



Abschlussbericht

**Mobilitätskonzept**

**Gemeinde Rommerskirchen**



Gemeinde Rommerskirchen  
Bahnstraße 51  
41569 Rommerskirchen

---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

M. Sc. David Madden (Projektleitung)

M. Sc. Moritz Müller

M. Sc. Christof Tielker

B. Sc. Lara Wohland

## Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

---

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Anlass und planerische Ausgangssituation</b>  | <b>5</b>  |
| <b>2</b> | <b>Begleitendes Beteiligungskonzept</b>          | <b>8</b>  |
| <b>3</b> | <b>Aufbau und Inhalt des Mobilitätskonzeptes</b> | <b>10</b> |
| 3.1      | Grundlagenermittlung & Bestandsanalyse           | 10        |
| 3.2      | Leitbild & Zielentwicklung                       | 11        |
| 3.3      | Entwicklung von Projektoptionen und Maßnahmen    | 13        |
| <b>4</b> | <b>Fazit</b>                                     | <b>22</b> |
|          | <b>Anhang</b>                                    | <b>25</b> |

---

## Abbildungsverzeichnis

---

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung und -prognose Rommerskirchen..... | 5  |
| Abbildung 2: Auszug aus dem Ideenmelder.....                           | 9  |
| Abbildung 3: Aufbau der Steckbriefe.....                               | 14 |

---

## Tabellenverzeichnis

---

|  |    |
|--|----|
| Tabelle 1: Projektoption Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung.....                     | 16 |
| Tabelle 2: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung.....                 | 16 |
| Tabelle 3: Projektoptionen Handlungsfeld Fußverkehr und Straßenraumgestaltung.....             | 17 |
| Tabelle 4: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld Fußverkehr und Straßenraumgestaltung.....           | 17 |
| Tabelle 5: Projektoptionen Handlungsfeld Radverkehr.....                                       | 19 |
| Tabelle 6: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld Radverkehr.....                                     | 19 |
| Tabelle 7: Projektoption Handlungsfeld Vernetzte Mobilität.....                                | 20 |
| Tabelle 8: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung.....                 | 20 |
| Tabelle 9: Projektoptionen Handlungsfeld Management, Marketing, Öffentlichkeitsarbeit.....     | 21 |
| Tabelle 10: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung.....                | 21 |
| Tabelle 11: Beispielhafte Indikatoren zur Evaluation der Umsetzung des Mobilitätskonzepts..... | 23 |

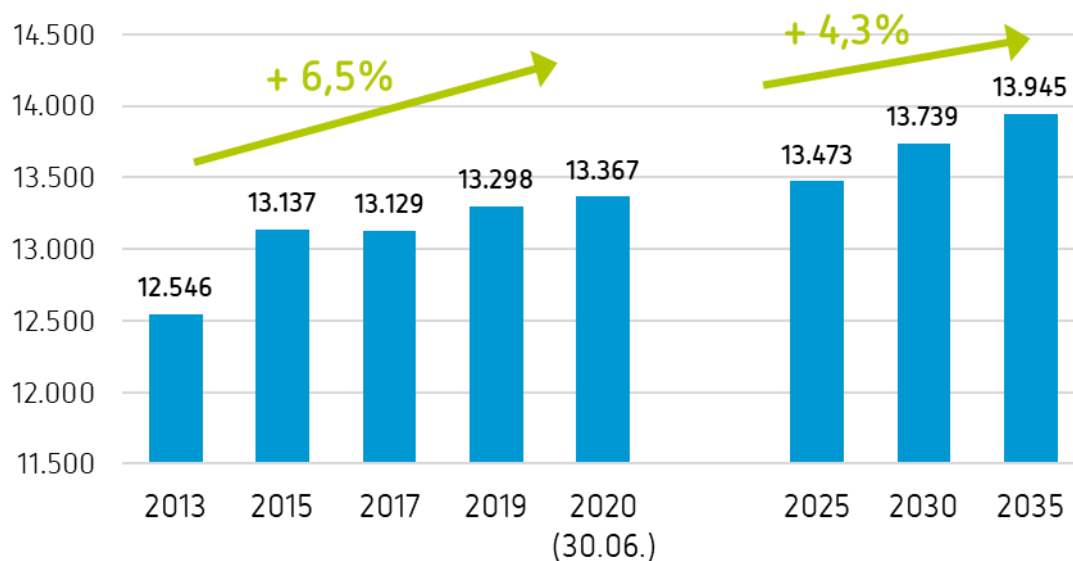
# 1 Anlass und planerische Ausgangssituation

Die Gemeinde Rommerskirchen hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein ganzheitliches Mobilitätskonzept auf den Weg zu bringen, das bereits erarbeitete Konzepte zusammenführt und die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Gemeinde anhand von Zielen, Projektoptionen und Maßnahmen

darlegt. Mit dem Mobilitätskonzept sollen so die strategischen Weichen für die Mobilitäts- und Verkehrswende in der Gemeinde gestellt und dabei aktuellen Herausforderungen, wie beispielweise die Digitalisierung sowie erhöhte Umwelt- und Klimaschutzstandards begegnet werden.

Die Gemeinde Rommerskirchen liegt im Rhein-Kreis Neuss im Einzugsbereich der Großstädte Köln, Düsseldorf und Neuss, also in einer dynamischen, vom Wachstum geprägten Region Deutschlands. Im Hinblick auf den fortschreitenden Strukturwandel im Rheinischen Revier und dem angespannten Wohnungsmarkt in den Großstädten wird Rommerskirchen eine weiter wachsende Bedeutung als Wohn- und Lebensstandort einnehmen (vgl. Abbildung 1) da Arbeits- und Ausbildungsplätze vielfach in den angrenzenden Kommunen und den genannten Großstädten liegen. Aus diesem Grund sind auch die Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehre und Wegeketten von hoher Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist die Entwicklung einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur und attraktiver, klimafreundlicher Mobilitätsangebote notwendig. Dabei muss nicht nur steigenden Mobilitätsansprüchen begegnet werden, sondern auch den weitreichenden Herausforderungen, die unter anderem mit zunehmendem Umweltbewusstsein, gesetzlichen Vorgaben und gesellschaftlichen Bestrebungen zum Klimaschutz, zur Inklusion und sozialen Teilhabe sowie den sich ergebenden Möglichkeiten der Digitalisierung von Verkehrssystemen bestehen.

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung und -prognose Rommerskirchen



Quelle: eigene Darstellung nach Melderegister der Gemeinde Rommerskirchen 2020; IT.NRW

Die Gemeinde Rommerskirchen hat sich mit der Stadt Köln sowie zehn weiteren Kommunen aus der Region im Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.) zusammengeschlossen, um den regionalen

Herausforderungen zu begegnen und Synergien zu bilden. Dazu ist ein Zielkonzept aufgestellt worden, welches neben vielen weiteren Themen auch den Verkehr und die Mobilität der Region betrifft. Diese Ziele gilt es, mit weiteren bereits bestehenden kommunalen und regionalen Konzepten (z. B. Radwegekonzept, Nahverkehrsplan) in ein integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Rommerskirchen zu überführen. In diesem müssen die aktuellen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Akteur:innen in Rommerskirchen, alle Verkehrsarten und -mittel sowie weitere relevante Querschnittsthemen (z. B. Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz, Mobilitätsmanagement sowie Kommunikation und Dialog zu Mobilitätsthemen) einbezogen und miteinander in Verbindung gesetzt werden. Grundlegendes Ziel ist dabei Mobilität für „Alle“, also für Menschen gleich welcher Altersgruppe, welchen Geschlechts, welcher Herkunft oder welchen Einkommens zu verbessern und Umwelt- und Raumbelastungen durch Verkehr zu reduzieren.

Das Mobilitätskonzept Rommerskirchen soll eine solch ganzheitliche Struktur ermöglichen, indem auch die Öffentlichkeit (Politik, Stadtgesellschaft) in den Prozess eingebunden wird und Anregungen sowie Ideen einbringen kann (siehe Kapitel 2). Aufbauend auf der Bestandsanalyse (siehe Anhang I) werden dann passgenaue Maßnahmen und Projektoptionen (siehe Anhang III) konzipiert, die handhabbar, praxisnah und flexibel umgesetzt bzw. auch an zukünftige Rahmenbedingungen angepasst werden können.

### **Mobilitätskonzept für Rommerskirchen**

Der Begriff Mobilitätskonzept ist im vorliegenden Bericht bereits mehrfach genutzt worden. Doch was wird unter einem Mobilitätskonzept eigentlich verstanden? Was kann es leisten, wo liegen seine Grenzen, welchen formalen Einfluss hat es und welche Vorteile bringt eine Aufstellung?

Ein Mobilitätskonzept ist ein informelles Planungsinstrument, das nach den Prinzipien von Verkehrsentwicklungsplänen und SUMP (Sustainable Urban Development Plans) aufgebaut ist. Es soll eine mittel- bis langfristige Strategie für die Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde darstellen, ist auf einen integrierten Ansatz zur Einbindung aller Verkehrsmittel sowie den dazugehörigen Schnittstellen ausgelegt und legt besonderen Wert auf eine umfangreiche Einbindung von Stadtgesellschaft und Politik. Dadurch soll ein Mobilitätskonzept als stadtgemeinschaftlich akzeptiertes Planwerk dem Prozess von Mobilitäts- und Verkehrswende einerseits einen Rahmen geben und diesen Rahmen andererseits inhaltlich ausgestalten.

Dabei agiert ein Mobilitätskonzept auf der Ebene der gesamten Gemeinde. Aufgrund der Vielzahl an Aspekten, die in einer Gemeinde mit dem Thema Mobilität und Verkehr einhergehen muss ein Mobilitätskonzept sich von Detailplanungen absetzen und wirkt hier eher rahmengebend. Für ausgewählte Teilbereiche oder exemplarische Beispiele ist eine tiefergehende Betrachtung bestimmter Aspekte aber auch innerhalb eines Mobilitätskonzept möglich. Dies hängt unter anderem auch von der Größe der jeweiligen Kommune ab.

Die Aufstellung eines Mobilitätskonzepts bietet sich insbesondere deshalb an, da sich der Planungsfokus seit einiger Zeit von der Straße bzw. vom Auto hin zum Menschen verschiebt. Damit ist gemeint, dass nicht mehr nur die Verkehrsnachfrage ermittelt und daran ausgerichtet Verkehrsplanung betrieben wird. Vielmehr soll durch eine angebotsseitige Betrachtung steuernd und lenkend eingegriffen werden, um Verkehr an veränderte Rahmen- und Umweltbedingungen

anzupassen. Die Mobilitätsansprüche der Menschen befinden sich im Umbruch und mit der angestrebten Mobilitätswende gilt es, eine große gesellschaftliche Herausforderung zu gestalten. Dem daraus entstehenden Innovations- und Handlungsdruck kann mit einem Mobilitätskonzept begegnet werden und der Kommune eine aktive Einflussnahme durch strategische Planung ermöglichen. Anstelle von ausschließlich reaktivem Handeln besteht so die Möglichkeit die zukünftige Entwicklung durch ein anpassungsfähiges Planwerk voranzubringen und zu begleiten.

Das Mobilitätskonzept besteht aus mehreren zentralen Bausteinen, die aufeinander aufbauen und in Verbindung stehen. Zunächst ist anhand von Ortsbegehungen und Plan-/Datenauswertungen eine Bestandsaufnahme vorgenommen und die verkehrliche Situation und Mobilitätsangebote in Rommerskirchen bewertet worden. Anschließend ist ein Leitbild und Zielsystem erarbeitet worden, das die Grundlagen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Rommerskirchen darstellt und die örtlichen Besonderheiten abbildet. Auf diesen Grundlagen sind im nächsten Schritt sogenannte Projektoptionen ausgearbeitet und weitere Mobilitätsmaßnahmen angeführt worden, die das grundlegende Handlungskonzept für die Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen in Rommerskirchen in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahre bilden.

## 2 Begleitendes Beteiligungskonzept

Mobilität betrifft jede Person und stellt ein emotionales Thema mit hoher Komplexität dar. Um einen möglichst transparenten Erarbeitungsprozess sicherzustellen, zum Mitdiskutieren anzuregen und Akzeptanz für die spätere Umsetzung zu schaffen, ist es daher wichtig sowohl politische Vertreter:innen als auch die Öffentlichkeit im Rahmen der Projektbearbeitung zu beteiligen.

Dementsprechend wurden – neben dem steten Austausch zwischen Verwaltung und Gutachter:innen – die Zwischenstände des Mobilitätskonzepts regelmäßig in den Arbeitskreis Mobilität eingebracht. Die allgemeine Öffentlichkeit wurde durch eine Online-Beteiligung in den Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes eingebunden.

### Arbeitskreis Mobilität

Der Arbeitskreis Mobilität in Rommerskirchen bindet die wesentlichen Entscheidungsträger:innen aus Politik und Verwaltung kontinuierlich in den Prozess ein und bereitet politische Entscheidungen vor. Im Sinne des Qualitätsmanagements wurden die Zwischenergebnisse kommuniziert, reflektiert sowie die Verfahrensweise abgestimmt. Darüber hinaus dient der Arbeitskreis perspektivisch als Multiplikator im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und soll sich auch fortlaufend mit den Inhalten des Mobilitätskonzepts beschäftigen.

Im Arbeitskreis Mobilität wurden in zwei Terminen Zwischenstände und Meilensteine des Prozesses gemeinsam diskutiert. Zu Beginn wurde über den Projektlauf informiert, erste Analyseergebnisse vorgestellt und Erwartungen der Akteure abgefragt. In einem weiteren Termin wurde über den Erarbeitungsfortschritt des Konzeptes informiert und das Leitbild sowie das Zielkonzept vorgestellt und diskutiert sowie ein Ausblick auf die Maßnahmenentwicklung gegeben.

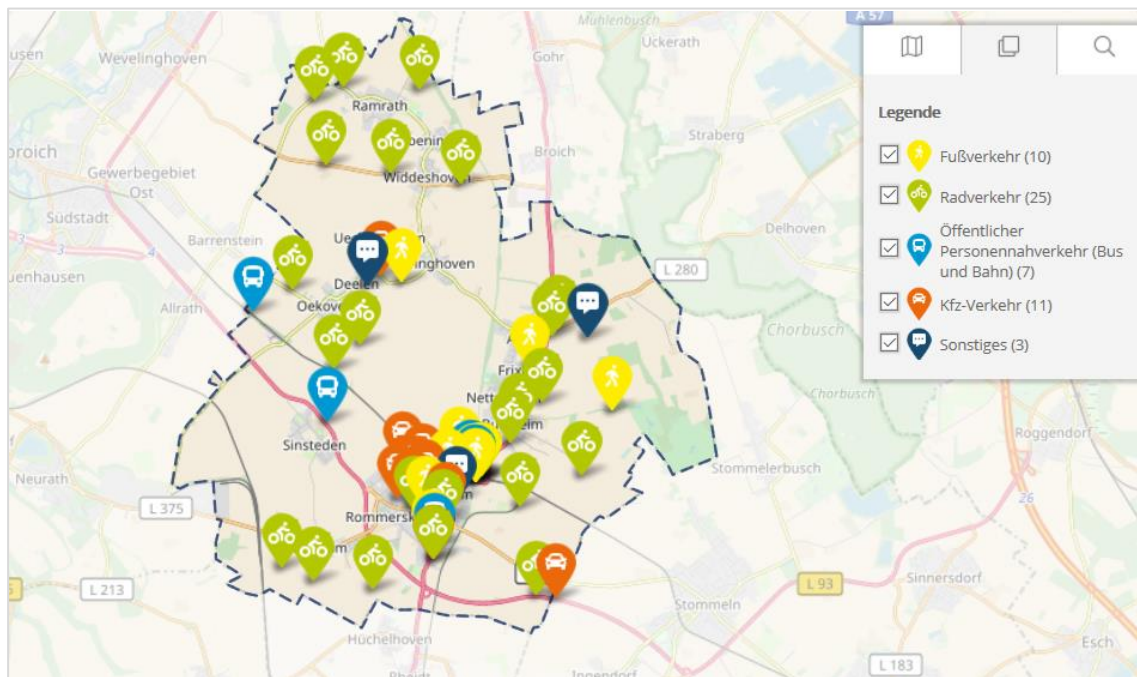
### Öffentlichkeitsbeteiligung: Online-Ideenmelder

Der „Online-Ideenmelder“ stand den Bürger:innen im Zeitraum vom 19. Juli bis zum 29. August 2021 für sechs Wochen offen, um konkrete Anmerkungen und Ideen auf einer interaktiven Karte zu den Themen *Fußverkehr*, *Radverkehr*, *Bus & Bahn*, *Pkw-Verkehr* sowie *sonstigen verkehrsrelevanten Themen* zu hinterlegen. Das Online-Tool half dabei, den Kreis an verschiedenen Beteiligten zu erhöhen und einen Einbezug der Stadtgesellschaft in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts trotz Einschränkungen durch die Corona-Pandemie zu ermöglichen, welche eine geplante Präsenzveranstaltung nicht zuließ.

Insgesamt sind 69 Ideen und zusätzlich 19 Kommentare von 43 verschiedenen Personen im Ideenmelder eingetragen worden; dazu gab es in Form von „Likes“ und „Dislikes“ rd. 1.120 Reaktionen auf die Beiträge. Viele der Rückmeldungen beinhalteten nicht nur Hinweise zu Problempunkten, sondern vielmehr Ideen für Maßnahmen. Die Ergebnisse des Ideenmelders sind daher auch als Grundlage in die Entwicklung von Maßnahmen eingegangen.



Abbildung 2: Auszug aus dem Ideenmelder



Quelle: Planersocietät/INKA

Insgesamt zeigt sich im Ideenmelder (siehe hierzu die zusammenfassende Auswertung des Ideenmelters im Anhang) eine Fokussierung auf Maßnahmen zur weiteren Stärkung des Radverkehrs sowie zur Aufwertung des öffentlichen Personenverkehrs im Sinne abgestimmter Taktungen im Bus- und Bahnverkehr sowie die Ausweitung von regionalen und überregionalen Anbindungen. Zu den Themen Fußverkehr und Pkw-Verkehr wurden vergleichsweise weniger Beiträge abgeben. Im Fußverkehr wurde vorrangig das Fehlen von sicheren Querungsanlagen sowie die fehlende Barrierefreiheit genannt. Die eingegangenen Ideen für den Pkw-Verkehr beziehen sich auf die Reduzierung der Geschwindigkeit sowie auf eine generelle Verkehrsberuhigung in Bereichen von Spielplätzen und Schulen.

Konkrete Vorschläge für den jeweiligen Themenbereich sind zum Beispiel:

- Radverkehr: der Bau einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke am verlängerten Heimchesweg zur (Wieder-) Herstellung der Verbindung in Richtung Stommeln/Pulheim/Köln
- ÖPNV: eine direkte Bahnanbindung nach Düsseldorf oder Neuss (nicht wie aktuell über Grevenbroich), um Fahrtzeit einzusparen
- Fußverkehr: eine Querungsanlage über die Bahnstraße auf Höhe der Einmündung zum Bahnhof, um sicheres und barrierefreies Queren für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen
- Kfz-Verkehr: Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Bahnstraße im Bereich zwischen Bahnhof und Venloer Straße auf 30 km/h

Die zahlreichen Hinweise aus der Online-Beteiligung wurden geprüft und wenn möglich in das Mobilitätskonzept einbezogen. Alle Einträge liegen zudem der Gemeinde Rommerskirchen zur weiteren Verwendung und ggf. Detailprüfung vor. Eine ausführliche Zusammenfassung zur Beteiligung über der Online-Ideenmelder ist im Anhang IV zu finden.

## 3 Aufbau und Inhalt des Mobilitätskonzeptes

Das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Rommerskirchen besteht aus den wesentlichen Bausteinen der Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse, des Leitbilds und der Ziele sowie der Projektionen und Maßnahmen. Sie sind ausführlich in den Anhängen I bis III ausgearbeitet.

### 3.1 Grundlagenermittlung & Bestandsanalyse

Die Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse fand im Frühjahr 2021 statt und wurden anhand von Ortsbegehungen in Rommerskirchen (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Pkw) sowie von Plan- und Datenauswertungen vorgenommen. Aufgrund des Status als kreisangehörige Kommune ist Rommerskirchen bei vielen verkehrlichen Planungen von übergeordneten Entscheidungen und Zuständigkeiten abhängig (z. B. hinsichtlich der Straßenbaulastträgerschaft wichtiger Straßen oder der kreisweiten ÖPNV-Aufgabenträgerschaft). Daher fand zudem eine Rückkopplung mit übergeordneten Planungen und Planwerken statt, beispielsweise dem Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss oder dem Konzept zur B417-Umgehung des Ortsteils Eckum. Aber auch bereits bestehende Planungen und Konzepte der Gemeinde Rommerskirchen, wie die Einrichtungen eines Ortsbussystems („Roki-Liner“) oder das Wirtschaftswegekonzept sind berücksichtigt und gegebenenfalls in das Konzept integriert worden. Die Bestandsaufnahme und -analyse wurde dann anhand der vier Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr durchgeführt und mit der Angabe von zentralen Handlungserfordernissen abgeschlossen.

Im Fußverkehr wurden zunächst das Wegenetz sowie wichtige Quellen und Ziele in Rommerskirchen und deren Erreichbarkeit im Längs- sowie im Querverkehr untersucht. Auch die Gestaltung des Straßen- und öffentlichen Raums spielt eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Attraktivität des Zuzußgehens und Aufenthalts in Rommerskirchen. Ebenso ist die Thematik der Barrierefreiheit bewertet worden. Im Fazit ist festgehalten, dass Rommerskirchen insbesondere im Freizeitbereich attraktiv für das zu Fuß Gehen ist und eigenständige, gestaltete Wege und Verbindungen aufweist. Insbesondere im Bereich der Querungen und Barrierefreiheit sowie aufgrund der untergeordneten Berücksichtigung des Fußverkehrs in vielen, teils schmalen Straßenräumen besteht Verbesserungsbedarf. Zudem fehlt es noch an einer entsprechenden Wahrnehmung des Fußverkehrs in der Planung und einer Fußverkehrskultur. Diesem Aspekt wird künftig, auch durch den im Jahr 2022 anstehenden Fußverkehrscheck, verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet.

Im Radverkehr ist ein Zusammenspiel aus einem zusammenhängenden Netz, attraktiver und lückenloser Infrastruktur, sowie ausreichende und qualitativ hochwertige Abstellanlagen und Serviceangebote entscheidend für eine hohe Radverkehrsqualität. Dabei weist Rommerskirchen grundsätzlich eine gute Netzstruktur für den Radverkehr auf und kann diese auch anhand des kreis- bzw. regionsweiten Radverkehrskonzepts weiterentwickeln. Dafür fallen zum Teil Schwächen in der örtlichen Radverkehrsinfrastruktur auf, an einigen Stellen besteht das Potenzial für Lückenschlüsse, bessere Querungen und Vernetzungen. Auch das Angebot an Abstellanlagen kann

in der Fläche optimiert werden, wohingegen z. B. am Bahnhof bereits gute Ansätze für den Umstieg von Fahrrad auf den Zug bestehen.

Im ÖPNV ist die Gemeinde Rommerskirchen in der Regel abhängig von übergeordneten Aufgabenträgern (Rhein-Kreis Neuss, VRR/VRS) und kann sich lediglich in die kreisweite Nahverkehrsplanung einbringen. Durch den recht zentral gelegenen Bahnhof ist das Schienenverkehrsangebot an die benachbarten Kommunen und insbesondere die Stadt Köln als gut einzustufen; hier werden mittelfristig weitere Verbesserungen erwartet. Zusätzlich bestrebt Rommerskirchen durch die Einführung des sogenannten Roki-Liners eine Verbesserung kleinräumiger, lokaler Verbindungen. Es fehlt hingegen teilweise an attraktiven regionalen Busverbindungen, auch der Komfort und die Ausstattungsqualität der Bushaltestellen bietet häufig Verbesserungspotenzial.

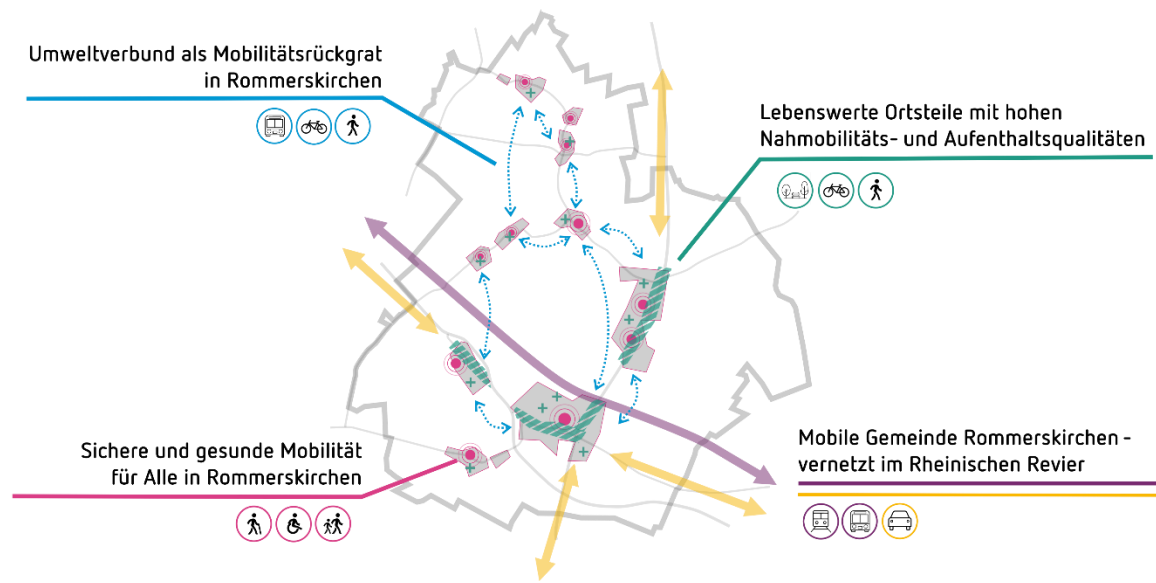
Im Kfz-Verkehr ist die Erschließung und Erreichbarkeit der Gemeinde Rommerskirchen von Bedeutung. Auch der lokale Wirtschafts-, Landwirtschafts- und Lieferverkehr muss berücksichtigt werden. Darüber hinaus wird die Analyse jedoch unter anderen Prämissen durchgeführt, die sich auf den Einfluss des Kfz-Verkehrs auf die Straßenraumgestaltung und -aufteilung, auf die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit beziehen. Es gilt hierbei, die zahlreichen negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf die Verkehrsqualität der anderen Verkehrsträger, auf die Luftqualität, die Lärmbelastung, das örtliche Lebensumfeld und die Gestaltung der öffentlichen Räume kritisch zu betrachten und Ansätze zur Minimierung der Konflikte zu entwickeln. Durch Ortsumgehungen (vorhanden bzw. geplant) und weitgehende Verkehrsberuhigen innerhalb der bebauten Ortsteile bestehen hier in Rommerskirchen bereits wesentliche Ansätze, dennoch sind viele Straßenräume auch innerorts noch vorrangig auf die Belange des Kfz – fließend wie ruhend – ausgerichtet. Eine weitergehende Verkehrsberuhigung und mehr Miteinander könnten hier zu mehr Miteinander, besseren Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie einer höheren Attraktivität und Aufenthaltsqualität in den Ortsteilen führen.

Die ausführliche Bestandsanalyse ist dem Anhang I zu entnehmen.

## 3.2 Leitbild & Zielentwicklung

Mit dem Mobilitätskonzept setzt sich die Gemeinde Rommerskirchen die Grundlagen zur Einleitung der Verkehrs- und Mobilitätswende. Daher ist ein zentraler Baustein des Konzepts ein Leitbild sowie Ziele zur Mobilitätsentwicklung. Diese stehen als Grundlage für das Planen und Handeln im Bereich der Mobilität (auch jenseits des Mobilitätskonzepts) für die Verwaltung. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sind auf die Ziele abgestimmt. Damit bestehen erstmals abgestimmte Leitlinien für die Fortentwicklung der Mobilität in Rommerskirchen. Dabei werden übergeordnete Zielsetzungen gleichwie lokale Erfordernisse und Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Das Leitbild- und Zielkonzept des Mobilitätskonzepts besteht aus vier Leitzielen und jeweils mehreren Unterzielen, die den Leitzielen zugeordnet sind. Die nachstehende Abbildung zeigt die vier Leitziele der Gemeinde Rommerskirchen. Die Leitziele sowie die zugehörigen Unterziele sind in Anhang II ausführlich dargestellt und beschrieben.



### 3.3 Entwicklung von Projektoptionen und Maßnahmen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem entwickelten Zielkonzept, wurden Handlungsfelder gebildet. Dies dient dazu, die Projektoptionen und Maßnahmen zu strukturieren und vereinfacht es, diese zueinander in Beziehung zu setzen. Die gebildeten Handlungsfelder sind:



ÖPNV und regionale Verknüpfung



Fußverkehr und Straßenraumgestaltung



Radverkehr



Vernetzte Mobilität



Marketing, Management und Öffentlichkeitsarbeit

Für die einzelnen Handlungsfelder wurden Projektoptionen entwickelt, die den Kern des Maßnahmenkonzepts bilden und die entwickelten Ziele anstoßen und fortführen sollen. Die Projektoptionen sind detailliert in Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Die Steckbriefe enthalten weitere Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung der Projektoptionen. Auf einer zweiten Steckbriefseite werden die Projektoptionen hinsichtlich unterschiedlicher Kriterien wie Priorität, Kostenklasse und dem Zeithorizont zur Umsetzung klassifiziert. Zudem werden Hinweise auf zu beteiligende Akteure gegeben und potenzielle Förderzugänge benannt. Ebenso werden die Projektoptionen hinsichtlich ihrer Zielbezüge mit Hilfe einer Farbkennung zugeordnet. Ergänzt werden die Steckbriefe durch grafische Darstellungen in Form von Karten oder Best-Practice Fotos.

Der exemplarische Aufbau der Steckbriefe ist in Abbildung 3 dargestellt.

Neben den besonders wichtigen Projektoptionen werden weitere Maßnahmen benannt, welche die Projektoptionen ergänzen und das Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts vervollständigen.

Im Folgenden werden die einzelnen Handlungsfelder und die entwickelten Projektoptionen kurz vorgestellt. Die vollständigen Steckbriefe der Projektoptionen sowie die weiteren Maßnahmen sind in Anhang III einsehbar.

Abbildung 3: Aufbau der Steckbriefe



## Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung

Ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht allen Menschen – unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen und Führerscheinbesitz – eine umweltfreundliche Grundmobilität. In Deutschland und in vielen deutschen Städten nehmen Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn gleichzeitig der Pkw-Besitz noch nicht zurückgeht. Viele junge Menschen verhalten sich zunehmend multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit dem Carsharing-Fahrzeug unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen mit Bezug zum ÖPNV bzw. SPNV gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes. Dieser vereint die umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Mit dem Ziel, dass der ÖPNV in Rommerskirchen das Rückgrat der Mobilität bilden soll, geht somit eine hohe Handlungserfordernis in diesem Themenfeld ein.

Vor allem in quantitativer Hinsicht kann das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Rommerskirchen gestärkt werden, um diesen im Bereich der Bedienungszeiträume, der Erreichbarkeit sowie an den Verknüpfungspunkten im Gemeindegebiet als konkurrenzfähige Alternative zum MIV zu etablieren. Dabei gelten auch für Rommerskirchen die für kleine, wenig verdichtete Gemeinden typischen Herausforderungen, ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot zu erhalten. In kleineren Fahrzeugen und On-Demand-Verkehren können hier ggf. Lösungsansätze bestehen, wie dies durch den Roki-Liner demnächst umgesetzt werden soll.

Zwar hat die Gemeinde Rommerskirchen – da kein Aufgabenträger – keine unmittelbare Entscheidungshoheit über regionale Busverkehre im Kreisgebiet, welche zum Teil auch die innere Erschließung übernehmen, indirekt kann sie ihre kommunalen Interessen aber in regionalen Gremien, gegenüber regionalen Aufgabenträgern sowie in kommende Nahverkehrspläne einbringen und mit Nachbarkommunen/-kreisen in Kontakt treten, um beispielsweise die Verbindung in umliegende Kommunen, die nicht an den SPNV angeschlossen sind, zu stärken. Auch die Einbindung des Zukunftsnetz Mobilität NRW kann dabei helfen, die verschiedenen Interessen in der Region zu bündeln und bei möglichen Förderungen zu koordinieren.

Darüber hinaus können qualitative Aspekte wie die Qualität der Haltestellen oder die Komfortausstattung im Umfeld der Haltestellen (bspw. Radabstellanlagen oder Packstationen) sowie weitere Informationen und Marketingmaßnahmen von der Gemeinde selbst initiiert werden. Hier soll der öffentliche Verkehr, auch was den Nutzungskomfort angeht, gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger werden. Dies betrifft auch die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Geeignete Förderrichtlinien zur zusätzlichen Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots sind die Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement oder die Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR mit einer Förderquote von bis zu 90% für bspw. Beleuchtung, Beschilderung, interaktive Monitore (dynamische Fahrgastinformation), Sitzgelegenheiten oder Witterungsschutz.

Für die regionale Verknüpfung stellt der Bahnhof der Gemeinde Rommerskirchen ein sehr großes Potenzial für die weitere Stärkung des ÖPNV-Anteils im Modal-Split dar. Vor allem die Verbindungen in die näheren Oberzentren (Köln, Düsseldorf, Mönchengladbach) können konkurrenzfähig zum MIV erreicht werden. In Verbindung mit der bereits angesprochenen Mobilitätsstation und den daraus entstehenden Vorteilen für weitere Mobilitätsarten kann dies dazu beitragen, die Attraktivität und Qualität des ÖPNVs in Rommerskirchen insgesamt zu verbessern und multi- bzw. intermodales Verkehrsverhalten zu fördern

Die Bestandsanalyse hat unter Berücksichtigung der genannten Aspekte die folgenden vorrangigen Handlungsbedarfe herausgearbeitet:

- Verbesserung der Bedienung des Gemeindegebiets durch den ÖPNV unter Berücksichtigung einer attraktiven Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Rommerskirchen
- Modernisierung des Bahnsteigs am Bahnhof Rommerskirchen
- barrierefreier Ausbau der Rommerskirchener Bushaltestellen
- Attraktivierung und Angleichen der Ausstattungsmerkmale der Rommerskirchener Bushaltestellen

Nach zusätzlicher Einarbeitung der Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung und Berücksichtigung des Aspektes der regionalen Verknüpfung, wurden die folgenden Projektoptionen und weiteren Maßnahmen festgehalten.

