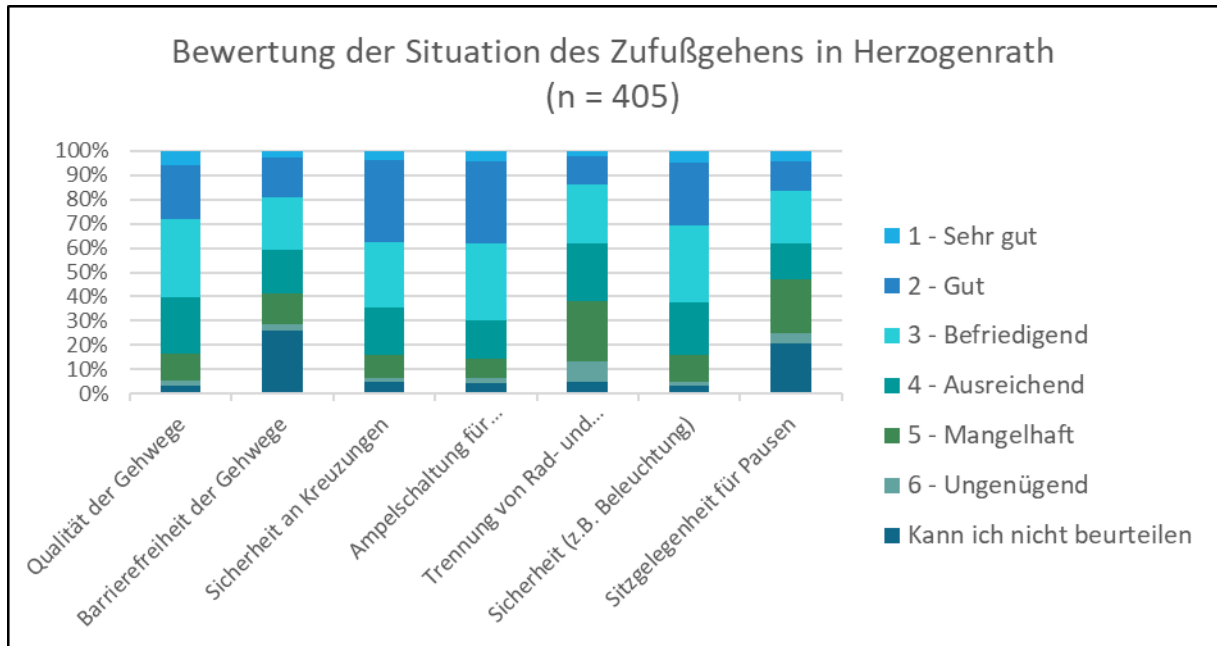


Abbildung 4.14: Bewertung der Situation des Zufußgehens in Herzogenrath (n = 405)

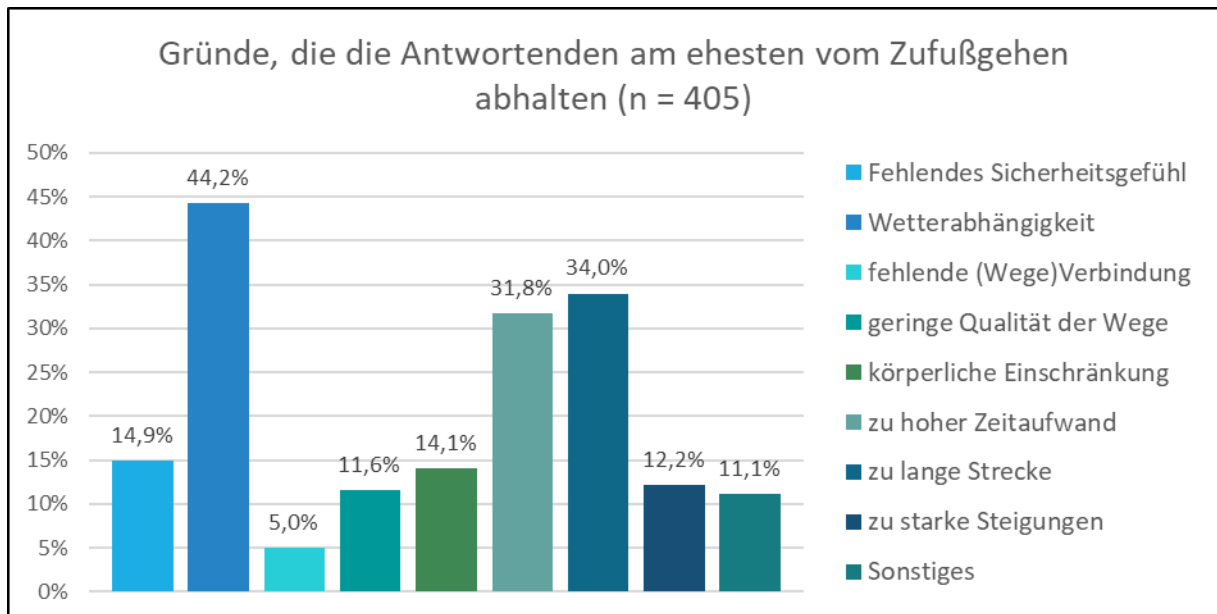


Abbildung 4.15: Gründe, die die Antwortenden am ehesten vom Zufußgehen abhalten (n = 405)

Öffentlicher Verkehr

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

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

Auch die Bewertung der ÖV-Aspekte fällt insgesamt schlecht aus. Bei der Beurteilung des ÖV werden die Aspekte häufiger mit der Schulnote 3 oder 4 benotet. Die Aspekte mit dem höchsten Anteil an den Noten 1 oder 2 haben die Fahrtenhäufigkeit/Taktung (insgesamt 26 %) und die Sicherheit in den Bussen (26,2 %) mit einer jeweiligen durchschnittlichen Note von 3,4 und 3,1. Am schlechtesten werden die Tarif-/Preisstruktur mit einer durchschnittlichen Note von 4,2 und die Radabstell-Anlagen an den Haltestellen mit einer durchschnittlichen Note von 3,9 bewertet (vgl. Abbildung 4.16).

Der ÖV wird von den drei Verkehrsmitteln des Umweltverbundes insgesamt am schlechtesten bewertet, vor allem die Preis-/Tarifstruktur wird als unzureichend bewertet (durchschnittliche Note von 4,2). In diesem Zusammenhang werden in den Freitextfeldern häufig die hohen Preise für kurze Fahrten innerhalb der Stadtteile und der Vergleich zwischen Fahrten mit dem ÖV und Fahrten mit dem MIV zzgl. Parken auf Wegen mit dem Ziel Aachen genannt, dabei werden aber Anschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten von den Nutzenden nicht berücksichtigt. Entfernungstarife bieten hier eine Möglichkeit, die Preise auf den Strecken zu reduzieren.

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

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

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

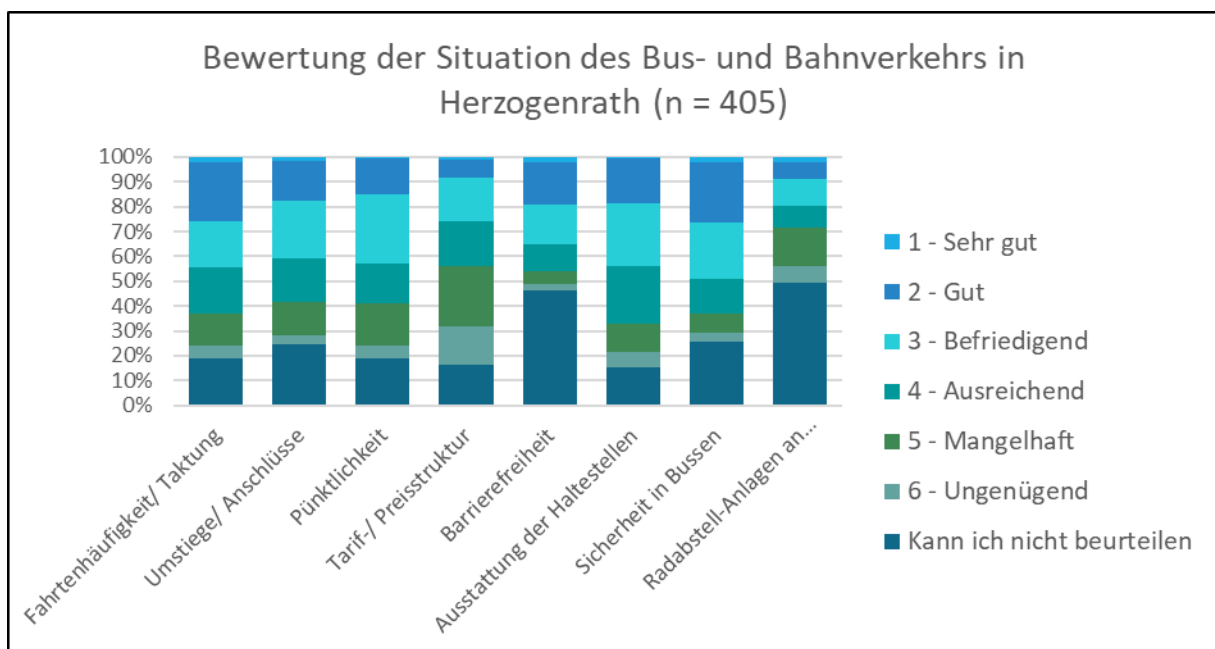


Abbildung 4.16: Bewertung der Situation des Bus- und Bahnverkehrs in Herzogenrath (n = 405)

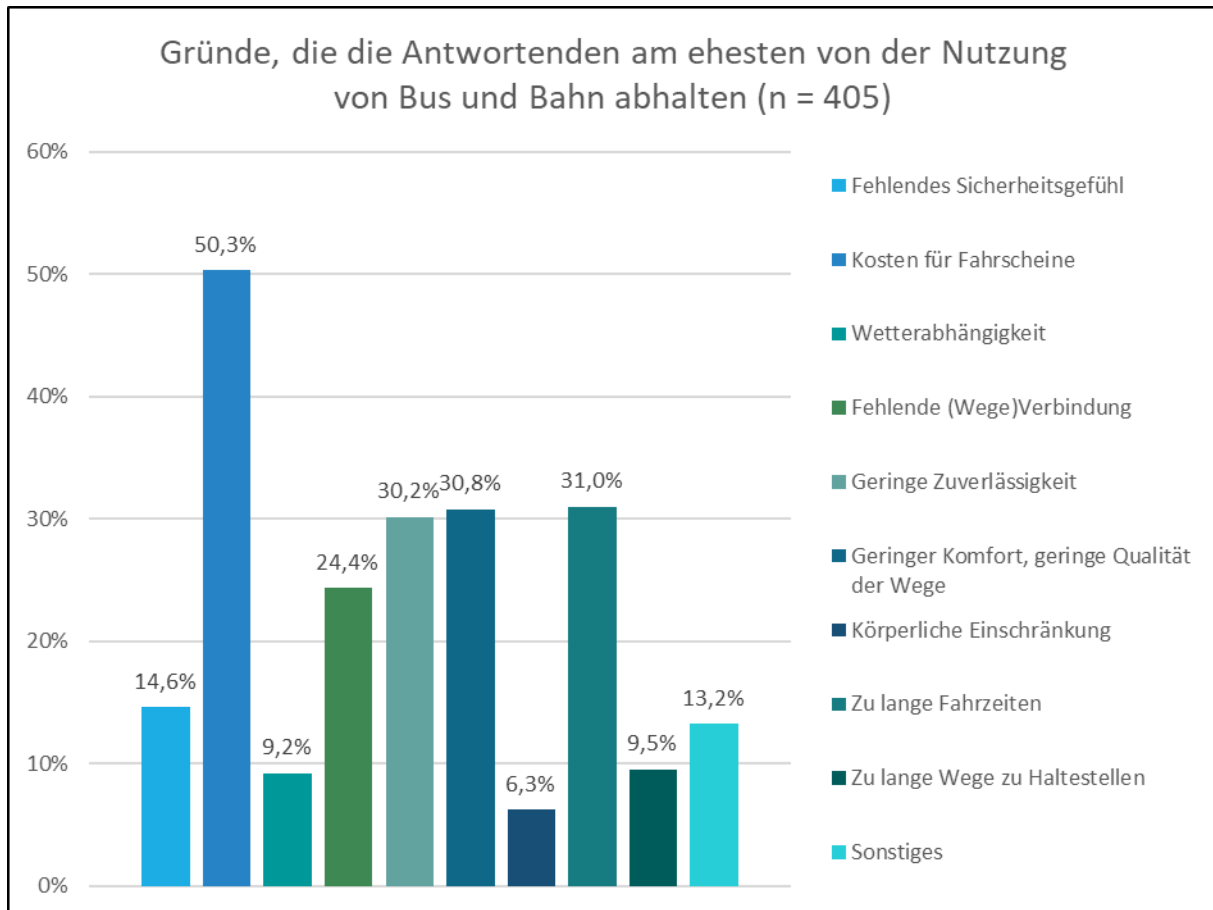


Abbildung 4.17: Gründe, die die Antwortenden am ehesten von der Nutzung von Bus und Bahn abhalten (n = 405)

5. Leitbild und Ziele

6. Handlungsfelder und Maßnahmen

7. Integriertes Mobilitätskonzept und Schlüsselmaßnahmen

8. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

9. Evaluationskonzept

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1.1: SUMP-Zyklus (eigene Darstellung nach Ruprecht Consult (2019))	3
Abbildung 2.1: Lage der Stadt Herzogenrath in der Städteregion Aachen (Quelle: © OpenStreet Map contributors, eigene Darstellung)	7
Abbildung 2.2: Flächennutzungsplan Herzogenrath (aus Geoportal StädteRegion Aachen)	8
Abbildung 2.3: Anteile der Beschäftigten je Wirtschaftszweig (Quelle: Kommunalprofil Herzogenrath, eigene Darstellung)	10
Abbildung 2.4: Modal Split nach der Erhebung 2011 (links) und für den entsprechenden Regionaltyp des MiD 2017 (rechts)	11
Abbildung 2.5: Schmale Gehwege, eigene Aufnahme	13
Abbildung 2.6: Fehlende Absenkung und taktiles Leitsystem am Kreisverkehr Kleikstraße/Uferstraße, eigene Aufnahme	14
Abbildung 2.7: Getrennter Geh- und Radweg auf der Schütz-von-Rode-Straße	15
Abbildung 2.8: Beispiel eines Knotenpunktwegweisers	15
Abbildung 2.9: Auswertung der regionalen Erreichbarkeiten	16
Abbildung 2.10: Auswertung der lokalen Erreichbarkeiten	16
Abbildung 2.11: Vorgeschlagene Routen des Wirtschaftsverkehrs ab den Gewerbe- bzw. Industriegebieten	22
Abbildung 2.12: Überdachte Fahrradbügel und Fahrradboxen am August-Schmidt-Platz	23
Abbildung 2.13: Standorte der Sharing-Angebote und Bahnhöfe	24

Abbildung 2.14:	Querschnitt Voccartstraße	27
Abbildung 2.15:	Querschnitt Geilenkirchener Straße	28
Abbildung 2.16:	Querschnitte in Wohngebieten mit niveaugleicher Gestaltung (v.l.n.r.: Sophie-Scholl-Straße, An Speenbruch)	28
Abbildung 4.1:	Karte zur Rekrutierung von Befragungsteilnehmer:innen	40
Abbildung 4.2:	Modal Split nach Verkehrsaufkommen [Wege] 2024	42
Abbildung 4.3:	Modal Split nach Verkehrsleistung [km]	43
Abbildung 4.4:	Modal Split nach Verkehrsaufkommen nach Altersgruppen	44
Abbildung 4.5:	Modal Split nach Verkehrsaufkommen nach Geschlechtern	44
Abbildung 4.6:	Modal Split nach Verkehrsaufkommen und Wegezweck	45
Abbildung 4.7:	Anteil der Verkehrsmittelverfügbarkeit je Haushalt	47
Abbildung 4.8:	Nutzung von ÖV-Tickets	48
Abbildung 4.9:	Zufriedenheit der Antwortenden mit den zur Verfügung stehenden Optionen für Mobilität im Alltag (n = 589)	49
Abbildung 4.10:	Bewertung der Möglichkeit zur Nutzung der Verkehrsmittel in der Stadt Herzogenrath (n = 609)	49
Abbildung 4.11:	Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits-, Schul- oder Ausbildungsortes von Antwortenden, die diese regelmäßig besuchen, mit verschiedenen Modi (n = 365)	50
Abbildung 4.12:	Bewertung der Situation des Radfahrens in Herzogenrath (n = 407)	52
Abbildung 4.13:	Gründe, die die Antwortenden am ehesten vom Radfahren abhalten (n = 407)	52

Abbildung 4.14:	Bewertung der Situation des Zufußgehens in Herzogenrath (n = 405)	54
Abbildung 4.15:	Gründe, die die Antwortenden am ehesten vom Zufußgehen abhalten (n = 405)	54
Abbildung 4.16:	Bewertung der Situation des Bus- und Bahnverkehrs in Herzogenrath (n = 405)	56
Abbildung 4.17:	Gründe, die die Antwortenden am ehesten von der Nutzung von Bus und Bahn abhalten (n = 405)	57

Verzeichnis der Tabellen

	Seite
Tabelle 2.1: Auswertung der Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV aller Ortsteile	17
Tabelle 2.2: Auswertung der Qualitätsstufen der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV aller Zentren	17
Tabelle 2.3: Auslastung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum (eigene Darstellung nach Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte (2017))	20
Tabelle 2.4: Auslastung der Parkplätze (eigene Darstellung nach Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte (2017))	20

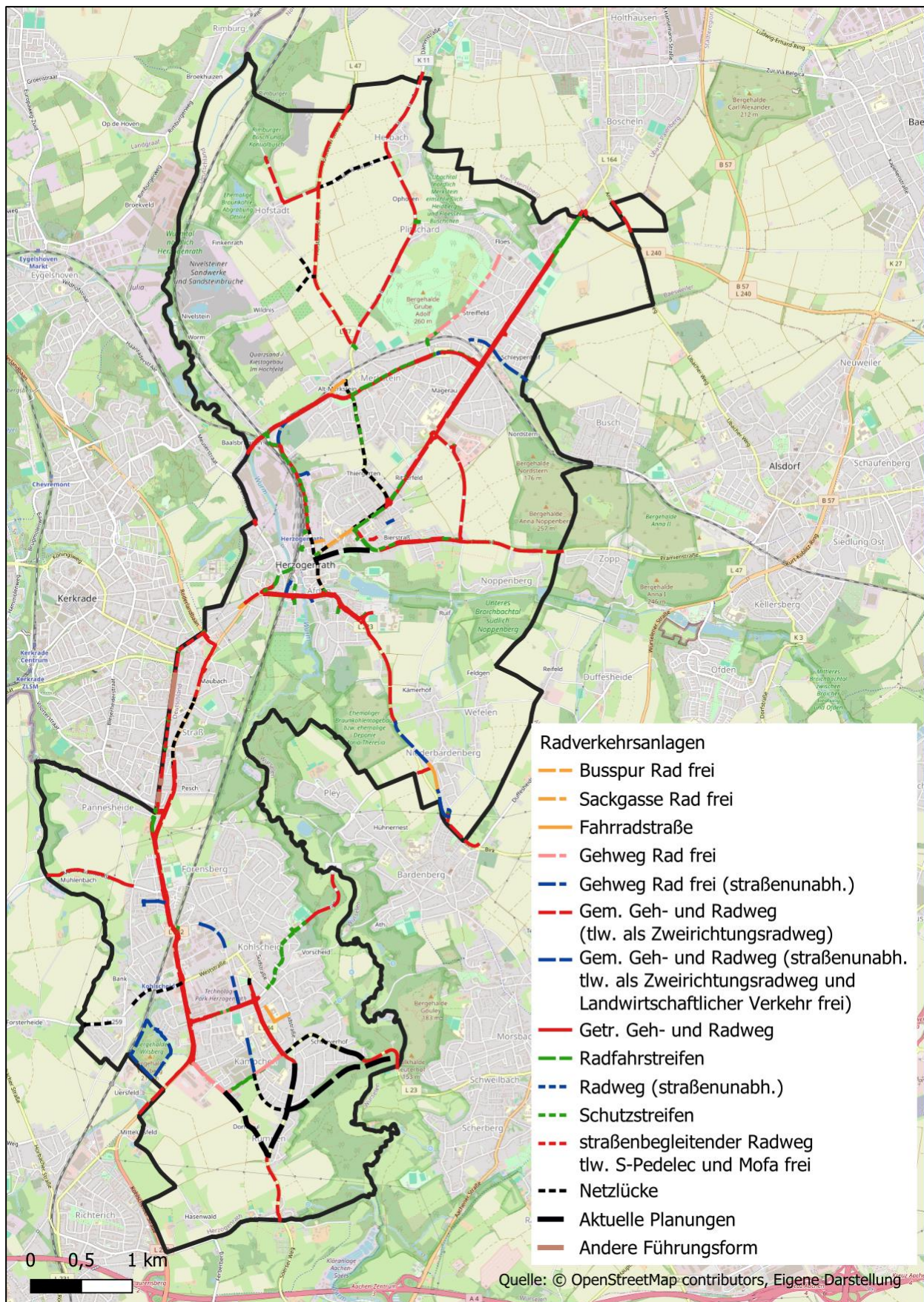
Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Überblick der Radverkehrsinfrastruktur
- Anlage 2: Netzplan AVV für Herzogenrath
- Anlage 3: Fahrgastzahlen 2023, Erhebung durch die ASEAG
- Anlage 4: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Nord
- Anlage 5: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Mitte
- Anlage 6: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Süd
- Anlage 7: Berechnung der CO₂-Äquivalenten, PM_{2.5} und PM₁₀ Kfz/24h
- Anlage 8: Berechnung der CO₂-Äquivalenten, PM_{2.5} und PM₁₀ Kfz SV/24h
- Anlage 9: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus zu Fuß
- Anlage 10: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem Fahrrad
- Anlage 11: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem E-Bike
- Anlage 12: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem ÖSPV
- Anlage 13: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem MIV
- Anlage 14: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof zu Fuß
- Anlage 15: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem Fahrrad
- Anlage 16: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem E-Bike
- Anlage 17: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem ÖSPV
- Anlage 18: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem MIV
- Anlage 19: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße zu Fuß

- Anlage 20 Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem Fahrrad
- Anlage 21 Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem E-Bike
- Anlage 22 Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem ÖSPV
- Anlage 23 Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem MIV
- Anlage 24 Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt zu Fuß
- Anlage 25 Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem Fahrrad
- Anlage 26 Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem E-Bike
- Anlage 27 Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem ÖSPV
- Anlage 28 Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem MIV

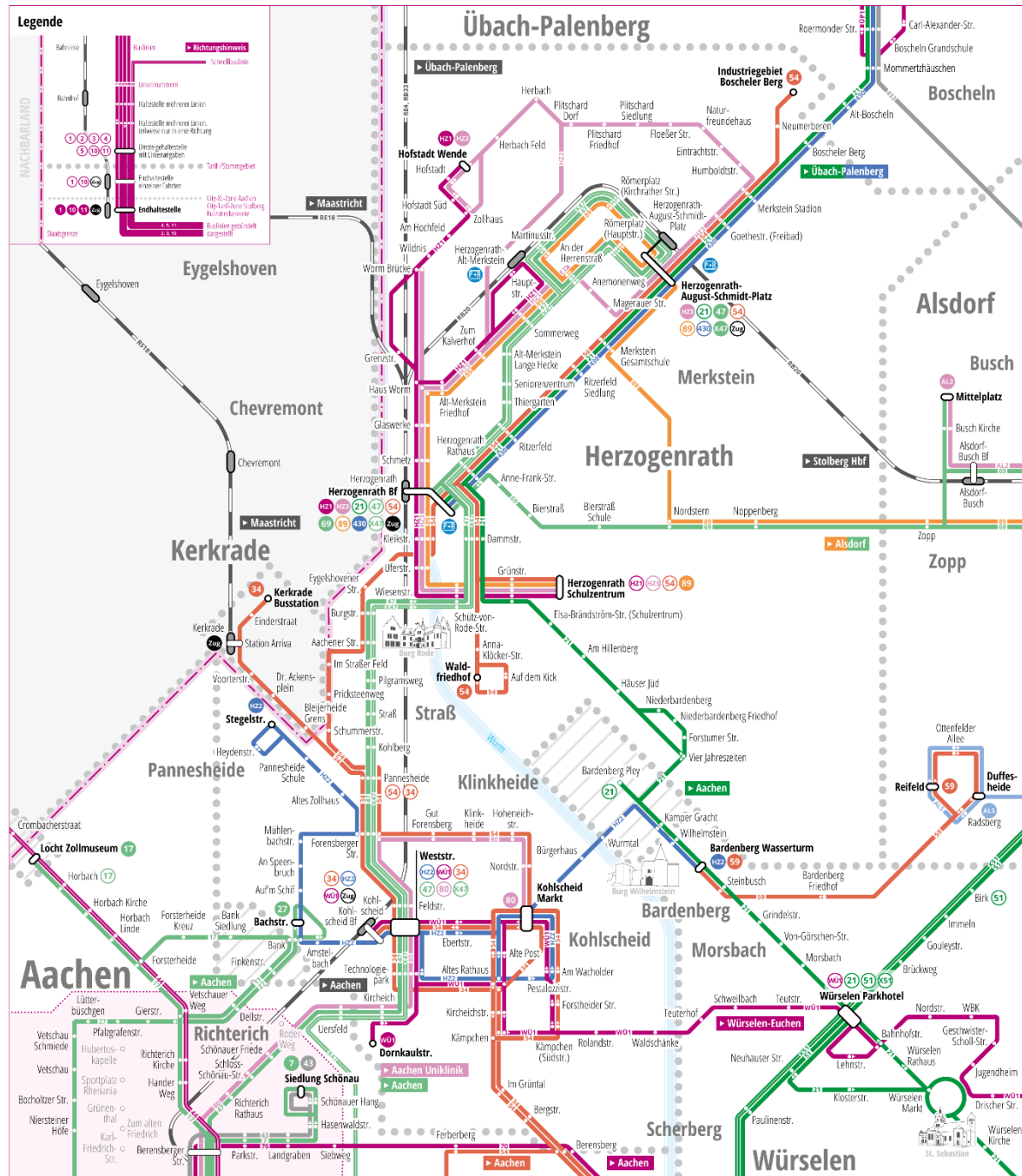
Verzeichnis des Anhangs

Anlagen



Anlage 1: Überblick der Radverkehrsinfrastruktur

2024 > Liniennetzplan Herzogenrath



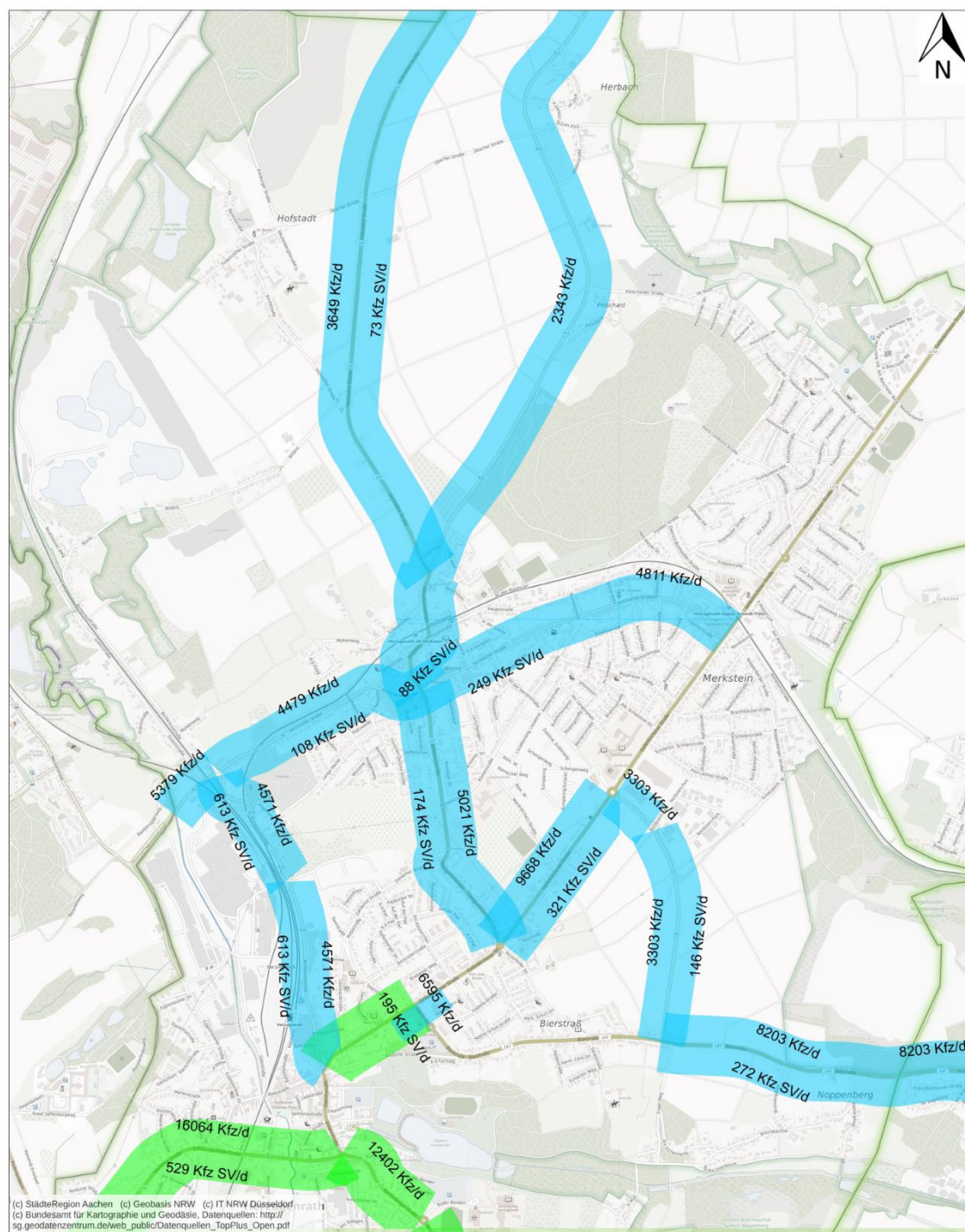
www.avv.de

Stand: Juni 2024 · ©: Aachener Verkehrsverbund GmbH und Baumgardt Consultants GbR

Anlage 2: Netzplan AVV für Herzogenrath

 ASEAG			
lw = landwärts			
sw = stadtwärts			<i>Fahrgäste pro Tag</i>
Haltestelle	Linie	Richtung	Besetzung bei Abfahrt
Kohlscheid Feldstraße lw	34	Diepenbenden	88
Kohlscheid Feldstraße lw	47	Hüls	789
Kohlscheid Feldstraße lw	80	Uniklinik	7
Kohlscheid Feldstraße lw	147 (heute X47)	Aachen Bushof	283
Kohlscheid Feldstraße lw	V	div	6
Kohlscheid Feldstraße sw	34	Kerkrade	76
Kohlscheid Feldstraße sw	47	Merkstein Aug.-S.-Pl.	884
Kohlscheid Feldstraße sw	80	Forensberger Str.	14
Kohlscheid Feldstraße sw	147 (heute X47)	Merkstein Aug.-S.-Pl.	202
Kohlscheid Feldstraße sw	V	div	6
Kohlscheid Markt lw (Oststr)	HZ2	Bardenberg	2
Kohlscheid Markt lw (Oststr)	V	div	3
Kohlscheid Markt lw (Weststr)	34	Kohlscheid Bf	18
Kohlscheid Markt lw (Weststr)	54	Diepenbenden	490
Kohlscheid Markt lw (Weststr)	HZ2	Pannesheide	8
Kohlscheid Markt lw (Weststr)	V	div	88
Kohlscheid Markt lw (Weststr)	WÜ1	Dornkaulstr.	50
Kohlscheid Markt sw (Südstr)	54	Bosch. Berg / Waldfr.	410
Kohlscheid Markt sw (Südstr)	54V	Pannesheide	7
Kohlscheid Markt sw (Südstr)	80	Uniklinik	1
Kohlscheid Markt sw (Südstr)	V	div	85
Herzogenrath Dammstraße sw	21	Palenberg Bf.	384
Herzogenrath Dammstraße sw	47	Merkstein Aug.-S.-Pl.	579
Herzogenrath Dammstraße sw	54	Diepenbenden	65
Herzogenrath Dammstraße sw	147 (heute X47)	Merkstein Aug.-S.-Pl.	99
Herzogenrath Dammstraße sw	V	div	72
Herzogenrath Dammstraße lw	21	Fuchserde-Lintert	505
Herzogenrath Dammstraße lw	47	Hüls	675
Herzogenrath Dammstraße lw	54	Herzogenrath Waldfr.	49
Herzogenrath Dammstraße lw	147 (heute X47)	Aachen Bushof	161
Herzogenrath Dammstraße lw	HZ3	HZ Schulzentrum	21
Herzogenrath Dammstraße lw	V	div	25
Ritzerfeld Siedlung lw	21	Palenberg Bf.	212
Ritzerfeld Siedlung lw	54	Boscheler Berg	135
Ritzerfeld Siedlung lw	V	div.	41
Ritzerfeld Siedlung sw	21	Fuchserde-Lintert	206
Ritzerfeld Siedlung sw	54	Diepenbenden	134
Ritzerfeld Siedlung sw	V	div	37
Merkstein Sommerweg lw	47	Merkstein Aug.-S.-Pl.	300
Merkstein Sommerweg lw	89	Alsdorf Annapark	69
Merkstein Sommerweg lw	147 (heute X47)	Merkstein Aug.-S.-Pl.	52
Merkstein Sommerweg lw	HZ3	Hofstadt	73
Merkstein Sommerweg lw	V	div	1
Merkstein Sommerweg sw	47	Hüls	340
Merkstein Sommerweg sw	89	HZ Schulzentrum	19
Merkstein Sommerweg sw	147 (heute X47)	Aachen Bushof	86
Merkstein Sommerweg sw	HZ1	beide	42
Merkstein Sommerweg sw	HZ3	HZ Schulzentrum	115
Merkstein Sommerweg sw	V	div	1

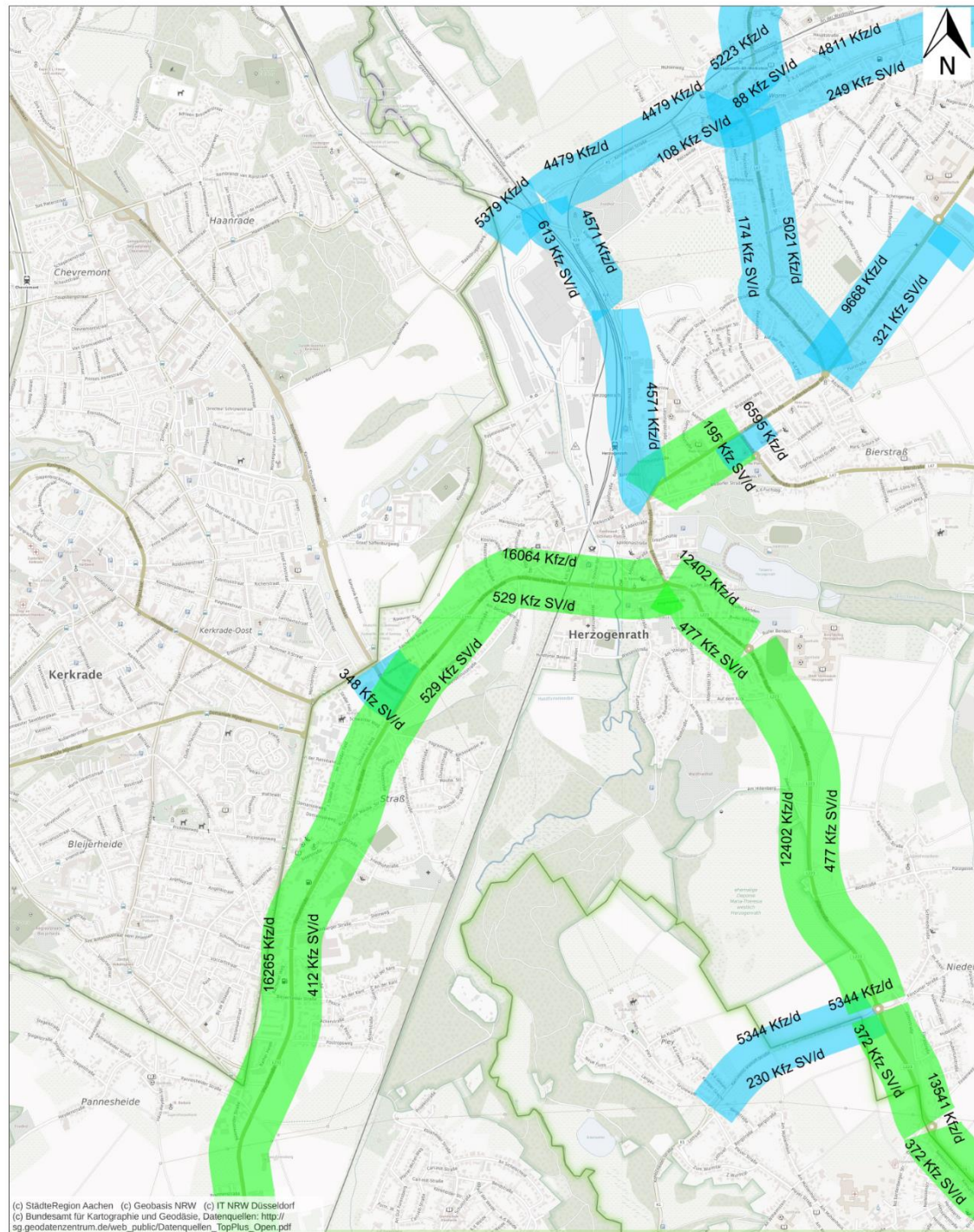
Anlage 3: Fahrgastzahlen 2023, Erhebung durch die ASEAG



Druckdokument wurde erstellt von:
Anmerkung zum Druck:

Maßstab 1 : 15000

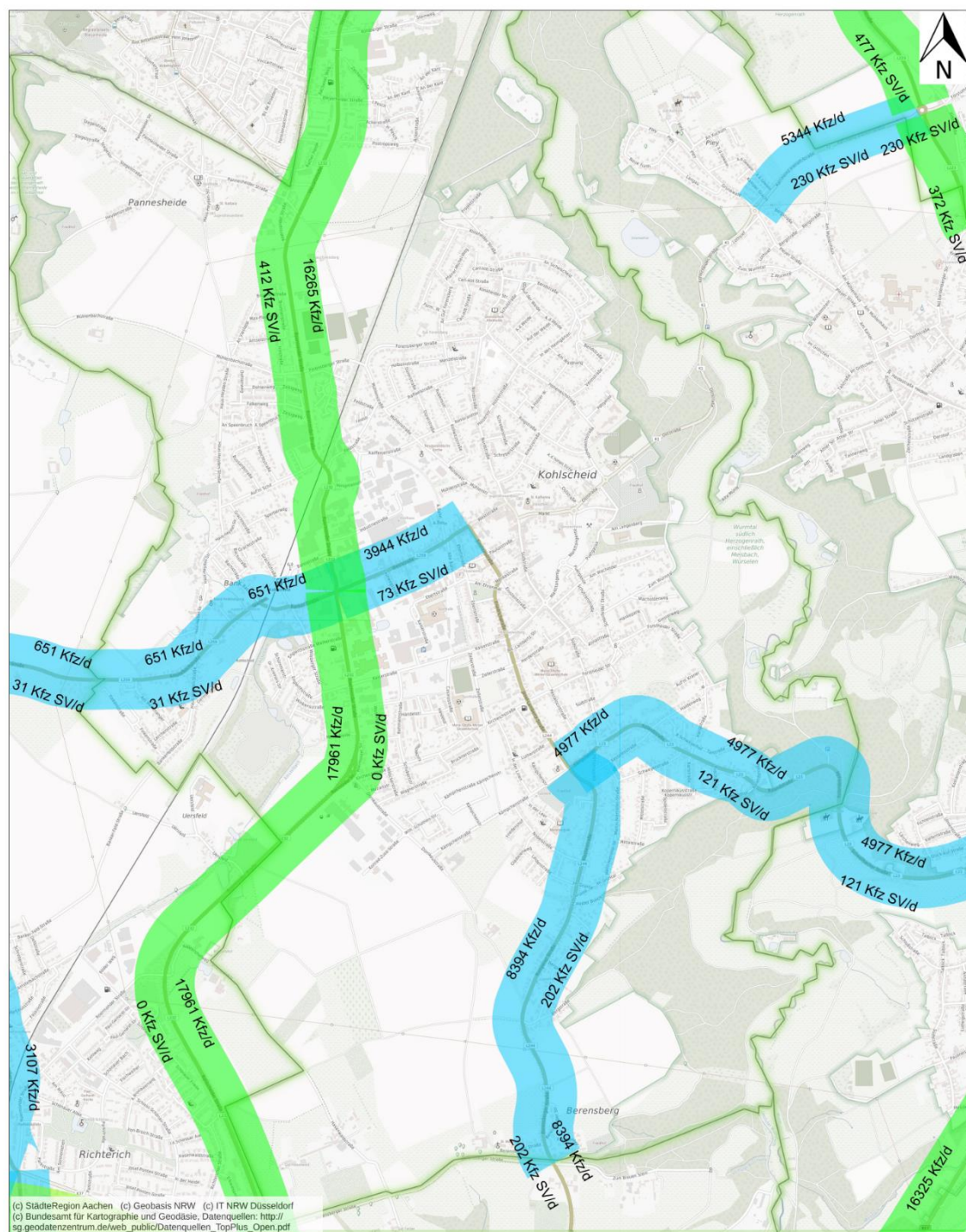
Die StädteRegion Aachen übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen!