Tabelle 1: Projektoption Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung


| Projektoption Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung                        |   |
|---|---|
|  | <b>Prüfung der Einrichtung von Schnell-, Direkt- oder Regionalbusverbindungen auf schienenfernen Achsen</b> |

Tabelle 2: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung

| weitere Maßnahmen Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung                     |  |
|--|--|
|   | Etablierung des Roki-Liners in erweitertem Umfang als gemeindliches lokales Busverkehrsangebot   |
|   | Fortführung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen unter Einhaltung von Qualitätsstandards und Ergänzung von Komfort-Merkmalen |
|   | Radschnellverbindungen schaffen sowie interkommunale Radwegeverbindungen verbessern  |
|   | <i>Barrierefreier Ausbau des Bahnsteigs des Haltepunkts Rommerskirchen (nachrichtlich)</i>   |
|   | <i>Ausweitung des SPNV-Angebots (nachrichtlich)</i>  |
|  | <i>Umsetzung der Mobilstation Bahnhof (nachrichtlich)</i>  |

Detaillierte Ausführung siehe Anhang III

### Handlungsfeld Fußverkehr und Straßenraumgestaltung

Das zu Fuß Gehen, die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen, ist für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Die Bestandsanalyse zeigt auf, dass in Rommerskirchen bereits attraktive Freizeitwege für den Fußverkehr ausgebaut wurden. Besonders auf den alltäglichen Wegen besteht jedoch Bedarf im Ausbau eines barrierearmen Wegenetzes inklusiver sicherer Querungsanlagen, um die selbständige Mobilität vor allem für Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte zu sichern. Die Ortsdurchfahrten mit oftmals geringen Flächenbestand und daraus folgend schmalen Seitenräumen bedürfen einer alternativen Straßenraumaufteilung zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) fordert neben einem durchgängigen Fußverkehrsnetz innerhalb der Ortslagen ausreichend breite und zusammenhängende Gehwege, auf denen der Radverkehr grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr geführt wird. Gemäß der allgemein geltenden Standards (Regelwerke EFA; RASt) beträgt die Mindestgehwegbreite 2,50 m. Dies ist besonders in den beengten Platzverhältnissen der Ortsdurchfahrten Rommerskirchens teilweise nicht umsetzbar. An diesen Stellen wird eine Umgestaltung des Straßenraums zum Beispiel durch die Schaffung eines Shared-Space-ähnlichen Raums oder auch dem Wegfall von Parkflächen im Seitenraum empfohlen.

Das Fußwegenetz soll sich im Gegensatz zu ÖPNV- oder Radverkehrsnetzen weniger auf die Verbindung der Gemeindeteile untereinander fokussieren, vielmehr dient es dazu, die Nahverbindung der Wohngebiete mit den Gemeindeteilzentren sicherzustellen. Zur Steigerung der Attraktivität der einzelnen Ortsteile stellt der Ausbau von Plätzen und Aufenthaltsorten einen wichtigen Baustein der Fußverkehrsförderung dar.

In der Fußverkehrsplanung spielt ebenso die ganzheitliche Betrachtung des Themas



Barrierefreiheit eine wichtige Rolle, denn Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzer:innen-gruppen betreffen (z. B. dauerhaft eingeschränkte Personen wie Rollstuhlfahrende oder sehbehinderte Menschen, aber auch Personen mit Kinderwagen, schweren Taschen o. ä.). Es gilt, den öffentlichen Raum im Sinne eines „Designs für alle“ einfach und selbstverständlich nutz- und erlebbar zu machen, Querungsanlagen wird dabei eine besonders wichtige Rolle zugeschrieben, um Wegeketten und direkte Verbindungen zu ermöglichen und die Chancengleichheit im Verkehrsraum zu verbessern.

Um den Fußverkehr allgemein zu fördern und besser sichtbar zu machen, hat sich Rommerskirchen im Jahr 2022 um den vom Zukunftsnetz Mobilität NRW ausgelobten und vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW geförderten Wettbewerb „Fußverkehrs-Check NRW“ beworben und den Zuschlag erhalten. Der Beteiligungsprozess, der als Kernstück zwei Begehungen mit Bürgerinnen und Bürgern beinhaltet, hat bereits begonnen und soll bis Ende des Jahres 2022 abgeschlossen sein. Ebenso kann die anschließende Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes die systematische Förderung des Fußverkehrs in Rommerskirchen vorantreiben.

Die Handlungserfordernisse aus der Bestandsanalyse wurden auf die folgenden Projektoptionen und weitere Maßnahmen fokussiert:

Tabelle 3: Projektoptionen Handlungsfeld Fußverkehr und Straßenraumgestaltung






| Projektoptionen Handlungsfeld Fußverkehr und Straßenraumgestaltung                  |   |
|---|---|
|  | Definition und Aufwertung eines Haupt-Gehwegenetzes                           |
|  | Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Stadträume und Plätze erhöhen |
|  | Umgestaltung von Straßenräumen  |

Tabelle 4: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld Fußverkehr und Straßenraumgestaltung

| Weitere Maßnahmen Handlungsfeld Fußverkehr und Straßenraumgestaltung                |   |
|---|---|
|  | Barrierefreie Querungsmöglichkeiten schaffen      |
|  | Nahmobilitäts- oder Fußverkehrschecks durchführen |

Detaillierte Ausführung siehe Anhang III

Die Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) können herangezogen werden, um Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in der Gemeinder zu erhalten. Fördergegenstand können zum Beispiel barrierefrei gestaltet Kreuzungsbereiche oder separat geführte Gehwege sein. Mit der Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) können Gehwege im Zusammenhang mit dem Aus- oder Umbau verkehrswichtiger Straßen in Rommerskirchen förderfähig sein. Die Förderrichtlinie für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) kann unterstützend in der Digitalisierung und im Mobilitätsmanagement innerhalb der Gemeinde eingesetzt werden.

## Handlungsfeld Radverkehr

Das Fahrrad entwickelt sich immer mehr zu einem Verkehrsmittel, das sowohl in den Alltag, sei es für den Arbeitsweg oder einen Einkauf, als auch in die Freizeit integriert wird. Aufgrund der topografisch günstigen Rahmenbedingungen und der kurzen Wege zwischen den Ortsteilen, kann das Radfahren eine umweltfreundliche Alternative in Rommerskirchen darstellen. Es ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart, die innerorts mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann und durch eine gut ausgebaute Infrastruktur auch Nachbarkommunen miteinander verknüpfen könnte.

Eine Förderung des Radverkehrs durch Infrastrukturmaßnahmen, besonders der Ausbau der Netze sowie eine Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen, sollte in Rommerskirchen angestrebt werden. In vielen Straßenräumen existieren aktuell noch keine adäquaten Radverkehrsanlagen, bspw. durch eine gemeinsame Führung der Radfahrenden mit dem Fußverkehr oder auch durch Oberflächenmängel auf bestehenden Radwegen. Daraus entstehen zahlreiche Konflikte, die die Verkehrssicherheit und den Nutzungskomfort im Radverkehr sowie bei den anderen Verkehrsteilnehmenden stark einschränken. Dort, wo es die Platzverhältnisse zulassen, sollte somit grundsätzlich eine eigenständige Führung des Radverkehrs entweder im Straßenraum oder im Seitenraum angestrebt werden. Ausgenommen werden können die Wohnbereiche, in denen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorliegt. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist in diesen Bereichen zu bevorzugen. Wie schon im Themenfeld Fußverkehr festgestellt, lässt der bestehende Straßenraum, besonders in den Ortsteildurchfahrten wenig Platz für eine Neuordnung des Straßenquerschnitts zu, sodass andere Lösungsansätze gefunden werden müssen. Ebenso ist die Einrichtung infrastruktureller Anlagen, die explizit für den Radverkehr vorgesehen sind, ein Mittel, den Radverkehr eine besondere Bedeutung zuzuschreiben. Das können Fahrradstraßen oder auch komplette Fahrradzonen sein. Diese räumen dem Radverkehr eine Bevorrechtigung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden ein, die in der ausgewiesenen Zone als „Gast“ zugelassen werden können und sich entsprechend unterordnen müssen.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, liegt der Fokus des Handlungsfeldes Radverkehr auf dem Ausbau eines sicheren, möglichst lückenlosen Radwegenetzes auf Basis von Standards, die den derzeitigen Richtlinien und Regelwerken (vorrangig ERA) entsprechen. Mittlerweile wird über die in der ERA genannten Mindeststandards häufig hinausgegangen, um den gestiegenen Anforderungen durch mehr und schnelleren Radverkehr (Stichwort Pedelecs) sowie breitere Lastenräder gerecht zu werden. Neue Radfahrstreifen sollten demnach mit einer Regelbreite von deutlich über 2,0 Metern geplant werden. Ebenso wird der Herstellung eines flächendeckenden Angebotes von entsprechend ausgebauten Radabstellanlagen, auch mit dem Fokus auf Abstellanlagen für Lastenfahräder mit einem größeren Platzbedarf, eine große Bedeutung beigemessen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass ein angestrebter steigender Radverkehrsanteil die Nachfrage an Abstellanlagen allgemein erhöhen wird. Eine regelmäßige Bedarfsprüfung kann Aufschluss über die Anzahl und Standorte der zu errichtenden Abstellanlagen geben.

Zum Grundsatz der fahrradfreundlichen Verkehrsplanung gehört auch, dass eine Radverkehrsförderung finanzielle Ressourcen voraussetzt und dies nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für Personal und „weiche“ Maßnahmen, wie Öffentlichkeitsarbeit, Serviceangebote und Marketing. Eine Förderung im Radverkehr ist nur möglich, wenn entsprechende Mittel im Haushalt

bereitgestellt werden. Nach dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 wird zur Umsetzung des Radwegenetzes für Aufsteigerkommunen ein jährliches Budget von 8 – 18 €/Einwohner & Jahr für infrastrukturelle Aufwendungen empfohlen (vgl. BMBVS). Das entspricht im Mittel einem Budget von rund 170.000 € jährlich für die Gemeinde Rommerskirchen. Zusätzlich sollten Haushaltsmittel für Radverkehrskampagnen (z. B. „Stadtradeln“) und Fahrradverleihsysteme sowie dessen Bewerbung von der Gemeinde bereitgestellt werden.





Unterschiedliche Marketingkampagnen können nach den Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) bis zu 80% förderfähig sein. Auch der Ausbau von verschließbaren Radabstellanlagen oder Rad-Luftstationen kann über die FöRi-MM gefördert werden. Die Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) umfasst die bereits genannten Leistungen. Darüber hinaus kann Rommerskirchen über die Förderrichtlinie auch zum Beispiel Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen, straßenbegleitenden Radwegen sowie Fahrradstraßen fördern lassen.

Die zentralen Handlungserfordernisse für den Radverkehr und die daraus entwickelten Projektoptionen und weiteren Maßnahmen sind zusammengefasst:

Tabelle 5: Projektoptionen Handlungsfeld Radverkehr

| Projektoptionen Handlungsfeld Radverkehr  |   |
|---|---|
|   | Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes |
|  | Einrichtung von Lastenrad-Abstellplätzen      |

Tabelle 6: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld Radverkehr

| weitere Maßnahmen Handlungsfeld Radverkehr  |  |
|---|--|
|  | Erweiterung der Fahrrad-Infrastruktur                      |
|  | Interkommunale Radschnellverbindungen initiieren/forcieren |
|  | Ausbau von Radabstellanlagen                               |
|  | Fahrrad-Verleihmöglichkeiten erweitern und bewerben        |

Detaillierte Ausführung siehe Anhang III

### Handlungsfeld vernetzte Mobilität

In Deutschland und in vielen deutschen Städten nehmen Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn gleichzeitig der Pkw-Besitz noch nicht zurückgeht. Viele junge Menschen verhalten sich zunehmend multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit dem Carsharing-Fahrzeug unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen mit Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes.

Hinzu kommt eine gestiegene Wahlfreiheit im Mobilitätsverhalten (steigende Führerscheinbesitzquoten (v.a. bei Frauen), höhere Verkehrsmittelverfügbarkeiten, neue Mobilitätsformen). Die



Bus- und Bahnangebote inkl. Tarifen, Marketing und Information müssen daher verstärkt auch auf diese wahlfreien Nutzenden eingehen, indem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und das Image und der Nutzungskomfort des ÖPNV bzw. SPNV generell verbessert wird. Besonders wichtig bei der Vernetzung des klassischen ÖPNV mit individuellen Angeboten wie Car- oder Bikesharing, ist die komfortable und nutzerfreundliche Bedienbarkeit (bspw. Buchungssystem) und Zugänglichkeit der Informationen. Wenn für vielfältige, individuelle Wegeziele (lokal wie regional) und -zwecke (z.B. Einkaufen, Freizeitwege) ein einfach nutzbares Mobilitätsangebot bereitgestellt wird, kann beispielsweise ein wenig genutztes Erst- oder Zweitauto obsolet werden. Wichtig ist auch hier eine regionale Nutzbarkeit, sodass Sharing-Systeme nicht nur in Rommerskirchen, sondern bestenfalls auch in anderen Kommunen und den umliegenden Großstädten nutzbar sind.

Mit dem Ziel, die Schaffung und Sicherung von gemeinschaftlich nutzbaren, flexiblen Mobilitätsangeboten zur Förderung der Multimodalität zu ermöglichen sowie neue Mobilitätsformen zu etablieren wurden die folgenden Projektoptionen entwickelt:

Tabelle 7: Projektoption Handlungsfeld Vernetzte Mobilität

| Projektoption Handlungsfeld Vernetzte Mobilität                                     |   |
|---|---|
|    | Einrichtung von Mobilpünktchen                                      |
|  | Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals auf rommerskirchen.de |

Tabelle 8: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung

| weitere Maßnahmen Handlungsfeld Vernetzte Mobilität                                 |   |
|---|---|
|  | Aus- und Aufbau öffentlicher Leihangebote                             |
|  | Förderung von Elektromobilität / Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur |

Detaillierte Ausführung siehe Anhang III

### Handlungsfeld Management, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Im (Mobilitäts-)Management stehen koordinierende und organisatorische sowie informatorische und beratende Maßnahmen im Vordergrund, worin sich das Maßnahmenfeld von den vielfach eher baulich-infrastrukturellen Maßnahmen der anderen Handlungsfelder unterscheidet.

Ein wichtiges Merkmal ist hierbei der stark vernetzende Charakter, der den Austausch und die Einbeziehung verschiedener Akteure des Mobilitätsgeschehens und auch der Öffentlichkeit betrifft. Diese Vernetzung zielt auf die Verbesserung von Abläufen (bspw. in der Verwaltung oder in Betrieben) und verstärkte Information und Aktivierung von Akteuren (bspw. im schulischen Bereich oder in größeren Betrieben) ab. Um Mobilitätsmanagement als Instrument in Rommerskirchen zu etablieren, sind verwaltungsinterne Strukturen weiterzuentwickeln, die den Wissenstransfer ermöglichen, Anreize sowohl nach innen als auch nach außen setzen und Mobilitätsmanagementprozesse koordinieren.

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken zudem nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen bei den potenziellen

Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Daher müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, die Mobilitätsangebote bekannt gemacht werden. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten sowie Veränderungen in der Straßenraumaufteilung abgebaut werden und insbesondere die Vorteile kommuniziert werden – faktenbasiert wie emotional. Dies gilt gerade auch im Zusammenhang mit anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum, die für eine Erreichung der Mobilitätswende notwendig sind, aber während der Bauzeiten zu Einschränkungen für umliegende Einrichtungen und Bewohner:innenschaft führen können. Letztlich soll die Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen, das Verständnis für die anstehenden Maßnahmen zu erhöhen, möglichst Sympathien zu wecken und im Idealfall eine Identifikation der Anlieger:innen (und der Öffentlichkeit im Allgemeinen) mit den Veränderungen zu unterstützen. Auf diese Weise können auch Vorteile für Neubürger:innen angeboten und somit auch die positive Gemeindeentwicklung unterstützt werden, sodass Rommerskirchen als Wohn- und Lebensstandort eine weitere positive Note erhält. Bei der Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit ist zu berücksichtigen, welche Kommunikationsziele verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen (bspw. Beschäftigte, Schulkinder) und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll.

Empfohlen wird daher unter anderem, Maßnahmen und Aktionen durchzuführen, welche die Bürger:innenschaft beteiligen und sich bspw. mit der Verbesserung der Schulwegemobilität oder der gemeinsamen Begutachtung von Problemen im Fußverkehr befassen. Auch die Schaffung einer Stelle einer:s Mobilitätsmanager:in, welche die zentrale Verantwortlichkeit für das kommunale Mobilitätsmanagement innehat und die Weiterentwicklung und Umsetzung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen und des Mobilitätskonzepts verfolgt, wird empfohlen.

Tabelle 9: Projektoptionen Handlungsfeld Management, Marketing, Öffentlichkeitsarbeit






| Projektoption Handlungsfeld Vernetzte Mobilität                                     |  |
|---|--|
|  | Maßnahmen und Aktionen zur Verbesserung der Schulwegemobilität durchführen |
|  | Öffentlichkeitskampagnen veranstalten und an Aktionen teilnehmen           |

Tabelle 10: Weitere Maßnahmen Handlungsfeld ÖPNV und regionale Verknüpfung

| weitere Maßnahmen Handlungsfeld Vernetzte Mobilität                                 |  |
|---|--|
|  | Mobilitätsmanagement für Neubürger:innen   |
|  | Einführen eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung und angegliederten Institutionen |
|  | Stelle einer:s Mobilitätsmanager:in etablieren   |

Detaillierte Ausführung siehe Anhang III

## 4 Fazit

Das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Rommerskirchen stellt die Grundlage für die Entwicklung der gemeindlichen Mobilität für die kommenden Jahre dar. Durch das strategisch-konzeptionelle Planwerk, soll die Entwicklung der Mobilität und des öffentlichen Raums kurz-, mittel- und langfristig aktiv gesteuert werden. Dazu sind, aufbauend auf einer Bestandsanalyse, zunächst ein Leitbild sowie Ziele und im weiteren Verlauf Maßnahmen und weiterführende Projektoptionen ausgearbeitet worden. So gibt das auf die nächsten 10 bis 15 Jahre angelegte Mobilitätskonzept den notwendigen Entwicklungsprozessen einen Orientierungsrahmen, ermöglicht Einschätzungen zu Kosten, stellt Zielbezüge und Prioritäten der Maßnahmen heraus, zeigt Förderzugänge auf und gibt der Umsetzung eine zeitliche Struktur.

Zur Einbindung von Stadtgesellschaft und Politik wurde der Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzepts zum einen im Arbeitskreis Mobilität der Gemeinde Rommerskirchen vorgestellt. Zum anderen konnten über einen Online-Ideenmelder alle in Rommerskirchen mobilen Menschen ihre Ideen in das Mobilitätskonzept einbringen. Ebenfalls in das Mobilitätskonzept Rommerskirchen eingebunden wurden bereits bestehende bzw. aktuell laufenden Planungen, wie beispielsweise die Bestrebungen den Busverkehr in Rommerskirchen durch einen gemeindlich-lokales Angebot zu stärken. So konnte sichergestellt werden, dass keine Parallelplanungen bzw. sich entgegenstehende Planungen ergeben. Es können sich in den kommenden Jahren natürlich weitere Planungen und Projekte im Bereich Verkehr und Mobilität ergeben, die im Mobilitätskonzept nicht aufgeführt sind. Dies ist normal und wünschenswert – es sind dabei jedoch die Ziele des Mobilitätskonzepts, die zugleich für die allgemeine Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Rommerskirchen stehen, zu berücksichtigen.

Zentraler Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts ist die Bewältigung verschiedener Zukunftsherausforderungen in Rommerskirchen. Dies betrifft vordergründig die Umsetzung der Mobilitätswende, um damit einerseits die Erreichung von umwelt- und klimapolitischen Zielen auf kommunaler, landesweiter, nationaler sowie globaler Ebene zu unterstützen. Eine deutliche Kursänderung weg vom privaten Pkw hin zu alternativen Verkehrsmitteln ist dabei das erklärte Ziel. Dazu sind im Umweltverbund die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Neben der Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen gehört dazu auch die Verbesserung des innerkommunalen sowie des stadtgrenzen-überschreitenden ÖPNV. Andererseits soll durch das Mobilitätskonzepts auch die Wohn- und Lebensqualität in Rommerskirchen gestärkt werden. Für eine Gemeinde, die im Umfeld der Großstädte Düsseldorf, Mönchengladbach und Neuss sowie der Metropolregion Köln natürlich auch die relevanten Funktionen Wohnen und Erholung übernimmt, stellt dies ebenfalls ein bedeutendes Ziel dar.

### Ausblick

Mit dem politischen Beschluss zum Mobilitätskonzept Rommerskirchen ist die Arbeit an der Mobilitätswende in Rommerskirchen bei weitem nicht getan. Es ist nur der erste Schritt hin zu einer in ihrer Mobilität und Lebensqualität gestärkten Gemeinde. Der politische Beschluss markiert demnach den Startpunkt zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Die konzeptionierten Maßnahmen und Projektoptionen müssen durch die Verwaltung in den kommenden Jahren, in Zusammenarbeit

mit der Politik sowie der Stadtgesellschaft, vorangetrieben werden, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Dazu wird empfohlen den begleitenden Arbeitskreis weiterhin aufrecht zu erhalten und im Zusammenhang mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts regelmäßig zu beteiligen. Zur Förderung der Akzeptanz von Maßnahmen und zur Steigerung ihres Bekanntheitsgrades innerhalb der Stadtgesellschaft bietet es sich außerdem an auch die Öffentlichkeit in den Umsetzungsprozess einzubeziehen und über gestartete, laufende oder abgeschlossene Maßnahmen und Projekte im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu informieren. Neben der innergemeindlichen Kommunikation zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts bedarf es auch einer regelmäßigen Abstimmung mit den umliegenden Kommunen, um auch die stadtgrenzen-überschreitende Mobilität mit alternativen Verkehrsmitteln zu stärken und die jeweilige Infrastruktur entsprechend auf- bzw. auszubauen. Eine dahingehende Kommunikations- bzw. Abstimmungsstruktur sollte sowohl auf Ebene der Verwaltung, als auch auf politischer Ebene eingerichtet und mit regelmäßigen Terminen aufrechterhalten werden.

### Evaluationsempfehlungen

Neben einer kommunikativen Begleitung der Umsetzung des Mobilitätskonzepts, ist auch die Evaluation des Mobilitätskonzepts von Bedeutung. Dementsprechend wird für die Umsetzungsphase empfohlen, den Fortschritt der Umsetzung sowie die Maßnahmenwirkung kontinuierlich zu evaluieren. So soll der Erreichungsgrad der gesetzten Ziele überprüft werden, um gegebenenfalls nachjustieren und auch das Mobilitätskonzept anpassen/fortschreiben zu können. Das Mobilitätskonzept sollte vor diesem Hintergrund nicht als abgeschlossenes Planwerk betrachtet werden, sondern entsprechend als anpassbar und erweiterbar gehandhabt können. Dazu sollte in regelmäßigen Abständen bestenfalls sowohl der Umsetzungsstatus als auch die Effekte des Mobilitätskonzepts erhoben und gemessen werden. Dies funktioniert beispielsweise anhand der Erhebung und Auswertung von Daten. Sofern diese nicht laufend vorliegen, kann hier ein gewissen Erhebungsaufwand entstehen. Daher ist eine aufwändigere Evaluation turnusmäßig, etwa alle 3-5 Jahre zu empfehlen. Die nachfolgende Tabelle 11 enthält den einzelnen Zielen des Mobilitätskonzepts zugeordnete Indikatoren, die beispielhaft für eine Erfolgskontrolle der Umsetzung und Zielerreichung herangezogen werden können.

Tabelle 11: Beispielhafte Indikatoren zur Evaluation der Umsetzung des Mobilitätskonzepts

| <b>Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Rommerskirchen</b>   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| Länge neuer Radverkehrsinfrastruktur                            | Modal Split   | Anzahl Nutzer:innen von Sharing-Angeboten | Einwohner:innen mit regelmäßiger ÖPNV-Anbindung                      |
| <b>Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Rommerskirchen</b> |   |   |  |
| Verkehrsunfälle, Schwerverletzte / Tote                         | Anzahl betroffener Personen von grenzwert-überschreitendem Verkehrslärm | Anteil barrierefreier Bushaltestellen     | Entwicklung der durch Verkehr verursachten Emissionen im Stadtgebiet |

### Lebenswerte Ortsteile mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km Länge | Projekte zur Erneuerung und Aufwertung des öffentlichen Raums in den Ortsteilen | Anteil Bürger:innen mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung | Zufriedenheit mit Wohn- und Mobilitätssituation in Rommerskirchen bzw. den Ortsteilen |
|---|---|---|---|

### Mobile Gemeinde Rommerskirchen – vernetzt im Rheinischen Revier

|                                    |  |  |                               |
|------------------------------------|--|--|-------------------------------|
| Reisezeiten in die Nachbarkommunen | Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV | Entwicklung der baulichen Kilometer im regionalen Radwegnetz | Modal Split der Pendler:innen |
|------------------------------------|--|--|-------------------------------|

Die beispielhaft vorgeschlagenen Indikatoren sind nicht als feststehend oder abschließend zu bewerten, sondern sollen einen Eindruck vermitteln, welche Möglichkeiten es gibt, den Fortschritt der Zielerreichung und damit die Umsetzung des Mobilitätskonzepts qualitativ sowie teilweise auch quantitativ zu überprüfen. Die Erhebung der einzelnen Indikatoren ist mit unterschiedlichem Aufwand verbunden. Grundsätzlich ist trotzdem zu empfehlen im Umsetzungszeitraum von 10 bis 15 Jahren letztlich ausgewählte Indikatoren alle zwei bis drei Jahre zu erheben, um die Entwicklungstendenzen beobachten zu können und möglicherweise ungewünschten Aspekten entgegensteuern zu können.

Eine vereinfachte Form der Evaluation des Mobilitätskonzepts bietet sich durch eine regelmäßige Bilanzierung des Status' der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts – beispielsweise über einen turnusmäßig erscheinenden, kurzen Umsetzungsbericht, oder eine Tabelle mit Bewertung des Umsetzungsstatus' (z.B. anhand der Kategorien „Maßnahme umgesetzt“, „Maßnahme in Planung/Vorbereitung“, „Maßnahme noch nicht umgesetzt“, „Maßnahme zurückgestellt/verworfen“).



# Anhang

Anhang I: Bestandsanalyse

Anhang II: Leitbild und Ziele

Anhang III: Projektoptionen und Maßnahmen

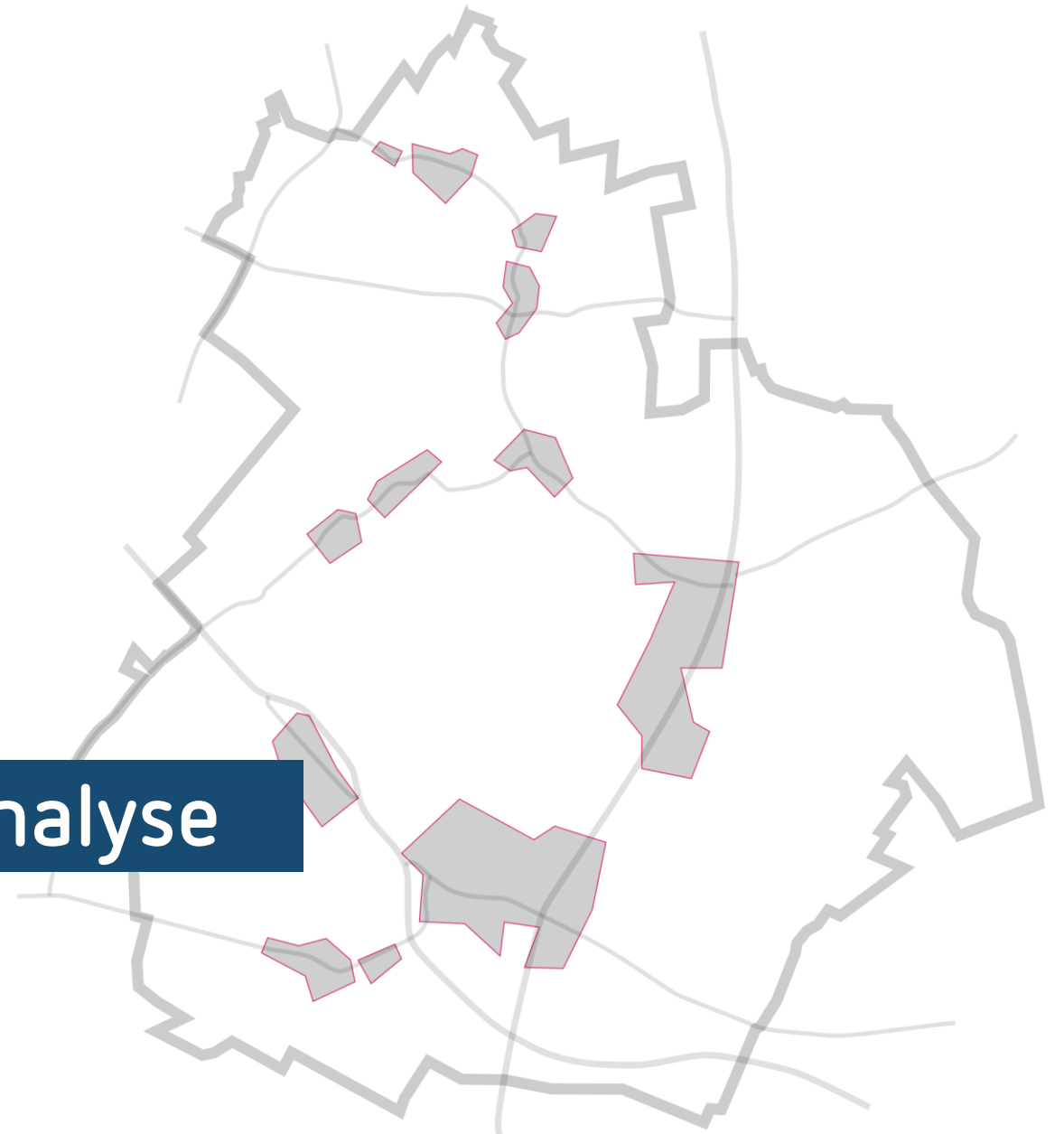
Anhang IV: Bürger:innenbeteiligung – Dokumentation Online-Ideenmelder

# Mobilitätskonzept für die Gemeinde Rommerskirchen

## Anhang I

## Bestandserhebung und -analyse

Juni 2021





|   |           |
|---|-----------|
| <b>1 Fußverkehr Einführung</b> .....                                  | <b>3</b>  |
| 1.1 Wegenetz, Quellen und Ziele.....                                  | 4         |
| 1.2 Straßenraumgestaltung.....  | 5         |
| 1.3 Wegweisung und Information.....                                   | 6         |
| 1.4 Barrierefreiheit.....   | 7         |
| 1.5 Fazit und Handlungsprämissen.....                                 | 8         |
| <b>2 Radverkehr Einführung</b> .....                                  | <b>9</b>  |
| 2.1 ADFC- Fahrradclimatest.....                                       | 10        |
| 2.2 Radverkehrsnetz.....  | 11        |
| 2.3 Infrastruktur.....  | 12        |
| 2.4 Abstellanlagen .....  | 13        |
| 2.5 Fazit und Handlungsprämissen.....                                 | 14        |
| <b>3 ÖPNV Einführung</b> .....  | <b>15</b> |
| 3.1 Innere und äußere Erschließung.....                               | 16        |
| 3.2 Bahnhof und Bushaltestellen.....                                  | 18        |
| 3.3 Fazit und Handlungsprämissen.....                                 | 20        |
| <b>4 Kfz-Verkehr Einführung</b> .....                                 | <b>21</b> |
| 4.1 Äußere Erschließung, Verkehrssicherheit & Wirtschaftsverkehr..... | 22        |
| 4.2 Innere Erschließung und Geschwindigkeiten.....                    | 23        |
| 4.3 Straßenraumgestaltung.....  | 24        |
| 4.4 Ruhender Verkehr.....   | 25        |
| 4.5 Fazit und Handlungsprämissen.....                                 | 26        |





### Zu Fuß Gehen als Verkehrsart

Das Zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider und sorgt für Laufkundschaft und Belebung. Besonders in Rommerskirchen können sich die kurzen Wege zwischen den Wohngebieten und den verschiedenen Zentren positiv auf die Belebung der Gemeinde und Lebensqualität auswirken.

### Anforderungen an den Fußverkehr

Von sicheren und barrierefreien Wegen profitieren letztlich nicht nur die klassischen Zielgruppen wie Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Ebenso sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen für alle Bevölkerungsgruppen von Vorteil. Attraktive Freizeitwege und Ausflugsziele tragen zusätzlich zu einer funktionierenden Nahmobilität bei. Somit kann mit Umsetzung der Planung zum Ausbau des „Strategischen Bahndamms“ dieser Freizeitweg neben Erholung auch als komfortabler Alltagsweg und als Nord-Süd-Verbindung der Ortschaften in Rommerskirchen dienen.