Druckdokument wurde erstellt von:
Anmerkung zum Druck:

Maßstab 1 : 15000

Die StädteRegion Aachen übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen!



Die StädteRegion Aachen übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen!

Druckdokument wurde erstellt von:
Anmerkung zum Druck:

Maßstab 1 : 15000

Anlage 6: Verkehrsstärken 2021 Herzogenrath-Süd

Straße	Verkehrsstärke [DTV Kfz/24h]	Längsneigung	CO2-Äquivalente [g/Fzkm]	CO2- Äquivalente [t/24h]	PM10 [g/Fzkm]	PM10 [g/24h]	PM2.5 [g/Fzkm]	PM2.5 [g/24h]
L 23	4.977	0%	144,565	0,719	0,026	129,402	0,015	74,655
		+/-2%	143,868	0,716	0,026	129,402	0,015	74,655
		+/-4%	147,221	0,733	0,026	129,402	0,015	74,655
		+/-6%	160,894	0,801	0,026	129,402	0,015	74,655
L 47	3.649	0%	144,565	0,528	0,026	94,874	0,015	54,735
		+/-2%	143,868	0,525	0,026	94,874	0,015	54,735
		+/-4%	147,221	0,537	0,026	94,874	0,015	54,735
		+/-6%	160,894	0,587	0,026	94,874	0,015	54,735
	5.223	0%	144,565	0,755	0,026	135,798	0,015	78,345
		+/-2%	143,868	0,751	0,026	135,798	0,015	78,345
		+/-4%	147,221	0,769	0,026	135,798	0,015	78,345
		+/-6%	160,894	0,840	0,026	135,798	0,015	78,345
	5.021	0%	144,565	0,726	0,026	130,546	0,015	75,315
		+/-2%	143,868	0,722	0,026	130,546	0,015	75,315
		+/-4%	147,221	0,739	0,026	130,546	0,015	75,315
		+/-6%	160,894	0,808	0,026	130,546	0,015	75,315
	6.595	0%	144,565	0,953	0,026	171,470	0,015	98,925
		+/-2%	143,868	0,949	0,026	171,470	0,015	98,925
		+/-4%	147,221	0,971	0,026	171,470	0,015	98,925
		+/-6%	160,894	1,061	0,026	171,470	0,015	98,925
	8.203	0%	144,565	1,186	0,026	213,278	0,015	123,045
		+/-2%	143,868	1,180	0,026	213,278	0,015	123,045
		+/-4%	147,221	1,208	0,026	213,278	0,015	123,045
		+/-6%	160,894	1,320	0,026	213,278	0,015	123,045
L 223	12.402	0%	144,565	1,793	0,026	322,452	0,015	186,030
		+/-2%	143,868	1,784	0,026	322,452	0,015	186,030
		+/-4%	147,221	1,826	0,026	322,452	0,015	186,030
		+/-6%	160,894	1,995	0,026	322,452	0,015	186,030
	13.541	0%	144,565	1,958	0,026	352,066	0,015	203,115
		+/-2%	143,868	1,948	0,026	352,066	0,015	203,115
		+/-4%	147,221	1,994	0,026	352,066	0,015	203,115
		+/-6%	160,894	2,179	0,026	352,066	0,015	203,115
L 232	9.668	0%	144,565	1,398	0,026	251,368	0,015	145,020
		+/-2%	143,868	1,391	0,026	251,368	0,015	145,020
		+/-4%	147,221	1,423	0,026	251,368	0,015	145,020
		+/-6%	160,894	1,556	0,026	251,368	0,015	145,020
	18.086	0%	144,565	2,615	0,026	470,236	0,015	271,290
		+/-2%	143,868	2,602	0,026	470,236	0,015	271,290
		+/-4%	147,221	2,663	0,026	470,236	0,015	271,290
		+/-6%	160,894	2,910	0,026	470,236	0,015	271,290
	16.064	0%	144,565	2,322	0,026	417,664	0,015	240,960
		+/-2%	143,868	2,311	0,026	417,664	0,015	240,960
		+/-4%	147,221	2,365	0,026	417,664	0,015	240,960
		+/-6%	160,894	2,585	0,026	417,664	0,015	240,960
	16.265	0%	144,565	2,351	0,026	422,890	0,015	243,975
		+/-2%	143,868	2,340	0,026	422,890	0,015	243,975
		+/-4%	147,221	2,395	0,026	422,890	0,015	243,975
		+/-6%	160,894	2,617	0,026	422,890	0,015	243,975
	17.961	0%	144,565	2,597	0,026	466,986	0,015	269,415
		+/-2%	143,868	2,584	0,026	466,986	0,015	269,415
		+/-4%	147,221	2,644	0,026	466,986	0,015	269,415
		+/-6%	160,894	2,890	0,026	466,986	0,015	269,415
L 244	8.394	0%	144,565	1,213	0,026	218,244	0,015	125,910
		+/-2%	143,868	1,208	0,026	218,244	0,015	125,910
		+/-4%	147,221	1,236	0,026	218,244	0,015	125,910
		+/-6%	160,894	1,351	0,026	218,244	0,015	125,910
L 259	651	0%	144,565	0,094	0,026	16,926	0,015	9,765
		+/-2%	143,868	0,094	0,026	16,926	0,015	9,765
		+/-4%	147,221	0,096	0,026	16,926	0,015	9,765
		+/-6%	160,894	0,105	0,026	16,926	0,015	9,765
	3.944	0%	144,565	0,570	0,026	102,544	0,015	59,160
		+/-2%	143,868	0,567	0,026	102,544	0,015	59,160
		+/-4%	147,221	0,581	0,026	102,544	0,015	59,160
		+/-6%	160,894	0,635	0,026	102,544	0,015	59,160

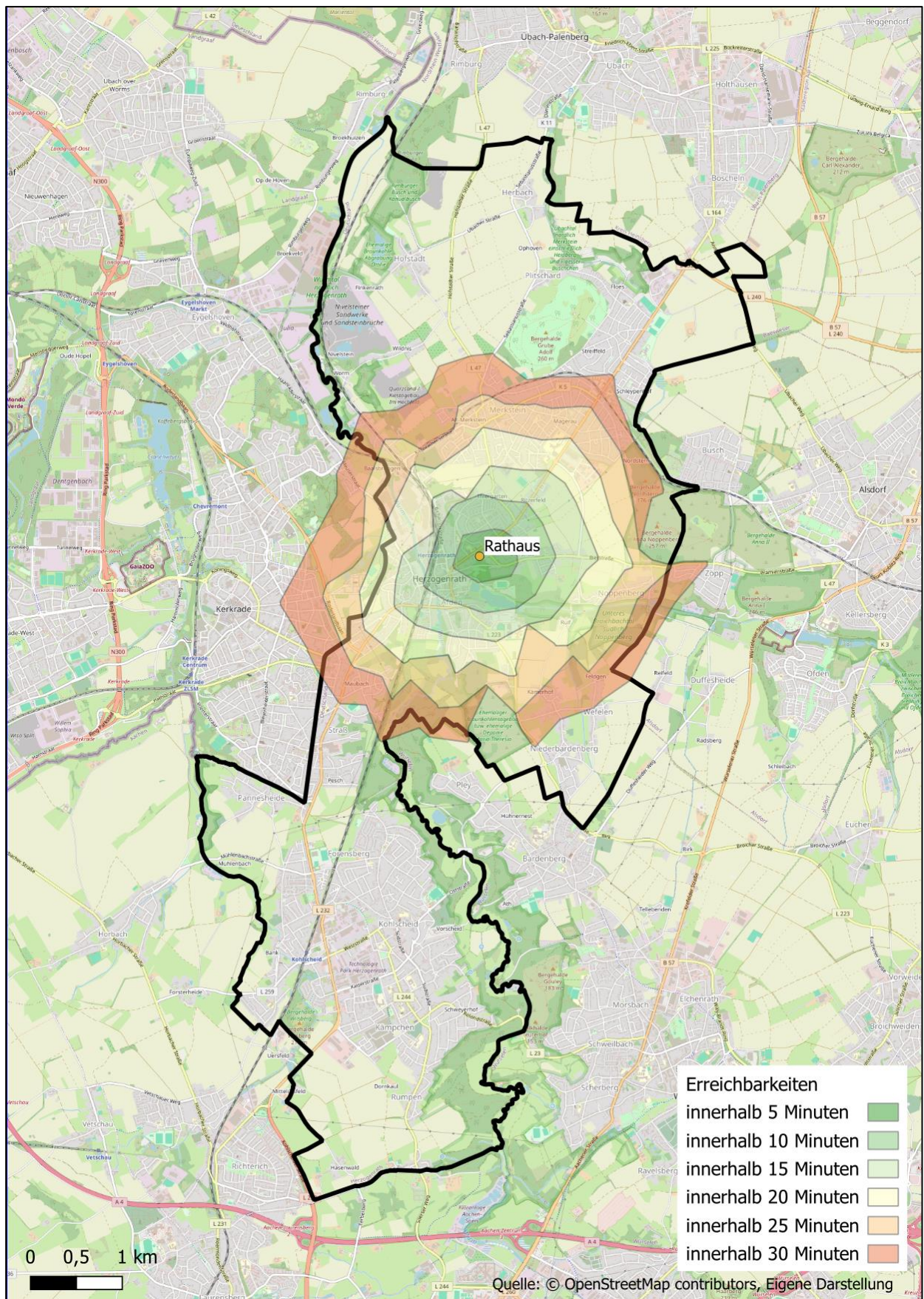
Straße	Verkehrsstärke [DTV Kfz/24h]	Längsneigung	CO2-Äquivalente [g/Fzkm]	CO2- Äquivalente [t/24h]	PM10 [g/Fzkm]	PM10 [g/24h]	PM2.5 [g/Fzkm]	PM2.5 [g/24h]
K 5	4.811	0%	144,565	0,696	0,026	125,086	0,015	72,165
		+/-2%	143,868	0,692	0,026	125,086	0,015	72,165
		+/-4%	147,221	0,708	0,026	125,086	0,015	72,165
		+/-6%	160,894	0,774	0,026	125,086	0,015	72,165
	4.479	0%	144,565	0,648	0,026	116,454	0,015	67,185
		+/-2%	143,868	0,644	0,026	116,454	0,015	67,185
		+/-4%	147,221	0,659	0,026	116,454	0,015	67,185
		+/-6%	160,894	0,721	0,026	116,454	0,015	67,185
	5.379	0%	144,565	0,778	0,026	139,854	0,015	80,685
		+/-2%	143,868	0,774	0,026	139,854	0,015	80,685
		+/-4%	147,221	0,792	0,026	139,854	0,015	80,685
		+/-6%	160,894	0,865	0,026	139,854	0,015	80,685
	3.303	0%	144,565	0,477	0,026	85,878	0,015	49,545
		+/-2%	143,868	0,475	0,026	85,878	0,015	49,545
		+/-4%	147,221	0,486	0,026	85,878	0,015	49,545
		+/-6%	160,894	0,531	0,026	85,878	0,015	49,545
K 11	2.343	0%	144,565	0,339	0,026	60,918	0,015	35,145
		+/-2%	143,868	0,337	0,026	60,918	0,015	35,145
		+/-4%	147,221	0,345	0,026	60,918	0,015	35,145
		+/-6%	160,894	0,377	0,026	60,918	0,015	35,145
K 29	4.571	0%	144,565	0,661	0,026	118,846	0,015	68,565
		+/-2%	143,868	0,658	0,026	118,846	0,015	68,565
		+/-4%	147,221	0,673	0,026	118,846	0,015	68,565
		+/-6%	160,894	0,735	0,026	118,846	0,015	68,565

Anlage 7: Berechnung der CO2-Äquivalenten, PM2.5 und PM10 Kfz/24h

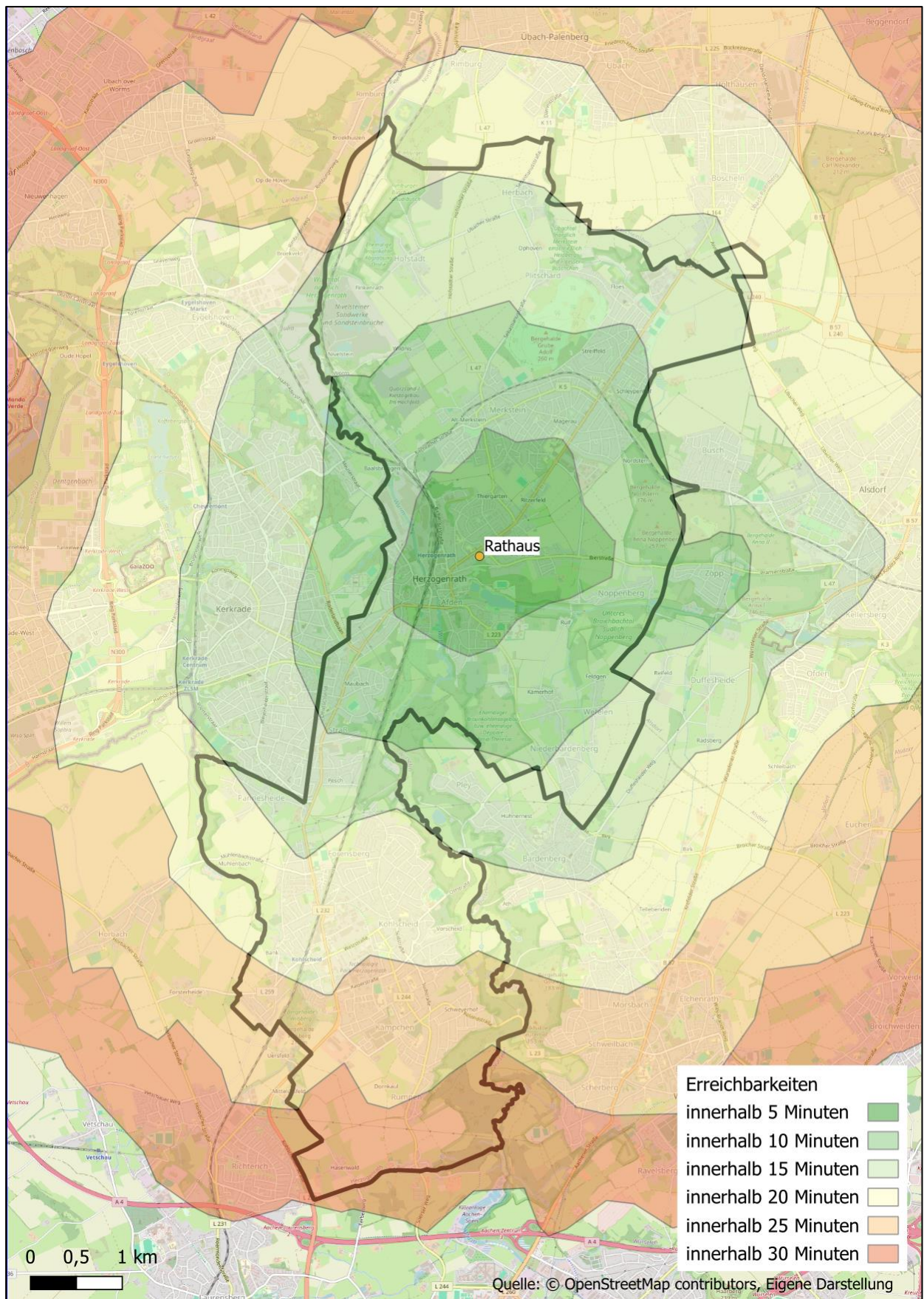
Straße	Verkehrsstärke [DTV Kfz SV/24h]	Längsneigung	CO2-Äquivalente [g/Fzkm]	CO2- Äquivalente [t/24h]	PM10 [g/Fzkm]	PM10 [g/24h]	PM2.5 [g/Fzkm]	PM2.5 [g/24h]
L 23	121	0%	504,839	0,061	0,100	12,100	0,068	8,228
		+/-2%	565,665	0,068	0,100	12,100	0,068	8,228
		+/-4%	735,223	0,089	0,100	12,100	0,068	8,228
		+/-6%	958,283	0,116	0,100	12,100	0,068	8,228
L 47	73	0%	504,839	0,037	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-2%	565,665	0,041	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-4%	735,223	0,054	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-6%	958,283	0,070	0,100	7,300	0,068	4,964
	88	0%	504,839	0,044	0,100	8,800	0,068	5,984
		+/-2%	565,665	0,050	0,100	8,800	0,068	5,984
		+/-4%	735,223	0,065	0,100	8,800	0,068	5,984
		+/-6%	958,283	0,084	0,100	8,800	0,068	5,984
	174	0%	504,839	0,088	0,100	17,400	0,068	11,832
		+/-2%	565,665	0,098	0,100	17,400	0,068	11,832
		+/-4%	735,223	0,128	0,100	17,400	0,068	11,832
		+/-6%	958,283	0,167	0,100	17,400	0,068	11,832
	195	0%	504,839	0,098	0,100	19,500	0,068	13,260
		+/-2%	565,665	0,110	0,100	19,500	0,068	13,260
		+/-4%	735,223	0,143	0,100	19,500	0,068	13,260
		+/-6%	958,283	0,187	0,100	19,500	0,068	13,260
	272	0%	504,839	0,137	0,100	27,200	0,068	18,496
		+/-2%	565,665	0,154	0,100	27,200	0,068	18,496
		+/-4%	735,223	0,200	0,100	27,200	0,068	18,496
		+/-6%	958,283	0,261	0,100	27,200	0,068	18,496
L 223	477	0%	504,839	0,241	0,100	47,700	0,068	32,436
		+/-2%	565,665	0,270	0,100	47,700	0,068	32,436
		+/-4%	735,223	0,351	0,100	47,700	0,068	32,436
		+/-6%	958,283	0,457	0,100	47,700	0,068	32,436
	372	0%	504,839	0,188	0,100	37,200	0,068	25,296
		+/-2%	565,665	0,210	0,100	37,200	0,068	25,296
		+/-4%	735,223	0,274	0,100	37,200	0,068	25,296
		+/-6%	958,283	0,356	0,100	37,200	0,068	25,296
L 232	321	0%	504,839	0,162	0,100	32,100	0,068	21,828
		+/-2%	565,665	0,182	0,100	32,100	0,068	21,828
		+/-4%	735,223	0,236	0,100	32,100	0,068	21,828
		+/-6%	958,283	0,308	0,100	32,100	0,068	21,828
	618	0%	504,839	0,312	0,100	61,800	0,068	42,024
		+/-2%	565,665	0,350	0,100	61,800	0,068	42,024
		+/-4%	735,223	0,454	0,100	61,800	0,068	42,024
		+/-6%	958,283	0,592	0,100	61,800	0,068	42,024
	529	0%	504,839	0,267	0,100	52,900	0,068	35,972
		+/-2%	565,665	0,299	0,100	52,900	0,068	35,972
		+/-4%	735,223	0,389	0,100	52,900	0,068	35,972
		+/-6%	958,283	0,507	0,100	52,900	0,068	35,972
	412	0%	504,839	0,208	0,100	41,200	0,068	28,016
		+/-2%	565,665	0,233	0,100	41,200	0,068	28,016
		+/-4%	735,223	0,303	0,100	41,200	0,068	28,016
		+/-6%	958,283	0,395	0,100	41,200	0,068	28,016
	-	0%	504,839	-	0,100	-	0,068	-
		+/-2%	565,665	-	0,100	-	0,068	-
		+/-4%	735,223	-	0,100	-	0,068	-
		+/-6%	958,283	-	0,100	-	0,068	-
L 244	202	0%	504,839	0,102	0,100	20,200	0,068	13,736
		+/-2%	565,665	0,114	0,100	20,200	0,068	13,736
		+/-4%	735,223	0,149	0,100	20,200	0,068	13,736
		+/-6%	958,283	0,194	0,100	20,200	0,068	13,736
L 259	31	0%	504,839	0,016	0,100	3,100	0,068	2,108
		+/-2%	565,665	0,018	0,100	3,100	0,068	2,108
		+/-4%	735,223	0,023	0,100	3,100	0,068	2,108
		+/-6%	958,283	0,030	0,100	3,100	0,068	2,108
	73	0%	504,839	0,037	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-2%	565,665	0,041	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-4%	735,223	0,054	0,100	7,300	0,068	4,964
		+/-6%	958,283	0,070	0,100	7,300	0,068	4,964