Attraktive Grünverbindungen



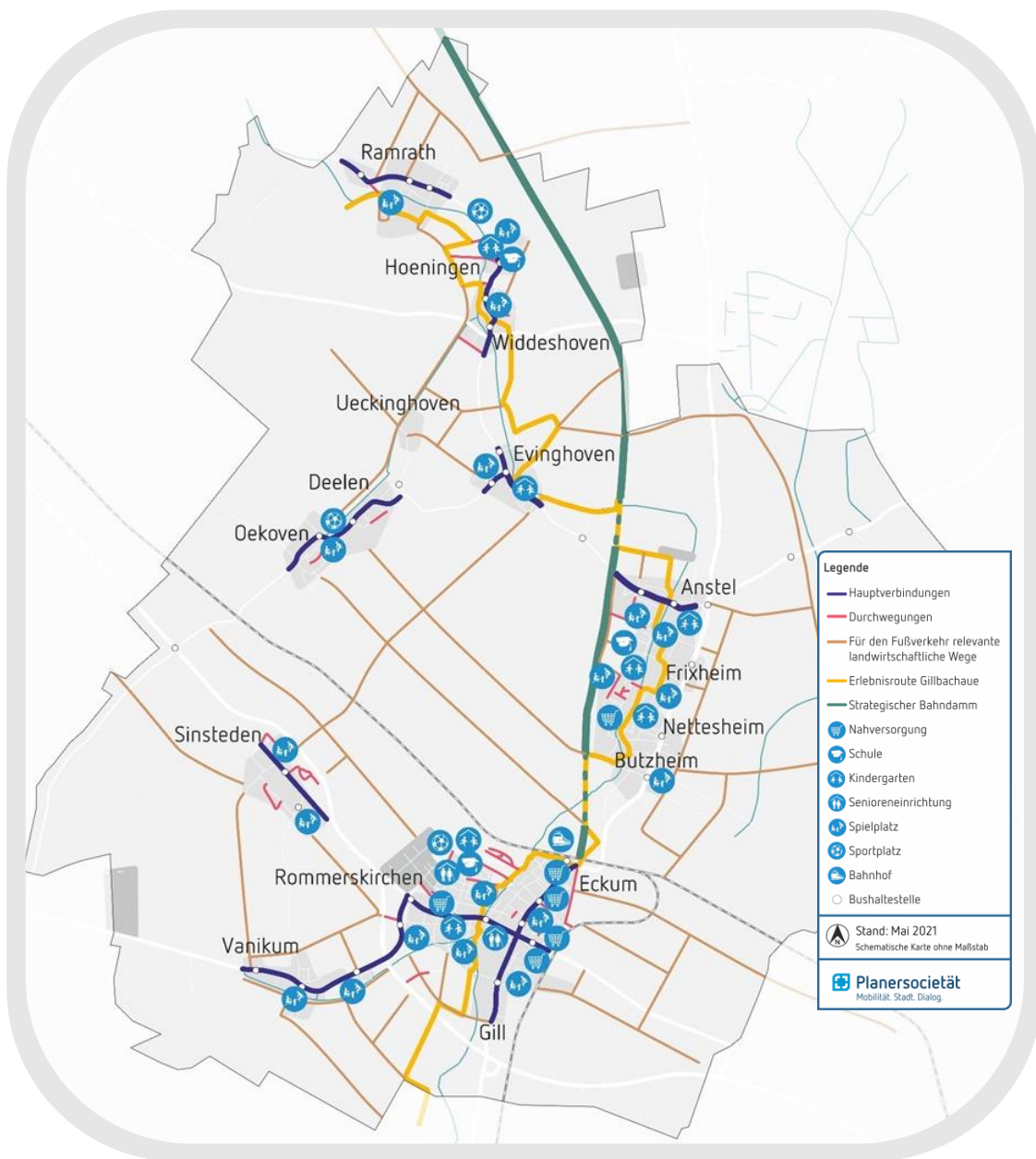
Gestaltung im öffentlichen Raum



Planungen Strategischer Bahndamm



Schmale Gehwege in Wohngebieten



## Erreichbarkeiten für den Fußverkehr

Rommerskirchen zeichnet sich durch eine gute Vernetzung einzelner Ortsteile untereinander aus. Butzheim, Nettesheim, Frixheim und Anstel beispielsweise weisen eine kompakte Struktur auf, die eine gute fußläufige Erreichbarkeit untereinander gewährleistet, die gleichzeitig aber auch Distanzen von bis zu 4 km bis zum Ortskern aufweisen. Rommerskirchen und Eckum, die als Ortsmitte beschrieben werden können, sind ebenfalls kompakt miteinander verbunden und stellen fußläufige Erreichbarkeiten nach Gill und Vanikum dar. Im Umkreis von höchstens 3 km, ausgehend vom Rathaus, ist eine gute Grundvoraussetzung für die Erreichbarkeit und Erschließung der Ortsmitte zu Fuß gegeben. Die nördlichen Ortsteile, z.B. Ramrath, Hoeningen und Widdeshoven, weisen eine Entfernung von bis zu 9 km zum Hauptort auf, was Alltagswege zu Fuß erschwert. Diese sind wiederum untereinander durch kurze Distanzen verbunden. Neben der zum Teil kleinteiligen Gemeindestruktur und damit verbundenen „langen Wegen“ ergeben sich für den Fußverkehr weitere Barrieren aufgrund der Infrastruktur. Zum einen erschweren klassifizierte Straßen mit einem vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen das Queren dieser innerhalb bebauter Gebiete und mindern die Aufenthaltsqualität. Zum anderen trennt auch die schienengebundene Infrastruktur Rommerskirchen in einen nördlichen sowie einen südlichen Gemeindeteil und mindert damit die Durchlässigkeit für den Fußverkehr.

Rommerskirchen bietet den zu Fuß Gehenden durch eigenständig geführte Wege abseits des MIVs ein attraktives Freizeitwegenetz. Die Erlebnisroute Gillbach, der Ausbau des strategischen Bahndamms sowie die landwirtschaftlichen Wege stellen ansprechende Verbindungen der einzelnen Ortsteile dar.





### Querungsanlagen für den Fußverkehr

Rommerskirchen zeichnet sich durch eine Vielzahl von Querungsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen aus. Diese werden an hochfrequentierten Zielpunkten (z.B. Nahversorgern) eingesetzt. So erleichtern Fußgängerüberwege, Querungshilfen und Lichtsignalanlagen (LSA) das Passieren der Straßen. Die neueren Querungsanlagen sind barrierefrei mit einer differenzierten Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) ausgestattet, bei älteren Anlagen ist mindestens der Bordstein abgesenkt, um mobilitätseingeschränkten Personen das Querens der Fahrbahn zu erleichtern. Für eine sichere und barrierefreie Querung sollte der Einsatz taktiler Leitelemente für sämtliche Querungsanlagen angestrebt werden.

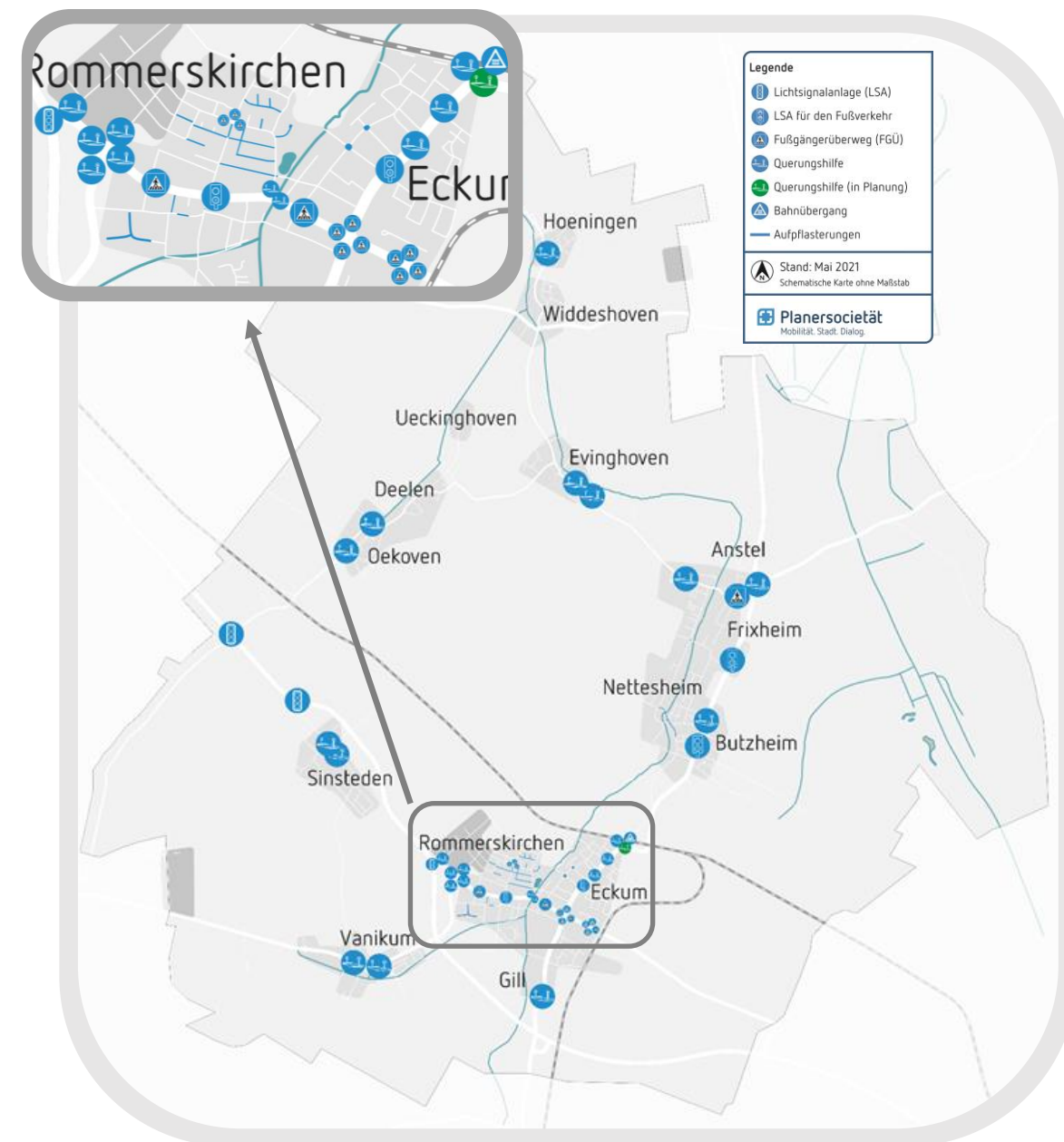


### Öffentlicher Raum

Die einzelnen Ortsteile weisen kleinere Verweilorte, Ruhebänke oder Plätze zum Spielen und Wegeverbindungen mit attraktivem Angebot zum Aufenthalt auf. Ein zentraler Treffpunkt ist in Rommerskirchen allerdings nicht zu verzeichnen.

Der Marktplatz in Rommerskirchen bietet mit seinem historischen Charakter und einigen Sitzmöglichkeiten ein hohes Potenzial an Aufenthaltsqualität, welches jedoch nicht vollends ausgeschöpft wird. Vielmehr dient dieser zum parken (vgl. Kfz-Verkehr).

Sitz- und Spielmöglichkeiten befinden sich größtenteils auf den Freizeitrouten. Dort wo es der Platz zulässt, befinden sich Sitzmöglichkeiten entlang der straßenbegleitenden Gehwege, die zu kleinen Pausen einladen.





Wegweisung zum Bahnhof



Informationstafel Ortsteil Eckum

### Orientierung im öffentlichen Raum

Ein speziell auf den Fußverkehr ausgerichtetes Wegweisungssystem ist in Rommerskirchen für Alltagsrouten nicht vorhanden. Dennoch besteht innerhalb der Kommune eine zielorientierte Wegweisung, die auch den zu Fuß Gehenden den Weg zu konkreten Zielen, wie u.a. Senioreneinrichtungen oder Sportstätten, weist. Auch das Routensystem für den Radverkehr (vgl. Radverkehr) ist in Rommerskirchen gut ausgebaut und kann dem Fußverkehr Orientierung bieten. Da sich diese Wegweisung an alle Verkehrsteilnehmenden richtet, findet sie jedoch straßenbegleitend statt und bietet dem Fußverkehr keine besondere Möglichkeit der Nutzung unabhängiger Wege. Dies kann, besonders bei ortsfremden Personen, unter Umständen zu längeren Gehwegstrecken führen.

Die Beschilderung des „Natur-Wanderwegs Gillbachaue“ für den Fußverkehr findet in Form kleiner Schilder mit Richtungspfeilen statt. Diese tauchen immer wieder an Zugängen des Weges auf, sind aufgrund ihrer Größe aber auch schnell zu übersehen. Zudem könnten Übersichtstafeln zu einer besseren Gesamtorientierung des Weges beitragen.

### Weiterführende Informationen

Neben der Wegweisung von Zielorten oder Routen, lassen sich vereinzelt Informationstafeln oder Aushänge in den jeweiligen Ortsteilen finden. Diese weisen zum Beispiel auf historische Informationen zur Stadtentwicklung hin oder geben einen Hinweis zu weiteren Wanderwegen. Als Beispiel sei die vom Bürgerschützen-Verein e.V. Eckum ausgestellte Schautafel über den „Historischen Wanderweg Eckum“ genannt.

Weitere für den Fußverkehr relevante Informationen können auch über den Internetauftritt Rommerskirchen aufgerufen werden. Beispielsweise lässt sich dort ein Spielplatzwegweiser aufrufen, der alle Spielplätze Rommerskirchens nach deren Straßenstandort listet und die jeweiligen Spielgeräte aufführt.

## SPIELPLATZ-WEGWEISER

**Gemeinde Rommerskirchen**  
*entspannt leben - erfolgreich arbeiten*



**Kornblumenweg (Sinsteden)**

Rutsche, Schaukel, Klettergerüste,  
Wippperäte und Drehturm



**Schulstraße (Sinsteden)**

Schaukel, Wippe, Wippperäte,  
Tischtennisplatte, Reck und Tor



### Barrierefreiheit für alle

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums nimmt im Sinne der Inklusion eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung ein. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen, barrierefreie bzw. -arme Bedingungen sind in der Regel ein Zugewinn für alle Personen, die den öffentlichen Raum nutzen.

### Längsverkehr

Das Themenfeld Barrierefreiheit besitzt unterschiedliche Schnittstellen zu den vorangestellten Inhalten. Im Längsverkehr sind besonders die Wegebreiten und die Oberflächenqualität der Wege von Bedeutung. Personen mit einer Gehhilfe oder einem Rollstuhl benötigen in der Regel mehr Platz im Seitenraum sowie bei Drehungen für einen Richtungswechsel. So sollte eine freie Gehwegbreite von mindestens 2,0 Metern in der Regel nicht unterschritten werden. Dies ist jedoch an vielen Stellen in Rommerskirchen der Fall, einerseits, weil es bei vielen historischen Straßenquerschnitten an Platz mangelt (z.B. in der Ortsdurchfahrt Evinghoven), andererseits, weil an zahlreichen Stellen der Straßenraum stärker dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr gewidmet wird. Auch die Wartebereiche von Bushaltestellen sind zum Teil in den Gehweg gelegt (z.B. Haltestelle Rosenweg).

Die Oberflächengestaltung der Flächen für den Fußverkehr ist in Rommerskirchen nicht einheitlich. Die meisten straßenbegleitenden Gehwege für den Fußverkehr sind gepflastert oder mit Gehwegplatten ausgestattet, wohingegen Wege gemeinsamer Nutzung mit dem Radverkehr asphaltiert sind. Unabhängige Wege, wie etwa der Naturwanderweg Gillbachaue sind wiederum mit wassergebundener Decke ausgestattet. Zum größten Teil befinden sich die beschriebenen Wege in einem guten bis befriedigendem Zustand, sodass sie als barrierearm angesehen werden können. Lediglich vereinzelte Stellen weisen Oberflächenschäden auf Grund von Asphaltflicken oder Wurzelaufbrüchen auf.

### Querverkehr

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Fußwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Neben dem Bedarf des Querens auf freier Strecke, ist ein Bedarf der Überquerung von Fahrbahnen an Knotenpunkten nahezu immer vorhanden. Barrierefreie- oder arme Elemente finden in Rommerskirchen bereits an einigen Querungsstellen Anwendung. So sind die Bedarfsampeln für den Fußverkehr und einige Querungshilfen bereits mit kontrastreichen und taktilen Leitelementen und auch differenzierten Bordhöhen ausgestattet. Andere Querungshilfen oder Fußgängerüberwege sind lediglich mit einer Bordabsenkung oder kompletten Nullabsenkung ausgestattet.

### Barrierefreie Ausstattung

Auch die Sitzmöglichkeiten spielen hinsichtlich der Barrierefreiheit eine Rolle. In Rommerskirchen sind einige Bänke bereits veraltet und besonders die Zuwegungen zu diesen werden auf Grund von Steigungen oder des Bodenbelags (z.B. Wiese; Schotter) erschwert.

Zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raumes gehören viele weitere Aspekte wie z.B. besondere Anforderungen sehbehinderter Personen an Platzsituationen, Kontrastierungen von Treppenkanten oder entsprechende Stadtmöblierung. Auch der Ausbau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen stellt einen wesentlichen Teil bei der barrierefreien Fortbewegung dar (vgl. ÖPNV).



Fehlende Bordabsenkung am FGÜ



Erschwerter Zugang zum Stadtmöbiliar





### Fazit

Rommerskirchen zeichnet sich zumindest in einigen Teilbereichen der Gemeinde durch eine kompakte Struktur sowie attraktive Freizeitwege aus und bietet daher gute Voraussetzungen für eine fußverkehrsfreundliche Gemeinde. Mit dem angestrebten Ausbau der Wege in der Natur sowie bestehende Spiel- und Aufenthaltsflächen ist eine gute Grundstruktur für die zu Fuß Gehenden geschaffen. Handlungsbedarf besteht in dem attraktiven und sicheren, barrierefreien Ausbau des Fußwegenetzes sowie der stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs bei der Straßenraumaufteilung und -gestaltung.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Mehr & barrierefreie Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen schaffen
- Zentrale Wegeachsen attraktiver gestalten (gemeinsame Führung mit dem Radverkehr vermeiden, verträgliche Abwicklung des ruhenden Kfz-Verkehrs)
- Aufenthaltsqualität zentraler Bereiche erhöhen (Begrünung, Sitzelemente, Gehwegbreiten erhöhen)
- Straßenraumgestaltung verbessern z.B. durch verkehrsberuhigte Bereiche; vorgezogene Seitenräume an Engstellen; Ordnung des Parkraums)
- Fußverkehr im Straßenraum stärker berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich angemessener Gehwegbreiten, Barrierefreiheit und Orientierung
- Ausbau der bestehenden Freizeitwege unter Berücksichtigung eines durchgängigen Wegenetzes (Querungsanlagen etc.) voranbringen
- Schulwegmobilität mehr Aufmerksamkeit schenken (ggf. Schulwegpläne erarbeiten, schulisches Mobilitätsmanagement etc.)

### Weitere Optionen zur Stärkung des Fußverkehrs

- Aktionstage, Temporäre Aktionen (z.B. Straßen zeitweise komplett für Kfz sperren)
- Gründung AK Nahmobilität (Austausch)
- Fußverkehrs-Checks, Ortsmitten-Checks

### Stärken

- + kurze Wege im Gemeindekern
- + eigenständige Gehwege/ Durchwegungen
- + Freizeittrouten
- + Spiel- & Sitzmöglichkeiten
- + Verkehrsberuhigte Bereiche
- + Querungsanlagen an Zielorten
- + Ausbauplanungen



### Potenziale

- Elemente der Barrierefreiheit werden teilweise eingesetzt (Neubaumaßnahmen; Haltestellen)
- wenige Wegweisungen & eher unauffällig
- vorhandene Sitzmöglichkeiten tlw. veraltet & nicht barrierefrei

### Schwächen

- längere Wege zwischen den Ortsteilen durch Gemeindestruktur
- begrenzter Seitenraum in den kleineren Ortsteilen
- Konflikte mit Pkw, Rad und ÖPNV
- tlw. fehlende Querungsanlagen





### Fortbewegung mit dem Fahrrad

Der Radverkehr steht vor dem Hintergrund zunehmender Verkehrsbelastung und Flächenkonkurrenzen als umwelt- und gesundheitsfreundliche sowie flächenverbrauchsarme Fortbewegungsart zunehmend im Fokus der Mobilitätsentwicklung. Durch das Angebot unterschiedlicher Fahrräder je nach Einsatzzweck (z.B. Pedelecs, Falträder, Lastenräder), Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern und insbesondere durch technische Entwicklungen, verändern sich einerseits die Nutzungsmöglichkeiten, andererseits auch die Infrastrukturanforderungen im Radverkehr. So können bspw. Pedelecs den Nutzungsradius des Fahrrades erweitern und eine regional vernetzte Radinfrastruktur gewinnt an Bedeutung. Durch erhöhte Geschwindigkeiten und einen zumeist steigenden Anschaffungswert entstehen somit auch erhöhte Anforderungen an die Dimensionen und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten.

### Radverkehr in Rommerskirchen

In Rommerskirchen wird das Fahrrad sowohl für Wege innerhalb und zwischen den Ortskernen, als auch über die Gemeindegrenze hinaus genutzt. Seit 2004 ist Rommerskirchen Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), was aus dem Einsatz für den Ausbau von Lückenschlüssen und einem flächendeckenden Wegenetz resultiert. Den Fahrradfahrenden steht eine Radwegekarte mit Freizeit- und Alltagsrouten sowie weiterführenden Informationen zur Verfügung.

### Bestehende Planwerke

Um den Radverkehr zu fördern, bestehen Planungen wie z.B. der Ausbau der Landschaftsgalerie Strategischer Bahndamm und auch des Grüngürtels entlang der RWE Kohlebahn zwischen Eckum und Gill. Das Wirtschaftswegekonzept strebt zudem an, die Doppelnutzung der Wirtschaftswege für den landwirtschaftlichen und Radverkehr sukzessive auszubauen.



Gemeinsamer Geh- und Radweg



Wegweisung gem. Radroutennetz NRW



Radabstellanlagen am Bahnhof



Führung des Radverkehrs in den Mischverkehr



### ADFC-Fahrradklimatest 2020

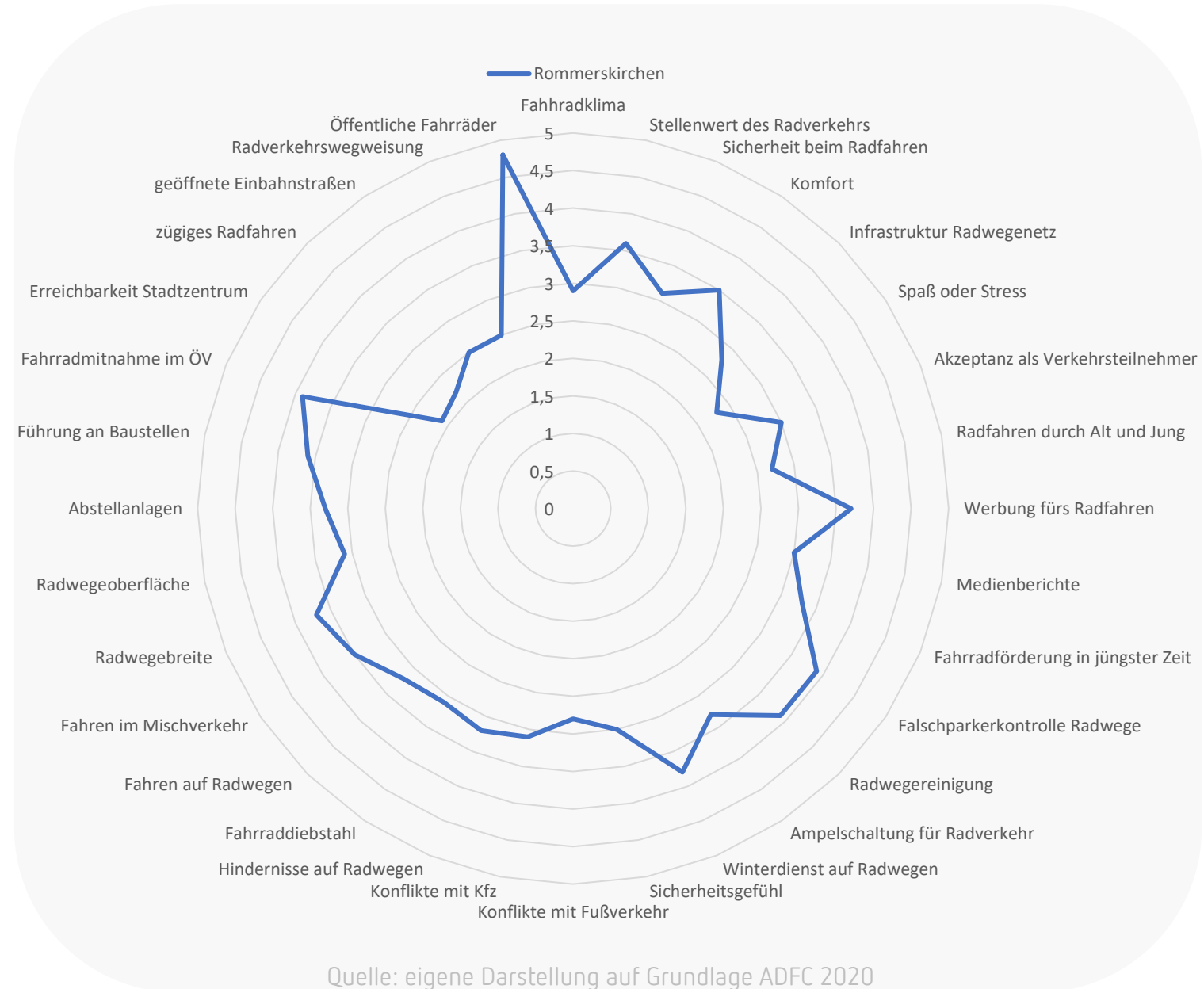
Der ADFC-Fahrradklimatest wird seit 1998 alle zwei Jahre durchgeführt und soll einen Status über die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen darstellen. Durch die Abfrage spezifischer Belange anhand eines Fragebogens, soll so der „Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland“ (vgl. ADFC, 2021) abgebildet werden. Rommerskirchen hat 2020 neben 1.023 weiteren Städten und Gemeinden zum zweiten Mal an der Umfrage teilgenommen. Die erste Teilnahme war 2014.

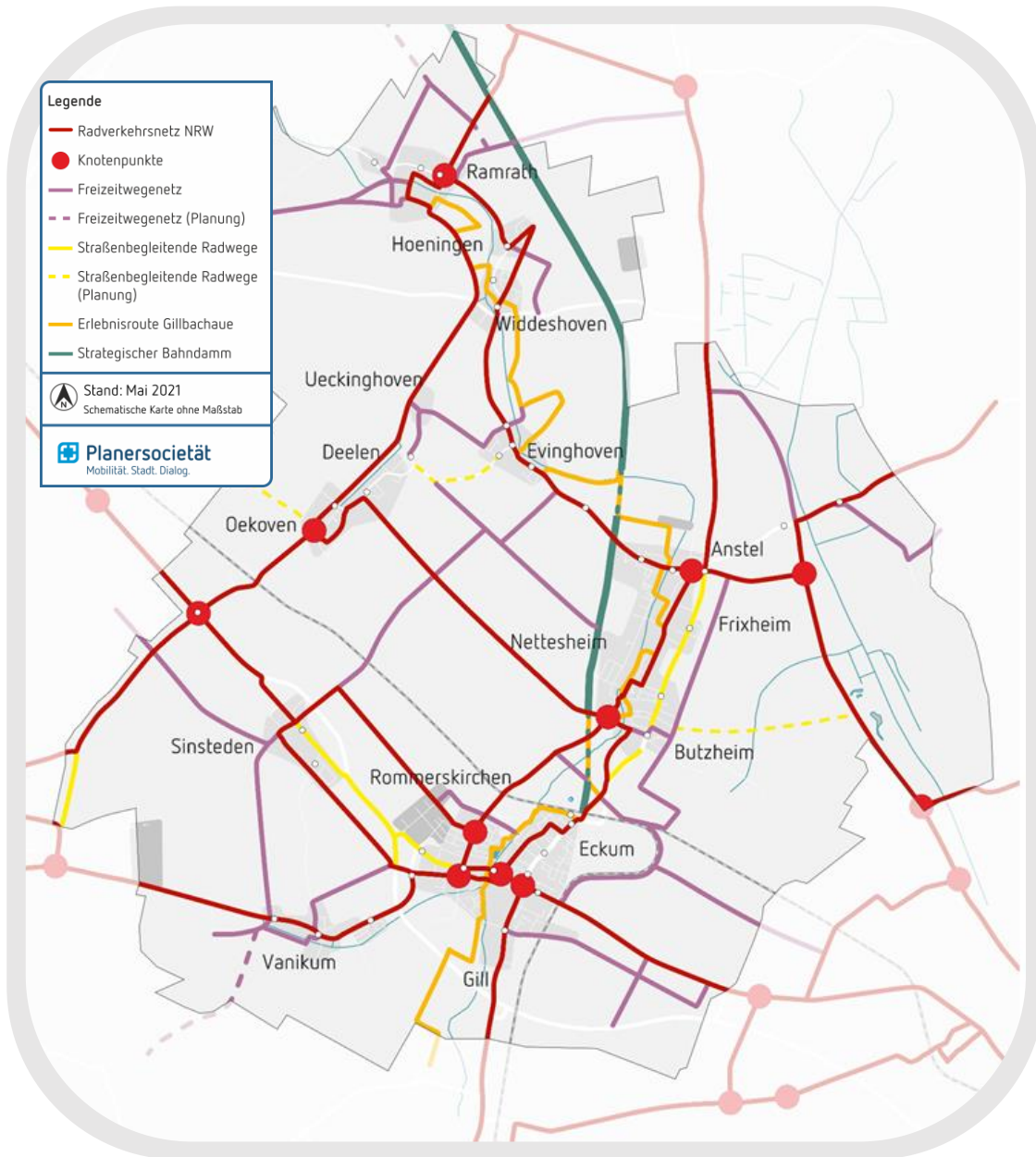
Die rund 230.000 Bürgerinnen und Bürger, die sich an dem ADFC-Fahrradklimatest beteiligten, haben die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland im Durchschnitt mit 3,9 bewertet, es herrscht somit eine ausreichende Zufriedenheit bei den Radfahrenden (vgl. ADFC 2021).

### Rommerskirchen im Fahrradklimatest

Mit einer Gesamtbewertung des Radverkehrs mit der Note 3,21 belegt Rommerskirchen in der Ortsgrößenklasse weniger als 20.000 Einwohner\*innen deutschlandweit Platz 31 von 418, in Nordrhein-Westfalen den 13. von 54 Plätzen. Die 139 Teilnehmenden bewerteten den Zustand des Radverkehrs in Rommerskirchen damit besser als der deutschlandweite Durchschnitt. Besonders positiv wurde die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 2,1) sowie das zügige Vorankommen (Note 2,2) innerhalb Rommerskirchens bewertet. Eine eher negative Benotung erhielt der Radverkehr in Rommerskirchen in Bezug auf die Fahrradmitnahme im ÖV (Note 3,9) und besonders für das Angebot von öffentlichen Fahrrädern (Note 4,8). Auch für den Winterdienst auf Radwegen (Note 3,8) und der allgemeinen Radwegereinigung (Note 3,9) erhielt Rommerskirchen vergleichsweise schlechte Noten.

Der Fahrradklimatest trägt dazu bei, sowohl die Schwächen als auch Stärken des Radverkehrs innerhalb der Gemeinde zu identifizieren und dementsprechend Handlungserfordernisse aufzudecken.





### Erreichbarkeiten für den Radverkehr

Das Radverkehrsnetz NRW verbindet Städte und Gemeinden auf möglichst direkten Wegen des Alltagsverkehrs. Auch Rommerskirchen ist über mehrere Routen an das Netz angeschlossen. Das Knotenpunktsystem, das eine zusätzliche Beschilderung durch Knotenpunkte und Tafeln des umliegenden Routennetzes beinhaltet, ergänzt das Angebot. In Rommerskirchen sind alle Ortsteile an das Radverkehrsnetz NRW angebunden, welches sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen, als auch im Nebennetz und zum Teil entlang landwirtschaftlich genutzter Wirtschaftswege führt. Zusätzlich ist die Umfahrung der B477 durch eine Beschilderung für den Radverkehr gegeben.

Neben dem Radverkehrsnetz NRW hat die Gemeinde Rommerskirchen eine Radwegekarte erstellt, die zusätzlich Radwege im Freizeitwegenetz aufzeigt. Zudem sind verschiedene Themenrouten und Sehenswürdigkeiten abgebildet. Dazu gehören die auch für den Fußverkehr relevanten Freizeitrouten Gillbachaue und der Strategische Bahndamm, die bereits gemeinsam genutzt werden bzw. in Zukunft weiter ausgebaut werden. In der kartografischen Darstellung wird deutlich, dass Rommerskirchen auf ein relativ engmaschiges Radverkehrsnetz zurückgreifen kann, welches besonders durch das Wirtschaftswegekonzept verstärkt wird. Dieses ermöglicht eine Doppelnutzung der Wege für den Wirtschafts- & Radverkehr.

### Weitere Planungen im Radverkehrsnetz

Aktuell ist das Stadt- & Verkehrsplanungsbüro Kaulen Aachen/München damit beauftragt, ein „Gesamtregionales Radverkehrskonzept Rheinisches Revier“ zu erstellen. Das Projekt wird federführend vom Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler betreut und durch die Kooperationspartner des Rhein-Kreis Neuss, Rhein-Erft-Kreis, Kreis Heinsberg, Kreis Euskirchen, Kreis Düren, Städteregion Aachen und die Stadt Mönchengladbach unterstützt.

Ziel des Projektes ist die Förderung des Radverkehrs durch einen Strukturwandel sowie der damit verbundene Anstieg des Radverkehrsanteils des Modal Splits auf 25 % bis zum Jahre 2025. Um das Ziel zu erreichen, soll ein regionales Radverkehrsnetz aus Radschnellverbindungen für Alltagsverkehre mit der Verknüpfung zu Freizeitrouten erstellt werden. Auch Multimodalität wird in den Planungsprozess mit einfließen. Der Entwurf sieht eine Radschnellverbindung zwischen Mönchengladbach und Köln sowie eine Radvorrangroute zwischen Dormagen und Bedburg vor, die durch Rommerskirchen führen. Das „Gesamtregionale Radverkehrskonzept Rheinisches Revier“ befindet sich aktuell in der Vorplanung.