Straße	Verkehrsstärke [DTV Kfz SV/24h]	Längsneigung	CO2-Äquivalente [g/Fzkm]	CO2- Äquivalente [t/24h]	PM10 [g/Fzkm]	PM10 [g/24h]	PM2.5 [g/Fzkm]	PM2.5 [g/24h]
K 5	249	0%	504,839	0,126	0,100	24,900	0,068	16,932
		+/-2%	565,665	0,141	0,100	24,900	0,068	16,932
		+/-4%	735,223	0,183	0,100	24,900	0,068	16,932
		+/-6%	958,283	0,239	0,100	24,900	0,068	16,932
	108	0%	504,839	0,055	0,100	10,800	0,068	7,344
		+/-2%	565,665	0,061	0,100	10,800	0,068	7,344
		+/-4%	735,223	0,079	0,100	10,800	0,068	7,344
		+/-6%	958,283	0,103	0,100	10,800	0,068	7,344
	47	0%	504,839	0,024	0,100	4,700	0,068	3,196
		+/-2%	565,665	0,027	0,100	4,700	0,068	3,196
		+/-4%	735,223	0,035	0,100	4,700	0,068	3,196
		+/-6%	958,283	0,045	0,100	4,700	0,068	3,196
	146	0%	504,839	0,074	0,100	14,600	0,068	9,928
		+/-2%	565,665	0,083	0,100	14,600	0,068	9,928
		+/-4%	735,223	0,107	0,100	14,600	0,068	9,928
		+/-6%	958,283	0,140	0,100	14,600	0,068	9,928
K 11	27	0%	504,839	0,014	0,100	2,700	0,068	1,836
		+/-2%	565,665	0,015	0,100	2,700	0,068	1,836
		+/-4%	735,223	0,020	0,100	2,700	0,068	1,836
		+/-6%	958,283	0,026	0,100	2,700	0,068	1,836
K 29	613	0%	504,839	0,309	0,100	61,300	0,068	41,684
		+/-2%	565,665	0,347	0,100	61,300	0,068	41,684
		+/-4%	735,223	0,451	0,100	61,300	0,068	41,684
		+/-6%	958,283	0,587	0,100	61,300	0,068	41,684

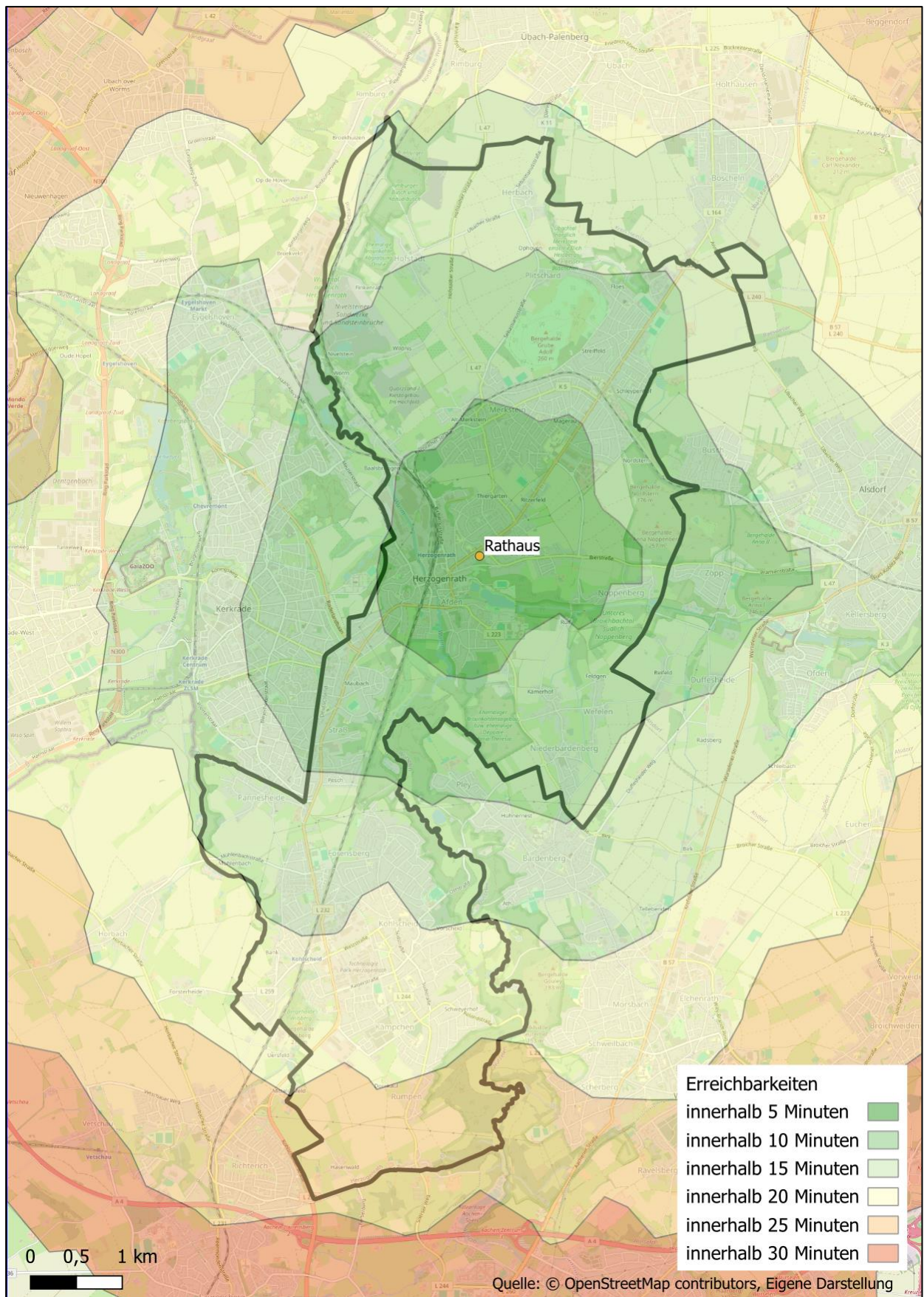
Anlage 8: Berechnung der CO2-Äquivalenten, PM2.5 und PM10 Kfz SV/24h



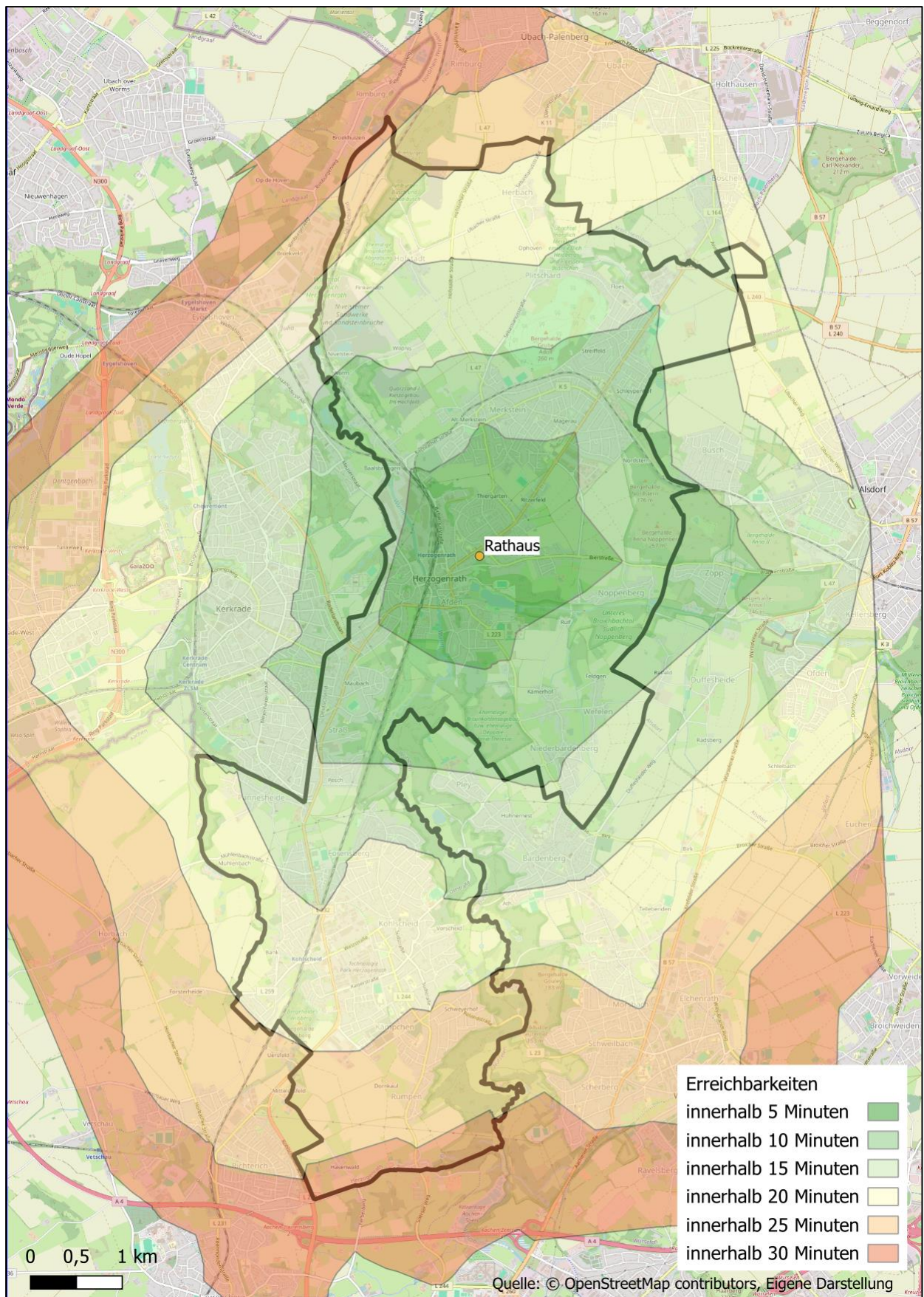
Anlage 9: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus zu Fuß



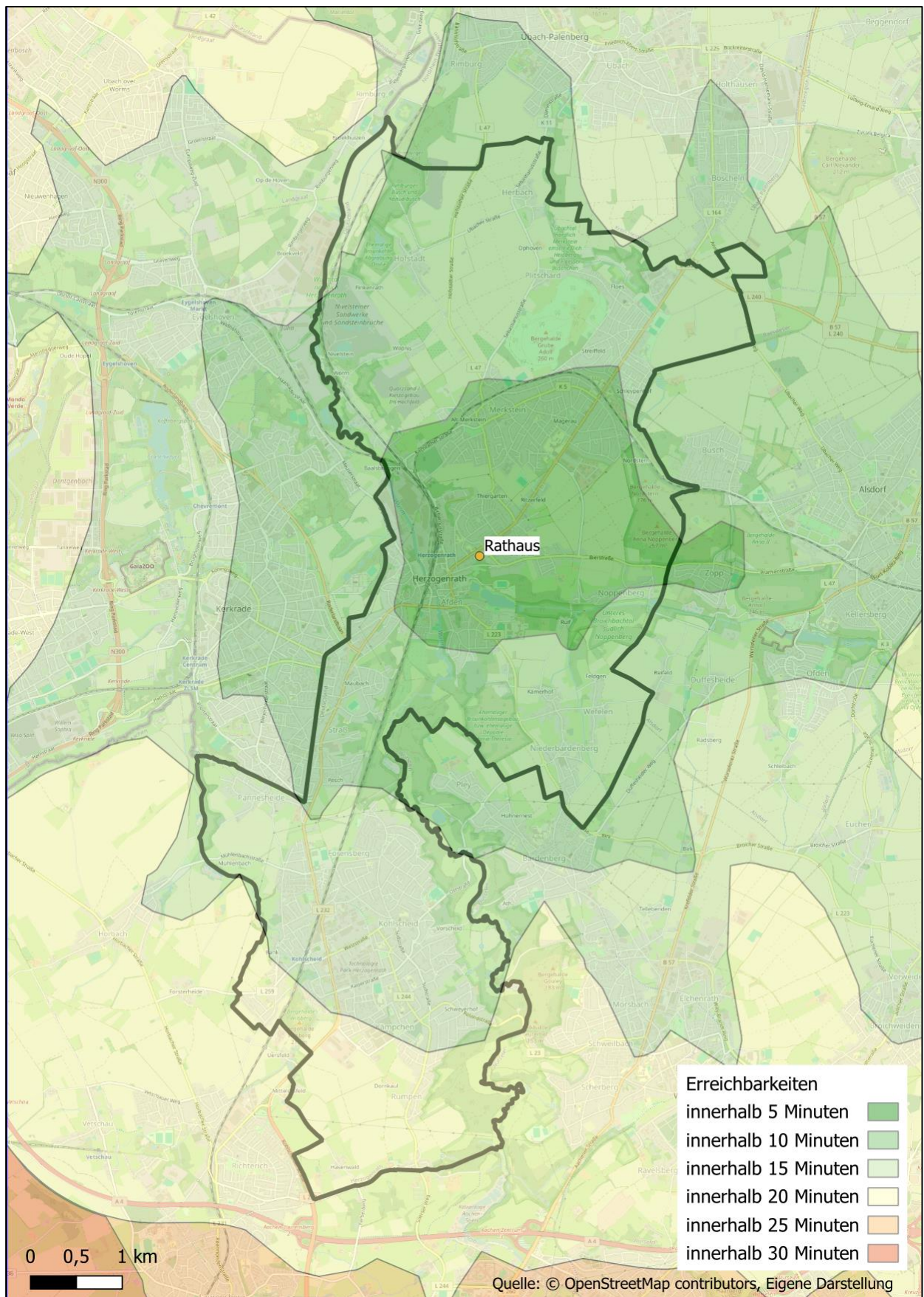
Anlage 10: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem Fahrrad



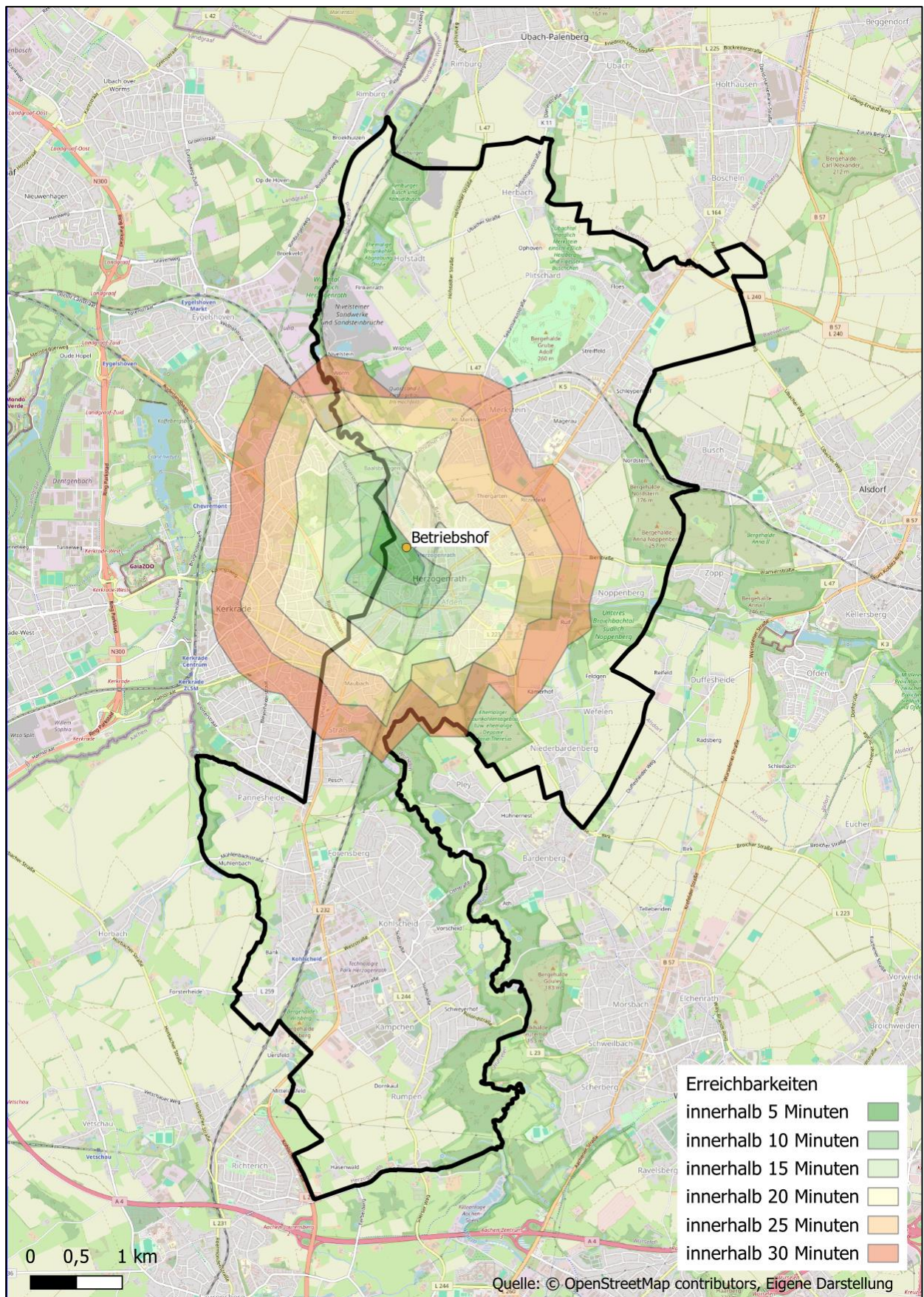
Anlage 11: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem E-Bike



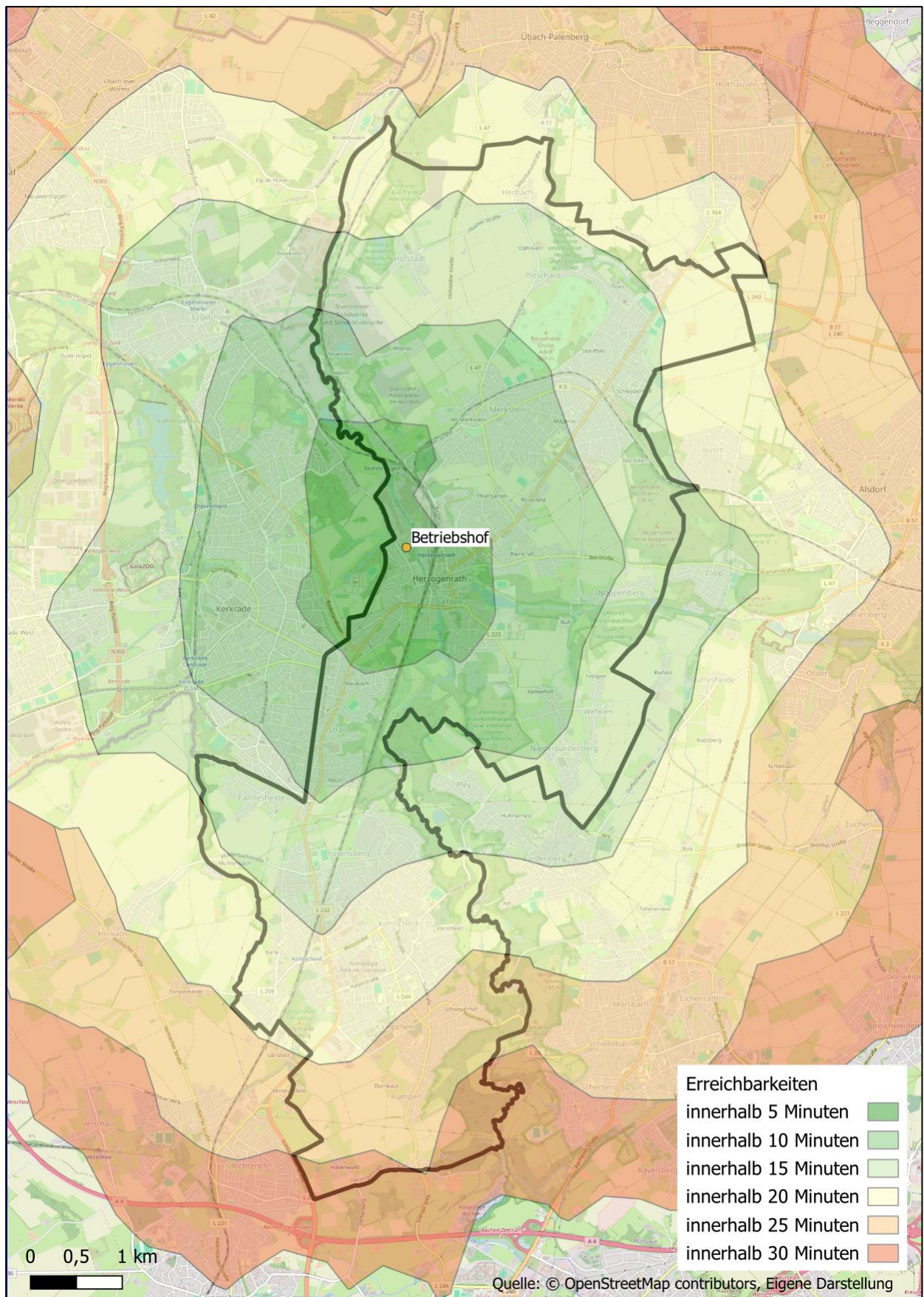
Anlage 12: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem ÖSPV