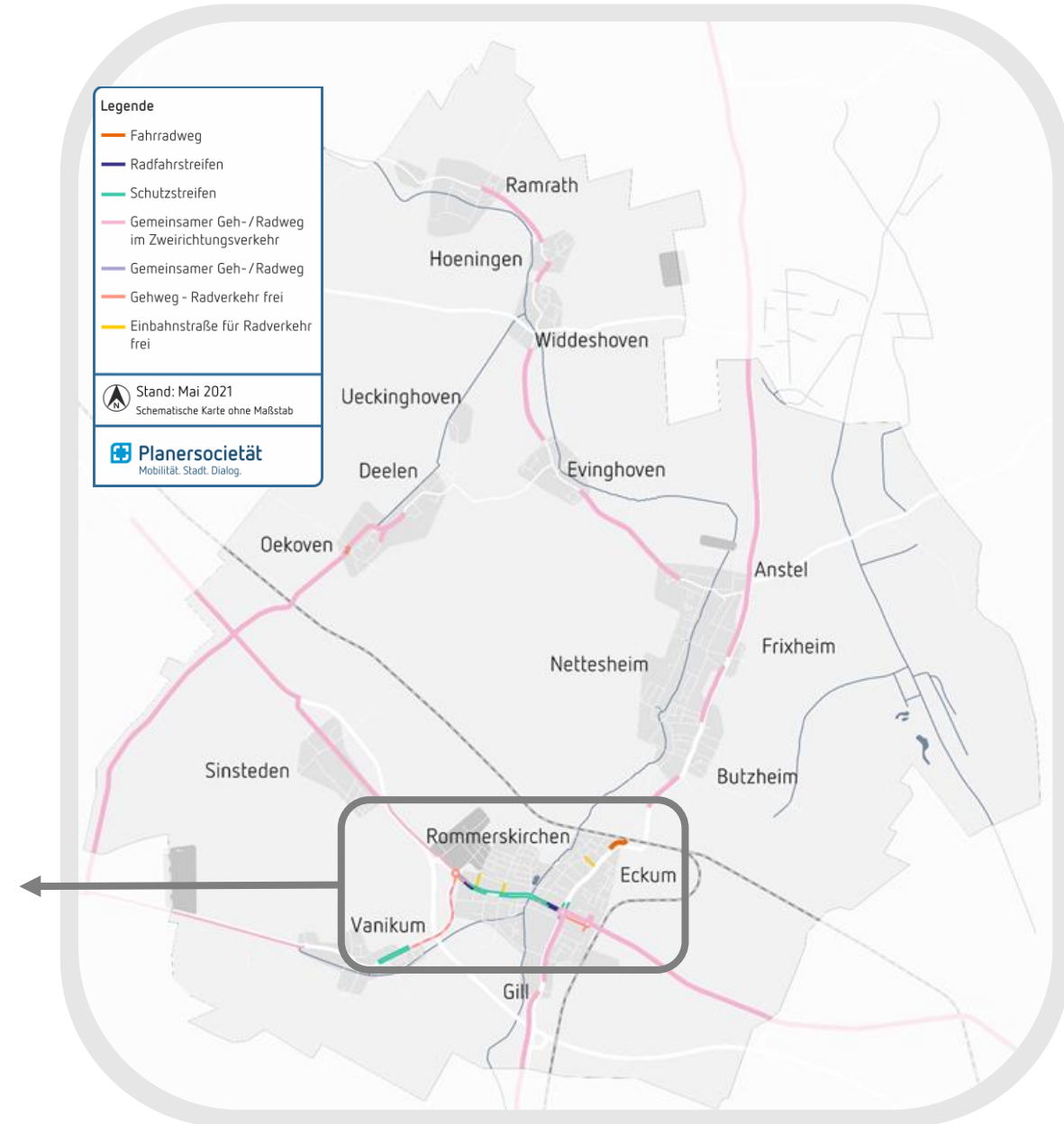
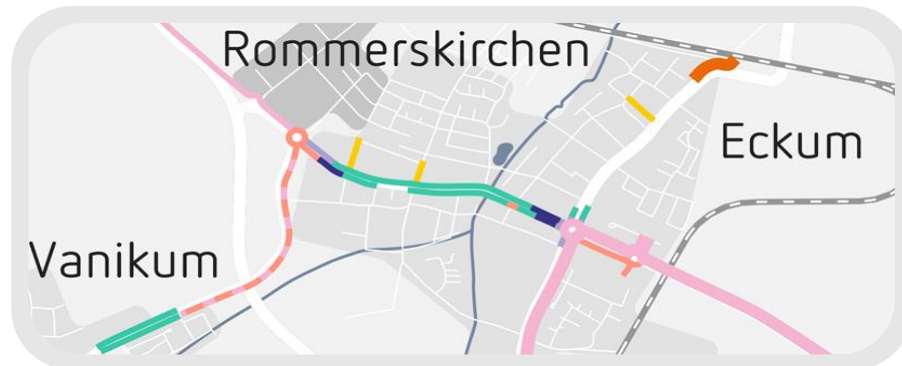


### Anlagen für den Radverkehr

Das beschriebene Radverkehrsnetz zeigt, dass auf konzeptioneller Ebene nahezu lückenlose Radverbindungen vorhanden sind und daher gute Ansätze und Potenziale zur Fortbewegung mit dem Fahrrad bestehen. Die vorherrschenden konkreten infrastrukturellen Bedingungen im Längsverkehr lassen allerdings ebenso Nachholbedarf erkennen, sei es durch die Sicherheit oder auch dem Komfort der Radfahrenden. Besonders im Bezug auf die Führungsform lassen sich einige Defizite herausstellen. Zum einen wechselt die Führungsform in Rommerskirchen häufig, was bei der vorhandenen Bebauung allerdings in vielen Fällen auch nicht anders umsetzbar ist. Zum anderen wird der Radverkehr sehr häufig im Zweirichtungsverkehr und/oder zusammen mit dem Fußverkehr geführt, was Konfliktpotenzial aufwirft.

### Führungsformen

Die kartografische Darstellung zeigt, dass der Radverkehr in den Ortsteilen größtenteils im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Als Verbindungen zwischen den Ortsteilen stehen den Radfahrenden zumeist gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr zur Verfügung. Abseits des Straßenverkehrsnetzes werden sie auf den Wirtschaftswegen im Mischverkehr geführt. In der Ortsmitte (Rommerkirchen, Eckum, Vanikum) sind verschiedene Anlagen, zum Beispiel Schutzstreifen oder kurze Radfahrstreifen, für den Radverkehr vorhanden, die besonders auf der Venloer Straße häufig wechseln (vgl. Abbildung unten). Selten sind auch Gehwege vorhanden, die für den Radverkehr freigegeben sind (nicht benutzungspflichtige Infrastruktur). Sonderformen wie Fahrradstraßen oder freigegebene Busspuren gibt es derzeit nicht.





Schutzstreifen in Vanikum



Abstellanlage am Markt in Rommerskirchen



Fahrradkäfig am Bahnhof



Ladestation für E-Bikes

### Abstellanlagen

In Rommerskirchen lassen sich nur wenige Abstellanlagen für den Radverkehr finden, dabei sind sie ein wichtiger Bestandteil einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung. Um die Nutzung des Fahrrads voranzutreiben, muss ein Abstellangebot geschaffen werden, das möglichst in Wohnungsnähe sowie an Zielen des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und im besten Fall witterungsgeschützt gestaltet ist.

Der Bahnhof Rommerskirchen verfügt mit 64 Stellplätzen im Fahrradkäfig, 57 abschließbaren Fahrradboxen und ca. 75 weiteren Stellplätzen an Anlehnbügeln, über Angebote an Abstellanlagen. Besonders die Radboxen (Kosten: 75 €/a) und auch der Radkäfig (Kosten: 60 €/a), bieten einen sicheren und witterungsgeschützten Standort für zum Beispiel Pendler\*innen, die sich intermodal fortbewegen, also z.B. vom Fahrrad in die Bahn steigen (vgl. ÖPNV).

Zudem lassen sich vereinzelt Anlehnbügel an Bushaltestellen, Nahversorgern oder weiteren öffentlichen Standorten, wie z.B. dem Marktplatz, finden. Außerdem befindet sich eine Ladestation für Elektrofahräder am Bruderschaftspark in Oekoven. Eine besondere Ausweisung dieser fehlt jedoch. Auch am Bahnhof in Rommerskirchen ist eine Aufladestation für Fahrräder mit Elektroantrieb vorhanden, die allerdings nicht abschließbar ist.

Mit dem aktuellen Neubau einer Mobilstation am Bahnhof wird das Angebot an Abstellanlagen durch ein Fahrradstation mit Werkstatt und Auflademöglichkeiten für E-Bikes erweitert.

### Bestehender Service

Am Bahnhof kann der „Rommerskirchener Fahrradservice“ genutzt werden, um beispielsweise kleine Reparaturen vorzunehmen. Zudem besitzt die Gemeinde zwei Pedelects, die zum Verleih angeboten werden.



### Fazit

Rommerskirchen weist im Grundsatz eine gute Netzstruktur für den Radverkehr auf, es werden aber zum Teil Schwächen bei der Radverkehrsinfrastruktur und Führung deutlich. Der vorhandene Straßenraum lässt oftmals wenig Platz für eine Neuordnung des Straßenquerschnitts, sodass besonders der Ausbau der landwirtschaftlichen Wege verstärkt werden sollte. Diese bieten Potenzial für eine hochwertige Vernetzung innerhalb der Gemeinde. Zudem fehlen an einigen Stellen sichere Radabstellanlagen und die Möglichkeit einer gesicherten Querung am Ende von Radverkehrsanlagen oder auch auf freier Strecke.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Ausbau Infrastruktur auf dem Radroutennetz (Schaffen / Ausbau von Radverkehrsanlagen, Oberflächenmängel ausbessern, Pausenmöglichkeiten schaffen)
- Fahrradfreundliche und sichere Umgestaltung von Knotenpunkten
- Einheitliche Führung im Längs- und Querverkehr
- Mehr Radabstellanlagen schaffen, um den Radverkehr und seine Ordnung zu fördern
- Bestehendes Fahrradverleihsystem (zwei Pedelecs) erweitern und bewerben
- Ausbau Infrastruktur in der E-Mobilität

### Weitere Optionen zur Stärkung des Radverkehrs

- Aktionstage (z.B. gemeinschaftliche Radtouren planen)
- Gründung AK Nahmobilität (Austausch)
- Eine regelmäßige Bedarfsprüfung kann Aufschluss über die Anzahl und Standorte der zu errichtenden Abstellanlagen geben
- Einrichtung von Bike-Sharing

### Stärken

- + Wegenetz abseits der Hauptverkehrsstraßen
- + Nutzung landwirtschaftlicher Wege
- + Freizeitroutes (Nutzung mit Fußverkehr)
- + Wegweisung und Informationen durch Knotenpunktsystem & Radverkehrsrouten
- + Umfahrungen mit Beschilderung (K23 & B477)
- + Ausbauplanungen (z.B. Mobilstation, Querungshilfe)



### Potenziale

- Bereits eingesetzte Anlagen für den Radverkehr vereinheitlichen (z.B. Venloer Str.)
- Landwirtschaftliche Wege für den Radverkehr verbessern (z.B. Oberfläche & Markierungen)
- Straßenüberquerungen sicherer gestalten, z.B. durch Querungshilfe am Ende eines Zweirichtungsradweg



### Schwächen

- Führung im Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen (z.B. Bahnstraße)
- plötzlich endende Radverkehrsanlagen mit Führung auf die Fahrbahn
- Einseitige Radverkehrsführung gemeinsam mit Fußverkehr im Zweirichtungsverkehr
- z.T. fehlende Radabstellanlagen
- Keine/kaum öffentliche Fahrräder (vgl. ADFC-Fahrradklimatest)

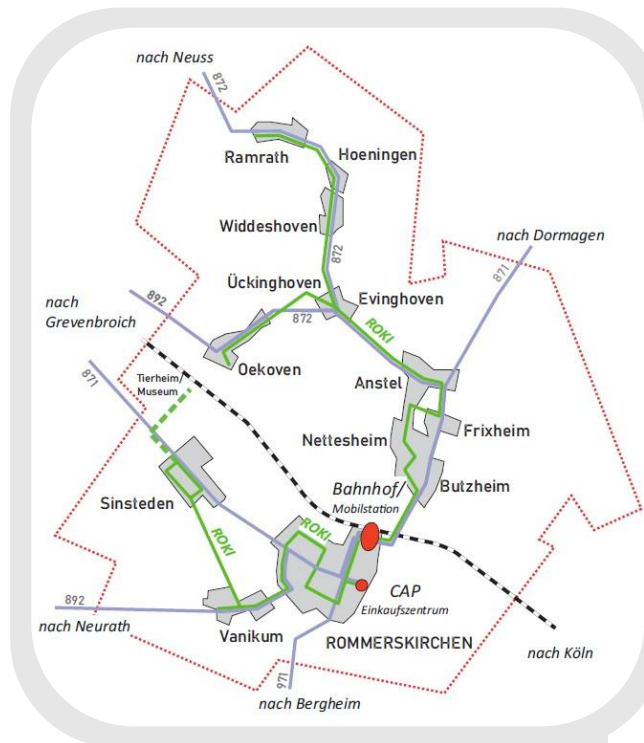


## Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilitätsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter öffentlicher Verkehr ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, insb. mit Blick auf arbeitsbedingte Pendlerverkehre. Immer mehr Menschen versuchen außerdem verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg zu kombinieren, hierbei ist oftmals der öffentliche Verkehr ein zentraler Bestandteil. Daher stellen die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs wichtige Umstiegs- und Verknüpfungspunkte dar.

## Bestehende Planwerke / Konzepte / Studien

Rommerskirchen gehört zum Rhein-Kreis Neuss, weshalb nach dem ÖPNVG NRW dessen Nahverkehrsplan maßgeblich für die Entwicklung des ÖPNV in Rommerskirchen ist. Dieser Nahverkehrsplan beinhaltet verschiedene Maßnahmen und Prüfaufträge mit Bezug zu Rommerskirchen (z.B. die Modernisierung, Anhebung und Verlängerung des Mittelbahnsteigs, die Prüfung einer ganztägigen und samstäglichen Bedienung der Regionalbahn-Linie 27 (und ggf. eine Weiterentwicklung zur S-Bahn-Linie) oder einen Prüfauftrag zur grundlegenden Neuaufstellung des örtlichen Busliniennetzes). Darüber hinaus ist der Bahnhof Rommerskirchen durch das verbundweite Konzept zur Errichtung von Mobilstationen des VRR, als Potenzialstandort für eine Mobilstation identifiziert worden, deren Bau bereits läuft. Des Weiteren wird derzeit die Einführung eines zusätzlichen ÖPNV-Angebots im Rommerskirchener Stadtgebiet mit dem Projektitel „Roki-Liner“ untersucht. Mit diesem Projekt will die Gemeinde Rommerskirchen ein eigenes ÖPNV-Projekt aufbauen, dass unterstützt durch Mittel aus dem Landeswettbewerb Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum eigenständig von der Gemeinde finanziert werden soll.



Nahverkehrsplan  
für den Rhein-Kreis Neuss

Entwurfsfassung  
(überarbeitet am 21.02.2018)

21. Februar 2018

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG







#### Regionale ÖPNV-Erreichbarkeit

Durch ihren Bahnhof verfügt die Gemeinde Rommerskirchen über einen für den ÖPNV erheblichen Standortvorteil gegenüber vielen in der Größe vergleichbaren Gemeinden. Durch die am Bahnhof Rommerskirchen verkehrenden Bahnlinien, den Rhein-Erft-Express (RE8) und die Rhein-Erft-Bahn (RB27) bestehen direkte Anbindungen an die Städte Koblenz, Köln und Mönchengladbach. Die Überlagerung der Bahnlinien führt ungefähr zu einem 30-Minuten-Takt, was zusammen mit dem fast ganztägigen Bedienungszeitraum (siehe nebenstehenden Tabelle) eine ordentliche Bedienqualität darstellt. Mit etwa halbstündigen Reisezeiten nach Köln und Mönchengladbach sind diese Verbindungen im Vergleich zum MIV absolut konkurrenzfähig, insbesondere unter Einbeziehung von Staulagen auf den Straßen in Spitzenstunden des Berufsverkehrs. Die Fahrt nach Düsseldorf bedarf einen Umstieg in Grevenbroich und dauert dementsprechend etwas länger (ca. 40 Minuten). Die Gleise der Bahntrasse die durch Rommerskirchen führen sind Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) und werden aufgrund der Verbindung in Richtung der niederländischen Seehäfen auch für den Güterverkehr stark genutzt.

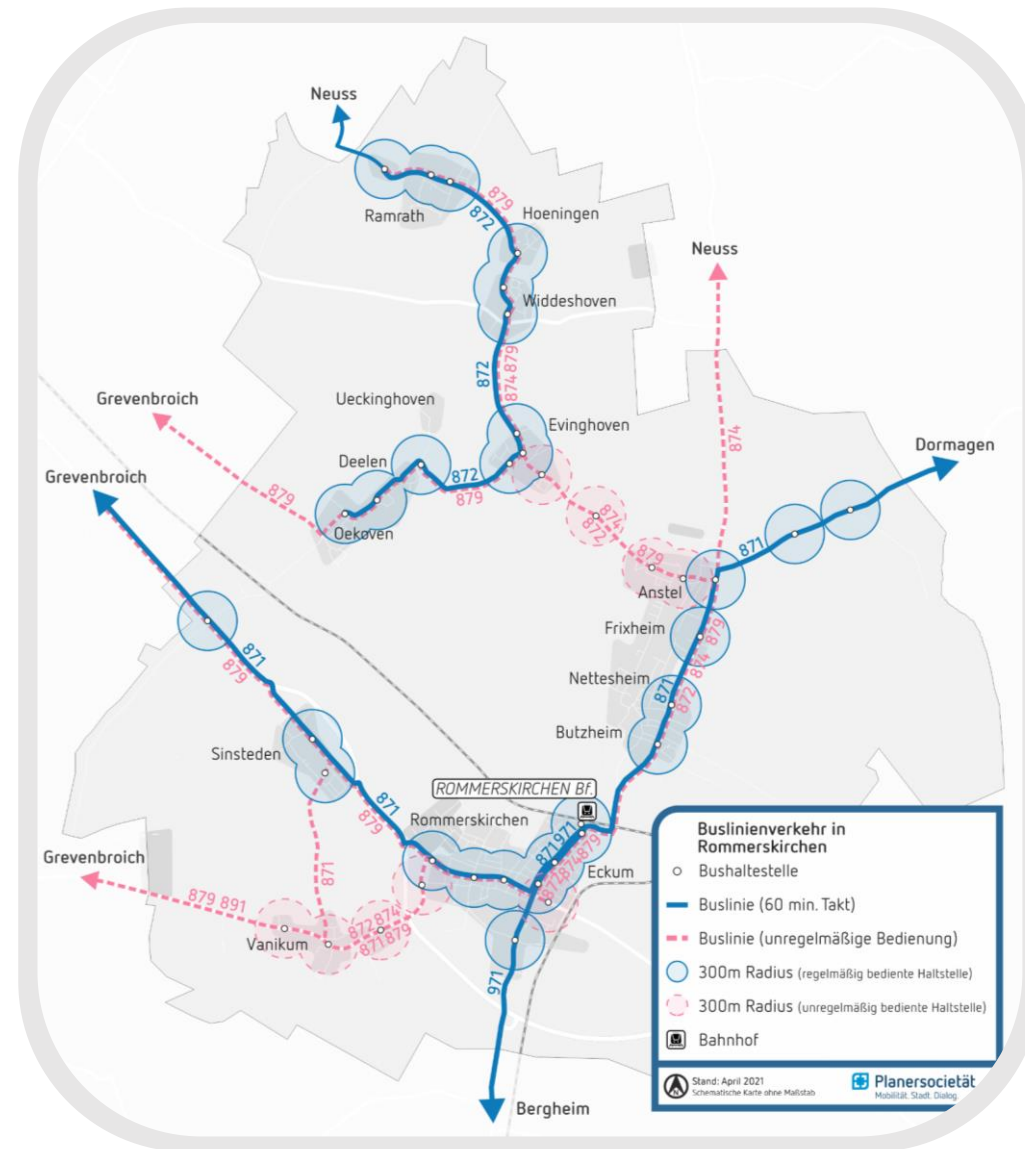
| Linie | Verbindung   | Bedienzeitraum  | Taktung        | Besonderheiten  |
|-------|--|---|----------------|---|
| RE8   | Mönchengladbach Hbf – Rommerskirchen – Koblenz Hbf | 5:30 – 0:30 Uhr (werktags)<br>5:30 – 0:30 Uhr (samstags)<br>7:30 – 0:30 Uhr (sonn- & feiertags) | 60-Minutentakt | eine zusätzliche Fahrt morgens ab 22:30 Uhr nur noch bis Köln-Messe/Deutz bzw. ab 21:30 nur noch bis Rommerskirchen |
| RB27  | Mönchengladbach Hbf – Rommerskirchen – Koblenz Hbf | 5:00 – 1:00 Uhr (werktags)<br>5:00 – 2:00 Uhr (samstags)<br>7:00 – 0:00 Uhr (sonn- & feiertags) | 60-Minutentakt | Freitags, samstags und vor Feiertagen eine zusätzliche Nachtfahrt   |



#### Der ÖPNV in der Gemeinde Rommerskirchen

Die innere Erschließung des Gemeindegebiets von Rommerskirchen übernimmt der Busverkehr Rheinland (BVR). Das Busverkehrsangebot ist auf den Schulverkehr ausgerichtet und ermöglicht den Schülerinnen und Schülern zu Schulbeginn bzw. -schluss die Schulen bzw. die Wohnorte zu erreichen. Da das Angebot des BVR nicht auf die Gemeinde Rommerskirchen an sich, sondern vor allem auf die Verknüpfung der verschiedenen Gemeinden ausgerichtet ist, ist die innere Erschließung des Gemeindegebiets und die Verbindung der Ortsteile untereinander nur in geringem Maße gegeben. Nur wenige Buslinien bieten ein ganztäglich regelmäßiges Angebot innerhalb von Rommerskirchen. Hier wird deutlich, dass die Abhängigkeiten vom Nahverkehrsplan sowie die regionalen Zusammenhänge des BVR die Potenziale des ÖPNV innerhalb des Gemeindegebiets beschneiden. Die fehlenden Qualitäten des ÖPNV innerhalb des Gemeindegebiets und zwischen den Ortsteilen soll durch die Einführung des zusätzlichen ÖPNV-Angebots „Roki-Liner“ angegangen werden.

| Linie | Verbindung  | Bedienzeitraum   | Taktung   | Besonderheiten  |
|-------|---|--|---|---|
| 871   | Grevenbroich – Rommerskirchen – Dormagen            | 5:30 – 20:30 Uhr (werktags)<br>7:30 – 18:00 Uhr (samstags)                                     | i.d.R. 60-Minutentakt (werktags z.T. engere Taktung)                  | im Schulverkehr verdichtet                                      |
| 872   | Neuss – Rommerskirchen (Oekhoven)                   | 6:00 – 22:00 Uhr (werktags)<br>7:30 – 20:30 Uhr (samstags)<br>9:30 – 20:00 (sonn- & feiertags) | i.d.R. 60-Minutentakt;<br>Samstags, sonn- & feiertags 120-Minutentakt | z.T. einzelne Stunden werktags ohne Bedienung                   |
| 874   | Neuss – Dormagen – Rommerskirchen                   | keine regelmäßige Bedienung auf Rommerskirchener Stadtgebiet                                   |   | vereinzelte Fahrten morgens & nachmittags (Schulverkehr)        |
| 879   | Grevenbroich – Rommerskirchen                       | keine regelmäßige Bedienung  |   | einzelne Fahrten (zw. 6:50 – 7:45 Uhr)                          |
| 891   | Neurath – Grevenbroich – Rommerskirchen (Vanikum)   | keine regelmäßige Bedienung auf Rommerskirchener Stadtgebiet                                   |   | eine Fahrt vormittags & zwei Fahrten nachmittags (Schulverkehr) |
| 971   | Bergheim – Oberaußem – Niederaußem – Rommerskirchen | 6:00 – 20:00 Uhr (werktags)<br>8:00 – 19:30 Uhr (samstags)                                     | i.d.R. 60-Minutentakt (werktags z.T. engere Taktung)                  | im Schulverkehr verdichtet                                      |





### Bahnhof Rommerskirchen

Einerseits verfügt der Rommerskirchener Bahnhof bereits einige wichtige Merkmale einer modernen Mobilitätsschnittstelle. Diese Funktion soll der Bahnhof Rommerskirchen, insbesondere vor dem Hintergrund des Baus der Mobilitätsstation zukünftig übernehmen. In diesem Zusammenhang sind der P+R-Parkplatz, die direkte Nähe der Bushaltestelle, der Fahrradkäfig sowie weitere Radabstellanlagen im Nahbereich der Gleise zu nennen. Auch die Einrichtung von Kiss+Ride-Stellplätzen sowie die Ausweisung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen trägt zu einem insgesamt positiven Gesamteindruck bei. Andererseits haben das alte Bahnhofsgebäude sowie einige Bereiche des Bahnhofsgeländes Modernisierungs- und laufenden Pfllegebedarf, um die Attraktivität des Bahnhofs und seines Umfelds zu erhöhen. Hierbei ist auch zu nennen, dass einige Stellplätze sowie Radabstellplätze nicht zur Nutzung zur Verfügung stehen, da entweder beschädigte oder kaputte Fahrräder oder sichtbar langfristig abgestellte Fahrzeuge den Platz einnehmen. Einige dieser Flächen sind allerdings in privatem Besitz. Die Detailplanungen der Mobilstation zeigen, dass insbesondere die verschiedenen Radabstellanlagen (öffentlich, vermietet, besondere Qualität durch Fahrradboxen) noch besser in das Gesamtvorhaben integriert werden sollen und darüber hinaus auch das Thema Carsharing einbezogen werden soll. Des Weiteren sind ein Service-Center, öffentliche Toiletten sowie eine Bäckerei geplant. Außerdem soll die Kapazität des P+R-Parkplatzes erhöht werden.

| Infrastruktur   | Kapazität | Auslastung (Stichprobe im Lockdown Zeitraum) |
|-----------------|-----------|--|
| P+R-Stellplätze | ca. 175*  | 52 (ca. 30%)                                 |
| Fahrradboxen    | 57        | unklar, da nicht einsichtig                  |
| Radkäfig        | 64        | 3 (ca. 5%)                                   |
| Radanlehnbügel  | 75        | 57** (ca. 77%)                               |

\*hinzu kommen 5 Taxistellplätze (zum Erhebungszeitpunkt 3 versperrt), 5 Behindertenstellplätze & 3 Kiss+Ride-Stellplätze; darüber hinaus sind einige Stellplätze privat bzw. durch den Radkäfig nur eingeschränkt nutzbar

\*\*einige Räder scheinen seit geraumer Zeit hier angeschlossen zu sein (beschädigt, veraltet, usw.)

Quelle: eigene Stichprobenerhebung um ca. 9:15 Uhr am 25.02.2021



Barrierefreier Gleiszugang



Großer P+R-Parkplatz



Nicht barrierefreies Gleis



Radkäfig – sichere Abstellmöglichkeit

### Erschließung des Gemeindegebiets

Die Bushaltestellen im Rommerskirchener Gemeindegebiet erschließen den überwiegenden Teil der Siedlungsbereiche in einem 300m Radius (s. Karte auf S.17). Gewisse Defizite in der Erschließung bestehen einerseits durch unregelmäßige Bedienung der Haltestellen (insb. Vanikum und Anstel). Andererseits sind größere Bereiche der Ortsteile Frixheim, Nettesheim und Butzheim (hier vor allem die westlichen Siedlungsbereiche) sowie ein Teil des Hauptorts Rommerskirchen (nördlicher Siedlungsbereich) nicht in einem 300m Radius durch Haltestellen erschlossen.

### Qualität der Bushaltestellen

Einerseits finden sich zahlreiche mit Wartehäuschen und Sitzgelegenheiten sowie weiteren Elementen (z.B. Abfalleimer, analoge Informationen) ausgestattete Bushaltestellen im Stadtgebiet. Auch Bike+Ride-Anlagen sind an ausgewählten Bushaltestellen vorhanden. Andererseits fehlen häufig einzelne der genannten Elemente und z.T. besteht die Bushaltestelle nur aus dem Haltestellenschild. Ein Ausstattungsmerkmal, das es an Bushaltestellen in Rommerskirchen bisher nicht gibt, sind dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen), die Nutzenden des ÖPNV die Abfahrtszeiten der Busse und weiterführende Informationen digital bereitstellen. Auffällig ist außerdem, dass einige Wartehäuschen große Abstände zum eigentlichen Haltepunkt aufweisen. Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen geht sukzessive voran. Diesen gilt es aufgrund gesetzlicher Vorgaben weiter zu intensivieren.

### Mitfahrerbänke

Eine Besonderheit im Zusammenhang mit Bushaltestellen in Rommerskirchen sind die Mitfahrerbänke, die sich im direkten Umfeld einiger Bushaltestellen befinden. An diesen können Personen, die eine Mitfahrgelegenheit zu einem bestimmten Ziel innerhalb der Gemeinde suchen, dieses Ziel über eine vorinstallierte Beschilderung verdeutlichen und so können sich Fahrgemeinschaften ergeben.





Die gutachterlicher Bestandsanalyse hat gezeigt, dass Rommerskirchen über Potenziale für eine stärkere Nutzung des ÖPNV verfügt. Grundlage hierfür ist der Standortvorteil, den der Bahnhof der Gemeinde Rommerskirchen gibt. Die Nähe zu Köln, Mönchengladbach oder auch Düsseldorf bewirkt, dass die genannten Ziele konkurrenzfähig zum MIV erreicht werden können. In Verbindung mit der bereits angesprochenen Mobilitätsstation und den daraus entstehenden Vorteilen für weitere Mobilitätsarten kann eine attraktive Mobilitätsschnittstelle entstehen. Handlungsbedarfe bestehen insbesondere in der qualitätvollen Erschließung des Gemeindegebiets sowie der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote. Darüber hinaus muss die Haltestelleninfrastruktur weiterentwickelt werden.

#### Zentrale Handlungserfordernisse

- Verbesserung der Bedienung des Gemeindegebiets durch den ÖPNV unter Berücksichtigung einer attraktiven Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Rommerskirchen
- Modernisierung des Bahnsteigs am Bahnhof Rommerskirchen
- barrierefreier Ausbau der Rommerskirchener Bushaltestellen
- Attraktivierung und Angleichen der Ausstattungsmerkmale der Rommerskirchener Bushaltestellen

Aufgebaut werden kann im Bereich des ÖPNV auf den bereits vorhandenen bzw. derzeit in Aufstellung befindlichen Planwerken, Konzepten und Studien sowie den damit einhergehenden Anstrengungen, welche die Kommune betreibt. Hierbei sind die Planungen zu einem zusätzlichen ÖPNV-Angebots im Gemeindegebiet sowie der aktuelle Bau der Mobilitätsstation am Bahnhof Rommerskirchen hervorzuheben. Des Weiteren ist zu erwähnen, dass große Teile des Gemeindegebiets grundsätzlich vom ÖPNV erschlossen werden, wobei hier allerdings die regelmäßige Bedienung z.T. fehlt.

#### Stärken

- + Standortvorteil Bahnhof
- + Attraktive SPNV-Verbindungen nach Köln & Mönchengladbach
- + große Teile der Siedlungsbereiche grundsätzlich vom ÖPNV erschlossen
- + Ansätze zur Verknüpfung von Verkehrsarten
- + Kommunale Aktivität im ÖPNV-Bereich



#### Schwächen

- nicht barrierefreier Bahnsteig
- geringe Taktung der regelmäßig verkehrenden Busse
- Fokussierung auf den Schulverkehr
- z.T. große Ausstattungsunterschiede der Bushaltestellen
- bisher keine DFI-Anzeigen



#### Potenziale

- fortschreitender barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Modernisierungsplanungen Bahnsteig
- Bau der Mobilitätsstation
- Planungen für ein zusätzliches ÖPNV-Angebot auf dem Gemeindegebiet





### Kfz-Verkehr im Wirkzusammenhang

Kfz-Verkehr verursacht verschiedene Belastungen (Klima, Umwelt, Lärm) und hat einen hohen Flächenbedarf (Straßen, Parkraum). Verschärfte Klimaschutzziele (national wie international) und daraus resultierende Diskurse und identifizierte Handlungsnotwendigkeiten verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen und Nachteilen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Flächenverbrauchs zunehmend Probleme erzeugt. Potenziale zur Minderung dieser bieten neue Technologien wie z. B. emissionsarme bzw. -freie Antriebsformen. Da durch diese zwar eine Minderung verkehrsbedingter Emissionen erreicht werden kann, allerdings keine verkehrsmindernden Effekte zur Entlastung von Straßen mit ihnen einhergehen, müssen auch Potenziale zur Verringerung von Kfz-Verkehrsmengen geprüft werden.

### Bestehende Planwerke / Konzepte / Studien

Eine hohe Bedeutung für den Kfz-Verkehr in Rommerskirchen hat die Wirkungsanalyse der Ortsumgehung B477n. Diese bescheinigt der bestehenden B477 eine hohe verkehrliche Bedeutung für die gesamte Region da sie bedeutende Verkehrsmengen abwickelt, die vor allem den Hauptort Rommerskirchen sowie die Ortsteile Anstel, Nettlesheim, Butzheim, Frixheim sowie z. T. auch Gill betreffen. Erhebliche Teile der Verkehrsmengen werden von Durchgangsverkehren verursacht, die sich nach der Wirkungsanalyse zu großen Teilen auf die Ortsumgehung B477n verlagern würden und so zu deutlichen Verkehrsentlastungen führen können. Weiterhin hat die Gemeinde Rommerskirchen ein Wirtschaftswegekonzept erarbeitet. Die Wirtschaftswege im Gemeindegebiet werden für den landwirtschaftlichen Verkehr benötigt, haben darüber hinaus als straßenunabhängige Wege zwischen den Ortsteilen aber auch Naherholungs- sowie Verbindungsfunktion. Insbesondere für den Radverkehr bestehen in diesem Zusammenhang Qualitäten. Das Wirtschaftswegekonzept stellt die Grundlage für eine sukzessive Qualitätserhöhung für straßenunabhängigen Wegeverbindungen dar.