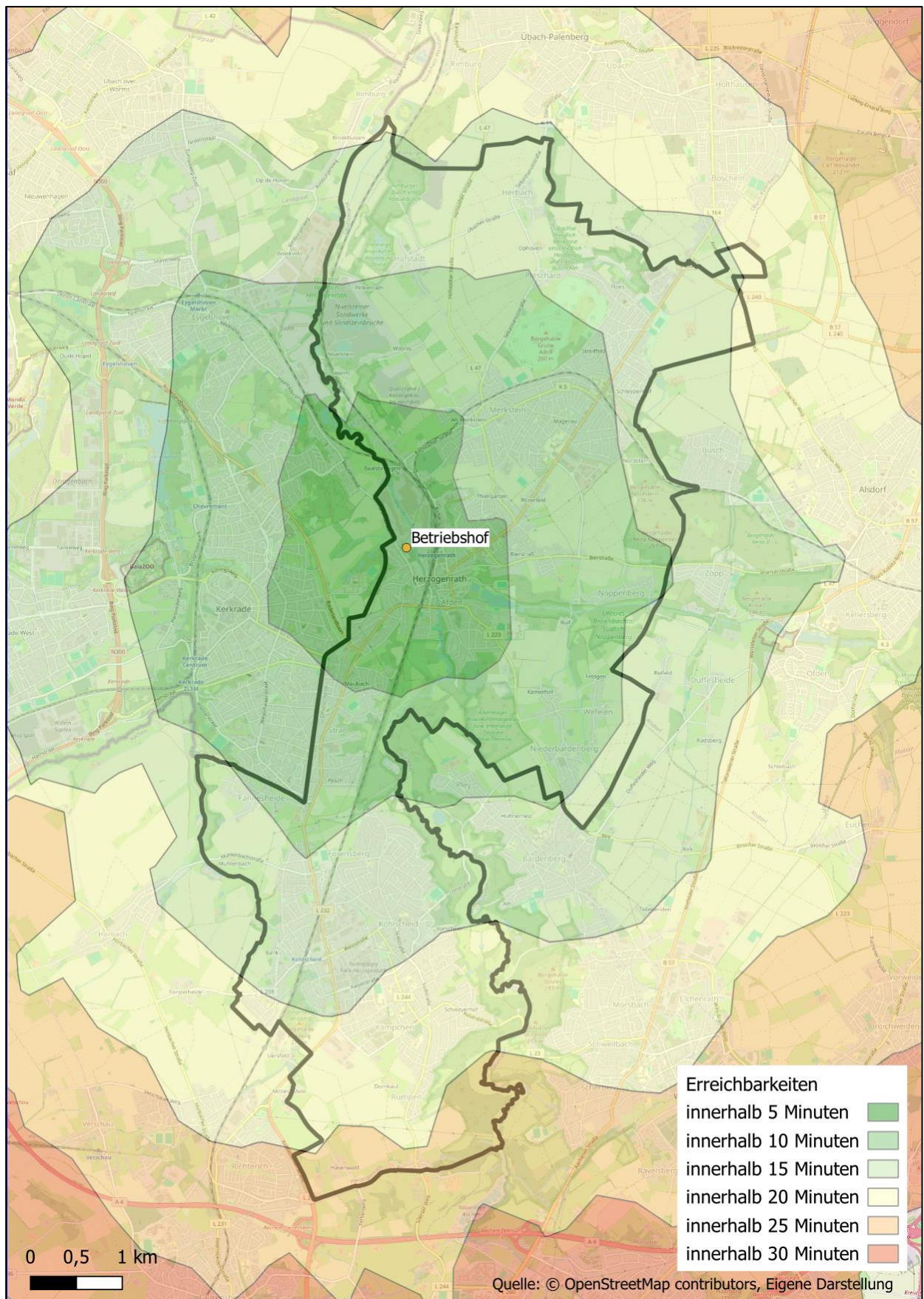
Anlage 13: Erreichbarkeiten ab dem Rathaus mit dem MIV



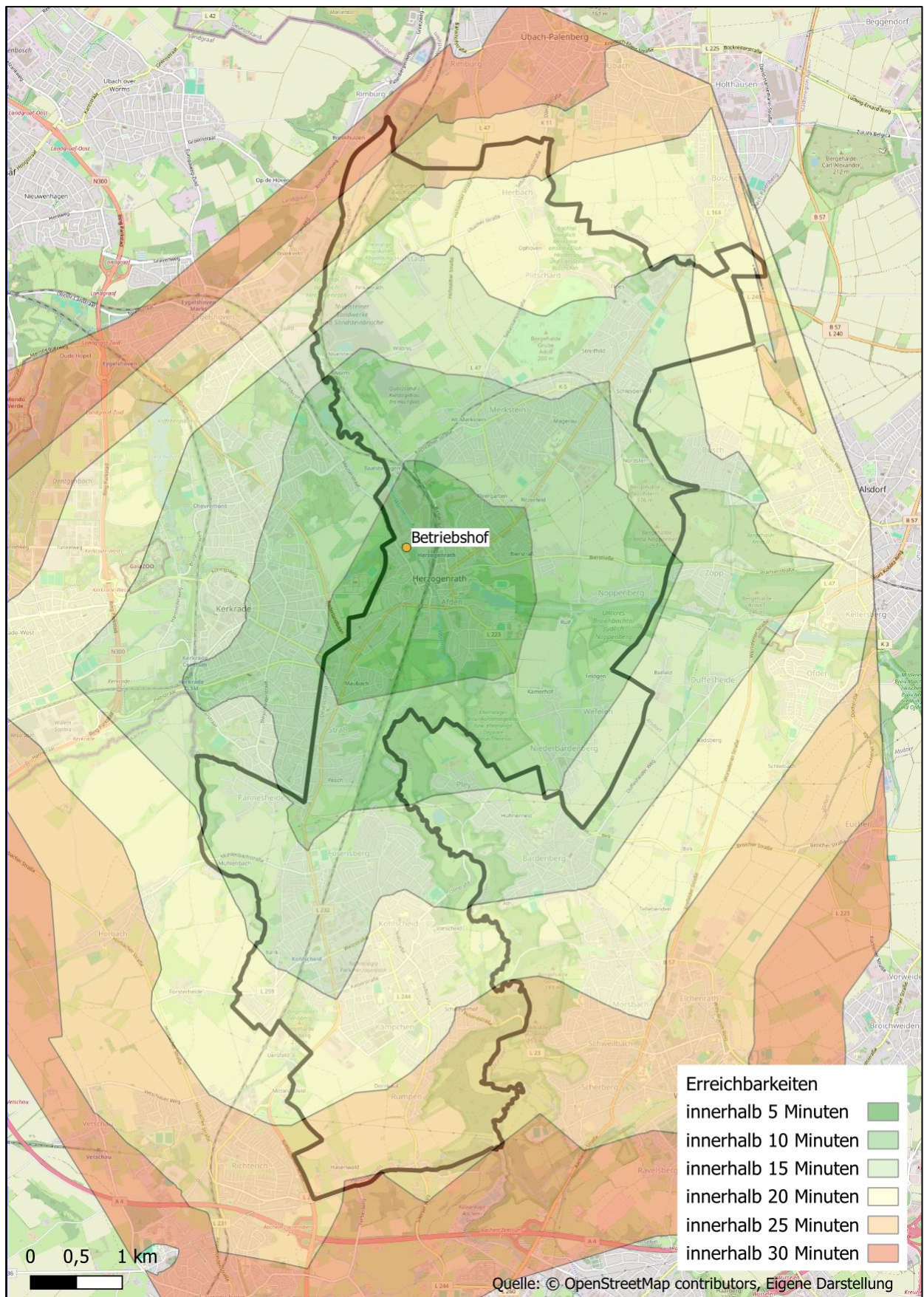
Anlage 14: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof zu Fuß



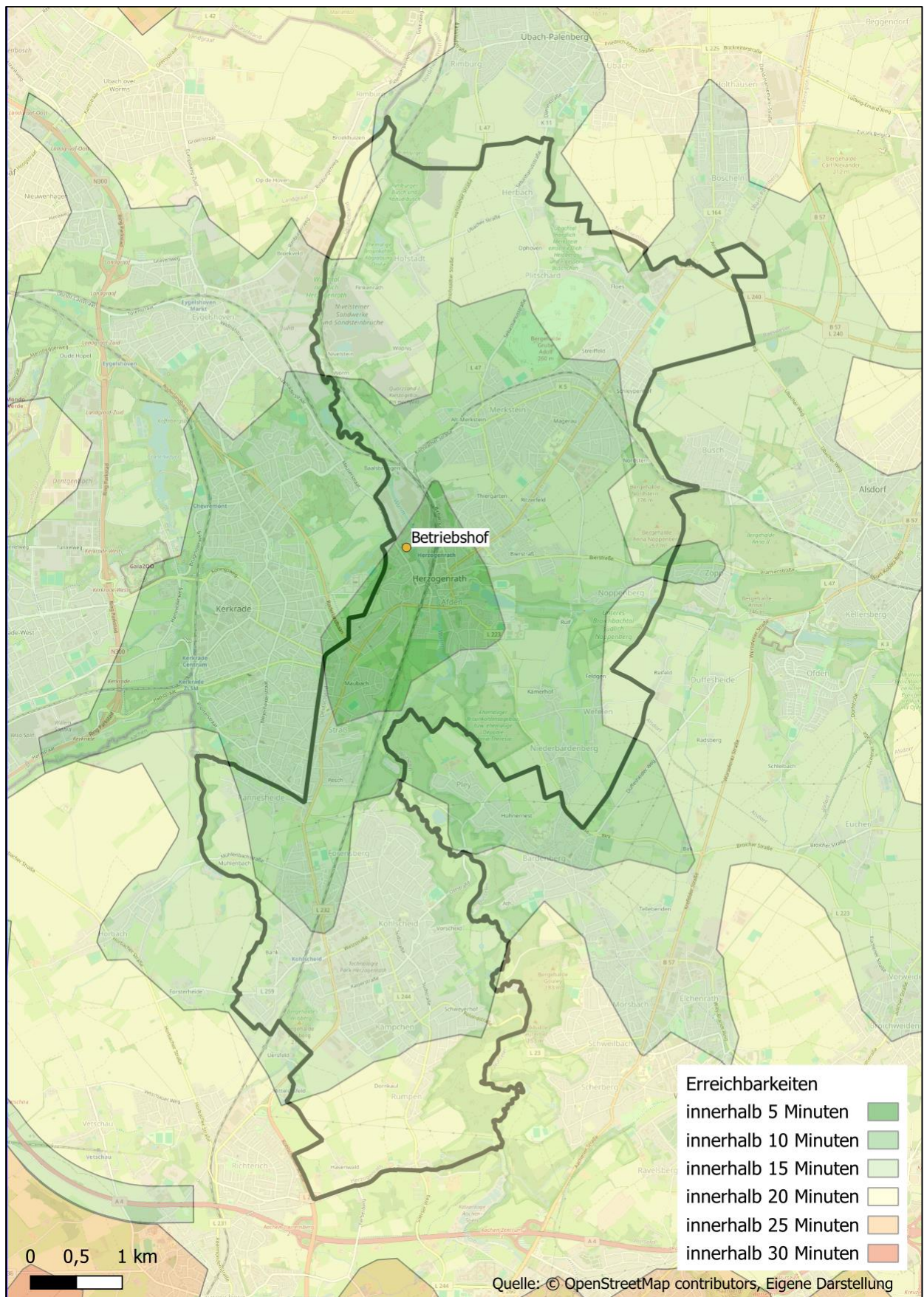
Anlage 15: Erreichbarkeiten ab dem Betriebsshof mit dem Rad



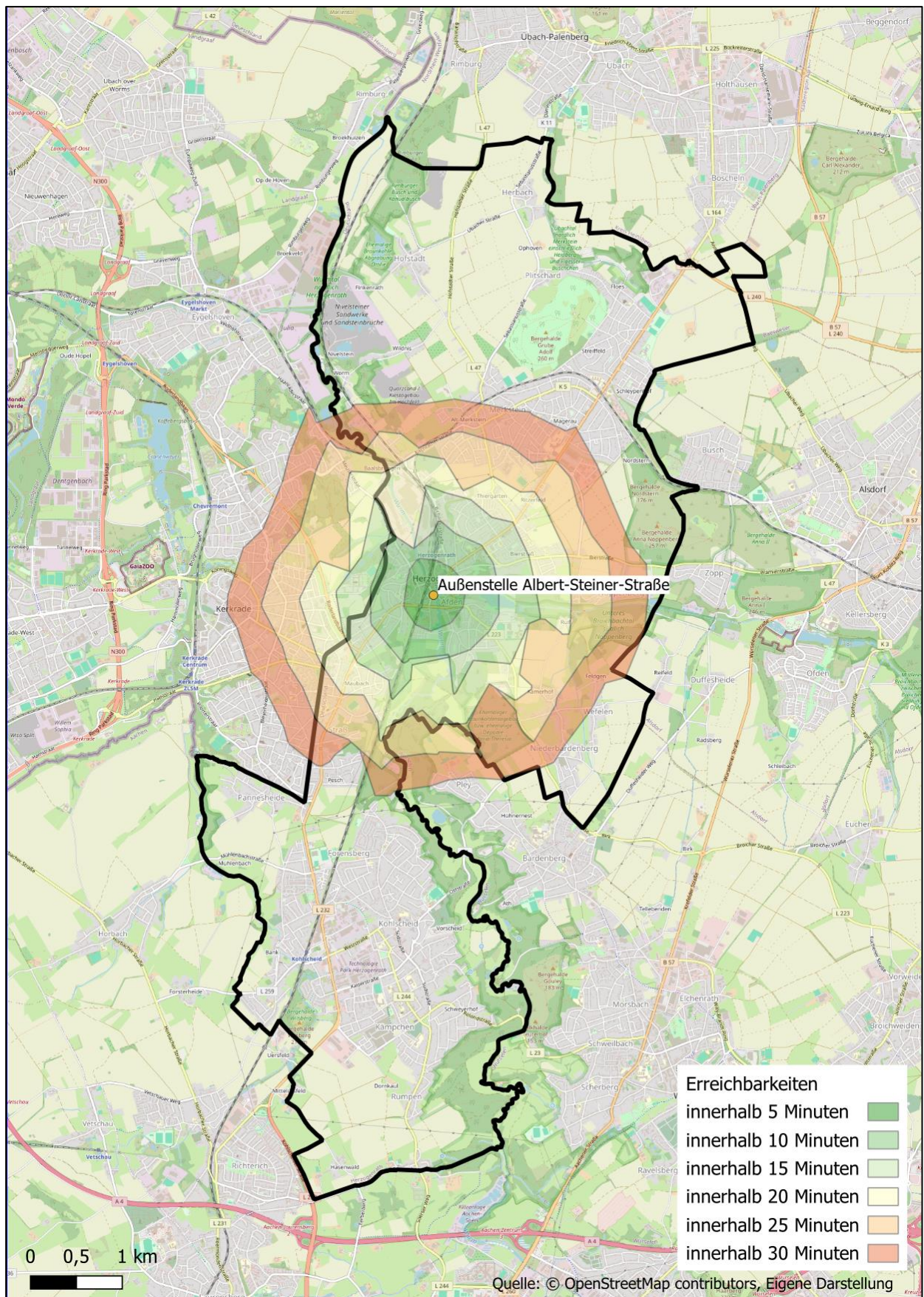
Anlage 16: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem E-Bike



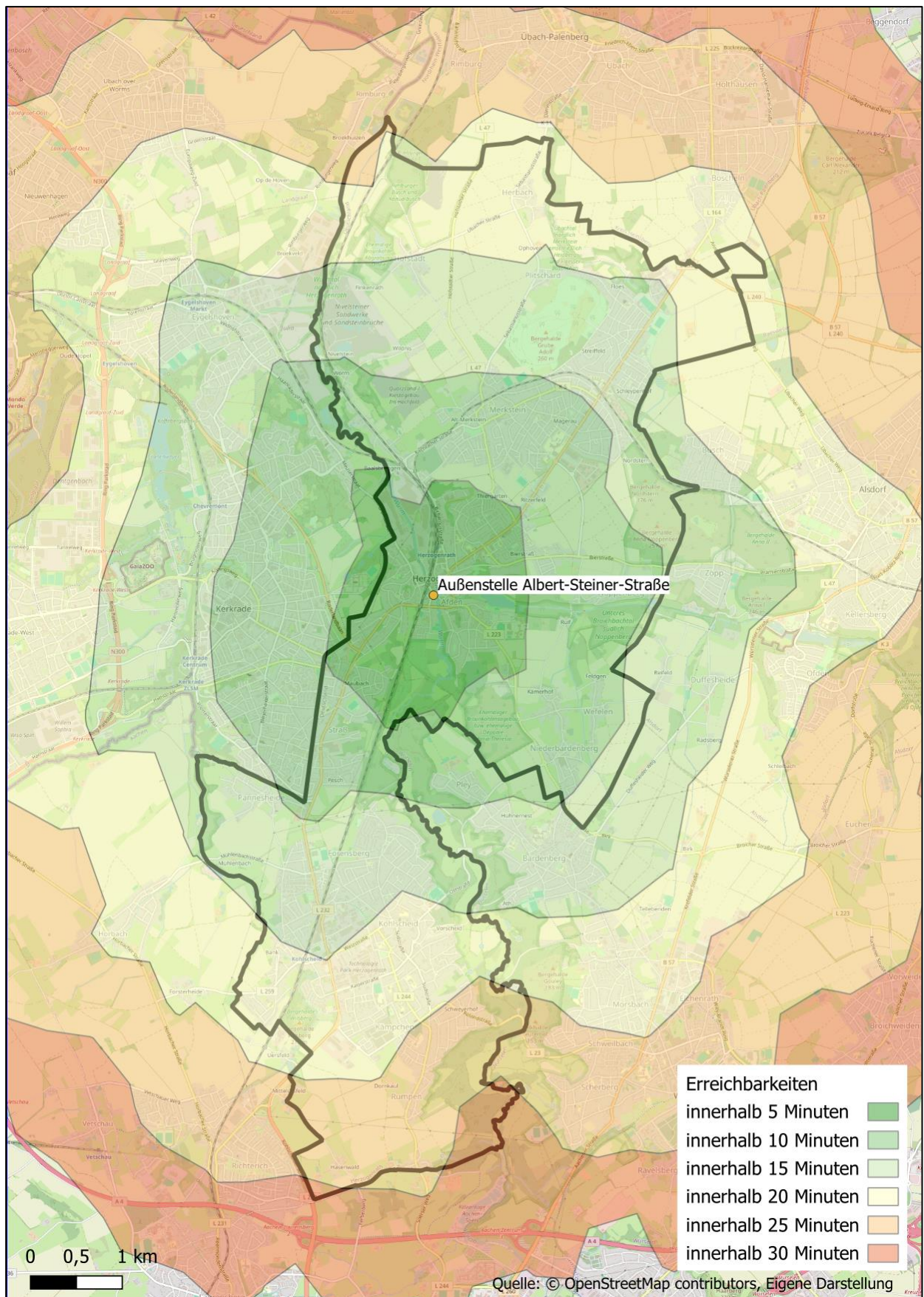
Anlage 17: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem ÖSPV



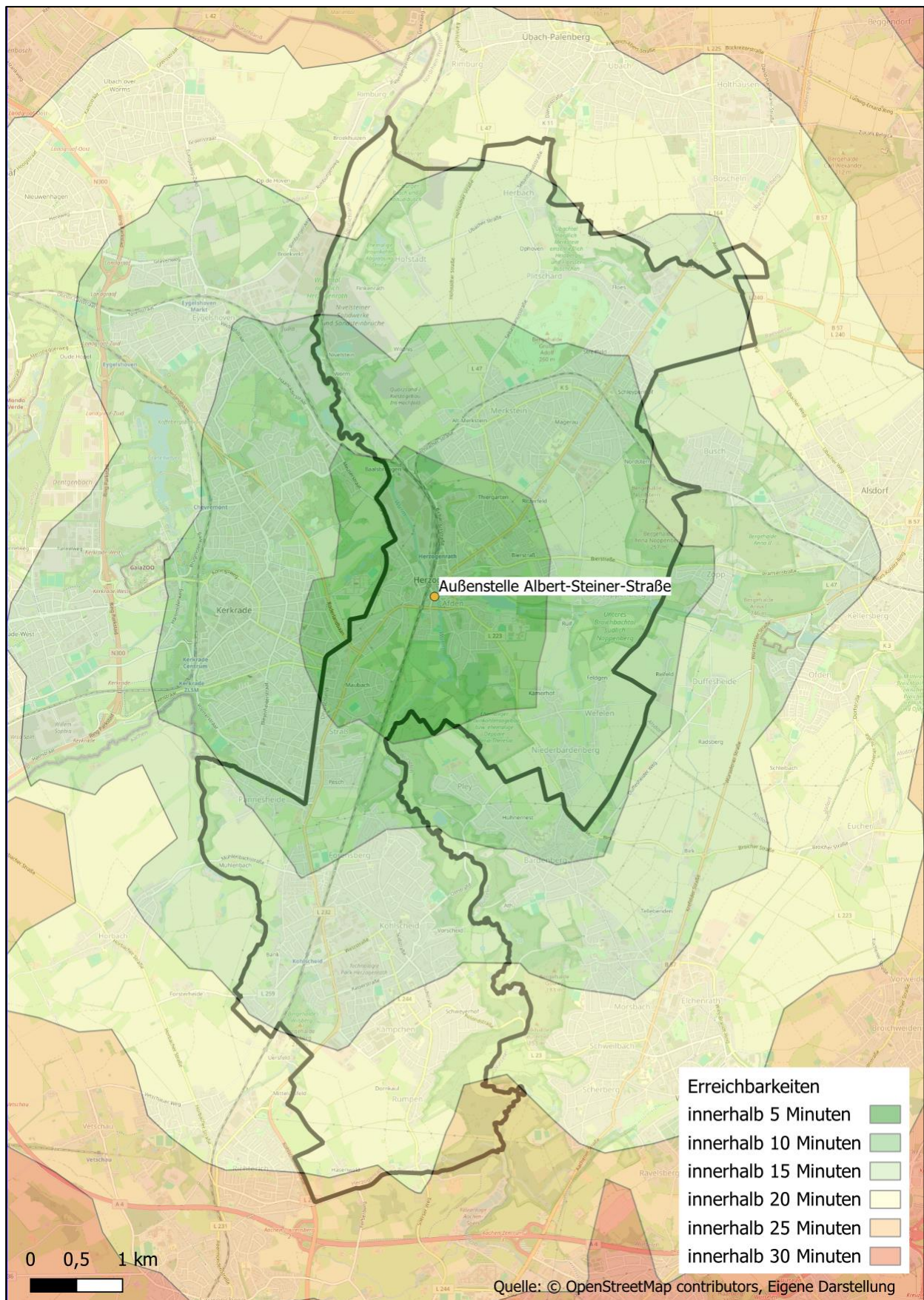
Anlage 18: Erreichbarkeiten ab dem Betriebshof mit dem MIV



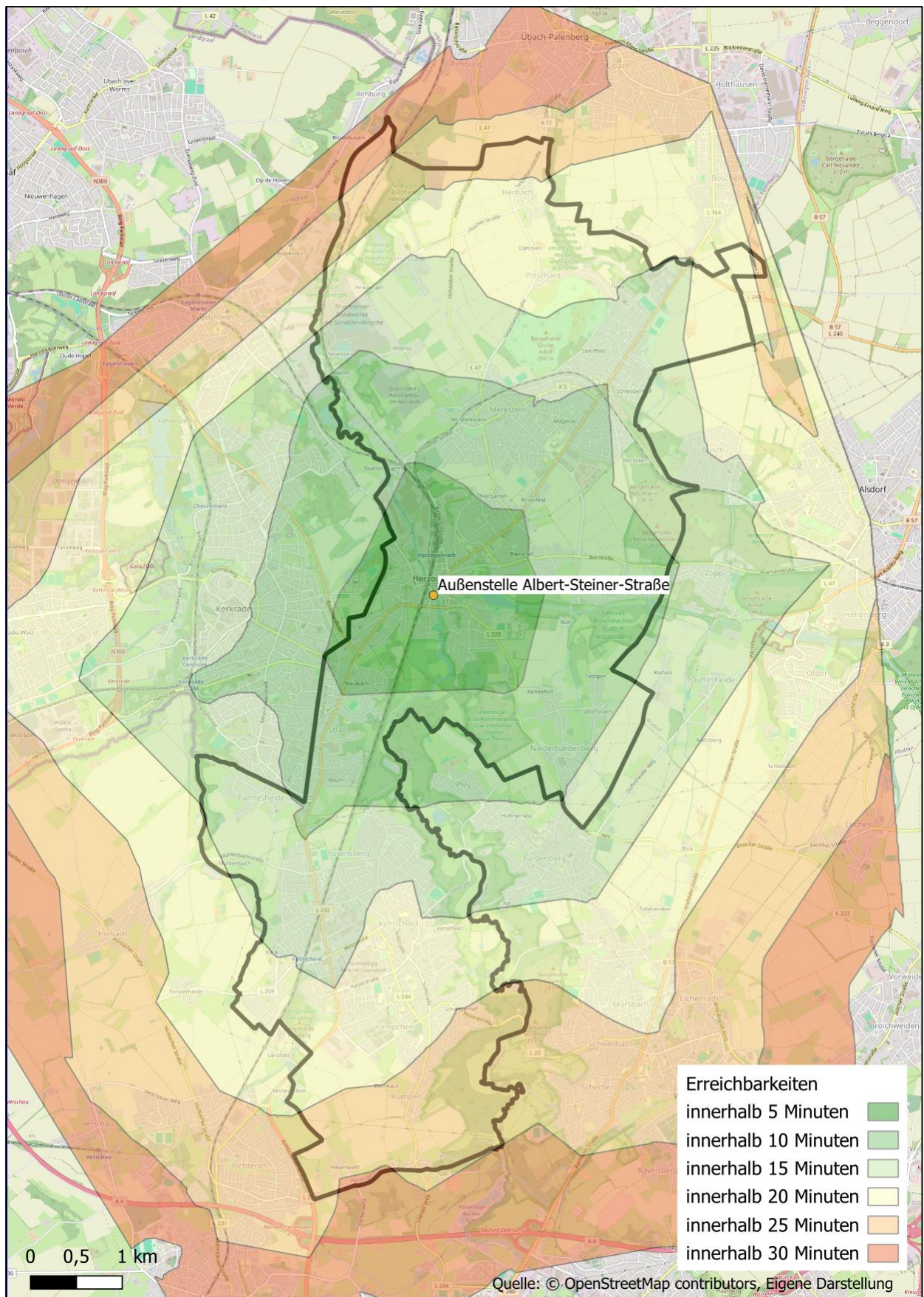
Anlage 19: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße zu Fuß



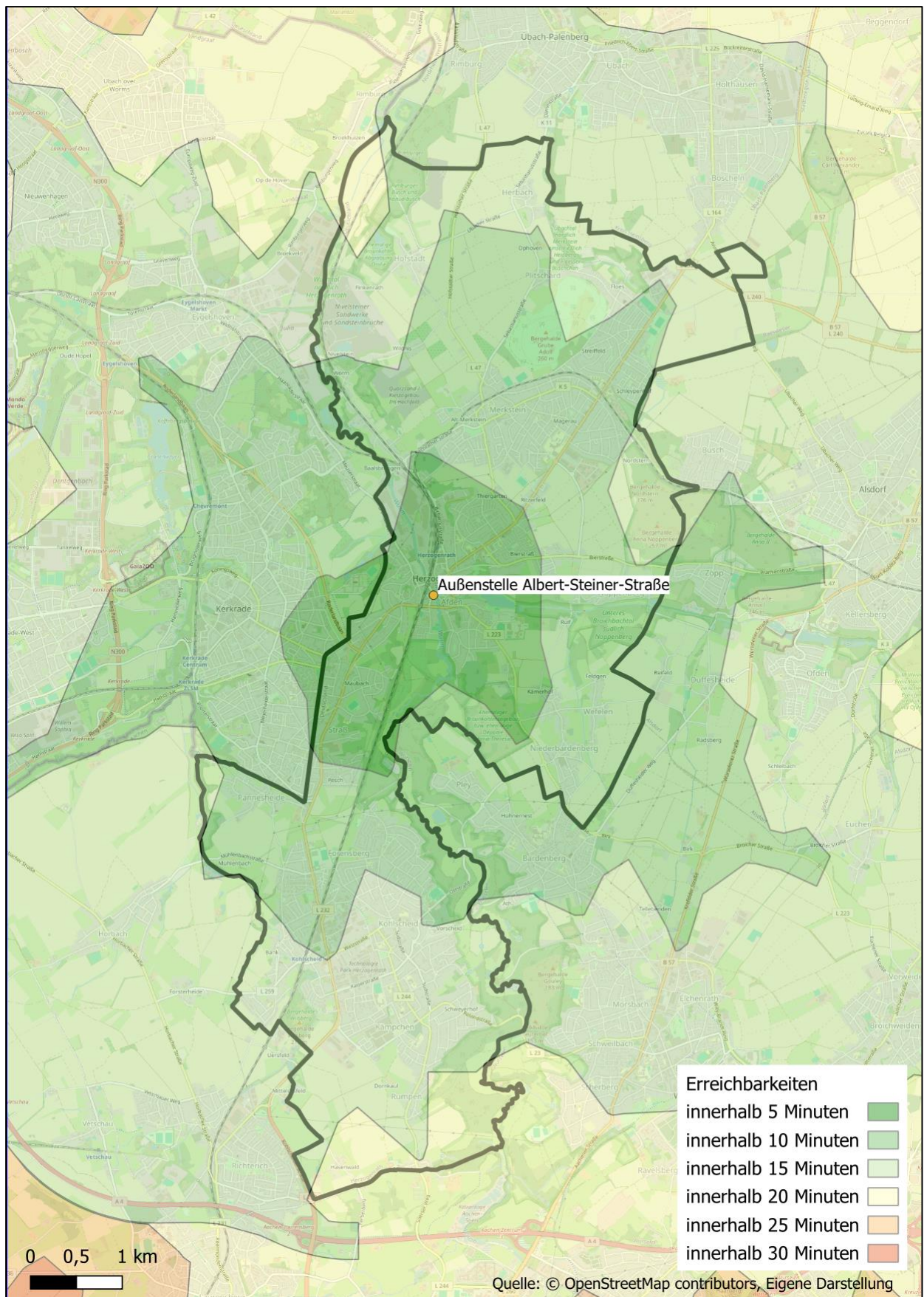
Anlage 20: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem Fahrrad



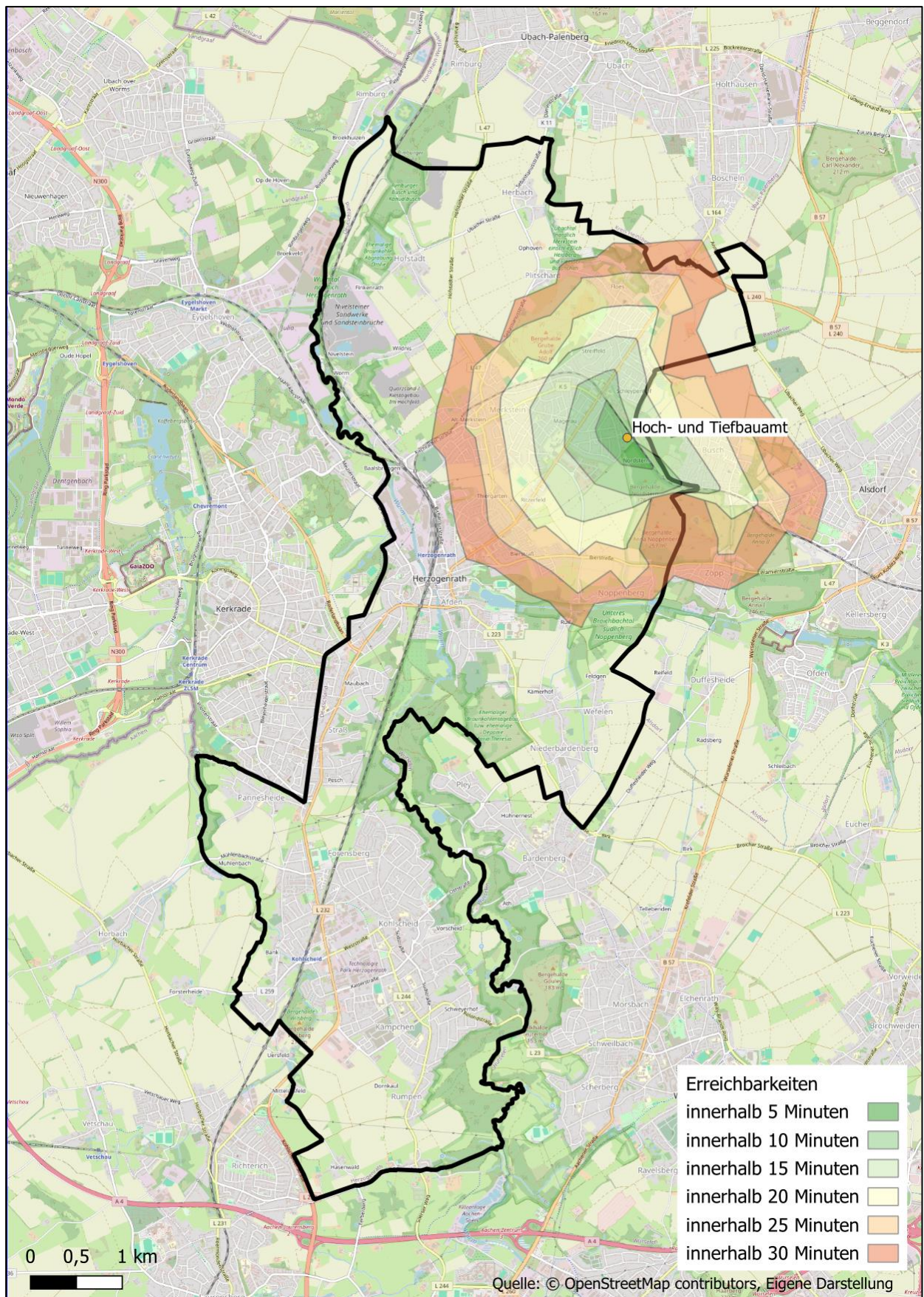
Anlage 21: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem E-Bike



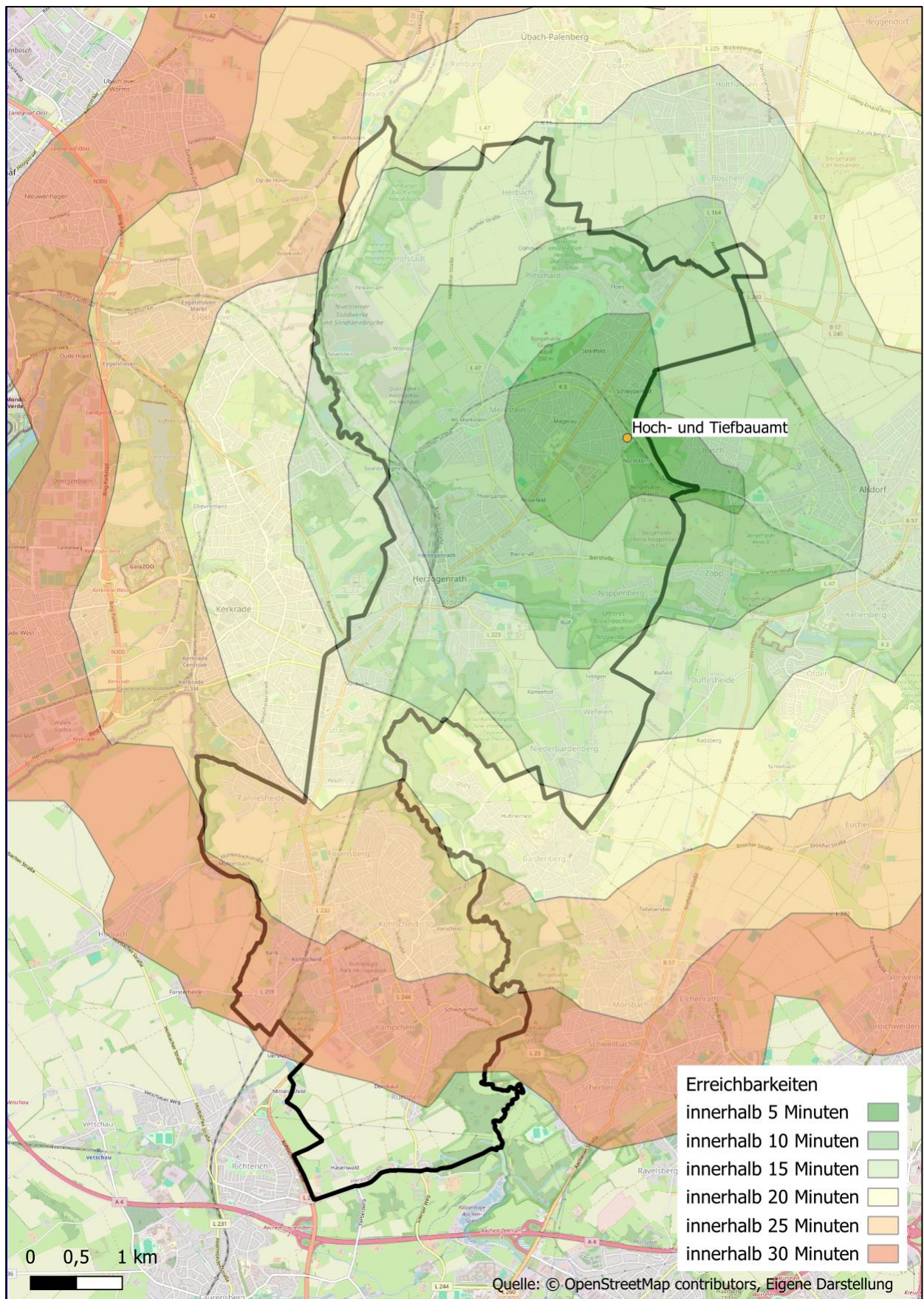
Anlage 22: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem ÖSPV



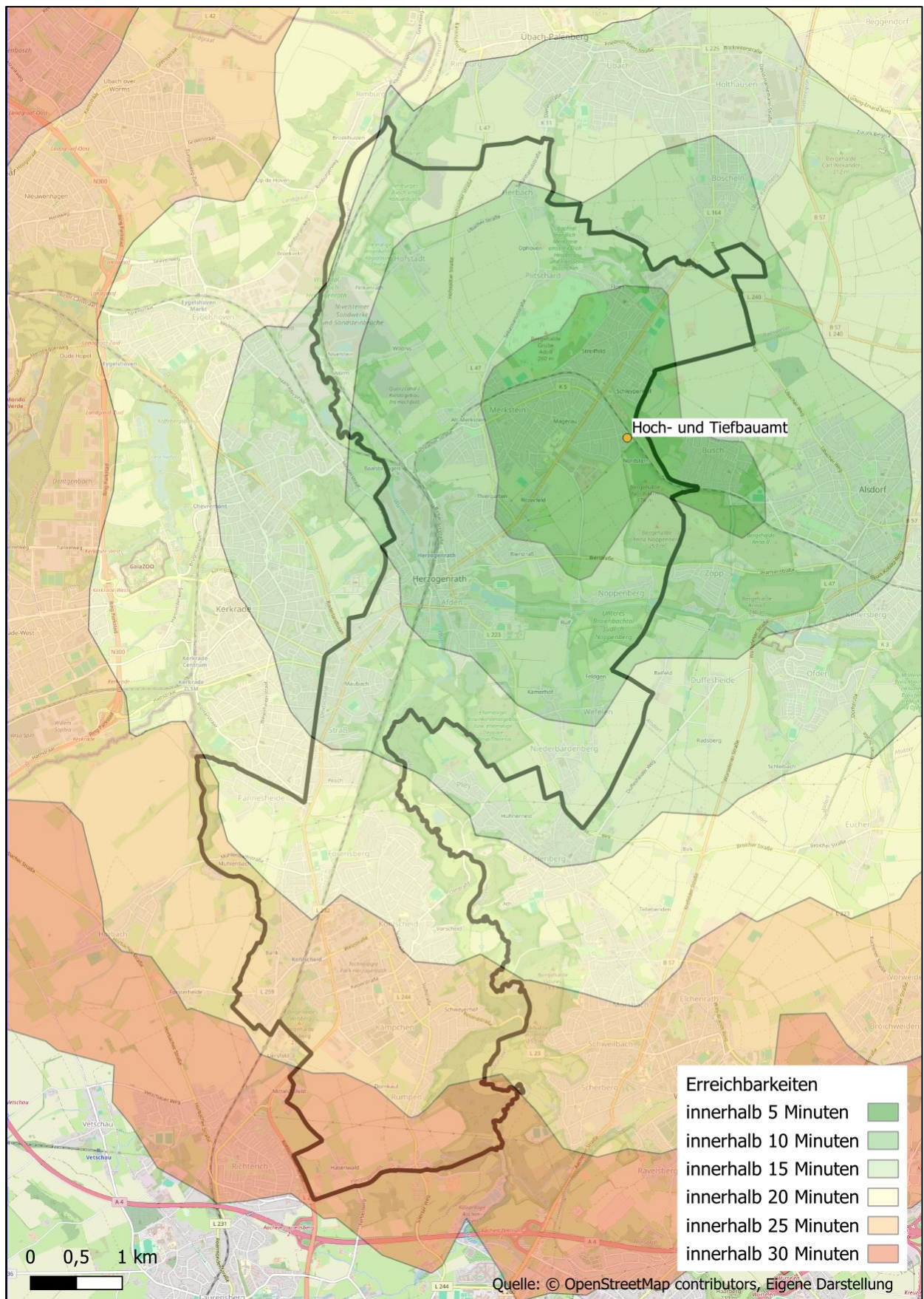
Anlage 23: Erreichbarkeiten ab der Außenstelle Albert-Steiner-Straße mit dem MIV