Folie 1



**Gemeinde Rommerskirchen**  
Ländliches Wegenetzkonzept

Wirkungsanalyse der B 477n Ortsumgehung Rommerskirchen

23

## Wirkungsanalyse der B 477n Ortsumgehung Rommerskirchen

SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH (Köln)

Dipl.-Ing. Friedhelm Kossmann (Projektleiter)  
M.Sc. Brian Haack (Sachbearbeiter)

Präsentation am 23. Januar 2020 in Rommerskirchen





### Regionale Kfz-Erreichbarkeit

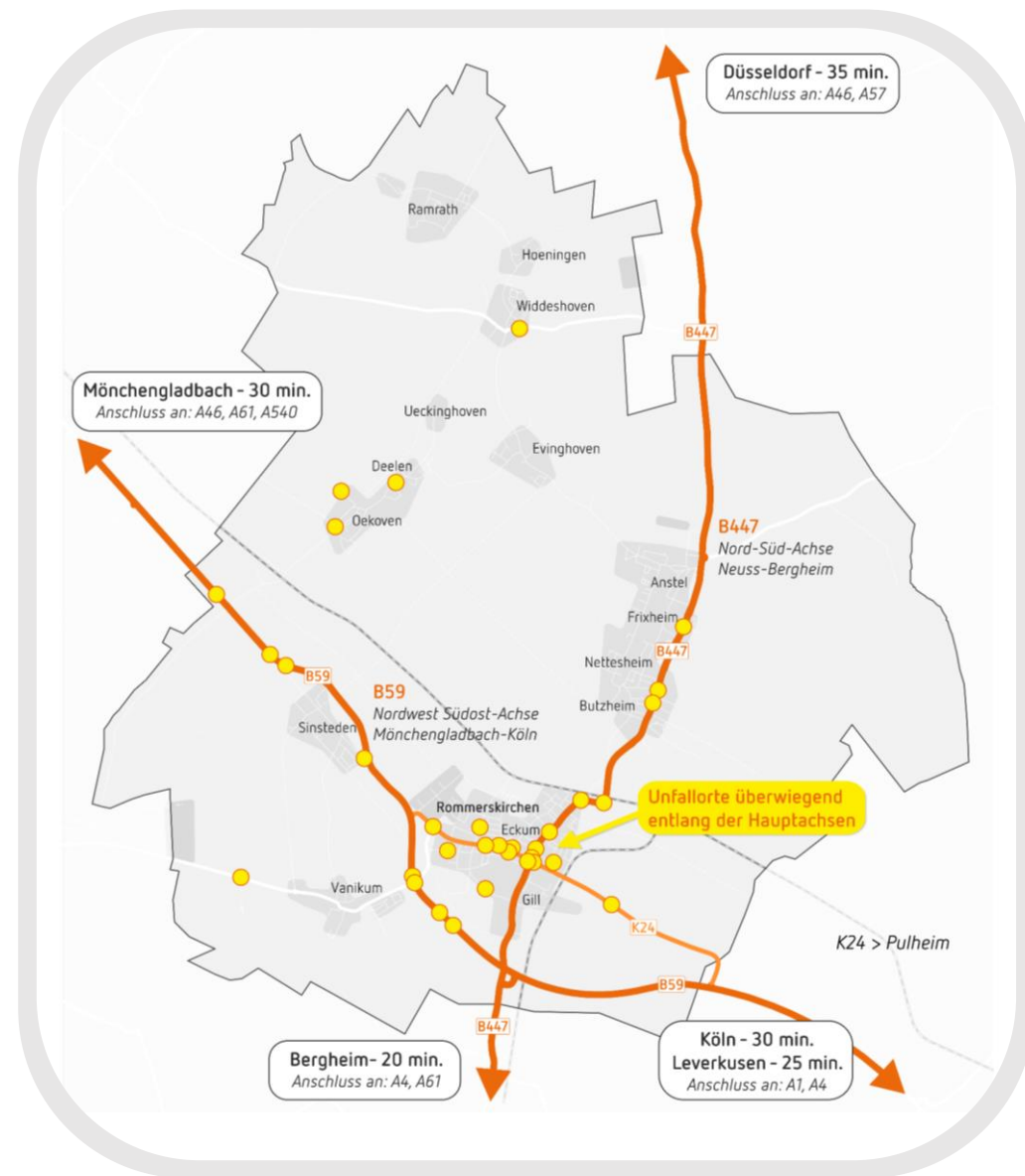
Rommerskirchen ist mit dem Kfz sehr gut zu erreichen. Die Bundesstraßen B477 (Nord-Süd-Achse von Neuss nach Bergheim) und B59 (Nordwest-Südost-Achse von Mönchengladbach nach Köln) ermöglichen eine Erschließung des Gemeindegebiets aus umliegenden Kommunen und binden Rommerskirchen an die Bundesautobahnen A1, A46, A57, A61 und A540 an. So besteht die Möglichkeit viele wichtige Ziele außerhalb des Gemeindegebiets schnell zu erreichen. Die Fahrzeiten zu den verschiedenen größeren Zielen liegen in Bereichen, die von Pendelnden in Kauf genommen werden. Nach Leverkusen sind es ca. 25 Minuten, nach Köln oder Mönchengladbach ca. 30 Minuten und nach Düsseldorf ca. 35 Minuten. Dementsprechend stellt die regionale Kfz-Erreichbarkeit einen Standortvorteil für den Wohn- und Gewerbestandort Rommerskirchen dar. Insbesondere in großen Zielstädten wird die Situation für Kfz jedoch zunehmend komplizierter, weshalb konkurrenzfähige Alternativen in den Fokus zu nehmen sind.

### Verkehrssicherheit

Der Verkehrslagebericht der Kreispolizeibehörde im Rhein-Kreis Neuss aus dem Jahr 2020 zeigt für Rommerskirchen im Vergleich zu Vorjahr 2019 gesunkene Verkehrsunfallzahlen (71 meldepflichtige Verkehrsunfälle zu 88 im Vorjahr). 2020 gab es in Rommerskirchen keine Verkehrstoten, was zum Vorjahr ebenfalls einen Rückgang darstellt (2019: 1 Verkehrstote\*r). Die Verunglücktenzahl stagniert derzeit mit 33 Verunglückten (2019: 34), davon 27 Schwerverletzte. Hier ist eine Tendenz zu weniger schweren Unfällen erkennbar. Bei Betrachtung der Verunglückten nach Verkehrsmittel zeigt sich, dass insbesondere im Segment der Radfahrer\*innen (inkl. E-Bike & Pedelec) Zunahmen zu verzeichnen sind. Die Verunglücktenzahl stieg auf 12 (2019: 7) und die Leichtverletzten nahmen auf 9 zu (2019: 5). Die aktuellen bundesweiten Trends zu mehr Radverkehr zeigen weitreichende Handlungsbedarfe bei der Verkehrssicherheit der vulnerablen Gruppen auf, die sich auch in Rommerskirchen abbilden lassen. Unfälle lassen sich vor allem entlang der Hauptachsen feststellen (siehe Karte).

### Wirtschaftsverkehr

In Rommerskirchen ist Wirtschaftsverkehr zweierlei Art vorhanden. Einerseits bestehen, wie die Wirkungsanalyse zur B477n zeigt, relevante Durchgangsschwerverkehre, die nach der zugehörigen Prognose in den kommenden Jahren weiter steigen werden. Andererseits sind größere Teile Rommerskirchens von Landwirtschaft geprägt und es liegen zahlreiche Höfe im Gemeindegebiet. Die damit zusammenhängenden Wirtschaftsverkehre sind zum einen für die übergeordneten Straßen relevant und zum anderen betreffen sie die innergemeindlich liegenden Wirtschaftswege, für die mit dem Wirtschaftswegekonzept eine Planungsgrundlage besteht.



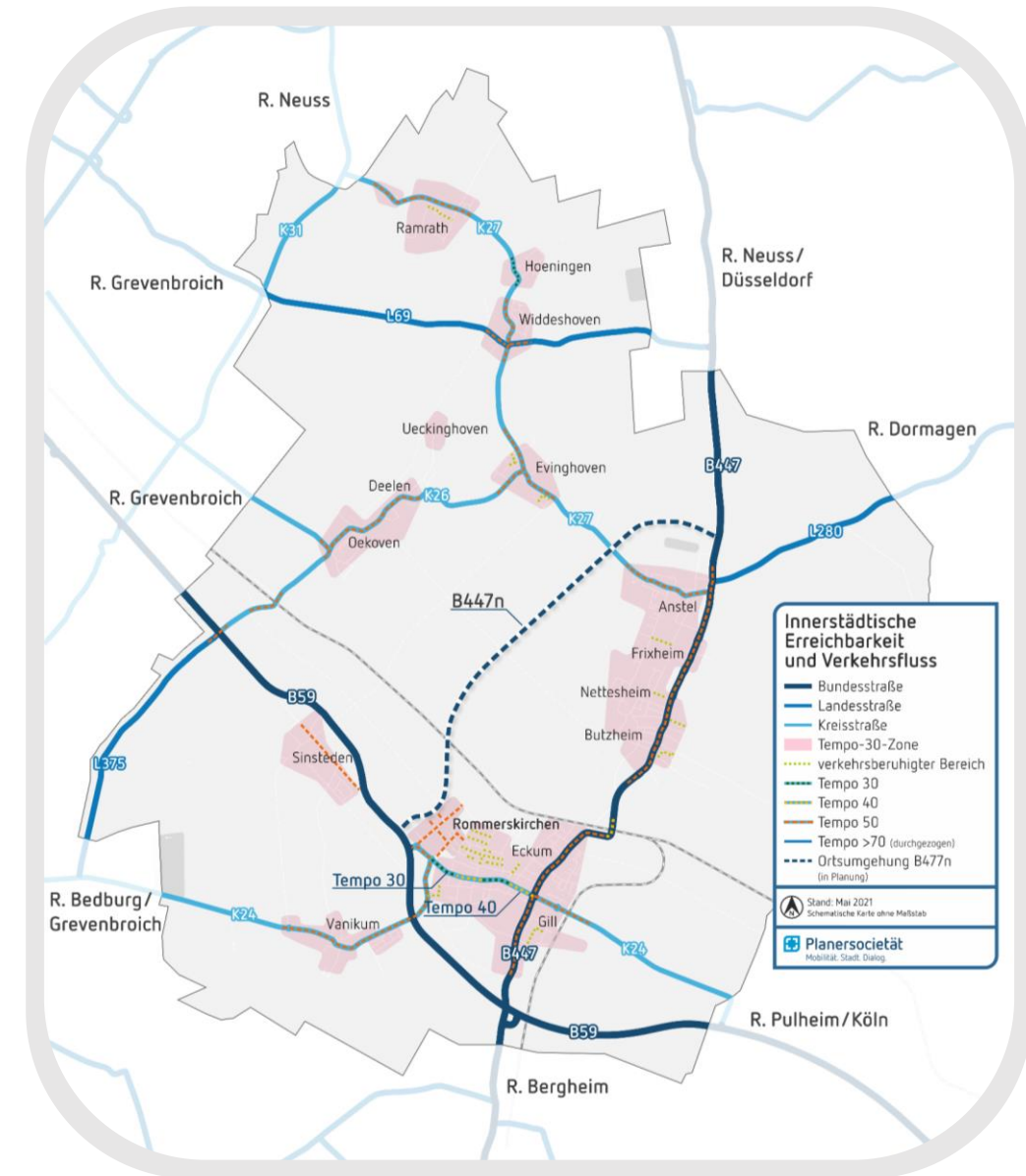


### Straßenhierarchien und Erreichbarkeiten innerhalb von Rommerskirchen

Auch innerhalb des Gemeindegebiets sind die Bundesstraßen die determinierenden Verkehrsstrukturen. Zu den bedeutenden Straßen gehören außerdem die Ortsdurchfahrten der jeweiligen Ortsteile sowie einzelne Straßen in die Umlandkommunen. Diese übergeordneten Straßenstrukturen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Rommerskirchen. Hier sind Kreis und Land bzw. Bund zuständig. Die genannten Straßen ermöglichen, dass die Ortsteile untereinander gut mit dem Kfz zu erreichen sind. Durchgangsverkehre befahren ebenfalls die übergeordneten Straßenstrukturen, wodurch innerhalb und außerhalb der bebauten Bereiche Barrierewirkungen erzeugt werden. Im Hauptort Eckum führt die B477 noch durch das bebaute Siedlungsgebiet. Für Rommerskirchen und Gill ist vor ca. zehn Jahren, für den Ortsteil Sinsteden ist kürzlich eine Ortsumgehung der B59 fertiggestellt worden. Die in gemeindlicher Zuständigkeit befindlichen Straßen sind vor allem als Wohn- und Erschließungsstraßen ohne weitere Funktion im Orts- oder im interkommunalen Zusammenhang zu klassifizieren.

### Geschwindigkeiten

Innerhalb der Ortsteile von Rommerskirchen sind flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet worden. Zum Teil bestehen im Bereich von Wohngebieten auch verkehrsberuhigte Bereiche. Ausnahmen bei den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Bereich der Ortsteile stellen die Ortsdurchfahrten dar, auf denen überwiegend Tempo 50 erlaubt ist. Eine Ausnahme hierzu stellt die Venloer Straße im Hauptort Rommerskirchen dar, auf der im Wechsel Tempo 30 bzw. Tempo 40 zulässig ist. Auch die Ortsdurchfahrt in Hoeningen stellt mit Tempo 30 eine Ausnahme dar. Außerhalb der bebauten Strukturen sind auf allen vorliegenden Straßenklassifizierungen von Kreis-, über Landes- bis zur Bundesstraße Geschwindigkeiten von über 70 km/h erlaubt. Daraus entsteht nicht nur eine bauliche Barrierewirkung, sondern auch eine Barrierewirkung, die auf die gefahrenen Geschwindigkeiten zurückzuführen ist. Insbesondere bei Querungen von straßenunabhängigen, für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Wegen sowie bspw. an der Trasse des strategischen Bahndamms westlich von Anstel sind Konfliktpunkte möglich (Querung ist jedoch in Planung). Potenziale, die mit einem möglichen Bau der Umgehungsstraße B477n einhergehen, betreffen insbesondere auch die zulässigen Geschwindigkeiten auf der durch die Ortsteile Eckum, Gill, Butzheim, Nettlesheim, Frixheim und Anstel führende Bundesstraße, bei der bei Realisierung der Umgehung eine Entlastung und Verkehrsberuhigung geplant werden kann.







### Gestaltung des Straßenraums

Die Straßen in Rommerskirchen sind zu überwiegenden Teilen funktional gestaltet und somit in der Regel auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, dem zumeist 60-90% des Straßenraums zugestanden werden, wodurch auch städtebauliche und Aufenthaltsqualitäten gemindert werden. Dabei sind besonders die größeren Ortsdurchfahrten, v.a. in Rommerskirchen, zu nennen. In vereinzelt Teilbereichen sind jedoch auch Ansätze integrierter Straßenraumgestaltung erkennbar (z.B. in Eckum). Außerhalb der bebauten Bereiche gibt es eher selten straßenbegleitende Strukturen für andere Verkehrsmittel. Der Rad- sowie der Fußverkehr werden vielmehr durch straßenunabhängige Verbindungen zwischen den Ortsteilen abgewickelt (Wirtschaftswegekonzept). Dadurch werden zwar Konflikte gemindert, allerdings kann sich so ggf. der Eindruck für Autofahrende verstetigen, dass ihnen auch im bebauten Bereich Prioritäten gewährt werden. Hier zeigt sich auch die Bedeutung einer geschwindigkeits-hemmenden und zugleich gestalterisch attraktiven Gestaltung von Orts-eingängen, wobei überwiegend noch Verbesserungsmöglichkeiten zu verzeichnen sind. Darüber hinaus fällt im Gemeindegebiet auf, dass viele der Ortseingänge mit einer Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnwölbungen ausgestattet sind. Deren Wirksamkeit ist nach Vor-Ort-Eindrücken nur bedingt gegeben, auch können sie für zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen durch Bremsen und Wiederanfahren sorgen sowie ungünstig für Rettungswagen sein. Der Ansatz wird weiterhin verfolgt, wie die aktuellen Planungen für die Ortseinfahrt in Anstel zeigen\*. Des Weiteren sind vermehrt Kreisverkehre eingerichtet worden, die dazu beitragen, einen stetigen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Insgesamt ist zu bemerken, dass viele Straßen meist aufgrund historischer Bebauung sehr schmal sind (insb. in den Ortsteilen), was zu schmalen Seitenräumen führt und vor allem in Verbindung mit straßenbegleitendem Parken Konflikte mit anderen Verkehrsarten bedingt und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Insbesondere an solchen Stellen könnte die Aufhebung des (harten) Trennprinzips eine Zukunftslösung darstellen.



\*vgl. <https://www.rommerskirchen.de/ortseinfahrt-anstel-auf-k27-wird-entschaerft/>



### Parken in Rommerskirchen

Der ruhende Verkehr ist in Rommerskirchen bisher kaum regulatorisch gesteuert. Zwar bestehen in einigen zentralen Bereichen Ansätze im Bereich Parkraumbewirtschaftung und Parkraummanagement über die Parkscheibenregelung (z.B. entlang der Venloer Straße in Eckum), allerdings wird in überwiegenden Teilen der Gemeinde unreguliert straßenbegleitend geparkt. Dies ist vor allem im Bereich der ohnehin schon schmalen Straßen (und Seitenräume) ein konfliktreiches Problem. Einerseits werden durch die Notwendigkeit der Nutzung der Gegenfahrbahn Konflikte im fließenden Verkehr, auch und insbesondere mit dem ÖPNV und Radverkehr, hervorgerufen. Andererseits entstehen hierdurch auch zahlreiche Konflikte mit zu Fuß Gehenden. Für Personen, die auf Rollatoren, Rollstühle oder Kinderwagen angewiesen sind entstehen durch die straßenbegleitend abgestellten Fahrzeuge Barrieren, deren Überwindung weitere, teilweise unlösbare, Konflikte hervorruft und außerdem die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Darüber hinaus beeinflusst der ruhende Verkehr an einigen Stellen des Gemeindegebiets auch das Stadtbild in negativer Art und Weise, insbesondere in Bereichen, die sich andernfalls stärker als Zentren herausbilden könnten. Ein dazu passendes Beispiel stellt der Markt in Eckum dar, der vor allem von parkenden Fahrzeugen genutzt wird. Die hier vorhandenen Potenziale des öffentlichen Raums könnte durch die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten aktiviert und der öffentliche Raum so attraktiviert werden.





Zusammenfassend ist zunächst die Kfz-Erreichbarkeit von Rommerskirchen hervorzuheben. Sowohl (über)regionale als auch innergemeindliche Ziele sind mit dem Kfz gut bis sehr gut zu erreichen. Der Kfz-Verkehr fließt innerhalb des Gemeindegebiets weitgehend ungehindert. Insbesondere auf der B477 sind noch nennenswerte Durchgangsverkehre zu verzeichnen, die die Qualität der Ortsteile und Straßenräume mindern. Darüber hinaus besteht mit dem Wirtschaftswegekonzept eine gute Planungsgrundlage zum Ausbau der zwischen den Ortsteilen liegenden Wegeverbindungen. Handlungsbedarf besteht vor allem in einer integrierten Straßenraumgestaltung, die dazu beiträgt, die unterschiedlichen Straßenraumansprüche adäquat zu berücksichtigen und dabei die Themen Nahmobilität und Aufenthaltsqualität stärker als bislang in den Fokus rückt.

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Nutzung von Verkehrsverlagerungseffekten auf übergeordnete Umgehungsstraßen zur Schaffung von Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten
- Entschärfung von Verkehrssicherheits- und Raumkonflikte in beengten Straßenräumen
- Stärkere Behandlung der Straße als mögliches Ortszentrum, als Aufenthaltsraum, als Verkehrsraum für Alle (z.B. ehemalige B59, derzeitige Straßenräume der B477)
- Ausbau kommunaler Steuerung für den ruhenden Verkehr im Gemeindegebiet
- Evaluation der verkehrsberuhigenden Ansätze im Bereich der Ortseinfahrten und Fortsetzung der Verkehrsberuhigung auch in den Ortsteilen

### Identifizierte Grundlagen

- Wirkungsanalyse zur B477n, die erhebliche Verlagerung von Durchgangsverkehren prognostiziert
- Gestaltungsplan für die ehemalige Ortsdurchfahrt Sinstedden
- Erste Bewirtschaftungsansätze von straßenbegleitendem Parkraum (z.B. entlang der Venloer Straße)

### Stärken

- + (über)regionale Kfz-Erreichbarkeit
- + innergemeindliche Kfz-Erreichbarkeit
- + sinkende Verkehrsunfallzahlen
- + Wirtschaftswegekonzept



### Potenziale

- Wirkungsanalyse zur B477n
- Ansätze der Parkraumbewirtschaftung
- Gestaltung von Ortseingängen
- Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten, z.B. Sinstedden, künftig auch im Hauptort

### Schwächen

- Durchgangsverkehr auf Ortsdurchfahrten
- Funktionale Straßenraumgestaltung
- Siedlungsstrukturen = schmale Straßen
- wenig / keine Parkraumbewirtschaftung
- Konflikte (insb. Verkehrssicherheit) durch parkende Fahrzeuge
- steigende Verunglücktenzahlen (vulnerable Gruppen)

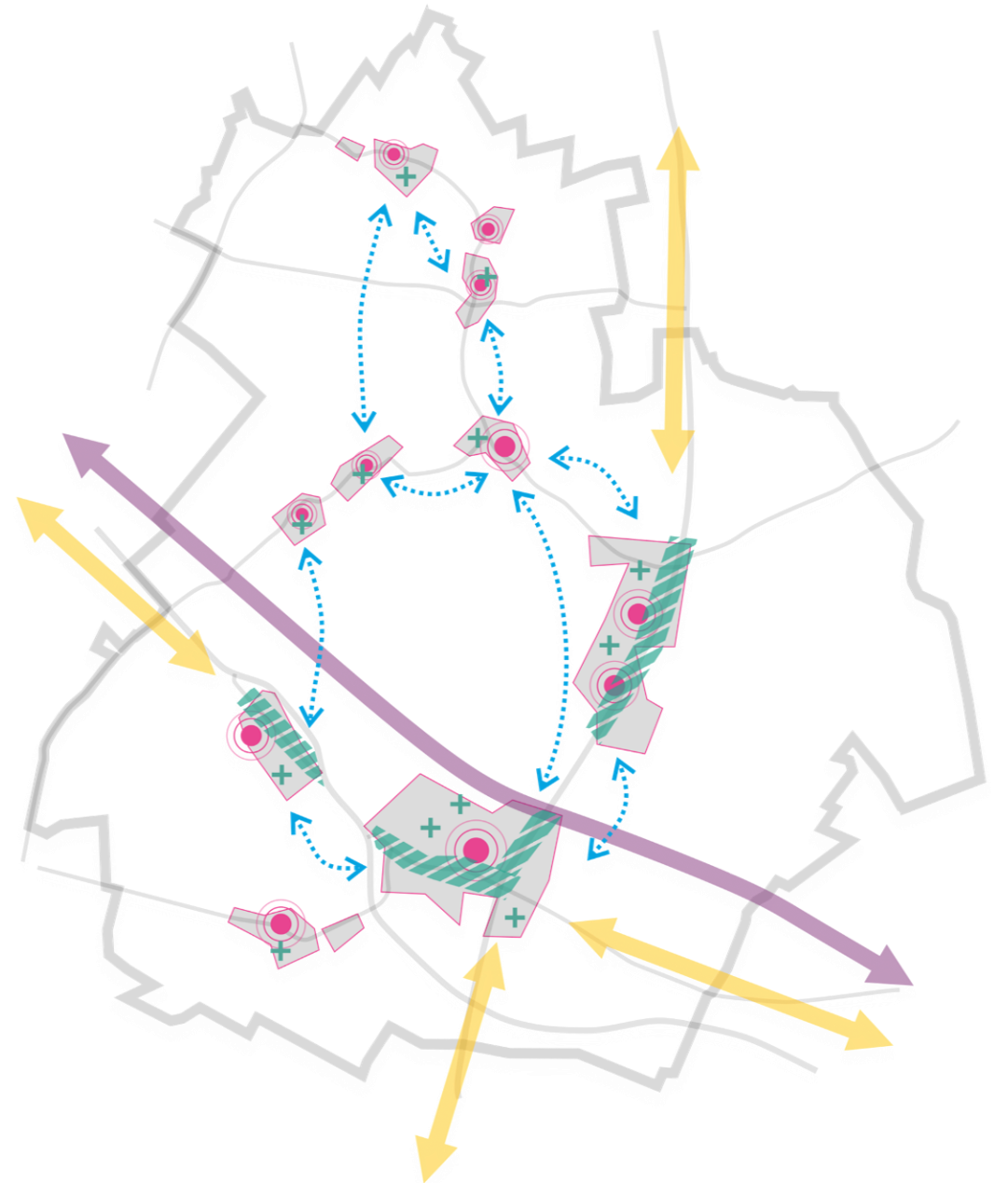


# Mobilitätskonzept für die Gemeinde Rommerskirchen

## Anhang II

## Leitbild und Ziele

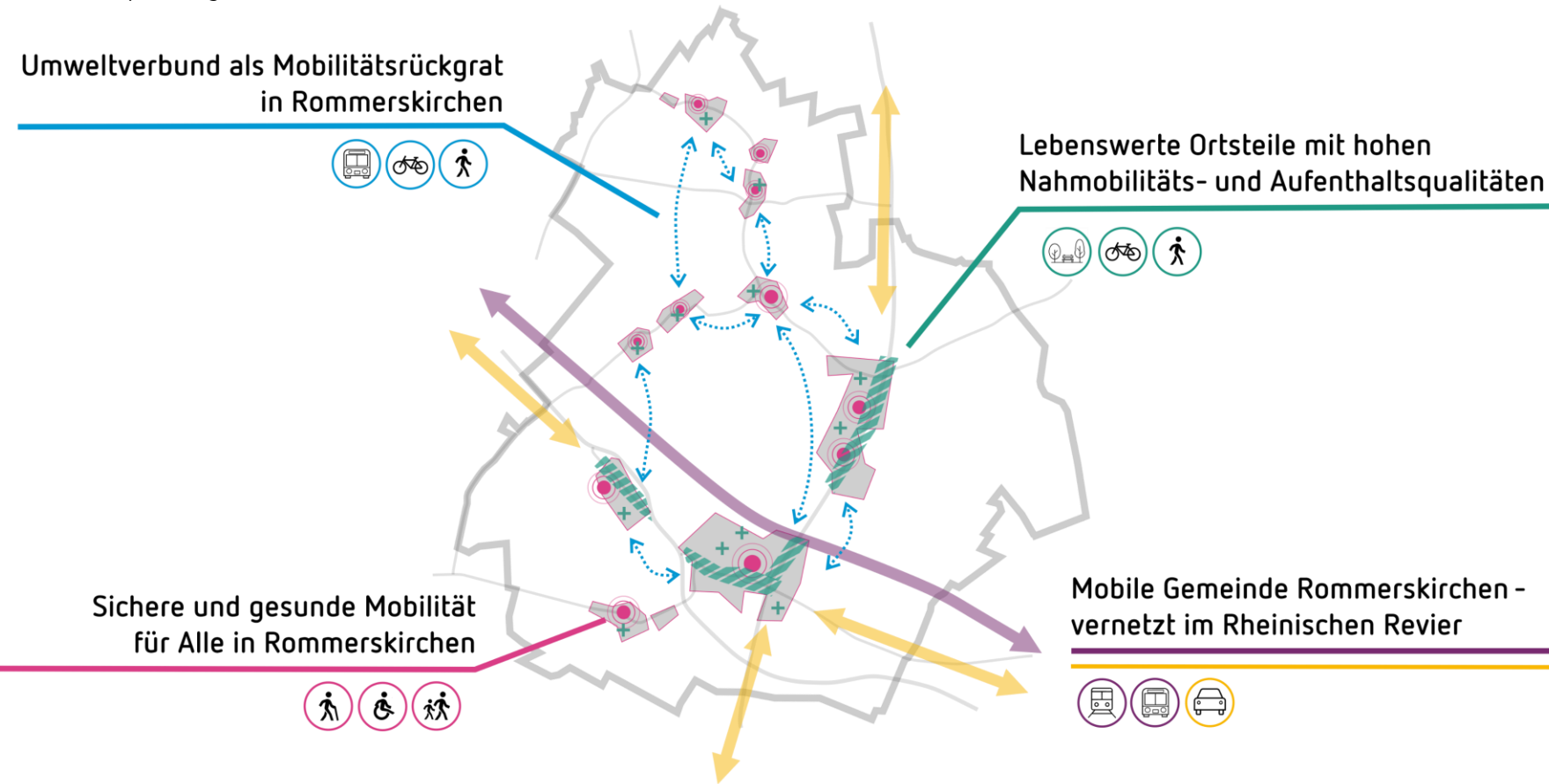
Juli 2021



# Mobilitätskonzept Rommerskirchen: Leitbild und Ziele

Die Gemeinde Rommerskirchen steht vor dem Hintergrund des Klimawandels, demografischer und technologischer Entwicklungen sowie sich verändernden Lebens- und Mobilitätsansprüchen vor vielfältigen Herausforderungen. Mit dem Mobilitätskonzept möchte Rommerskirchen die Mobilitätswende einleiten und sich weiter als attraktiver, lebenswerter Wohnstandort im Rheinischen Revier entwickeln. Dazu werden die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote sowie der Ausbau der Infrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds in den Fokus gestellt und eine bessere Vernetzung in der Region gleichwie die lokale, lebenswerte Entwicklung der Rommerskirchener Ortsteile angestrebt. Bei allen Planungen werden die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen, insbesondere der vulnerablen Verkehrsteilnehmer\*innen besonders berücksichtigt.

Diese Leitziele sowie zugehörigen Unterziele, die auf den folgenden Seiten dargestellt sind, bilden die Basis des Mobilitätskonzepts sowie die Grundlage aller Verkehrs- und Mobilitätsplanungen im Rommerskirchen für die kommenden zehn bis fünfzehn Jahre.



*Die nebenstehende Karte bildet abstrakt die vier Leitziele der Gemeinde Rommerskirchen ab.*



## Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Rommerskirchen

Im Rahmen einer nachhaltigen und zukunftsorientierte Ausrichtung der Mobilität werden insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, der öffentliche Personennahverkehr, der Radverkehr und Mobilität zu Fuß, gefördert. Der Umweltverbund soll in Rommerskirchen attraktiver werden und eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellen. Rommerskirchen bekennt sich dazu, die Mobilitätswende hin zu einer auf den Umweltverbund ausgerichteten Mobilität aktiv zu steuern und zu unterstützen, Mobilitätsalternativen zum Auto zu fördern und so auch zu den übergeordneten Klimaschutzzielen beizutragen.

### Unterziele



- » Schaffung eines hochwertigen, engmaschigen Alltags- und Freizeitwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr zur Anbindung aller relevanten Ziele im Gemeindegebiet
- » Weiterentwicklung des ÖPNV durch Optimierung und Kommunikation des Angebots
- » Schaffung und Sicherung von gemeinschaftlich nutzbaren, flexiblen Mobilitätsangeboten zur Förderung der Multimodalität
- » Etablierung und Integration neuer Mobilitätsformen und alternativer Antriebe als Teil der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung des Umweltverbunds
- » Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur in der Rommerskirchener Stadtgesellschaft durch Kommunikation und Mobilitätsmanagement

## Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Rommerskirchen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und deren Sicherstellung zugleich eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen, einer Alterung und Diversifizierung der Gesellschaft, aber auch gesundheitlicher Risiken, zum Beispiel durch klimatische Auswirkungen oder Bewegungsmangel, stellt die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für Alle ein vordergründiges Ziel der Gemeinde Rommerskirchen dar. Neben dem Ausbau barrierefreier Verkehrsinfrastrukturen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen.

### Unterziele



- » Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr
- » Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen und vulnerablen Bevölkerungsgruppen
- » Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Gemeindegebiet (Straßen, Wege, Bushaltestellen, Verbindungen)
- » Erhaltung und Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- » Förderung gesunder Mobilitätsformen (z.B. Rad- und Fußverkehr)
- » Reduzierung negativer Folgen von Verkehr und Mobilität (z.B. auf Lärm, Luft, Klima, Wohnverhältnisse)
- » Klimaresilienz als Teil der Mobilitätsplanung berücksichtigen und Grün- sowie Wasserstrukturen im öffentlichen Raum verstärkt nutzen



## Lebenswerte Ortsteile mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Rommerskirchen ist ein beliebter Wohnstandort im Einzugsgebiet von Köln und Düsseldorf. Dieser Standortfaktor soll durch das Mobilitätskonzept erhalten und ausgebaut werden, indem attraktive und lebenswerte Straßen, Wege und Plätze sowie eigenständige und verkehrsberuhigte Ortsteile wesentlicher Bestandteil der Anziehungskraft Rommerskirchens sind. Daher werden in Rommerskirchen öffentliche Räume, Stadt- und Mobilitätsplanung zusammen gedacht und mit Umweltbelangen verzahnt. Dies betrifft wiederum auch die Stadt der kurzen Wege zum Beispiel durch gut erreichbare Nahversorgungsmöglichkeiten und eine integrierte, nachhaltige Flächenentwicklung.

### Unterziele



- » Entwicklung und Stärkung straßenunabhängiger Alltags- und Freizeitverbindungen für den Fuß- und Radverkehr
- » Verkehrsberuhigung und -entlastung des öffentlichen Raums, insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten
- » Abbau räumlicher Barrieren zur Stärkung von Fuß- und Radwegeverbindungen
- » Straßen, Wege und Plätze, insbesondere in den Ortszentren zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten weiterentwickeln
- » Schaffung/Sicherung von nahmobil erreichbaren Infrastrukturen (z.B. Nahversorgungsmöglichkeiten)
- » Integrierte Betrachtung von Stadtentwicklung und Mobilität





## Mobile Gemeinde Rommerskirchen – vernetzt im Rheinischen Revier

Aus der Lage Rommerskirchens zwischen Köln und Düsseldorf, im rheinischen Revier, ergeben sich regionale Mobilitätsbedürfnisse, die die Gemeinde Rommerskirchen aufgreift. Mit dem Bahnhof verfügt Rommerskirchen über eine bedeutende Schnittstelle für die regionale Mobilität. Diese gilt es, neben der Sicherung der regionalen Erreichbarkeit über die Straße und Radwege, zu stärken und noch besser nutzbar zu machen. Dazu ist die Anschlussmobilität an die Schiene durch lokale Mobilitätsangebote des Umweltverbunds sowie flexible Mobilitätsangebote zu fördern. Weiterhin gilt es, regionale ÖPNV-Beziehungen zu stärken oder neu auszubilden. Darüber hinaus ist ebenfalls die regionale Erreichbarkeit Rommerskirchens für den notwendigen Pkw-Verkehr und für Wirtschaftsverkehre zu erhalten und durch die Förderung regionaler Radwegeverbindungen weiter zu verbessern.

### Unterziele



- » Verkehrsmittelübergreifende Verbesserung der Mobilitätsangebote für Pendler\*innen innerhalb von Rommerskirchen sowie in der Region, auch in interkommunaler Zusammenarbeit
- » Förderung von miteinander verknüpften Verkehrsangeboten für Pendler\*innen aus Rommerskirchen und dem Umland zur Förderung der Inter- und Multimodalität
- » Verbesserung der Anbindung von Rommerskirchen an die Nachbarkommunen insbesondere im Radverkehr (regionale Radwegeverbindungen) sowie im ÖPNV
- » Sicherstellung der regionalen Pkw-Erreichbarkeit und effiziente Bündelung und verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehre auf den überörtlichen Hauptachsen
- » Verträgliche Abwicklung des Durchgangs-, Liefer- und Schwerlastverkehrs über unsensible Haupttrouten

# Mobilitätskonzept für die Gemeinde Rommerskirchen

## Anhang III

## Projektoptionen und Maßnahmen

Stand März 2022



- S. 3 Aufbau der Projektsteckbriefe
- S. 4-5 Überblick über die Projektoptionen und weiteren Maßnahmen

## Projektoptionen und Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern

S. 6-12

ÖPNV und regionale Verknüpfung



S. 13-23

Fußverkehr und Straßenraumgestaltung



S. 24-31

Radverkehr



S. 32-38

Vernetzte Mobilität



S. 39-45

Marketing, Management und Öffentlichkeitsarbeit



# Aufbau der Projektsteckbriefe

## Projekttitlel

Kurzbeschreibung

Projektbeschreibung

Einordnung



Zielbezug



Seite 1

## Projekttitlel

Beteiligte Akteure

- Hauptakteur/Initiator
- Weitere zentrale Akteure

Geschätzte Kosten und  
potenzielle Förderzugänge

Kosten\*: gering / mittel / hoch

- Potenzielle Fördermöglichkeiten

Zeithorizont zur Umsetzung

Ab sofort / bis Jahr / ggf. Daueraufgabe

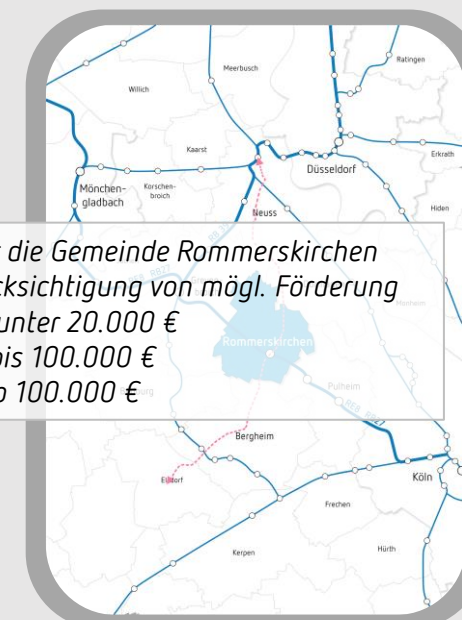
Priorität:



gering

hoch

Grafische Darstellung  
und Fotos



*\*Kosten für die Gemeinde Rommerskirchen  
unter Berücksichtigung von mögl. Förderung  
gering: ca. unter 20.000 €  
mittel: ca. bis 100.000 €  
hoch: ca. ab 100.000 €*

Seite 2

# Übersicht über die Projektoptionen

| Projektoption  | Priorität   | Umsetzungshorizont                          | Kostenkategorie |
|--|-------------|---|-----------------|
| Prüfung der Einrichtung von Schnell-, Direkt- oder Regionalbusverbindungen auf schienenfernen Achsen | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | bis 2030                                    | mittel          |
| Definition und Aufwertung eines Haupt-Gehwegenetzes  | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | Umsetzung ab sofort und sukzessive bis 2030 | hoch            |
| Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Stadträume und Plätze erhöhen                        | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | sukzessive bis 2035                         | mittel – hoch   |
| Umgestaltung von Straßenräumen   | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | bis 2035                                    | hoch            |
| Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes  | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | Umsetzung ab sofort und sukzessive bis 2035 | hoch            |
| Einrichtung von Lastenrad-Abstellplätzen   | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | sukzessive bis 2025                         | gering          |
| Einrichtung von Mobilpüktchen  | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | sukzessive bis 2030                         | mittel – hoch   |
| Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals auf rommerskirchen.de                                  | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | bis 2025; Daueraufgabe                      | mittel          |
| Maßnahmen und Aktionen zur Verbesserung der Schulwegmobilität durchführen                            | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | ab sofort; Daueraufgabe                     | gering          |
| Öffentlichkeitskampagnen veranstalten und an Aktionen teilnehmen, bspw. Fußverkehr-Checks            | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | Daueraufgabe                                | gering          |

# Übersicht über die weiteren Maßnahmen

## Weitere Maßnahmen



Etablierung des Roki-Liners in erweitertem Umfang als gemeindliches lokales Busverkehrsangebot



Fortführung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen unter Einhaltung von Qualitätsstandards und Ergänzung von Komfort-Merkmalen



Radschnellverbindungen schaffen sowie interkommunale Radwegeverbindungen verbessern



*Barrierefreier Ausbau des Bahnsteigs des Haltepunkts Rommerskirchen (nachrichtlich)*



*Ausweitung des SPNV-Angebots (nachrichtlich)*



*Umsetzung der Mobilstation Bahnhof (nachrichtlich)*



*Ausbau des Freizeit- und Wanderwegenetzes in die Region*



Barrierefreie Querungsmöglichkeiten schaffen



Nahmobilitäts- oder Fußverkehrschecks durchführen



Erweiterung der Fahrrad-Infrastruktur

## Weitere Maßnahmen



Interkommunale Radschnellverbindungen initiieren/forcieren



Ausbau von Radabstellanlagen



Fahrrad-Verleihmöglichkeiten erweitern und bewerben



Aus- und Aufbau öffentlicher Leihangebote



Förderung von Elektromobilität / Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur



Öffentlichkeitskampagnen veranstalten und an Aktionen teilnehmen



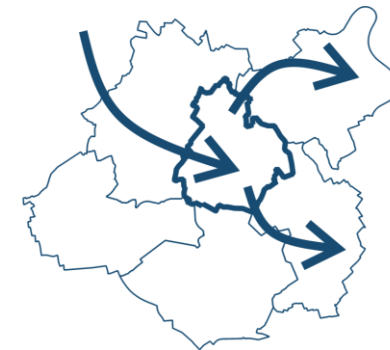
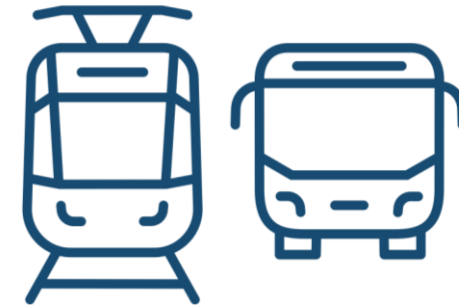
Mobilitätsmanagement für Neubürger:innen



Stelle einer:s Mobilitätsmanager:in etablieren



# ÖPNV und regionale Verknüpfung Projektoptionen und Maßnahmen





## ÖPNV und regionale Verknüpfung – Projektoptionen und Maßnahmen



### Projektoption:

- Prüfung der Einrichtung von Schnell-, Direkt- oder Regionalbusverbindungen auf wichtigen schienenfernen Achsen

### Weitere Maßnahmen:

- Etablierung des Roki-Liners in erweitertem Umfang als gemeindliches lokales Busverkehrsangebot
- Fortführung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen unter Einhaltung von Qualitätsstandards und Ergänzung von Komfort-Merkmalen
- Radschnellverbindungen schaffen sowie interkommunale Radwegeverbindungen verbessern
- Ausbau des Freizeit- und Wanderwegenetzes in die Region

### Nachrichtlich

- *Barrierefreier Ausbau des Bahnsteigs des Haltepunkts Rommerskirchen*
- *Ausweitung des SPNV-Angebots*
- *Umsetzung der Mobilstation Bahnhof*





# Prüfung der Einrichtung von Schnell-, Direkt- oder Regionalbusverbindungen auf wichtigen schienenfernen Achsen



Geschwindigkeit und Direktheit sind entscheidende Kriterien für die Angebotsqualität und die Verkehrsmittelwahl. Um diese in umliegende Kommunen zu verbessern, soll ein regionales Schnellbusangebot geprüft werden, welches das SPNV-Netz ergänzt und neue Verbindungen auf aufkommensstarken schienenfernen Achsen schafft.

Zu vielen umliegenden Kommunen und wichtigen Zielorten der Rommerskirchener Pendler:innen besteht keine direkte SPNV-Anbindung. Die Verbindung ist daher häufig mit mehreren Umstiegen und einer langen Reisezeit verbunden. Auch in ländlicheren Regionen in Rommerskirchen selbst und der Umgebung legen die Menschen weite Strecken mit dem eigenen Pkw zum nächsten Bahnhof oder direkt zum Arbeitsplatz zurück. Um besonders Pendlern die tägliche **Nutzung des ÖPNV** zu erleichtern, müssen entsprechende Angebote geschaffen werden, die den Fahrgast **schnell und möglichst direkt** ans Ziel bringen. Regionale Schnellbuslinien bieten den Vorteil, mehrere **zentrale Ziel- bzw. Umstiegspunkte mit wenigen Halten und kurzen Reisezeiten miteinander zu verknüpfen** und durch ihre schnelle Punkt-zu-Punkt Verbindung zusätzliche Nachfrage zu erschließen. Auch die Verbindung einzelner Ortsteile mit den Zentren der Städte und Gemeinden bzw. ausgewählten Verknüpfungspunkten bietet neue Angebotsqualitäten.

Um diese Qualitätssteigerung auf schienenfernen Achsen zu ermöglichen, ist **im VRR ein Schnellbuskonzept** erarbeitet worden, welches bereits bestehende als auch neue Schnellbuslinien nach einheitlichen Rahmenbedingungen konzipiert. Im Rhein-Kreis-Neuss verläuft nur eine Schnellbuslinie im Norden, die südliche Region um Rommerskirchen beinhaltet keine Schnellbuslinie. Hier gilt es zu prüfen, inwieweit **in Zukunft weitere Schnellbuslinien in das Konzept** mit aufgenommen werden können. Besonders eine **umstiegsfreie Verknüpfung nach Neuss und Düsseldorf**, die sich auch von vielen Rommerskirchenern in der Online-Umfrage zum Mobilitätskonzept gewünscht wurde, bietet sich an. Eine **Querverbindung Elsdorf – Bergheim – Rommerskirchen- Neuss / Düsseldorf** kann viele Nachfragepotenziale der Region bündeln und Verlagerungen auf den ÖV bewirken. Auf dieser Achse bestand noch bis in die 1990er Jahre noch eine Bahnverbindung, was das Potenzial einer ÖPNV-Verbindung auf der Relation verdeutlicht.

Für die Umsetzung von Schnellbuslinien im Rahmen von bestehenden Direktvergaben wird derzeit eine Förderrichtlinie beim VRR erarbeitet. Diese soll unter den Rahmenbedingungen von definierten Qualitätsstandards und der Realisierung des oben genannten Schnellbusnetzes die Mehrleistungen für die Betriebsleistungen für eine Realisierung fördern. Auch und gerade vor diesem Hintergrund, ist eine Erweiterung des Schnellbusnetzes im VRR durch Linien in der Region Rommerskirchen zu prüfen und voranzubringen. Im benachbarten Verkehrsverbund, dem VRS, bestehen ebenfalls Schnellbuslinien und Ausbauplanungen.

Zu prüfende erste Handlungsoptionen im Bereich von Schnellbusverbindungen auf schienenfernen Achsen:

- Zusammenschluss mit umliegenden Kommunen sowie Rhein-Kreis-Neuss und Rhein-Erft-Kreis, Einbringung der Idee in die Nahverkehrsplanung
- Anfrage nach Unterstützung beim Zukunftsnetz Mobilität NRW und den Verkehrsverbänden VRR/NVR
- Gemeinsame Konzeptstudie beauftragen (Förderung möglich)
- Vernetzung mit weiteren lokalen und regionalen Akteuren

## Zielbezug





# Prüfung der Einrichtung von Schnell-, Direkt- oder Regionalbusverbindungen auf wichtigen schienenfernen Achsen



## Beteiligte Akteure

- Rommerskirchen und der Rhein-Kreis-Neuss, Rhein-Erft-Kreis
- VRR, VRS
- ggf. Zukunftsnetz Mobilität NRW

## Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

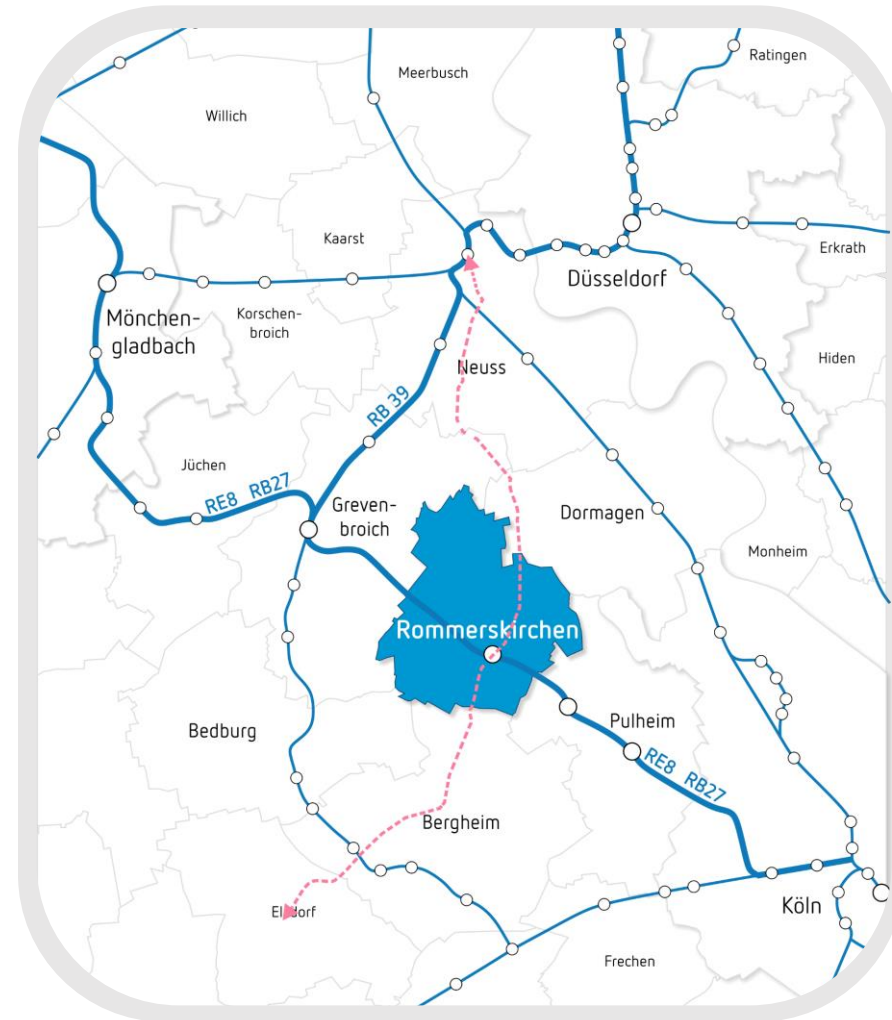
Kosten: mittel – *Konzeptstudie und Nebengebote, Betriebskosten ggf. anteilig*

- Weiterleitungsrichtlinie VRR - §12 ÖPNVG NRW
- Verwaltungsvorschriften ÖPNV in NRW - §14
- ggf. Fördermöglichkeiten Rheinisches Revier

## Zeithorizont zur Umsetzung

bis 2030

Priorität: ■■■■ ■■ ■



**Legende**

- mögliche Schnellbuslinie
- SPNV-Netz

Stand: Februar 2022  
Schematische Karte ohne Maßstab

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.



## Weitere Maßnahmen



### Etablierung des Roki-Liners in erweitertem Umfang als gemeindliches lokales Busverkehrsangebot

- Zur Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots soll ein lokales Busverkehrsangebot, der „RoKi-Liner“, etabliert werden. Dieser soll zeitliche und räumliche Bedienungslücken im Bestandsangebot schließen. Hierzu ist bereits ein Konzept erarbeitet worden, welches demnächst in die Umsetzung geht. In diesem Kontext sowie vor dem Hintergrund der Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts sind Qualitätserweiterungen (Taktverdichtung, Abend- / Nachtangebot) fortlaufend zu prüfen (erweiterte Variante des RoKi-Liner-Konzepts).

### Fortführung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen unter Einhaltung von Qualitätsstandards und Ergänzung von Komfort-Merkmalen

- Die Haltestellenausstattung soll in erster Linie den Anforderungen der Fahrgäste entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar sein und darüber hinaus einen den Bedürfnissen der Fahrgäste genügenden Service bieten. Hierbei kann sich an dem gewählten Baukastenprinzip des Nahverkehrsplan im Rhein-Kreis Neuss orientiert werden. Für die Haltestellen in Rommerskirchen soll neben der Barrierefreiheit eine definierte Grundausstattung (Mindeststandard) definiert werden, ebenso wie optionale Komfort-Ergänzungen in Abhängigkeit von der örtlichen Situation. Zur Grundausstattung gehören ein barrierefreier Einstieg, eine ausreichend bemessene Wartefläche, ein Haltestellenmast mit Fahrplan und Informationen sowie Beleuchtung und vereinfachte Fahrbahnquerung. Die Barrierefreiheit bei allen innerörtlichen Haltestellen wird in Kürze erreicht. Weitere wesentliche Komfort-Elemente vieler Bushaltestellen sollten Sitzgelegenheiten, ein Fahrgastunterstand sowie Radabstellanlagen sein. Beim Ausbau ist zudem jeweils die Umgestaltung von Busbuchten zu Buskaps oder Fahrbahnrandhaltestellen zu prüfen, um die Verkehrsqualität für die Busse sowie die Fahrgäste und das Zufußgehen weiter zu erhöhen.



## Weitere Maßnahmen



### Radschnellverbindungen schaffen sowie interkommunale Radwegeverbindungen verbessern

- Radschnellverbindungen sind Premiumrouten mit breiten (min. 3,00 m) und für schnelles Fahren ausgelegten Wegen, die besonders (aber nicht nur) Berufspendler:innen interkommunal (z.B. Köln, Grevenbroich, Neuss) ansprechen. Sie zeichnen sich durch möglichst auf einer Strecke durchgehende Wege mit Bevorrechtigung an Knoten sowie sehr guter Oberflächenqualität und Komfortmerkmale. Eine sukzessive Aufwertung interkommunaler Radwegeverbindungen (insb. Grevenbroich - Rommerskirchen - Pulheim - Köln / Bergheim - Rommerskirchen Neuss) im Sinne von Radpremiumrouten bzw. Radschnellverbindungen ist zu empfehlen. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts Rheinisches Revier werden entsprechende Verbindungen und Standards vorgeschlagen, deren Umsetzung weiterverfolgt werden sollte.

### Ausbau des Freizeit- und Wanderwegenetzes in die Region

- Die Gemeinde Rommerskirchen und die angrenzende Umgebung bieten eine Vielzahl interessanter Naherholungsangebote mit Wander- und Radwegen, die z.T. nicht erschlossen sind. Der Ausbau folgender Infrastrukturen sollte angestrebt werden: Lückenschlüsse von Wanderwegen, Ausweisung von thematischen Rundwanderwegen, Verknüpfung bestehender Wander- und Radwege mit überregionalen Wander- und Radwegen, attraktives Wegenetz innerhalb der Gemeinde und Verknüpfung der Hotspots durch Wegweisung und Beschilderung, Einrichtung von spezieller touristischer Infrastruktur und Schaffung spezieller Angebote für die Zielgruppen (Verortung von Routeneinstiegspunkten, Gepäcksafes, Infotafeln, etc.), Förderung von Gastronomie entlang der Wander- und Radwege. Evtl. Aufbau einer Touristeninformation (oder Entwicklung als Region), weiterführend Aktualisierung und Erweiterung von Kartenmaterial/Informationsbroschüren und Angeboten zum Rad- und Wandertourismus auf dem Gemeindegebiet.



## Weitere Maßnahmen (nachrichtlich)



### Barrierefreier Ausbau des Bahnsteigs des Haltepunkts Rommerskirchen

- *Im Rahmen der Modernisierungsoffensive 3 ist eine Anpassung der Bahnsteighöhe für barrierefreien Einstieg sowie generelle Modernisierung der Bahnsteigaustattung am Bahnhof Rommerskirchen geplant.*

### Ausweitung des SPNV-Angebots

- *Um die Verknüpfung in die Region zu verbessern, setzt sich Rommerskirchen dafür ein, das S-Bahn Angebot voranzubringen und zu stärken. Die S-Bahnlinie S6, die derzeit in Köln endet, soll künftig bis Mönchengladbach verlängert werden, sodass auch für Rommerskirchen eine Angebotsverdichtung erfolgt.*

### Umsetzung der Mobilstation Bahnhof

- *Der Bau der neuen Mobilstation am Bahnhof läuft bereits. Die moderne Verknüpfungshaltestelle verbindet in Zukunft verschiedene Mobilitätsangebote, wie eine Fahrradgarage, ein Taxizentrale und den ÖPNV und SPNV mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Unter anderem sind Arztpraxen, eine Bäckerei mit Café, ein öffentliches WC und eine Fahrradwerkstatt geplant.*



# Fußverkehr und Straßenraumgestaltung

## Projektoptionen und Maßnahmen





## Fußverkehr und Straßenraumgestaltung – Projektoptionen und Maßnahmen



### Projektoptionen:

- Definition und Aufwertung eines Hauptgehwegenetzes
- Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Stadträume und Plätze erhöhen
- Umgestaltung von Straßenräumen

### Weitere Maßnahmen:

- Barrierefreie Querungsmöglichkeiten schaffen
- Nahmobilitäts- oder Fußverkehrschecks durchführen



## Definition und Aufwertung eines Hauptgehwegenetzes



Ein definiertes Hauptwegenetz stellt relevante Gehwegeverbindungen heraus, die es in Hinblick auf Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie Gehkomfort vorrangig zu optimieren gilt. Der Bau von Querungsanlagen, ausreichend breiten Gehwegen sowie der Abbau von Konflikten fördert das Zufußgehen in Rommerskirchen.

Um die Fortbewegung zu Fuß zu fördern, ist ein durchgängiges Wegenetz inklusive Infrastrukturmaßnahmen für den Fußverkehr zu schaffen. Nur, wer sich im Straßenverkehr barrierefrei und komfortabel fortbewegen kann und sicher an das Ziel kommt, wählt auch diese Möglichkeit. Neben der **Sicherheit und schnelles Vorankommen beeinflussen Attraktivität sowie der Komfort der Wege ebenfalls die Verkehrsmittelwahl**. Mit der **Definition eines Hauptgehwegenetzes** kann der **Ausbau und die Aufwertung zielgerichtet** vorgenommen werden. Das Hauptgehwegenetz setzt sich vorzugsweise aus schnellen Alltagsrouten zusammen. Diese verbinden dabei die wesentlichen Quell- und Zieleinrichtungen. Dazu zählen öffentliche Einrichtungen, Nahversorgungsbereiche, Freizeiteinrichtungen, Wohngebiete sowie besonders relevante Zielorte. Das Fußwegenetz zielt im Gegensatz zu Straßen- oder Radverkehrsnetzen weniger auf die allumfassende Verbindung der einzelnen Gemeindeteile ab, vielmehr liegt der Fokus auf die **Nahverbindung der Wohngebiete mit den Gemeindeteilzentren** sowie z.T. **auch die Verbindung der Ortsteile untereinander**. Freizeitrouten können ebenfalls in das Hauptgehwegnetz integriert werden, wenn sie eine schnelle Verbindung mit Alleinstellung darstellen. Bei der Bürger:innen-Beteiligung wurden fehlende Gehwege entlang von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Antoniterstraße) sowie fehlende Querungsanlagen (z.B. Bahnstraße) aufgeführt, die zur Sicherstellung eines durchgängigen Netzes unabdingbar sind.

Bei der Aufwertung der Wege steht **die Nutzbarkeit und Barrierefreiheit im Vordergrund**. Zum Teil sind nur sehr schmale Gehwege in Rommerskirchen vorhanden, die sowohl den Begegnungsverkehr, als auch das Gehen mit Hilfsmitteln, z.B. einem Rollator, erschweren. Zudem treten immer wieder Konflikte bei der gemeinsamen Nutzung der Gehwege mit dem Radverkehr sowie mit parkenden Fahrzeugen auf den Gehwegen auf. Die Seitenräume sind möglichst gemäß der gängigen Regelwerke (z.B. EFA) anzupassen, **ggf. ist das Parken im Straßenraum zu unterbinden**. Ist die Umsetzung der **Mindestgehwegbreite von 2,5 m** nicht möglich, sollten andere Maßnahmen, wie z.B. der **Bau von Gehwegnasen** oder eine komplette Umgestaltung des Straßenraumes, in Betracht gezogen werden.

Umsetzungshinweise zur Aufwertung des Hauptgehwegenetzes:

- Definition des Netzes anhand wichtiger Quellen und Ziele, insbesondere Schließung von Netzlücken (Vorschlag siehe folgende Seite)
- Definition eines Standards sowie Mindestanforderungen gem. Regelwerke für: Gehwegbreiten; Querungshilfen, barrierefreie Übergänge (Vereinheitlichung)
- Abbau von Barrieren (z.B. Oberflächenschäden, behinderndes Stadtmobiliar, auf dem Gehweg parkende Kfz, eingeschränkte Sichtachsen)
- Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr
- Steigerung der Attraktivität durch Installation von Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, Instandhaltung bestehender Stadtmöblierung
- Maßnahmenprogramm bzw. Instandsetzungsplanung und anschließende sukzessive Umsetzung der Maßnahmen hinsichtlich der definierten (Mindest-) Anforderungen

### Zielbezug







# Definition und Aufwertung eines Hauptgehwegenetzes



## Beteiligte Akteure

- Gemeinde Rommerskirchen
- weitere Straßenbaulastträger

## Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

Kosten: hoch – bei baulichen Maßnahmen

- Förderrichtlinien Nahmobilität,
- Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau

## Zeithorizont zur Umsetzung

Umsetzung ab sofort und sukzessive bis 2035

Priorität: hoch



**Legende**

-  Hauptverbindung innerhalb der Ortschaften
-  Wichtige Verbindung zwischen den Ortschaften

 Stand: Februar 2022  
Schematische Karte ohne Maßstab

 Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.



# Definition und Aufwertung eines Hauptgehwegenetzes



## Schließung von Netzlücken

- Ausbau von Gehwegen im Hauptgehwegenetz (z.B. Antoniterstraße, Einmündung Giller Straße)
- Quermöglichkeiten über Hauptverkehrsstraßen schaffen (z.B. Mittelinsel auf Bahnstraße, FGÜ auf Venloer Straße)



Fehlende Gehwege Frankenstraße



Breite Gehwege mit Trennung zum ruhenden Verkehr

## Aufwertung in der Barrierefreiheit

- Verbeiterung der Gehwege (Regelmaß 2,5 m)
- Barrierefreie Übergänge schaffen/ausbauen
- Abbau von Barrieren (z.B. Gehwegparken, Poller, Stadtmobiliar in direktem Gehbereich)
- Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr
- Beleuchtung
- Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen



Bsp. Barrierefreie Querung



Bsp. Trennung Fuß- und Radverkehr



# Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Stadträume und Plätze erhöhen



Attraktive Stadträume komplettieren neben barrierefrei ausgebauten Wegenetzen das Angebot für den Fußverkehr. Orte der Immobilität laden zum Pausieren und Verweilen ein. Belebte Plätze erhöhen das Miteinander innerhalb der Gemeinde und dienen als Treffpunkt für Kommunikation.

Attraktive Plätze bieten die Möglichkeit, sich während eines Spaziergangs auszuruhen, Menschen für einen Austausch zu treffen und das Gemeindegeschehen zu beobachten. Der Aufenthalt im Freien belebt die Gemeinde und macht sie zu einem Ort der Gemeinschaft. Rommerskirchen verfügt in den einzelnen Ortsteilen z.T. bereits in Ansätzen über **kleine Aufenthaltsplätze, die als Pausenort oder Treffpunkt genutzt werden** können. Um die **Nutzbarkeit für alle Personengruppen zu sichern und die Attraktivität zu steigern**, sollte das vorhandene Angebot überprüft und gegebenenfalls erweitert werden. Besonders für ältere Menschen oder Personen, die in der Bewegung eingeschränkt sind, sind ein komfortabler Zugang sowie Rücken- und Armlehnen an Sitzmöglichkeiten essenziell. Auch für Kinder und andere Zielgruppen sind Angebote zu schaffen. Begrünungen und Bepflanzungen werten den Stadtraum nicht nur aufgrund der Optik auf, sondern sorgen für ein positives Klima und können Lärmeinflüsse abmildern. Bäume dienen im Sommer zur Beschattung und können gleichzeitig vor Regen schützen.

Neben bereits bestehenden Gemeindeplätzen (z.B. in Anstel) können **weitere kleine Pocket-Parks in den Ortsteilen** entstehen. Kleine Baulücken, ungenutzte oder überdimensionierte Straßenräume oder Kreuzungen bieten häufig Platz für **Begrünung und Sitzmöglichkeiten, Trinkwasserbrunnen oder auch kleine Spielgeräte**. Weitere Potenzialräume in Rommerskirchen, die zu quartiersbezogenen Plätzen bzw. Treffpunkten aufgewertet werden können und Angebote für „Jung und Alt“ bieten, sind der **Marktplatz im Hauptort** sowie der **Bruderschaftspark in Oekoven**. Zur Aufwertung des Marktplatzes bieten sich die Reduktion der Kfz-Parkmöglichkeiten Sitzgelegenheiten, Unterstellmöglichkeiten, eine attraktive Beleuchtung und Grünelemente an. Ebenso können die **Platzflächen um die freiwillige Feuerwehr** (Wehrstraße/Kirchstraße) teilweise entsiegelt und mit Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten versehen werden. Für den Bruderschaftspark sollte die Ausbesserung bzw. Erneuerung und Integration der zum Teil veralteten und defekten Spiel- und Sitzmöglichkeiten im Vordergrund stehen. Durch das Verbinden der einzelnen Spiel- und Sitzelemente mit ausgebauten Wegen (z.B. aus wassergebundene Decken) entsteht ein verbesserter und geordneter Zugang sowie die Möglichkeit eines Spaziergangs durch den Park.

Auch **die Integration von Mobilpünchtchen** bietet sich besonders durch die vorhandene Ladestation für Elektrofahrräder am Bruderschaftspark an (siehe Vernetzte Mobilität - Projektoption Mobilpünchtchen). Auf dem Marktplatz können weitere Radabstellanlagen integriert werden.

Umsetzungshinweise zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität von Plätzen:

- Überprüfung der Ausstattung und Zuwegungen an vorhandenen Plätzen (Barrierefreiheit, Zugänglichkeit, Sicherheit – veraltete Spielgeräte/ Sitzmöglichkeiten)
- Identifikation weiterer Standorte innerhalb der Wohngebiete
- Installation weiterer zielgruppenspezifischer Angebote: Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte, Bepflanzungen, Trinkwasserbrunnen, ...

## Zielbezug





# Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Stadträume und Plätze erhöhen



## Beteiligte Akteure

- Gemeinde Rommerskirchen
- evtl. private Baulastträger
- Gewerbetreibende, Sponsoren

## Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

Kosten: mittel – hoch

- Förderrichtlinie Nahmobilität

## Zeithorizont zur Umsetzung

sukzessive bis 2035

Priorität: mittel



Gestaltete Grünfläche



Barrierefreier, attraktiver Marktplatz



Pocket-Park



Platz mit Sitzmöglichkeit und Sonnensegel



## Umgestaltung von Straßenräumen



Die Gestaltung des Straßenraums ist ausschlaggebend für die Funktion und Attraktivität einer Straße als Teil des öffentlichen Raums einer Stadt. Straßenräume mit deutlichen Defiziten vor allem für schwächere Verkehrsteilnehmende sollen stärker integriert – also mit Blick auf alle Nutzungsansprüche – betrachtet und sukzessive umgestaltet werden.