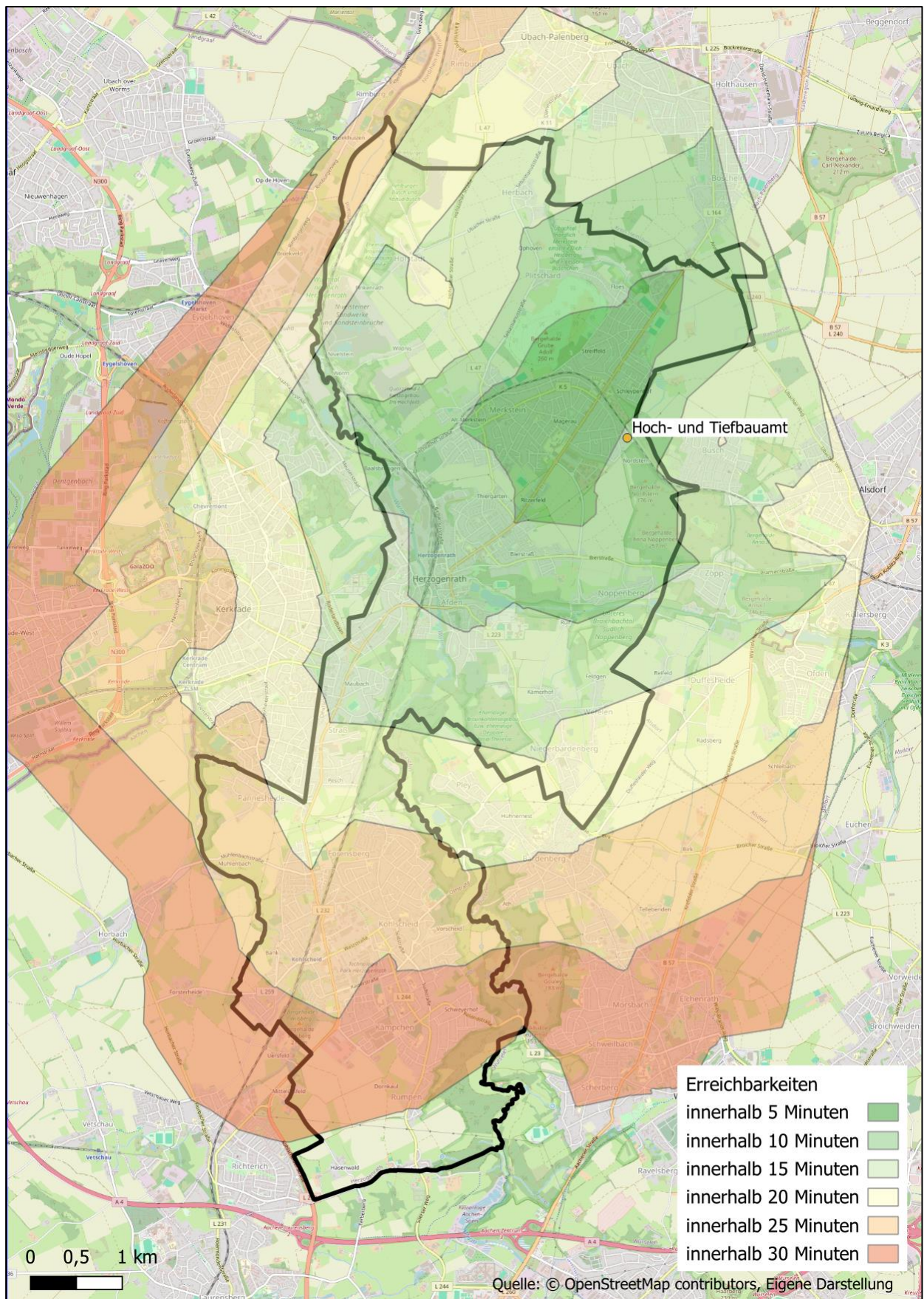
Anlage 24: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt zu Fuß



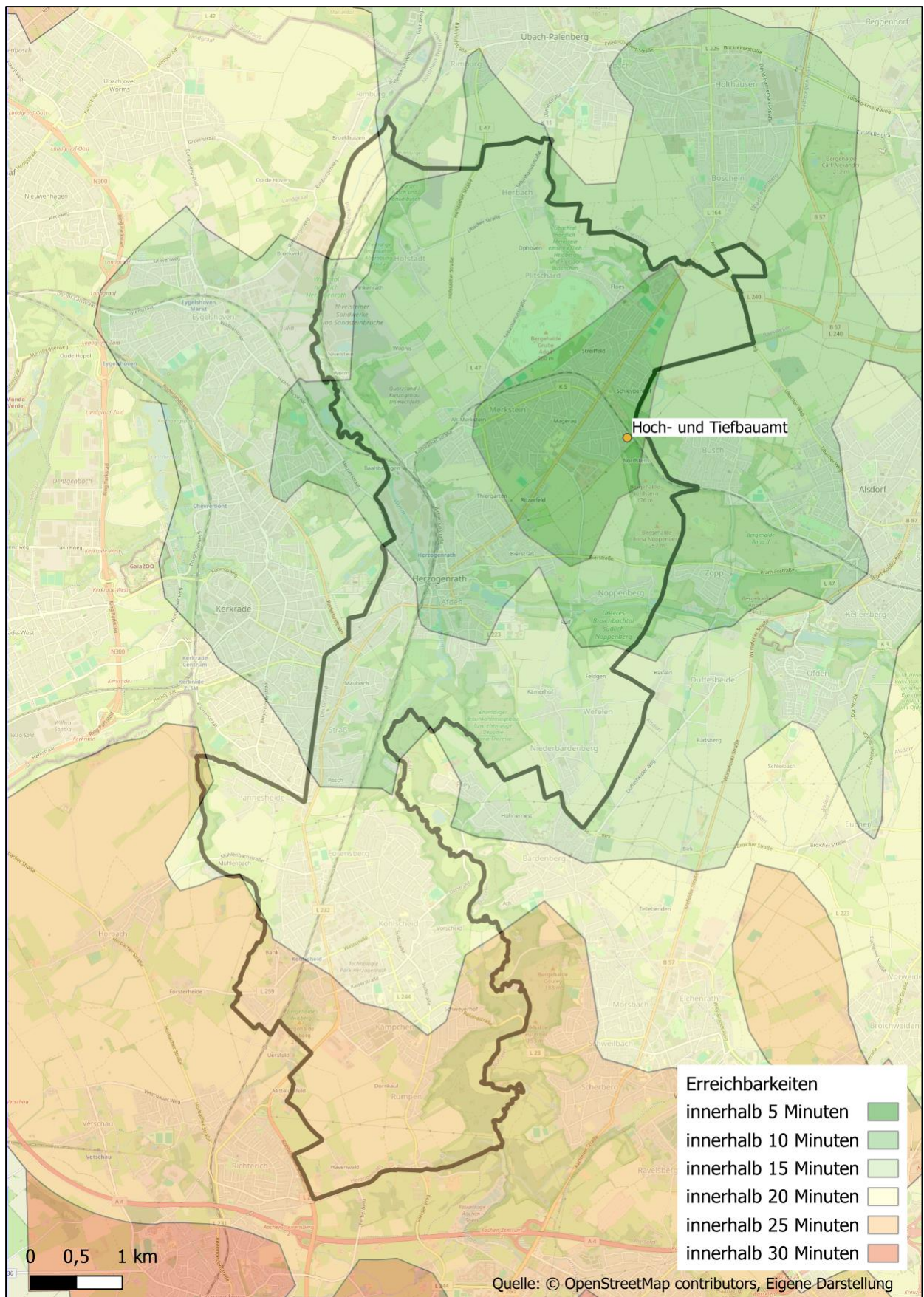
Anlage 25: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem Fahrrad



Anlage 26: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem E-Bike



Anlage 27: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem ÖSPV



Anlage 28: Erreichbarkeiten ab dem Hoch- und Tiefbauamt mit dem MIV

Anhang



Durth Roos Consulting GmbH



Mobilitätskonzept für die Stadt Herzogenrath

Ausschuss für Mobilität und Tiefbau - Vorstellung Haushaltsbefragung
und Bestandsanalyse

08.04.2025

Team



Durth Roos Consulting GmbH

- Bonn
- Leistungen:
 - Mobilitätskonzepte / Verkehrsplanung
 - Straßenentwurf, -bau und -betrieb
 - Organisationsberatung
 - Forschung und Entwicklung
- Projektleitung: Klaudia Härzer
- Wissenschaftliche Beratung:
Prof. 'in Dr.-Ing. Martina Lohmeier



- Prof. Dr. Matthias Kowald, Mainz
- Leistungen: Aufbereitung und Plausibilisierung von Mobilitätsstudien



DELPHI
RESEARCH

- Berlin
- Leistungen: Koordination Befragungen, Konzeption von Fragebögen, Datenerhebung
- Bearbeitung: Joerg Rech

Vorgehen Mobilitätskonzept



08.04.2025

Aktueller Projektstand

2. Quartal 2024

Projektstart:
Vergabe des
Mobilitäts-
konzepts an
DRC

Q3 2024

Beginn der
Bestands-
aufnahme:
Erfassung des
Status Quo und
Einbindung
bestehender
Projekte

Q4 2024

Umfassende
Haushalts-
befragung
zum
Mobilitäts-
verhalten

29.05.2025

Erste
Öffentlich-
keits-
beteiligung

März/April 2025

Abschluss der
Bestandsana-
lyse und
Vortrag im
politischen
Raum

...



Haushaltsbefragung

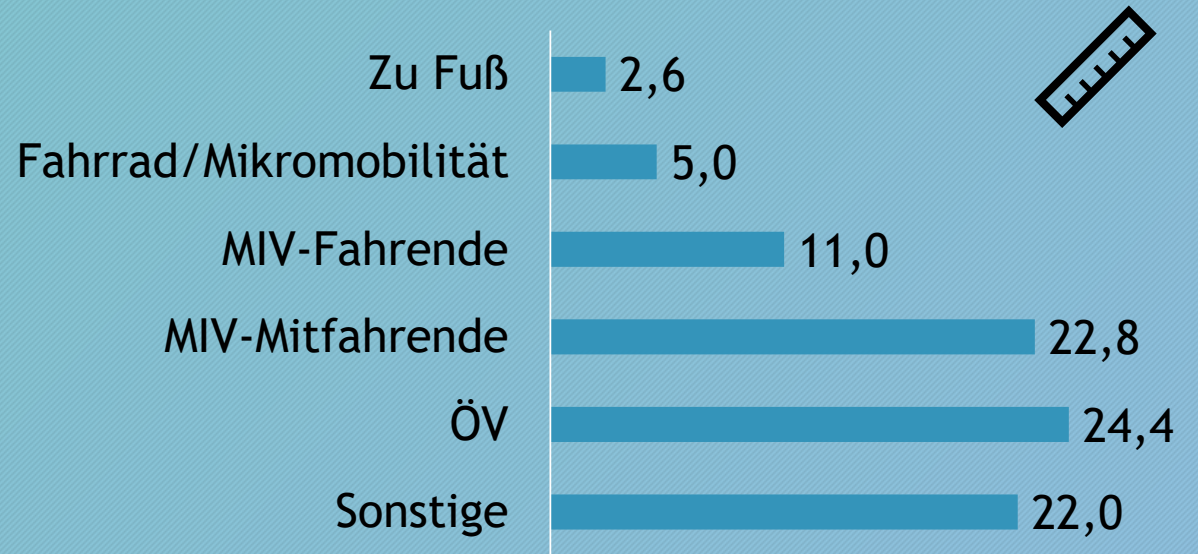
- Ca. 14.500 Haushalte angeschrieben
 - Zeitraum 11.11.2024 bis 06.12.2024
 - Onlinebefragung mit Möglichkeit auf den Wochenmärkten die Befragung auszufüllen
 - Begleitende Kommunikation über Seite der Stadt, Presse, Soziale Medien
-
- 615 Teilnahmen, davon 609 vollständig (entspricht 2,7 % aller Haushalte)
 - Rücklauf: 4,2 % der angeschriebenen Haushalte

Auswertung Haushaltsbefragung - Wege



Ø 2,6 Wege

Durchschnittliche Wegelänge in km



Quelle: Eigene Darstellung DRC

MIV: Motorisierter Individualverkehr
Quelle: Eigene Darstellung DRC

08.04.2025

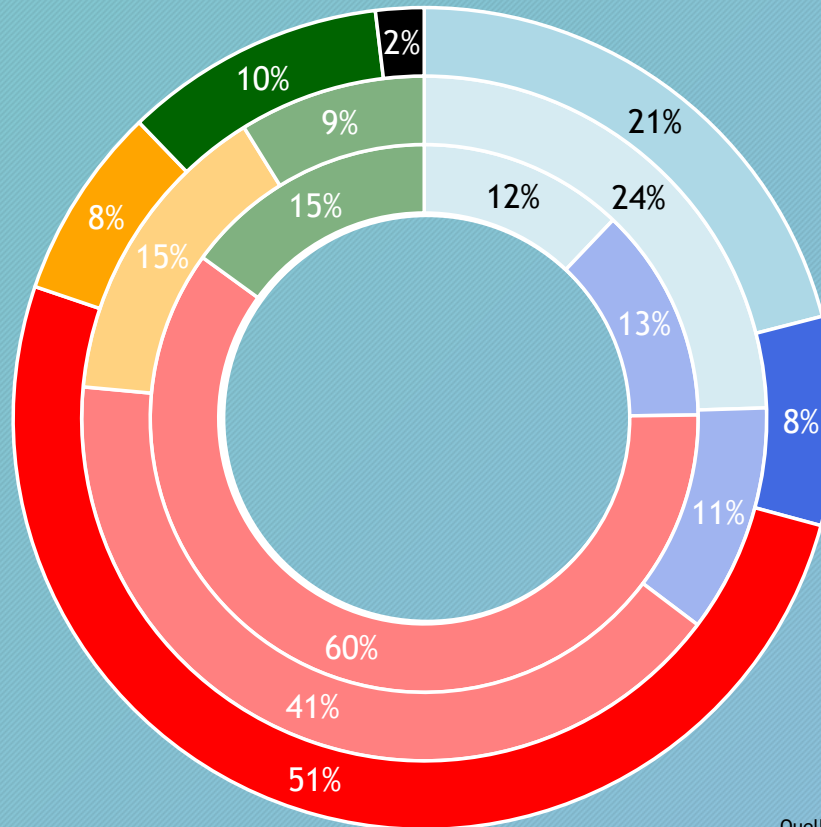
Bild links: Icon created by Hat Tech Flaticon.com

Auswertung Haushaltsbefragung - Modal Split

Außen:
Haushaltserhebung 2024

Mitte:
Mobilität in Deutschland
2023

Innen:
Haushaltserhebung 2011



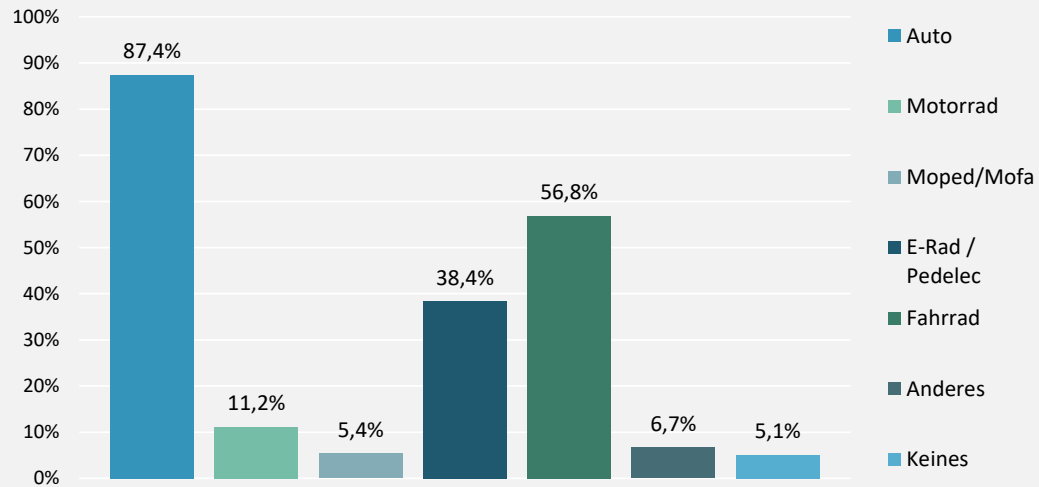
- Zu Fuß
- Fahrrad/Mikromobilität
- MIV-Fahrende
- MIV-Mitfahrende
- ÖV
- Sonstige

Quelle von innen nach außen:
Mobilität 2013 - Mobilitätsbericht der StädteRegion Aachen
Mobilität in Deutschland 2023 Kurzbericht
Eigene Darstellung DRC

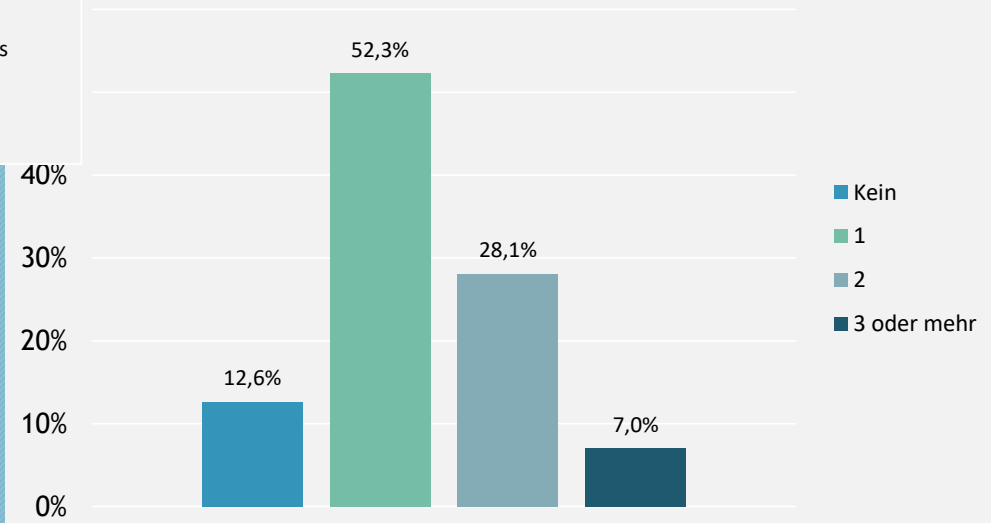
08.04.2025

Auswertung Haushaltsbefragung - Verkehrsmittelverfügbarkeit

So viele % der befragten Haushalte verfügen über mindestens ein... (n = 609)



Anzahl der berichteten Autos pro Haushalt (n = 609)



Haushaltsbefragung - Bewertung Verkehrsangebot



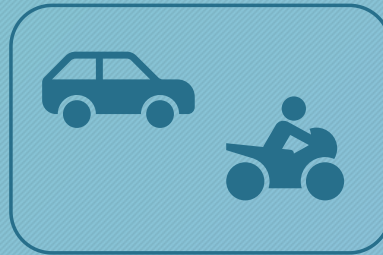
2,4



3,1

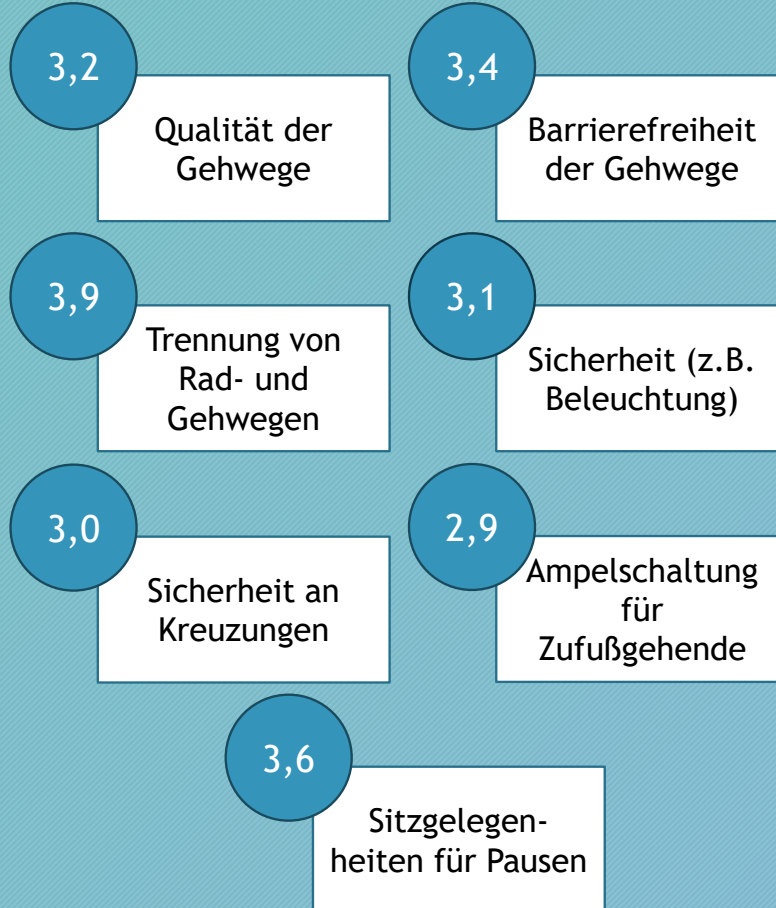


3,0



2,6

Haushaltsbewertung - Bewertung Fußverkehr



Gründe die gegen die Nutzung sprechen

- Wetterabhängigkeit 44,2 %
- Zu lange Strecke 34,0 %
- Zu hoher Zeitaufwand 31,8 %