Straßenräume sind neben Plätzen und Grünräumen der hauptsächliche Bestandteil des öffentlichen Raums einer Stadt bzw. Gemeinde, weshalb ihre Gestaltung einen bedeutenden Faktor für die Qualität des öffentlichen Raums darstellt. **Hochwertige Straßenräume sind oft belebt, dienen als Begegnungsraum und stärken die Attraktivität der Gemeinde.** Aber auch die **Verkehrsqualitäten für alle Verkehrsteilnehmenden** sind zu berücksichtigen – insbesondere die **Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden** sind an vielen Stellen in der Vergangenheit vernachlässigt worden. Dabei bedürfen diese **einer besonderen Aufmerksamkeit und Qualität, um das Zufußgehen und Fahrradfahren zu fördern.** In Rommerskirchen bedarf es in diesem Zusammenhang insbesondere im Bereich der engen **Ortsdurchfahrten** neuer Lösungsoptionen. Diese sind bisher einerseits deutlich auf die Ansprüche des Kfz-Verkehrs ausgerichtet und von diesem geprägt. Andererseits folgen aus den historisch gewachsenen baulichen Strukturen in vielen Fällen geringe Straßenraumbreiten, die die Gestaltungsoptionen begrenzen. Trotzdem bzw. gerade deshalb soll die Umgestaltung von Straßenräumen sich in Rommerskirchen an den gesetzten Leitzielen und den aus der Bestandsanalyse hervorgegangenen Handlungserfordernissen orientieren. Die Umgestaltung von Straßenräumen ist an verschiedene determinierende Aspekte gebunden. Dies sind zum einen die örtlichen Gegebenheiten, z.B. enge Ortsdurchfahrten sowie Planungen zur B477-Umgehung von Eckum, Butzheim und Frixheim. Zum anderen sind die Regelwerke und Empfehlungen insbesondere der FGSV relevant (z.B. EFA/RASt). Sie schreiben Mindestbreiten für Seitenräume vor, geben Empfehlungen für die Führungsform des Radverkehrs, und die Linienführung des öffentlichen Verkehrs sowie zu beachtende Verkehrsbelastungen. Auch die Straßenverkehrsordnung (StVO) nimmt über bestehende Vorschriften zu Geschwindigkeiten Einfluss auf die Gestaltung von Straßenräumen. Aus den determinierenden Aspekten folgen jedoch auch Handlungsoptionen, die angesichts progressiver Entwicklung (z.B. Tempo 30, Mischverkehrsflächen) für die Rommerskirchener Straßenräume anhand der gesetzten Leitziele und Handlungserfordernissen geprüft werden sollten. Die geplante Ortsumgehung der B477 sollte als Anlass gesehen werden, die verbleibenden Ortsdurchfahrten zu prüfen. Weiterhin sollten Lösungen für besonders enge und konfliktbehaftete Ortsdurchfahrten, z.B. in Evinghoven und Anstel, in den Fokus genommen werden.

Zu prüfende Handlungsoptionen im Bereich der Rommerskirchener Ortsdurchfahrten:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Tempo 30 (insb. vor dem Hintergrund absehbarer Anpassungen der StVO und von Potenzialen durch Verkehrsverlagerungen) und gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs (vor allem durch Rücknahme des Parkens im Straßenraum) zugunsten der Fläche für den Fußverkehr
- Unter bestimmten Rahmenbedingungen die Auflösung der klaren Trennung zwischen den Verkehrsarten und Schaffung eines Shared-Space-ähnlichen Raums (Niveauabsenkung des Seitenraums, grundsätzliche Geschwindigkeitsannäherung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden)
- Begleitende Beteiligungs- und Kommunikationskampagnen zur Grundproblematik sowie auch zu umzusetzenden Einzelmaßnahmen

### Zielbezug





# Umgestaltung von Straßenräumen



## Beteiligte Akteure

- Gemeinde Rommerskirchen
- Straßenbaulastträger

## Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

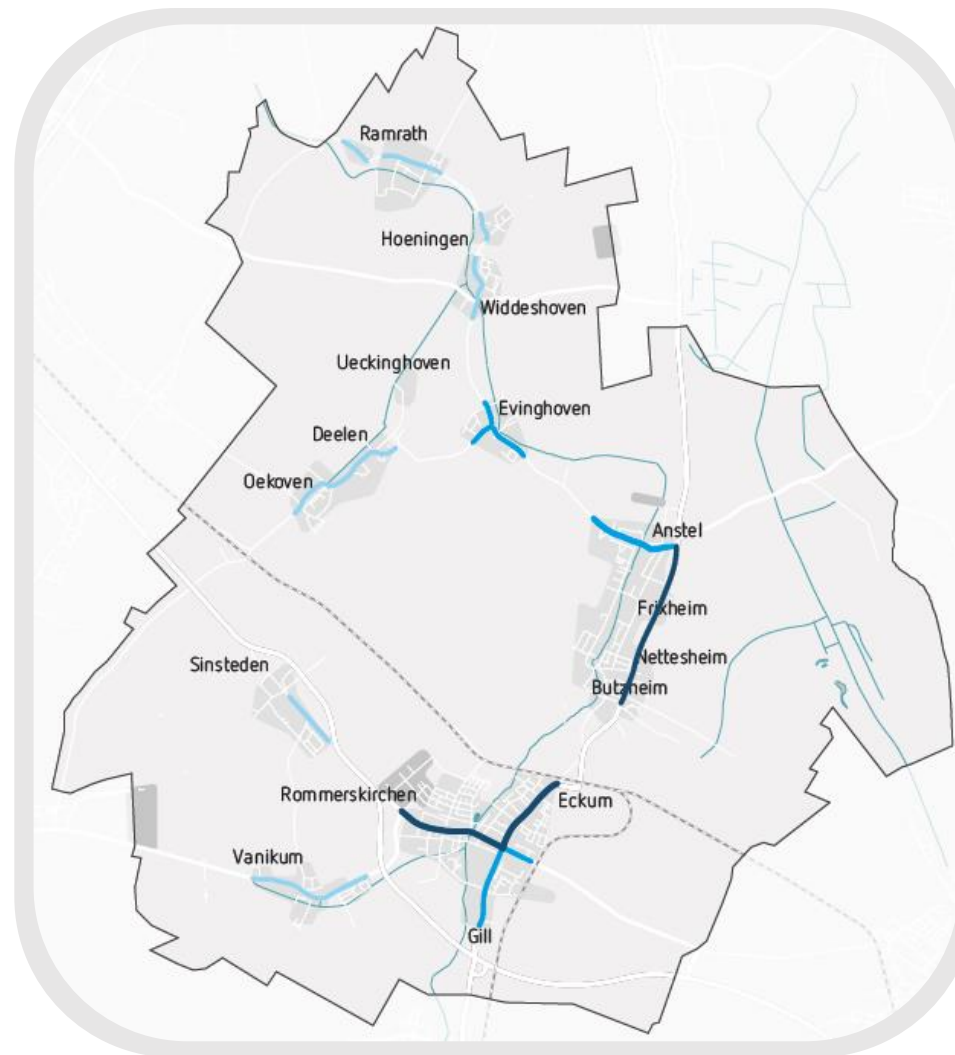
Kosten: hoch

- Förderrichtlinie Nahmobilität
- Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau

## Zeithorizont zur Umsetzung

bis 2035

Priorität:



**Legende**

- Ortsdurchfahrten mit höherer Priorität
- Ortsdurchfahrten mit mittlerer Priorität
- Ortsdurchfahrten mit niedriger Priorität

Stand: Februar 2022  
Schematische Karte ohne Maßstab

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.



# Umgestaltung von Straßenräumen



## Integrierte Betrachtung des Straßenraums

- Berücksichtigung aller relevanten Nutzungsansprüche an den jeweiligen Straßenraum, vordergründig jedoch der Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs
- Berücksichtigung des planerischen Leitprinzips 30:40:30 (Flächenverhältnis Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) sowie den weiteren Richtlinien und Empfehlungen der FGSV



Ortsdurchfahrt Rudersberg (vorher)



Ortsdurchfahrt Rudersberg (nachher)

## Beispielhafte Einzelmaßnahmen

- Umnutzung von Kfz-Verkehrsflächen (auch temporär denkbar) für Aufenthalt, Begegnung, Fahrradparken o.Ä.
- Rückbau von Parkständen im Straßenraum
- Aufweitung der Seitenräume
- Nutzung von Pollern, farblichen Markierungen und Piktogrammen (z.B. für den Radverkehr)



Gute Lösung für engen Straßenraum



Breiter Mittelstreifen als Verkehrsberuhigung



## Weitere Maßnahmen



### Barrierefreie Querungsmöglichkeiten schaffen

- Querungshilfen, Fußgängerüberwege, Fußgängerampeln und andere Querungen sind v.a. im Hinblick auf Barrierefreiheit und vielseitige Nutzbarkeit zu verbessern bzw. in Hinblick auf die Sicherstellung eines durchgängigen und engmaschigen Fußwegenetzes neu zu schaffen. Ziel sollte sein, an Sammelstraßen innerorts mindestens alle 200 Meter eine Querungshilfe anzubieten. Handlungsbedarf besteht hier insbesondere entlang der Bahnstraße, Höhe Rosenweg. Von baulichen über temporäre und regulative Maßnahmen sind unterschiedliche Formen der Querungshilfe möglich.
- Die Wahl der Querungshilfe ist von örtlichen Gegebenheiten abhängig und entsprechend zu prüfen: u.a. Fahrbahnbreite, Kfz-Geschwindigkeit, Fußgänger- und Kfz-Aufkommen, Anzahl der Fahrstreifen, Lage (z.B. sensibles Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen)
- Elemente der Barrierefreiheit: Differenzierte Bordhöhen (Null-Absenkungen mit Sperrfeld und 6 cm Bord mit Richtungsfeld in Kombination; Kompromisslösung bei beengten Platzverhältnissen: Bordhöhe von 3 cm), taktile Leitsysteme, Kontrastfarbe, akustische Signalgeber, angepasste Warte- und Freigabezeiten an LSA, freizuhaltende Sichtachsen.
- Elemente der vielseitigen Nutzbarkeit: Aufstellfläche von Verkehrsinseln sind ausreichend zu dimensionieren (für Kinderwagen/Fahrräder nutzbar).

### Nahmobilitäts- oder Fußverkehrschecks durchführen

- Siehe Marketing und Kommunikation





# Radverkehr

## Projektoptionen und Maßnahmen





## Radverkehr – Projektoptionen und Maßnahmen

### Projektoptionen:

- Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes
- Einrichtung von Lastenrad-Abstellplätzen

### Weitere Maßnahmen:

- Erweiterung der Fahrrad-Infrastruktur
- Interkommunale Radschnellverbindungen initiieren / forcieren
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Fahrrad-Verleihmöglichkeiten erweitern und bewerben



## Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes



Mit der Definition eines Radwegenetzes werden Verbindungen zwischen wichtigen Ziel- und Quellorten innerhalb der Gemeinde sowie überregionale Verbindungen mit hoher Bedeutung für den Radverkehr definiert. Diese gilt es dann prioritär nach festgelegten Standards auszubauen.

Um den Radverkehr zu fördern, gilt es die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Die Grundlage bildet dabei ein **Radhauptnetz**, das wichtige **Ziel- und Quellorte innerhalb der Gemeinde** verbindet und zudem eine **Anbindung an wichtige überregionale Routen** schafft. Es hat somit die Funktion, **Straßenräume, Wege und Verbindungen** festzulegen, die eine **besonders hohe Bedeutung für den Radverkehr** besitzen. Bestehende Freizeitrouten (z.B. Gillbachaue und strategischer Bahndamm) sollen dabei ebenso Berücksichtigung finden, wie die vorliegenden Radwegenetze (Radverkehrsnetz NRW und Knotenpunktnetz), die bereits Standards für den Radverkehr festlegen. Bei der Bürgerbeteiligung in Rommerskirchen wurden einige Netzlücken (z.B. abgerissene Brücke Heimchenweg) aufgezeigt, die es in diesem Kontext zu beseitigen gilt. An einigen Stellen ist dazu der Ausbau oder sogar Neubau von Radwegen erforderlich.

Für **Radhauptverbindungen** sind **hohe Qualitätsstandards** anzustreben, die im besten Fall über die Mindestanforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hinausgehen. Die Wahl der Führungsform hängt im entscheidenden Maße von den Vor-Ort Verhältnissen ab. An einigen Stellen sind Kompromisse mit anderen Verkehrsansprüchen (z.B. Wirtschaftswegenutzung) zu finden.

Das Radwegenetz soll **durchgängig auf ausreichend breiten Wegen und ohne Hindernisse sicher befahrbar sein**. Bei ausreichenden Fahrbahnbreiten und hoher Kfz-Belastung ist zudem der Einsatz von baulichen getrennten Radwegen zu prüfen. Verkehrsknoten bzw. Kreuzungen stellen in der Regel die kritischsten Stellen im System dar. Insbesondere an Kreuzungspunkten, wo eine oder mehrere Radhaupttrouten sowie die Hauptverkehrsstraßen des MIV zusammentreffen, sind die Radwegeführungen besonders sicher zu gestalten. Kann der Radverkehr aufgrund beengter Platzverhältnisse nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, sollte eine Reduktion auf Tempo 30 geprüft werden. Besonders bei geringen Fahrbahnbreiten sollte der Radverkehr geschützt werden (z. B. durch Beschilderung von Überholverböten). Weitere Einzelmaßnahmen zur Aufwertung und Vervollständigung des Radhauptnetzes können aus der Bürger:innen-Beteiligung (Online-Ideenmelder) entnommen werden.

Umsetzungshinweise zur Aufwertung des Radwegenetzes:

- Definition des Netzes anhand wichtiger Quellen, Ziele und Verbindungen (Vorschlag siehe folgende Seite); insb. Schließung von Netzlücken
- Definition eines Standards & Mindestanforderungen gem. Regelwerke für: Führungsform & Breiten Radwege; Führung an Knotenpunkten & Querungen
- Abbau von Barrieren: Oberflächenschäden; behinderndes Stadtmobiliar; eingeschränkte Sichtachsen; Konflikte mit ruhendem Verkehr („Dooring“)
- Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr
- Maßnahmenprogramm gemäß Nationalem Radverkehrsplan (NRVP) sowie Instandsetzungsplanung und anschließende sukzessive Umsetzung der Maßnahmen





## Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes

### Beteiligte Akteure

- Gemeinde Rommerskirchen
- Rhein-Kreis-Neuss, Rhein-Erft-Kreis
- ggf. weitere Straßenbaulasträger

### Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

Kosten: hoch – bei baulicher Umsetzung

- Kommunalrichtlinie NKI
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinie Nahmobilität

### Zeithorizont zur Umsetzung

Umsetzung ab sofort und sukzessive bis 2035

Priorität:



**Legende**

- Wichtige Hauptrouten
- Netzlücke
- Gillbachaue (wichtige Freizeitverbindung)
- Strategischer Bahndamm (wichtige Alltags- und Freizeitverbindung)

Stand: April 2022  
Schematische Karte ohne Maßstab

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.





## Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes

### Aufwertung des Radwegenetzes

- Ausbau von Radwegen im Hauptwegenetz (z.B. Heimchesweg, B477, Butzheim-Stommeln, K26, K31, L69)
- Querungsmöglichkeiten über Hauptverkehrsstraßen schaffen (z.B. Bergheimer Straße/ B477, Venloer Straße)
- Netzlücken (fehlende Verbindungen) schließen



### Aufwertung der Sicherheit

- Begrenzung der Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten auf 30km/h
- Abbau von Barrieren (z.B. Parkende Kfz, Oberflächenschäden, Poller, Umlaufsperrn)
- Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr
- Beleuchtung, Winterdienst im Hauptwegenetz





## Einrichtung von Lastenrad-Abstellplätzen



Lastenfahrräder stellen eine sinnvolle Ergänzung für den Transport sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich dar. Ein Angebot an entsprechenden Abstellmöglichkeiten ist eine wichtige Rahmenbedingung für die Nutzung von Lastenfahrrädern und stärkt ihre Sichtbarkeit und Bedeutung im Verkehr. Daher sollen kurzfristig Abstellplätze ausgewiesen werden.

Lastenfahrräder liegen als **umweltfreundliche Transporthilfe auf kurzen und mittleren Strecken** im Trend, die Verkaufszahlen steigen stark. So können durch die Substitution von Kfz-Wegen lokal Luftschadstoffemissionen gemindert werden. Zudem ist der Platzbedarf von Lastenrädern zum Fahren und Abstellen sehr viel geringer, was ihre Mobilität bei hohem Parkdruck und engen Straßenräumen gegenüber Pkw und Lieferwagen vereinfacht. Durch die in der Regel vorhandene elektrische Unterstützung und die relativ kurzen innerstädtischen Wege in Rommerskirchen ist ein **leistungsfähiger Einsatz im Rahmen von lokalen Transporten, (Groß-)Einkäufen, dem Holen und Bringen von Kindern oder für Ausflüge** in der Regel möglich. Lastenräder haben im Gegensatz zu normalen Fahrrädern gesteigerte Raumansprüche, müssen jedoch ihre Infrastruktur mitnutzen. So ist eine Nutzung normaler Radabstellanlagen häufig nicht möglich, da entweder die Aufstellfläche zu kurz bemessen ist, der Abstand zwischen Fahrradbügeln nicht ausreicht oder die Bügel kein sicheres Anschließen der Lastenräder ermöglichen. Es bietet sich somit an, bei **Radabstellanlagen grundsätzlich auch die Eignung für Lastenräder zu berücksichtigen** (bspw. bei Gruppen ab fünf Bügeln einen äußeren Bügel im Rahmen der Anforderungen von Lastenrädern zu installieren) und sie ggf. um **gesonderte Abstellplätze** zu ergänzen. Insbesondere letzteres soll Teil dieser Projektoption darstellen. Hier ist vordergründig der **Bedarf dort zu sehen, wo Transportwege entstehen**, also insbesondere **bei Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitstandorten, Gewerbe- und Handwerksbetrieben und weiteren zentralen Einrichtungen**. Als **Auftakt des Projektes** können **Abstellplätze am Versorgungszentrum CAP** entstehen. Neben reinen Abstellmöglichkeiten kann darüber hinaus auch ein lokales Lastenrad-Sharing in Kooperation mit lokalen Akteuren etabliert werden (vgl. vernetze Mobilität).

Handlungsoptionen zur Einrichtung von Lastenrad-Abstellplätzen:

- Einrichtung von designierten Abstellplätzen z.B. am CAP (hier als Auftakt der Aktion, eingangsnah am Supermarkt, z.B. die Umwidmung von zwei Kfz-Stellplätzen), im Bereich der Rudolf-Diesel-Straße, an der Bahnstraße (Umfeld Bahnhof und Stadtverwaltung), am Friedhof, an Gemeinde-/Schützenhäusern, Spielplätzen etc.
- Prüfung und Berücksichtigung im Rahmen von weiteren Maßnahmen in Bezug auf das Fahrradparken
- Integration in Öffentlichkeitsarbeit





## Einrichtung von Lastenrad-Abstellplätzen

### Beteiligte Akteure

- [Stadt Rommerskirchen](#)
- ADFC,
- Lokale Akteure / Kooperationspartner

### Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

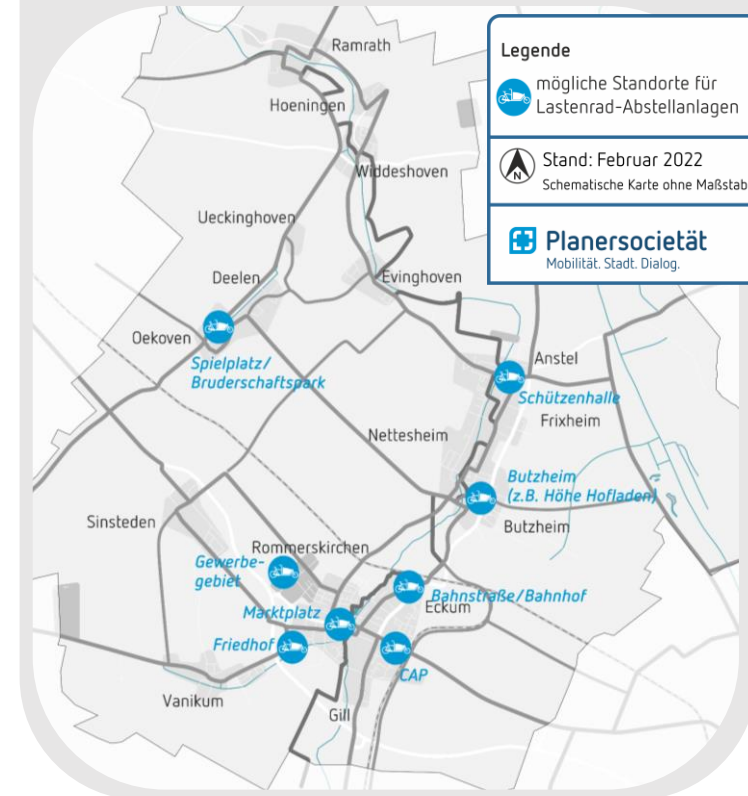
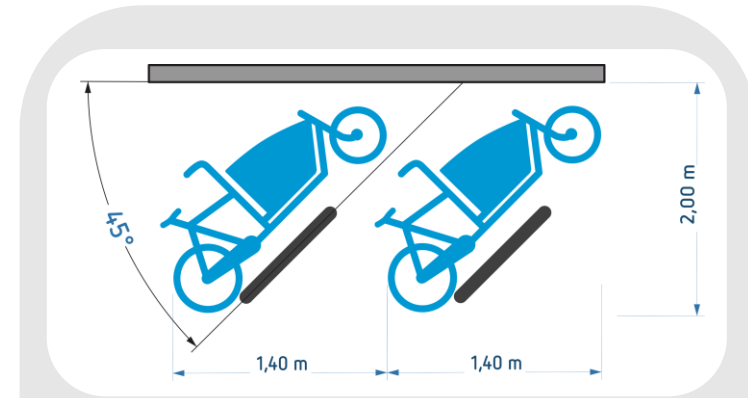
Kosten: gering

- FöRi-MM
- FöRi Nahmobilität
- FöRi Klimaschutzprojekte

### Zeithorizont zur Umsetzung

sukzessive bis 2025

Priorität:





## Weitere Maßnahmen

### Erweiterung der Fahrrad-Infrastruktur

- Maßnahmen an Querungen & Knotenpunkten (z.B. Radfurten markieren) insb. im Rahmen des definierten Radwegenetzes, Beschilderung von relevanten Einrichtungen (z.B. E-Ladestation, Verleihstation), Komfort-Elemente (z.B. Tret- oder Haltebügel an Ampeln, öffentliche Luftpumpen, Schlauchautomaten)

### Interkommunale Radschnellverbindungen initiieren/forcieren

- vgl. Maßnahme unter „ÖPNV und regionale Verknüpfung“

### Ausbau von Radabstellanlagen

- Ein hochwertiges Angebot an Abstellanlagen bietet Radfahrenden Komfort und Sicherheit. Anhand von Wegezielen und -zwecken lässt sich der Abstelltyp bemessen. Als Mindestanforderung sollten Anlehnbügel installiert werden, ein Witterungsschutz sollte bei höherem Stellplatzbedarf und längerer Abstelldauer berücksichtigt werden. Abstellplätze für Lastenräder sind mitzuberücksichtigen. Der Bedarf von Radabstellanlagen kann anhand wichtiger Quellen und Ziele sowie durch die Bürgerbeteiligung definiert werden.

### Fahrrad-Verleihmöglichkeiten erweitern und bewerben

- Ein Fahrradverleihsystem bieten Bürger:innen und Besucher:innen Rommerskirchens die Nutzung eines Fahrrads ohne eigenen Besitz. Ein erweitertes Angebot durch verschiedene Standorte, zusätzlich Pedelecs sowie Lastenrädern kann zum Umstieg auf das Fahrrad animieren. Hier kann mit lokalen Akteuren (Gewerbetreibenden, Initiativen etc.) zusammengearbeitet werden. Die Aufmerksamkeit auf das Angebot sollte öffentlichkeitswirksam, z.B. durch Plakataktionen oder Briefeinwürfe, beworben werden.



# Vernetzte Mobilität

## Projektoptionen und Maßnahmen





## Vernetzte Mobilität – Projektoptionen und Maßnahmen

### Projektoptionen:

- Einrichtung von Mobilpünktchen
- Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals auf [rommerskirchen.de](http://rommerskirchen.de)

### Weitere Maßnahmen:

- Aus- und Aufbau öffentlicher Leihangebote
- Förderung von Elektromobilität / Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur



## Einrichtung von Mobilpüktchen

Neben der großen Mobilstation am Bahnhof, können kleinere „Mobilpüktchen“ dezentral im Gemeindegebiet eingerichtet werden, die unterschiedliche Mobilitätsangebote verknüpfen. Damit sollen auch dezentral im Gemeindegebiet Mobilitätsalternativen für verschiedene Wegezwecke gebündelt bereitgestellt werden.

Die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen kann dazu beitragen, die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel, in der Regel dem privaten Pkw, zu verringern. Dafür müssen **Angebote für unterschiedliche Wegezwecke und -zwecke**, (z.B. Angebote für den Warentransport, Angebote für Tagesrandzeiten, gutes oder schlechtes Wetter, Nah- oder Fernziele etc.) zur Verfügung stehen, sodass möglichst viele **individuelle Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden** können und eine echte Wahlfreiheit des Verkehrsmittels geschaffen wird.

Der Rommerskirchener Ansatz soll sich durch sogenannte „Mobilpüktchen“ auszeichnen. Die Mobilpüktchen sollen in Wohnortnähe öffentlichkeitswirksam umweltfreundliche Mobilitätsoptionen bieten. Sie sind vom Umfang bzw. der **Ausstattung unterhalb vom Mobilstationen** wie z.B. am Bahnhof zu sehen. Bei der Einrichtung von Mobilpüktchen sind vor allem **Radabstellanlagen sowie Sharing-Angebote** zu berücksichtigen. Darüber hinaus können hier auch öffentliche **Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge** bereitgestellt werden. Als gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge bieten sich vor allem Lastenräder und Carsharing (im Sinne eines Stadtteil- oder Dorfautos, ggf. Dienstfahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten) an. Die Herausforderung besteht dabei vor allem im ländlichen Raum, Mobilitätsangebote flächendeckend wirtschaftlich bereitzustellen und zu betreiben. Daher müssen ggf. **kleine, lokale Lösungsansätze** erprobt werden, beispielsweise mit der **Unterstützung von lokalem Gewerbe, lokalen Initiativen oder privaten Zusammenschlüssen**. Durch weitere **Komfortausstattungen**, wie bspw. Fahrradzubehör, die Ausleihe von Anhängern, Bollerwagen o. Ä., eine Packstation oder ein Lebensmittelautomat kann die Nutzung weiter gesteigert und das **Mobilpüktchen als Einheit und Adresse im Ortsteil** ausgebildet werden.

Um die Nutzung zu erleichtern, ist es sinnvoll, eine **einheitliche Buchungsplattform** bereitzustellen, die beispielsweise im Rahmen der Mobilitätsplattform (vgl. Maßnahme Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals) angeboten wird. Ggf. gibt es **lokale Ansprechpartner**, die die Mobilitätsangebote betreuen. Vor diesem Hintergrund sollte eine entsprechende Integration in die Öffentlichkeitsarbeit bspw. im Rahmen einer Öffentlichkeitskampagne erfolgen.

Handlungsoptionen zur Einrichtung von Mobilpüktchen:

- Identifikation möglicher Standorte
- Installation eines ersten Pilot-Standorts, inkl. Marketing und Evaluation
- Schaffung weiterer Standorte und Etablierung von neuen Mobilitätsangeboten

### Zielbezug



# Einrichtung von Mobilpüktchen

## Beteiligte Akteure

- Stadt Rommerskirchen
- Mobilitätsdienstleister
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Lokale Akteure

## Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

Kosten: mittel bis hoch

- FöRi-MM (VM NRW)
- Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMU)

## Zeithorizont zur Umsetzung

Sukzessive bis 2030

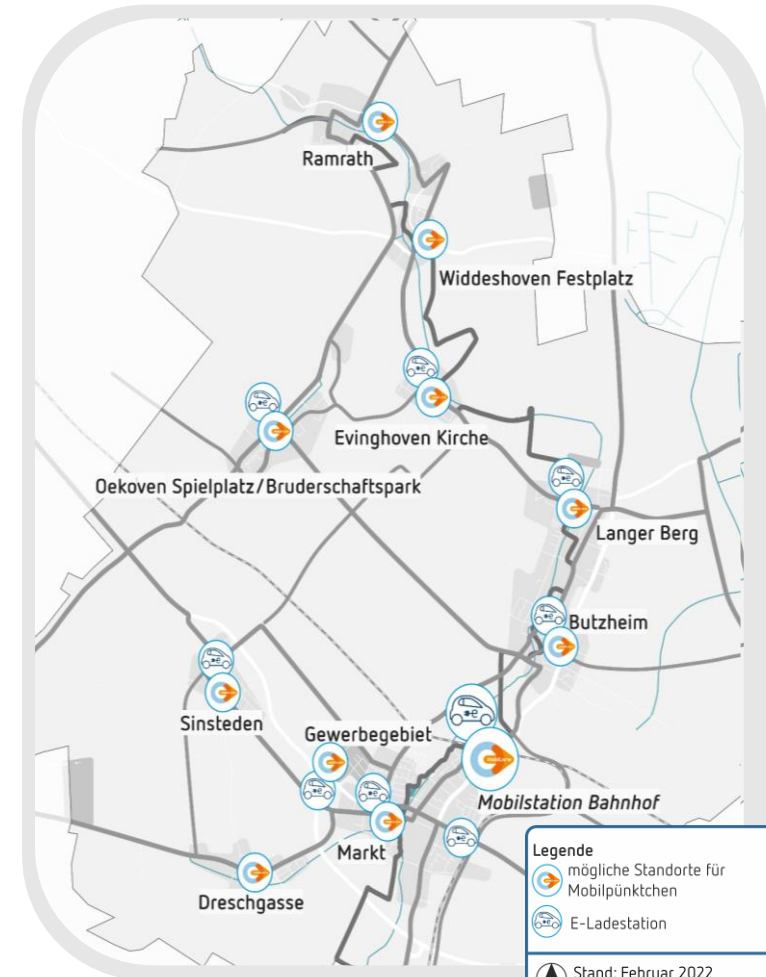
Priorität:



Mobilpunkt in Bremen



Dorfautos / Carsharing etablieren



- Legende
- ➔ mögliche Standorte für Mobilpüktchen
  - ⚡ E-Ladestation

Stand: Februar 2022  
Schematische Karte ohne Maßstab





## Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals auf rommerskirchen.de

Zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten kann auch ein digitales Mobilitätsportal als zentrales Steuerungselement beitragen. Dazu bedarf es dem Aufbau einer geeigneten Website. Auf dieser sind möglichst viele der kommunalen sowie regionalen Mobilitätsoptionen in und um Rommerskirchen in intuitiver Form einzubinden.

Der Aufbau des digitalen Mobilitätsportals bzw. dessen Einbindung sollte auf der städtischen Homepage (rommerskirchen.de) erfolgen. Zentrales Element des digitalen Mobilitätsportals sollte eine **Karte** darstellen, in der **Rommerskirchener Mobilitätsangebote und -themen** bekannt gemacht werden (z.B. **Radwegenetz, Haltestellen, Mobilpünktchen, Mobilitätsangebote, Beteiligungsformate, Service etc.**). Zusätzlich zur reinen Verortung bietet es sich außerdem an, die jeweiligen Standorte zu bebildern, um den Nutzenden die Orientierung zu vereinfachen und die jeweilige Mobilitätsoption zu vermarkten. Außerdem können zusätzliche Informationen wie beispielsweise die jeweilige Führungsform im Radwegenetz, die Linien und Abfahrtszeiten an ÖPNV-Haltestellen oder die aktuell bestehende Anzahl an zur Verfügung stehenden Fahrzeugen an Mobilpünktchen in der Karte hinterlegt werden. Mit wenigen Klicks sollten öffentliche Mobilitätsangebote buchbar sein, durch Integration oder direkter Weiterleitung zu den Anbietern. Darüber hinaus können **viele weitere Mobilitätsinformationen**, wie z.B. Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet, Art und Anzahl von Parkmöglichkeiten (Kfz & Fahrrad), Informationen über Baustellen und vieles mehr, zur Karte sowie zum Portal hinzugefügt werden. Zusätzlich zur Kartendarstellung sind Mobilitätsinformationen in digitaler Form (z.B. Newsletter zu Mobilitätsangeboten, Neubürgerinformationen, Bewerbung von Mobilitätsaktionen, etc.) integrierbar. Das digitale Mobilitätsportal bietet sich für ein integriertes **Mitfahrer-/Pendlerportal** an. Hier können Mitnahmeangebote und -gesuche eingestellt werden. Auch ein kartografisch unterstützter **Mängelmelder zu Mobilitätsthemen** kann eingerichtet werden, um den Bürger:innen die Möglichkeit zu geben unbürokratisch Hinweise über Mängel an die Kommune zu geben.

Über das digitale Mobilitätsportal besteht außerdem die Möglichkeit, **aktuelle Mobilitätsprojekte** in textlicher sowie visueller Form **zu begleiten**. Ein besonderer Fixpunkt kann hierbei das Mobilitätskonzept Rommerskirchen und die **Einleitung der Umsetzungsphase** darstellen, zu dessen **Umsetzungsstand laufend berichtet** werden sollte. Zu ausgewählten Maßnahmen kann außerdem in größerem Umfang berichtet und visuelles Material bereitgestellt werden. Auch zur Bewerbung von **betrieblichem oder schulischem Mobilitätsmanagement** sowie zur **Vernetzung der verschiedenen Akteure** eignet sich ein digitales Mobilitätsportal.

Vorgehensweise zur Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals:

- Interner oder externer Aufbau einer geeigneten, digitalen Kartengrundlage zur Einbindung Rommerskirchener Mobilitätsangebote und -informationen
- Interne oder externe Zusammenstellung relevanter Informationen zur Integration dieser im digitalen Mobilitätsportal
- Interne oder externe laufende Betreuung und Aktualisierung des digitalen Mobilitätsportals sowie dessen Inhalte und Technik

### Zielbezug





# Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals auf rommerskirchen.de

## Beteiligte Akteure

- Stadt Rommerskirchen
- Kreis, Verkehrsverbund, Mobilitätsdienstleister
- ggf. lokale Akteure

## Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

Kosten: mittel – hoch

- FöRi-MM (VM NRW)
- Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMU)
- Fördermittel Bereich Digitalisierung

## Zeithorizont zur Umsetzung

bis 2025; weiterer Ausbau und Betreuung

Priorität:



Beispiel Mobilitätsdashboard Aachen; <https://verkehr.aachen.de/>



## Weitere Maßnahmen

### Aus- und Aufbau öffentlicher Leihangebote

- Im Kontext der Maßnahme „Mobilpüñktchen“ gilt es, in Rommerskirchen erste Strukturen zu schaffen, um öffentlich nutzbare Sharing-Mobility zu etablieren. Dazu gehört insbesondere das Ausleihen von Fahrrädern (Pedelects), Lastenrädern und Autos. Dazu sind Informationen bei entsprechenden Mobilitätsanbietern (z.B. Nextbike, Carsharing-Anbietern etc.) einzuholen oder alternative, lokale Modelle (z.B. mit Sponsoren, lokalen Akteursgruppen, privaten Initiativen, aus der Stadtverwaltung heraus) zu entwickeln, die eine Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit auch im ländlichen Raum ermöglichen.