Einwendungen aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Freitexten

- Sauberkeit und Hindernisse auf Gehwegen (Grün, Mülltonnen, parkende Fahrzeuge)
- Schmale Gehwege
- Fehlende Wurmbrücken

Haushaltsbewertung - Bewertung Radverkehr



Gründe die gegen die Nutzung sprechen

- Wetterabhängigkeit 48,0 %
- Sicherheitsbedenken wegen Autoverkehr 31,2 %
- Schlechter Ausbau der Radwege 24,3 %
- Zu starke Steigungen 22,2 %

Einwendungen aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Freitexten

- Fehlender Betriebsdienst (Reinigung, Winterdienst)
- Oberflächengestaltung
- Sicheres Radfahren für alle ermöglichen

Haushaltsbewertung - Bewertung Öffentlicher Verkehr

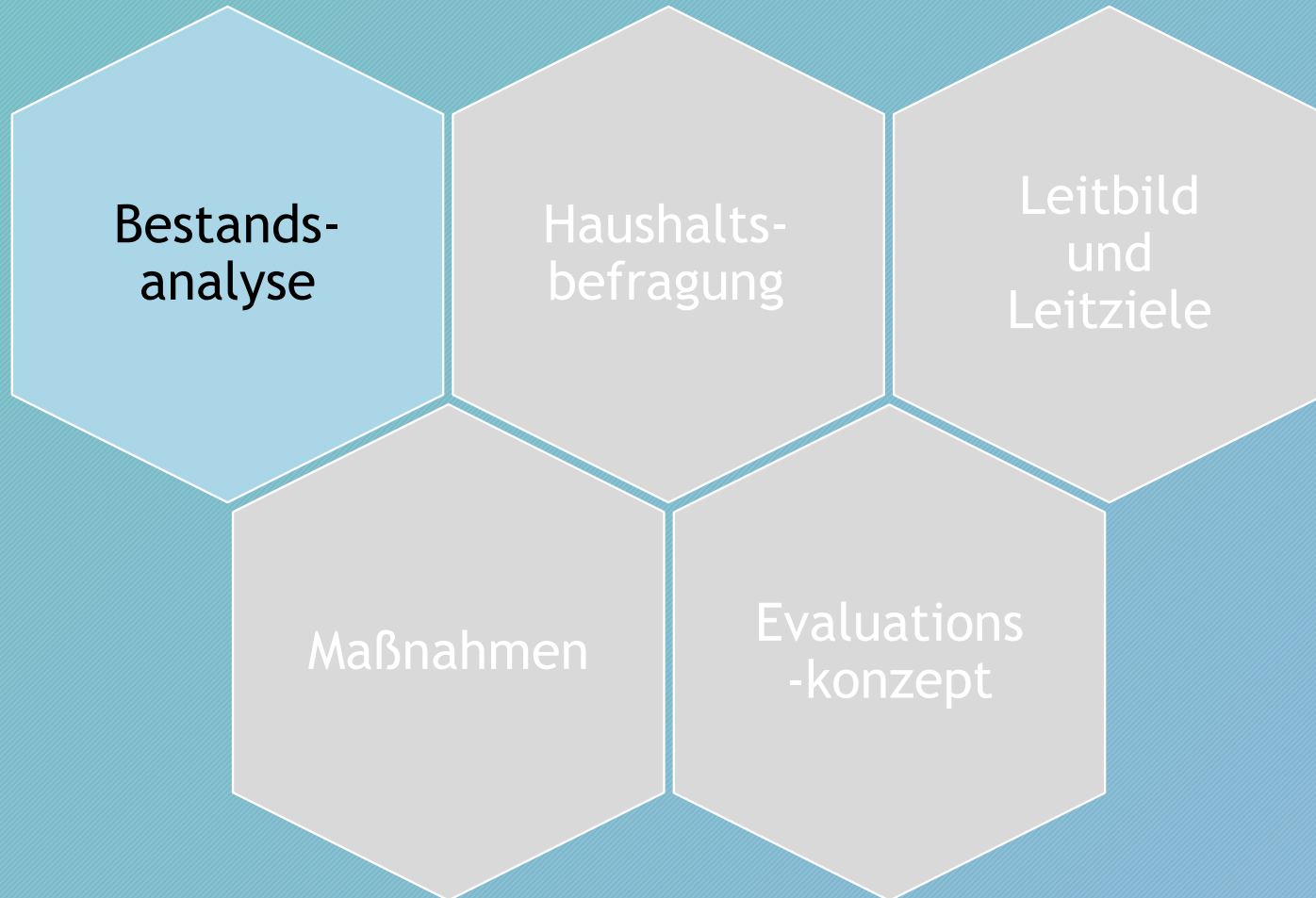


Gründe die gegen die Nutzung sprechen

- Kosten für Fahrscheine 50,3 %
- Zu lange Fahrzeiten 31,0 %
- Geringer Komfort, geringe Qualität der Wege 30,8 %
- Geringe Zuverlässigkeit 30,2 %

Einwendungen aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Freitexten

- Geringe Zuverlässigkeit, lange Fahrzeiten
- Fehlende Bedienzeiten, vor allem am Wochenende und abends/nachts
- Günstigere Preise innerhalb Herzogenrath und nach Aachen
- Höhere Taktung
- Überdurchschnittlich gute Verbindung nach Aachen aber nicht in umliegende Städte (Alsdorf, Baesweiler, Übach-Palenberg, Würselen)



Bestandsanalyse - Nahmobilität



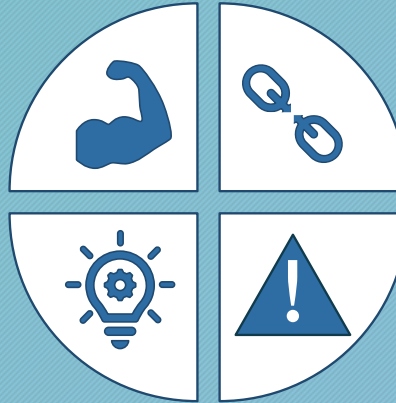
08.04.2025

Quelle (alle Bilder): Eigenes Foto DRC

SWOT-Analyse Fußverkehr

Stärken

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



Schwächen

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

Chancen

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

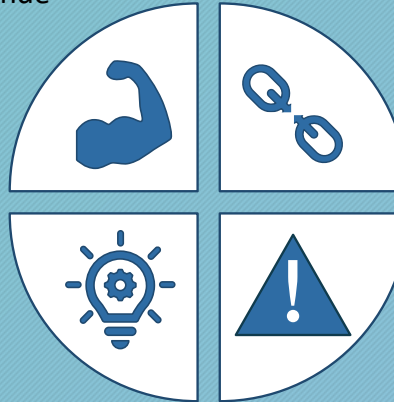
Risiken

- Flächenaufteilung zwischen unterschiedlichen Nutzenden

SWOT-Analyse Radverkehr

Stärken

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



Schwächen

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

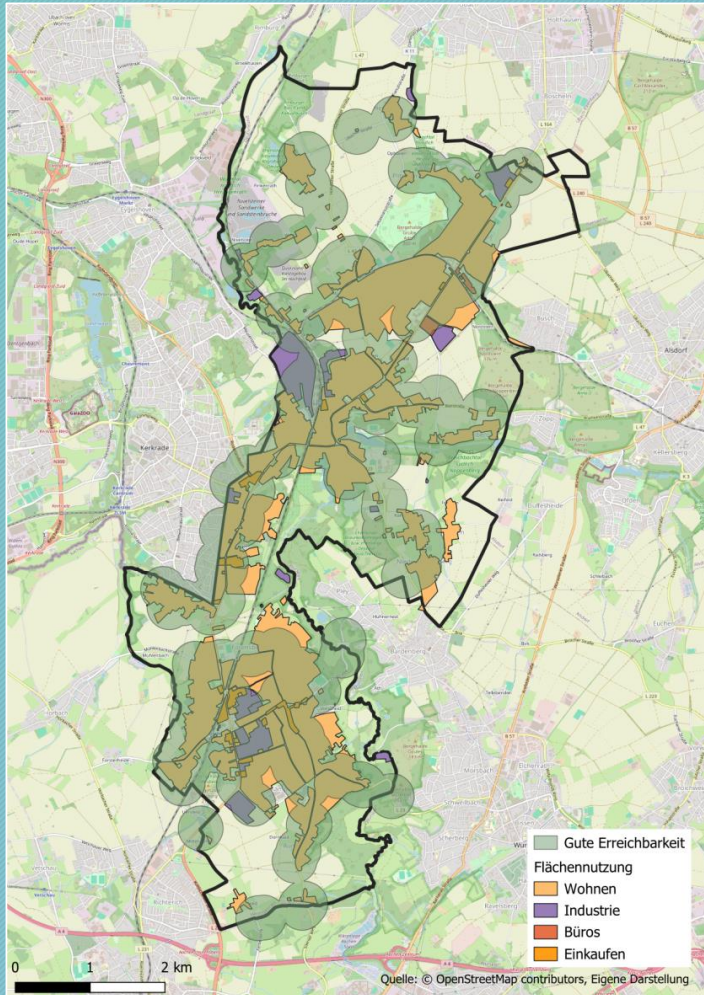
Chancen

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

Risiken

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

ÖPNV und vernetzte Mobilität



Quelle: Eigenes Foto DRC



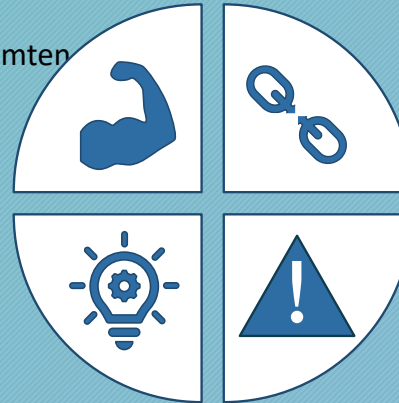
SWOT-Analyse Öffentlicher Verkehr

Stärken

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

Chancen

- Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln (Mobilstationen)
 - Flexiblere Bediensysteme (On-Demand-Verkehr) über zentrale App buchbar, für die außenliegende Ortsteile oder Nachtanbindungen
- 08.04.2025 Umstieg auf alternative Antriebssysteme um den ÖPNV nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten



Schwächen

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

Risiken

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

SWOT-Analyse Sharing-Angebote und vernetzte Mobilität

Stärken

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

Chancen

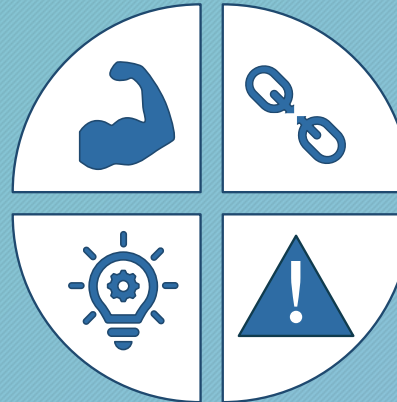
- Ausbau in den Wohngebieten und Reduzierung des privaten Pkw-Besitz
- Hohes Potenzial zur Intermodalität, vor allem durch die ÖV-Anbindung

Schwächen

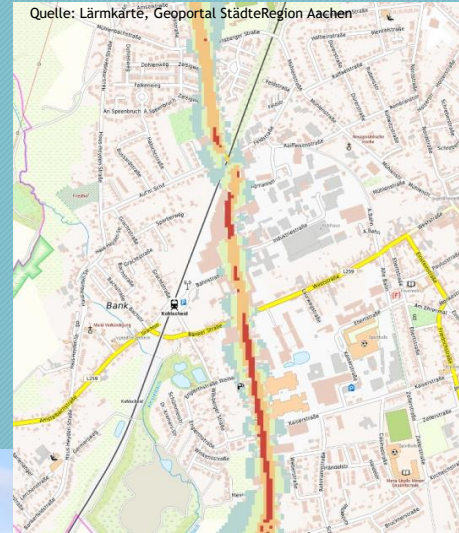
- Fehlende Mobilstationen in den Wohngebieten
- Nutzung ohne Smartphone oder Computer nicht möglich
- Carsharing mit tlw. Verbrennungsmotoren
- Carsharing-Flotte nicht für unterschiedliche Nutzungen (Umzug, Transport, Urlaub...)
- Nicht ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhaltdepunkten

Risiken

- Partner:innen in der Privatwirtschaft suchen

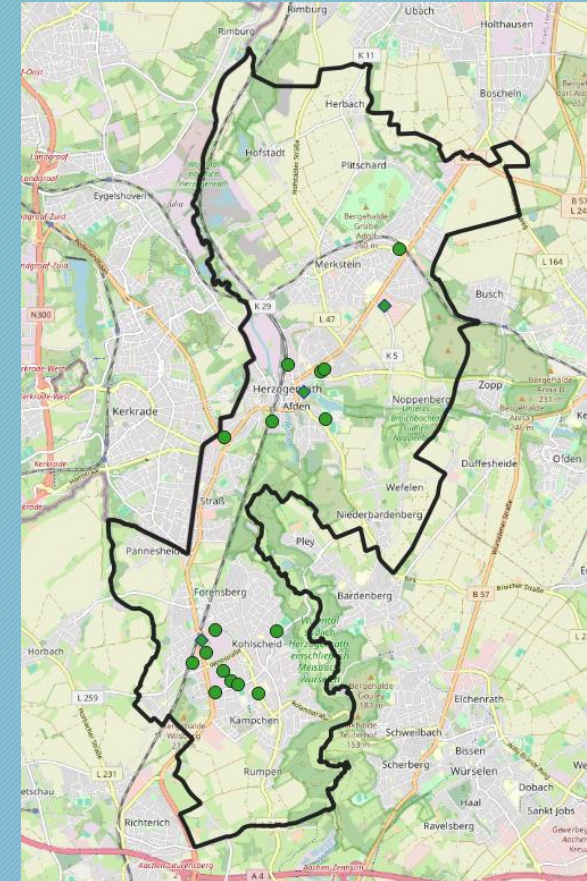


Kfz-Verkehr



Quelle: Eigenes Foto DRC

Standorte der vorhandenen öffentlichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet

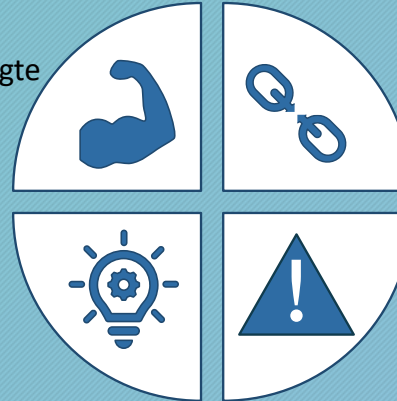


Quelle: OpenStreetMap, eigene Darstellung

SWOT-Analyse Motorisierter Individualverkehr

Stärken

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



Schwächen

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

Chancen

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

Risiken

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

Weitere Themen



Wirtschafts- und Lieferverkehr

- Tlw. hohe Schwerverkehrsanteile
- Routen entlang enger Bebauung

Stärke:
Gewerbegebiete
tlw. in Randlage

Schwäche:
Fehlender Liefer-
und Ladezonen



Verkehrssicherheit und Straßenraum

- Schwerverletzte
Tendenz sinkend
- Straßenräume
sehr MIV geprägt

Stärke:
Neuplanung mehr
Fokus auf Flächen-
gerechtigkeit

Schwäche:
Viele Verunglückte
Radfahrende/
Zu Fußgehende

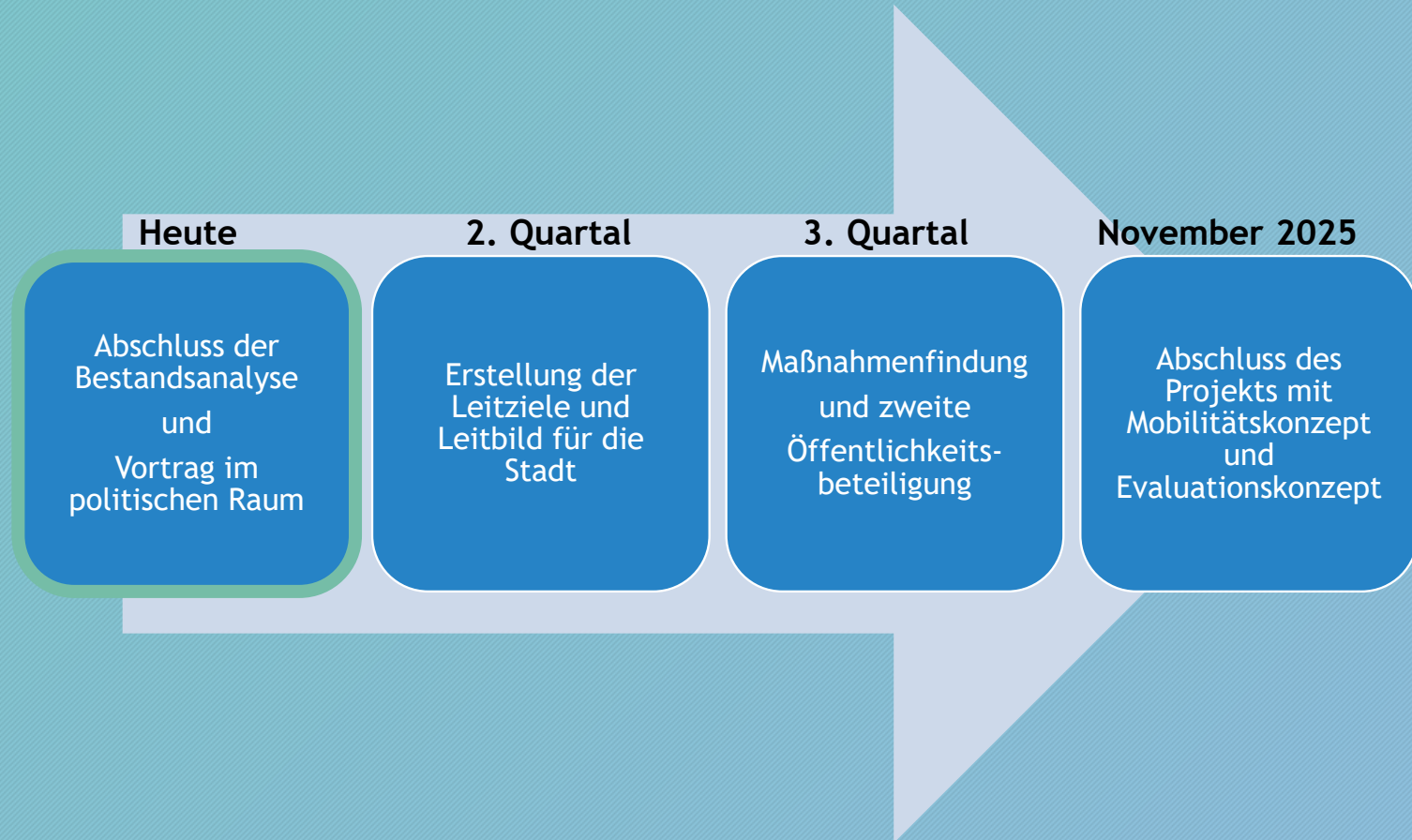


Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Viele Angebote
für eine umwelt-
freundliche
Mobilität
- Gute
Erreichbarkeit der
Dienstsitze mit
Umweltverbund

Stärke: Nähe der
Dienstsitze
Schwäche:
Angebot wird tlw.
nicht viel genutzt

Ausblick



08.04.2025



Mobilitätskonzept für die Stadt Herzogenrath

Vielen Dank für Ihre Teilnahme