### Förderung von Elektromobilität / Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur

- Die Verbreitung von emissionsarmen Antrieben, insb. der Elektromobilität und Wasserstofflösungen, kann einen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen leisten, da zumindest vor Ort der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert wird. Sowohl eine geeignete Infrastruktur als auch Vergünstigungen und Anreize können die Elektromobilität im Kfz-Verkehr von kommunaler Seite aus fördern. E-Auto-Parkplätze und E-Ladesäulen in Rommerskirchen stellen den Beginn einer flächendeckenden Förderung dar. Bei Privatgebäuden, die Stellplätze nachweisen müssen, kann z.B. über das Instrument der kommunalen Stellplatzsatzung auch eine Herstellung von Stellplätzen für Elektroautos gefördert werden. Bei Neubauvorhaben sollten stets die Anforderungen des GEIG umgesetzt werden. Auch im öffentlichen Raum sollte anhand einer Mindestquote (z.B. Verhältnis zugelassener E-Autos und Ladesäulen) die Herstellung von E-Auto-Park- und -ladeplätzen berücksichtigt werden. Mögliche Standort-Schwerpunkte sind in der Karte zu den Mobilpüñktchen grob verortet.



# Management, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit Projektoptionen und Maßnahmen







# Management, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit – Projektoptionen und Maßnahmen



## Projektoptionen:

- Maßnahmen und Aktionen zur Verbesserung der Schulwegmobilität durchführen
- Öffentlichkeitskampagnen veranstalten und an Aktionen teilnehmen, bspw. Fußverkehr-Checks

## Maßnahmen:

- Mobilitätsmanagement für Neubürger:innen
- Einführen eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung und angegliederten Institutionen
- Stelle einer:s Mobilitätsmanager:in etablieren

# Maßnahmen & Aktionen zur Verbesserung der Schulwegmobilität durchführen



Schulwege müssen sicher, möglichst umwegfrei und attraktiv für das Zufußgehen und Radfahren gestaltet sein. Als Ziel soll verfolgt werden, dass die Schüler:innen im Rommerskirchen entsprechend ihres Alters die Schulwege möglichst eigenständig und nachhaltig zurücklegen sowie Hol- und Bringverkehr (mit dem Pkw) möglichst minimiert werden. Zur Umsetzung sind verschiedene Einzelmaßnahmen möglich.

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist ein wesentlicher Bestandteil der aktuellen und zukünftigen Mobilität einer Kommune. Über Maßnahmen und Aktionen zum Thema Schulwegmobilität soll darauf hingewirkt werden, dass **Kinder und Jugendliche bereits früh mit dem Thema Mobilität in Berührung kommen** und ein **Bewusstsein für eine vielfältige nachhaltige Mobilität** entwickeln. Gelingt es vermehrt, Kinder und Jugendliche für eine Mobilität abseits der Gewohnheit in der Familie, jeden Weg inkl. Hol- und Bringwege mit dem Pkw zu gewinnen, **fördert dies deren sichere und eigenständige Fortbewegung** und wirkt auch darauf hin, dass in **zukünftigen Lebensphasen Alternativen zum Pkw genutzt werden**. Entscheidende Bedeutung hat in diesem Zusammenhang nicht nur die Initiative der Kommune selbst, sondern auch der Einbezug der Leitungsebene sowie der Mitarbeitenden in Schulen (und ggf. auch Kitas) sowie der Eltern. Der Einbezug weiterer Akteure, wie beispielsweise Polizei oder ADFC, ist zur Verbesserung der Schulwegmobilität ebenfalls von Bedeutung.

Zur Verbesserung der Schulwegmobilität ist **sowohl ein strategischer, als auch ein praxisorientierter Ansatz** sinnvoll. Zur strategischen Ausrichtung ist es von Bedeutung, die wichtigen Akteure (Verwaltung, Schulen, Elternkreise etc.) anzusprechen, sie zusammenzubringen, für das Thema und eigenständige Aktionen zu gewinnen und so von vornherein auf eine langfristige Verstetigung des Programms zur Verbesserung der Schulwegmobilität zu setzen. Als praxisorientierter Teil sind in den Schulen und im Umfeld dieser unterschiedliche Maßnahmen und Aktionen möglich, welche die relevanten Themen Sicherheit, Umwegfreiheit und Attraktivität betreffen.

Strategischer Ansatz zur Verbesserung der Schulwegmobilität:

- Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Rommerskirchener Stadtverwaltung und Einrichtung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe zum Thema Schulwegmobilität
- Ansprache von relevanten Akteuren (Verwaltung, Schulen, Elternkreise, Verkehrsinitiativen etc.) und Abfrage der jeweiligen thematischen Vorerfahrungen sowie der Möglichkeit und Bereitschaft zur Mitarbeit
- ggf. Zuhilfenahme externer Expertise zur Wissensvermittlung (z.B. über Inputvorträge) oder Begleitung bzw. Organisation von Maßnahmen und Aktionen

Praxisorientierter Ansatz zur Verbesserung der Schulwegmobilität:

- Prüfung bestehender Schulwegpläne auf deren Aktualität und ggf. Neuaufstellung oder Weiterentwicklung dieser; Einbezug des Radverkehrs als Radschulwegpläne
- Einführung dauerhafter Programme zur Schulwegmobilität (z.B. Elternhaltestellen, „Verkehrszähler“, „kleine Klimaschützer unterwegs“, „Walking / Cycling-Bus“, etc.)
- Mobilitätsaktionen in Schulen (z.B. Verkehrssicherheitsaudit auf Schulwegen, Aktionstage „zu Fuß“ / „mit dem Rad zur Schule“, Schul- / Klassenwettbewerbe, etc.)

## Zielbezug





# Maßnahmen & Aktionen zur Verbesserung der Schulwegmobilität durchführen

## Beteiligte Akteure

- Stadt Rommerskirchen
- Schulen & Kitas sowie Eltern
- Polizei & weitere Institutionen (z.B. AFDC)

## Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

Kosten: gering

- Förderrichtlinie Nahmobilität

## Zeithorizont zur Umsetzung

ab sofort; Daueraufgabe

Priorität:



FGÜ im Nahbereich einer Schule



Hol- und Bringzone



Walking Bus



Verkehrstag an Schulen / Kitas



## Nahmobilitäts- oder Fußverkehrschecks durchführen



Durch den partizipativen Prozess der Nahmobilität-Checks werden mit Hilfe von Bürger:innen Problemstellen, aber auch gute Lösungsansätze für lokale Mobilitätsthemen (v.a. für den Fuß- und Radverkehr) innerhalb eines ausgewählten Begehungsraumes innerhalb der Gemeinde herausgestellt.

Gehen, die ursprünglichste Form der Fortbewegung, wurde in den vergangenen Jahrzehnten oft vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ angenommen. Mit den Nahmobilitäts-Checks sollen Kommunen mit der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern dazu ermuntert werden, die **Situation für Fußgänger:innen zu verbessern**. Das Kernstück der Checks sind die **Vor-Ort-Begehungen auf für den Fußverkehr relevanten Routen**, die mit der Kommune abgestimmt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Route nicht länger als 3 Kilometer sein sollte und auch von Personen mit einem Rollstuhl oder Rollator zu bewältigen ist. An neuralgischen Punkten, seien es Positivbeispiele oder Problemstellen, wird ein Stopp eingelegt, um die Situation näher zu betrachten und darüber zu diskutieren. Thematisch können auf den Routen **wichtige Gehwegverbindungen, Gefahrenstellen, besonders sensible Bereiche wie Senioreneinrichtungen oder Schulen** behandelt werden. Auch **Platzsituationen, Querungsstellen oder Fußgängerzonen** bieten häufig Potential für einen Austausch. Die Checks können **zielgruppenspezifisch** (z.B. Schulklassen; Senior:innen) durchgeführt werden, häufig verdeutlicht der Austausch innerhalb einer gemischten Gruppe aber auch die unterschiedlichen Bedürfnisse. Durch den Einsatz verschiedener Hilfsmittel können Seh- und Gehschwächen simuliert werden und dessen Probleme im Alltag aufgezeigt werden. Im Anschluss an die Begehungen werden Maßnahmen entwickelt, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, barrierefreien Gestaltung und Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund dienen.

Die Nahmobilitäts-Checks dienen als Einstiegselement und sollen einen **Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen** und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Dabei sollen die Belange Aller, besonders auch im Sinne der Barrierefreiheit und Mobilität von Kindern, berücksichtigt werden. Beispiele für Nahmobilitätschecks sind der Fußverkehrs-Check (NRW und BaWü) und der Ortsmitten-Check in BaWü. Sie werden teilweise oder auch komplett vom Land gefördert.

### Zielbezug



# Nahmobilitäts- oder Fußverkehrs-Checks durchführen



## Beteiligte Akteure

- Stadt Rommerskirchen
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Bürger:innen; Politik; Vereine

## Geschätzte Kosten / potenzielle Förderzugänge

Kosten: gering

- Förderung durch Ministerium für Verkehr  
Nordrhein-Westfalen (FVC)

## Zeithorizont zur Umsetzung

bis 2025, ggf. fortlaufend

Priorität:



Begehung mit Bürger:innen



Einsatz von Hilfsmitteln



Kinderbegehung mit Messwerkzeug



Bewertung auf den Routen



## Weitere Maßnahmen



### Öffentlichkeitskampagnen veranstalten und an Aktionen teilnehmen

- Durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und eine Einbindung der Bürger:innenschaft kann eine frühzeitige Sensibilisierung sowie ein besseres Verständnis für oft komplexe und umstrittene Mobilitätsthemen geschaffen werden sowie zur Diskussion von Alternativen und Lösungsmöglichkeiten angeregt werden. Doch diese Öffentlichkeitsarbeit kann nicht nur aus medialer Präsenz bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (zum Beispiel Stadtfeste, temporäre Maßnahmen wie temporäre Spielstraßen oder umgenutzte Parkplätze) oder Aktionstage einbeziehen. Mögliche Aktionstage wie „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ oder die Teilnahme an übergeordneten Aktionen wie „Stadtradeln“ bieten sich ebenfalls an. Ziel sollte es sein, das Thema Mobilität so in der Gemeindeentwicklung positiv zu verankern und proaktiv zu gestalten.

### Mobilitätsmanagement für Neubürger:innen

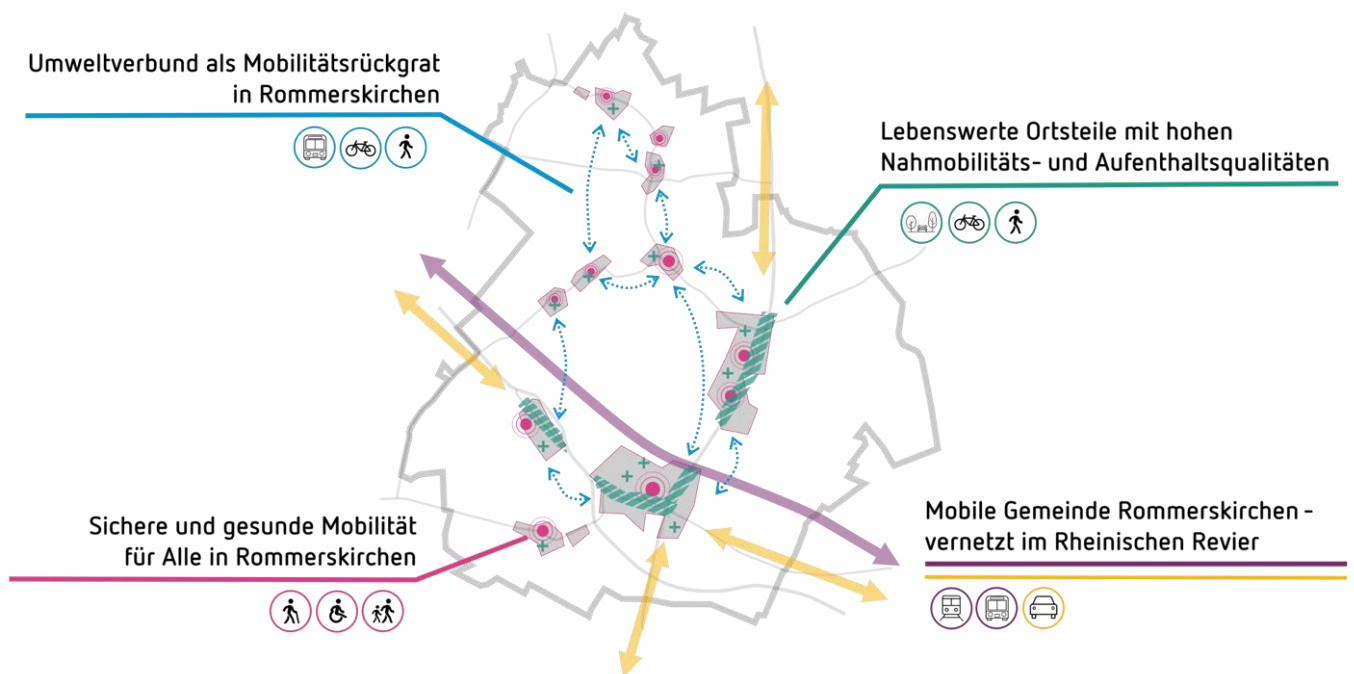
- Personen, die gerade ihren Wohnstandort gewechselt haben, befinden sich in einer persönlichen Umbruchsituation. Diese Situation gilt es zu nutzen und bei der Neuorganisation der persönlichen Mobilität die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilitätsformen in Rommerskirchen aufzuzeigen. Auf der Website der Stadt sollten Neubürgern verschiedenen Informationen zur Verfügung gestellt werden (vgl. auch Projektoption Digitales Mobilitätsportal). Zusätzlich wird empfohlen, ein Neubürgerpaket zu entwickeln. Dieses könnte neben einem Informationsblatt z.B. ÖPNV-Schnuppertickets (z.B. Tages- oder Monatskarte), Fahrradzubehör, Rad-/Fußwegekarten, Guthaben für lokale Sharing Mobility oder Einladungen zu geführten Radtouren enthalten.

### Stelle einer:s Mobilitätsmanager:in etablieren

- Zur Umsetzung der Ziele, Projektoptionen und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes und der Gestaltung nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität auch im Tagesgeschäft der Verwaltung werden zusätzliche Personalkapazitäten benötigt. Hierzu empfiehlt sich, die Stelle einer:s Mobilitätsmanager:in zu schaffen. Die Aufgaben umfassen u.a. die Weiterentwicklung, Umsetzung und Evaluation der Projektoptionen und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes und darüber hinaus, sowie weitere Aufgaben im Themenfeld (z.B. Fördermittelakquise, Vertretung der Interessen der Gemeinde auf regionaler Ebene, Veranstaltungen und Einbeziehung lokaler und regionaler Akteure sowie der Bürger:innen).

## Bürger\*innenbeteiligung beim Mobilitätskonzept Rommerskirchen Online-Beteiligung „Ideenmelder“

19.07.2021 – 29.08.2021



## Zusammenfassung der Ergebnisse

## Zusammenfassung des Ideenmelders zum Mobilitätskonzept Rommerskirchen

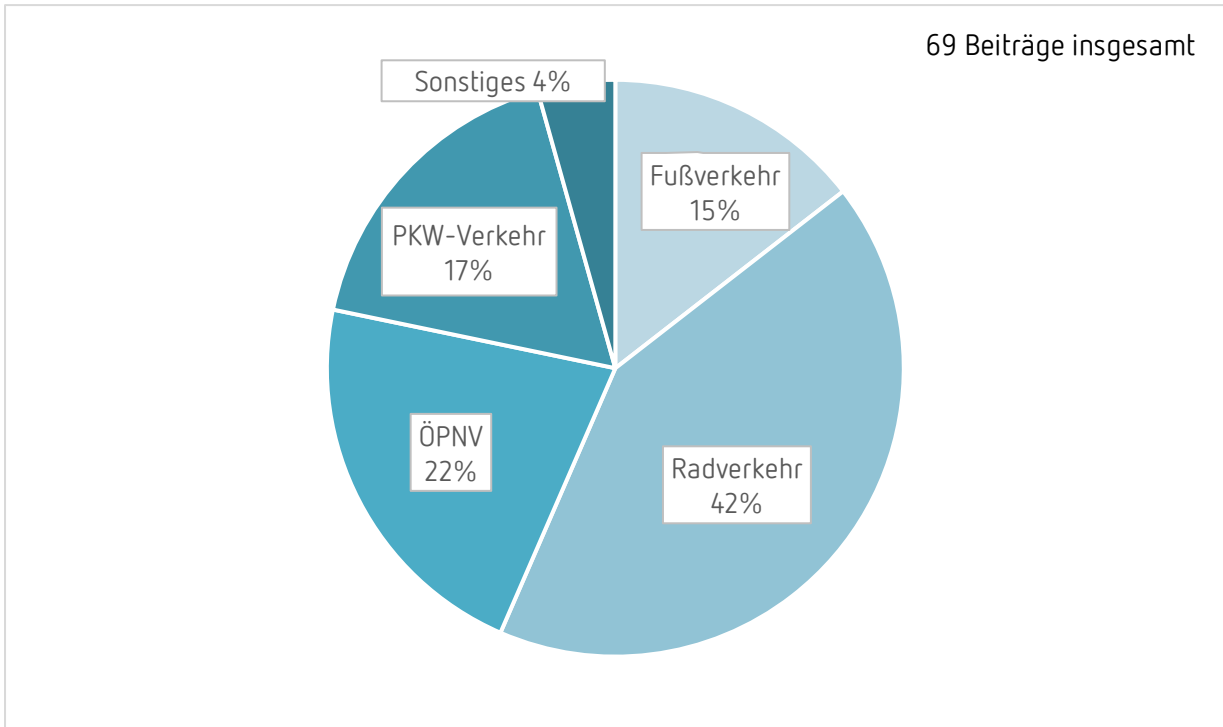
Aktuell wird für die Gemeinde Rommerskirchen ein neues Mobilitätskonzept erarbeitet. Das Konzept setzt den Rahmen für die verkehrliche Entwicklung Rommerskirchens für die nächsten 10-15 Jahre. Neben den Grundlagendaten der Gemeinde sowie Eindrücken aus der Vor-Ort-Betrachtung seitens des Planungsbüros ist ein wesentlicher Bestandteil bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes die Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere der Bürger\*innen Rommerskirchens, die täglich Wege in der Gemeinde zurücklegen. Unter [www.jetzt-mitmachen.de/rommerskirchen](http://www.jetzt-mitmachen.de/rommerskirchen) sind die Anregungen der Bürger\*innen im Zeitraum vom 19. Juli bis zum 29. August 2021 für sechs Wochen mittels eines Ideenmelders online gesammelt worden.

Das Online-Tool hilft dabei, den Kreis an verschiedenen Beteiligten zu erhöhen. Hintergrund dessen sind insbesondere die derzeitigen Einschränkungen durch die Corona-Pandemie, die eine reguläre Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von größeren Präsenzveranstaltungen nicht zulässt. Speziell lassen sich aber auch jüngere Personen, die oftmals in Vor-Ort-Veranstaltungen unterrepräsentiert sind, durch Online-Beteiligungen erreichen. Durch das unterstützende Online-Tool bestand für alle Bürger\*innen mit Internetzugang die Möglichkeit, auf einer interaktiven Karte ihre Ideen, Wünsche oder Kritik zu verorten und den Themen *Fußverkehr, Radverkehr, Bus & Bahn, Pkw-Verkehr* sowie *sonstigen verkehrsrelevanten Themen* zuzuordnen. Zudem konnten alle Anregungen mit einem „Like“ (Idee gefällt mir) oder „Dislike“ (Idee gefällt mir nicht) versehen und abgegebene Beiträge kommentiert werden. Die Einträge werden durch das beauftragte Büro Planersocietät abschließend ausgewertet und in die weitere Planung mit einbezogen. Die Angaben dieser Auswertung beziehen sich auf den Stichtag 29. August 2021; danach vergebene Likes/Dislikes sind nicht mehr berücksichtigt worden. Diese Dokumentation gibt die Ideen und Beiträge der Teilnehmer\*innen des Online-Dialogs zusammengefasst und aufbereitet wieder und liefert wichtige Ergänzungen zum Planungsprozess. Zusätzlich sind die Einträge mit den meisten „Gefällt mir“-Angaben einer jeden Kategorie unverändert (lediglich anonymisiert) angefügt. Alle Ideen und Kommentare werden der Gemeinde Rommerskirchen zudem listenartig zur Verfügung gestellt, sodass auch Anmerkungen, die nicht im Rahmen des Mobilitätskonzeptes relevant sind, sondern auf andere beispielsweise konkrete Missstände hindeuten, gesondert behandelt werden können.

Insgesamt sind **69 Ideen** und **zusätzlich 19 Kommentare** von 43 verschiedenen Personen im Ideenmelder eingetragen worden; dazu gab es in Form von „Likes“ und „Dislikes“ **rd. 1.120 Reaktionen** auf die Beiträge. Der Spitzenwert für Ideen lag bei 98 „Likes“, zudem wurden zu 19 vorhandenen Beiträgen Einzelkommentare abgegeben. Der größte Anteil an Einträgen liegt mit 42 % beim Themenfeld Radverkehr. Knapp ein Viertel der Beiträge betreffen den ÖPNV, fast jeder siebte Beitrag berücksichtigt das Themenfeld Kfz-Verkehr und 14 % der Einträge betreffen des Fußverkehr. Weitere 4 % der Einträge fallen unter das Thema „Sonstiges“, die unter anderem die Thematiken Barrierefreiheit, fehlende Spielgeräte sowie die Nutzung von Pedelecs beinhalten.

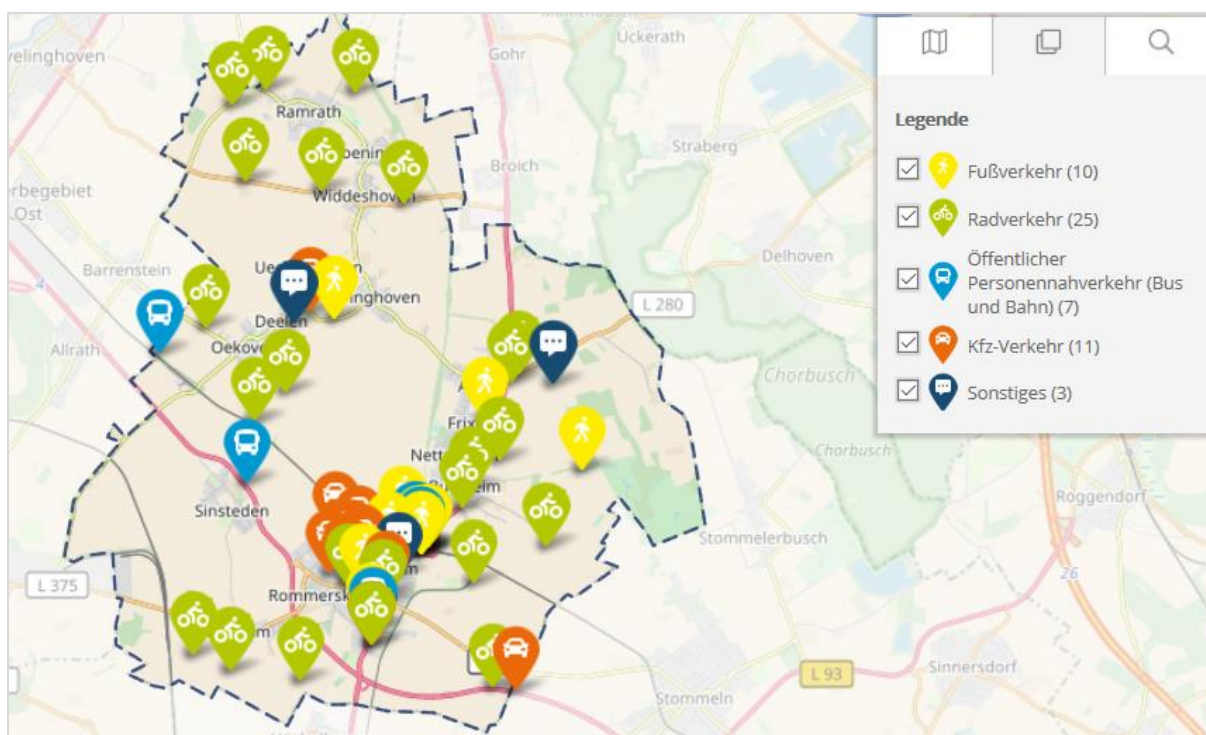


Abbildung 1: Prozentuale Verteilung der Ideen nach Themen



In der nachstehenden Karte sind die 69 eingegangenen Beiträge in Rommerskirchen verortet und anhand der fünf genannten Kategorien dargestellt. Es wird ersichtlich, dass sich die genannten Ideen über das gesamte Gebiet der Gemeinde verteilen, es aber einige räumliche Schwerpunkte gibt. Dazu zählen besonders der Kern Rommerskirchens und Eckum sowie die Hauptverkehrsachsen der Gemeinde. Im nördlichen Gemeindegebiet überwiegen die Beiträge zum Radverkehr, wohingegen der Ortskern die Thematiken Kfz- und Fußverkehr bündelt. Weitere Ideen vervollständigen die Verteilung über das gesamte Gebiet.

Abbildung 2: Gesamtübersicht des Ideenmelders

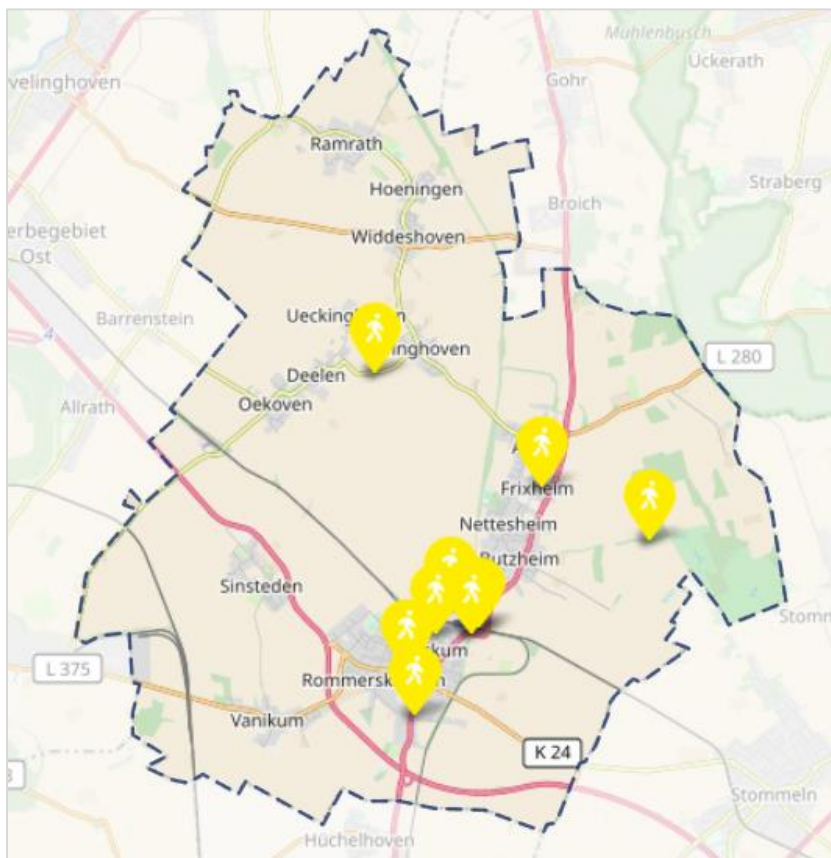


Nachfolgend werden die Ideen anhand ihrer Kategorie zusammengefasst. Auf dem Beitrag bezogene Kommentare, die neue Ideen hervorbringen, werden zusätzlich mit aufgezählt. Zudem können einigen Beiträgen mehreren Ideen zugeordnet werden, wodurch sich die Anzahl der Kommentare teilweise erhöhen kann. Abschließend werden beispielhaft die Kommentare mit der häufigsten Zustimmung („Likes“) aufgelistet.



## **Fußverkehr**

15 % der eingegangenen Ideen betreffen den Fußverkehr. Beim Fußverkehr muss insbesondere berücksichtigt werden, dass Anmerkungen zu anderen Verkehrsträgern (insbesondere Pkw-Verkehr, aber auch Radverkehr) unmittelbar mit den Bedingungen des Fußverkehrs im Gemeindegebiet zusammenhängen, da zu Fuß Gehende häufig durch negative Auswirkungen dieser Verkehrsträger beeinträchtigt werden. Die Beiträge zum Fußverkehr betreffen besonders den Ortskern Rommerskirchen und Eckum, nur wenige Anmerkungen befinden sich in den übrigen Ortsteilen. Ein Großteil der Ideen beschäftigt sich mit dem Thema der Querungsmöglichkeiten und den Wegeachsen. Vorrangig wird das **Fehlen von sicheren Querungsanlagen** sowie die **fehlende Barrierefreiheit** genannt. Große Zustimmung findet dabei beispielsweise die Idee der Schaffung einer Querungsanlage im Kurvenbereich der Bahnstraße am Bahnhof (42 „Likes“). Zusätzlich werden Vorschläge für attraktive **Wegeachsen** gemacht, die bisher komplett fehlen oder aufgewertet werden könnten.

**Abbildung 3: Ideen zum Fußverkehr**



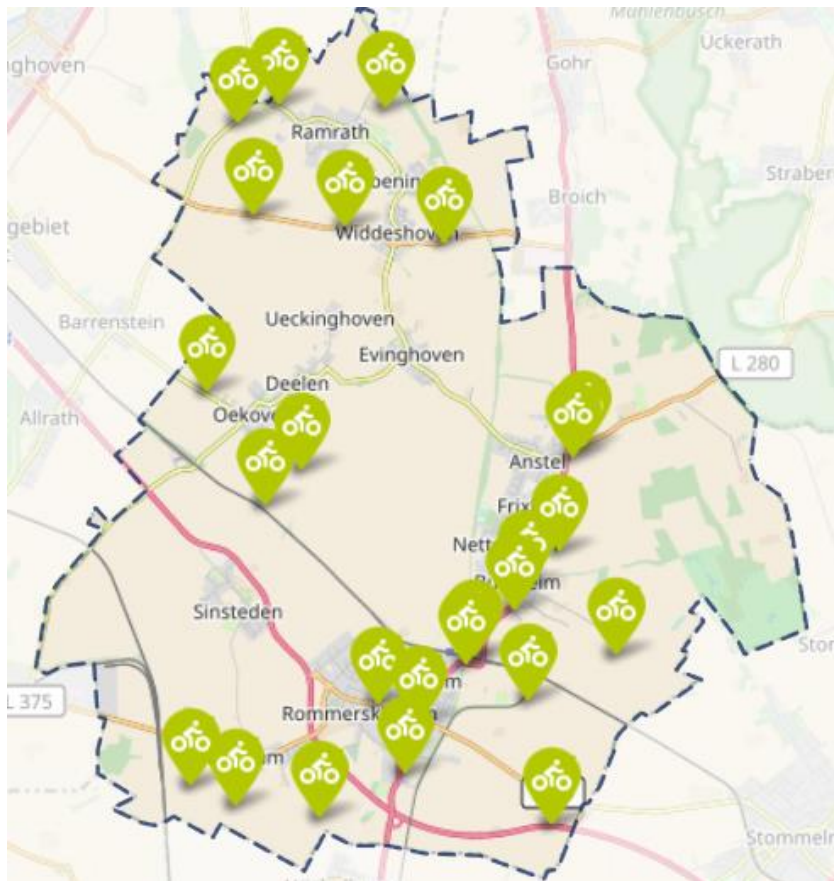
| Kategorie Fußverkehr  | Anzahl    | Anteil      | Verortung  |
|-----------------------|-----------|-------------|--|
| Querungsmöglichkeit   | 5         | 45%         | Bahnstraße (Bahnhof); Venloer Str/ Albrecht Dürer Str.;Butzheimerstraße (Gleisanlage);Gillerstr. |
| Wegeachsen            | 2         | 20%         | K26 (Frankenstraße, Frankenweg, Antoniterstraße); Gillbach                                       |
| Zustand               | 1         | 10%         | Hohlweg  |
| Barrierefreiheit      | 1         | 10%         | Bahnhof  |
| Konfliktsituation Kfz | 1         | 10%         | Frixheim (Dorfstr.)  |
| Beleuchtung           | 1         | 10%         | Gillbach   |
| <b>Gesamt</b>         | <b>11</b> | <b>100%</b> |  |

| Nr. | Titel  | Beschreibung   | Kategorie           |  |  |
|-----|--|--|---------------------|---|---|
| 1   | Radweg/Fußgängerweg zwischen Evinghoven und Deelen           | Leider ist die K26 nicht mit einen Radweg oder Fußgängerweg ausgestattet. (Frankenstraße, Frankenweg, Antoniterstraße)   | Wegeachsen          | 42  | 0   |
| 2   | Fehlende Überquerungshilfe am Bahnhof                        | Eine Überquerungshilfe (Fußgängerampel, Zebrastreifen oder wenigstens eine Verkehrsinsel) wird hier dringend benötigt. Ohne diese Maßnahme ist die Überquerung der Bahnstraße gefährlich, denn wegen der Kurve sind aus Butzheim kommende Fahrzeuge zu spät zu erkennen. Wichtig vor allem für Personen, die mit dem Bus an der Haltestelle vor der ehemaligen Post ausgestiegen sind und zum Bahnhof wollen.  | Querungsmöglichkeit | 42  | 1   |
| 3   | Zebrastreifen auf der Venloer Straße (Höhe Total Tankstelle) | An dieser Stelle fehlt ein Zebrastreifen. Eine sichere Möglichkeit für viele Kinder oder Familien mit Kinderwagen die z.B. aus den Baugebieten Albrecht Dürer Str. Richtung Eisdielen oder Park die Straße überqueren möchten. Der nächste Zebrastreifen bzw. Ampel am Nettzheimer Weg ist viele Meter entfernt.   | Querungsmöglichkeit | 21  | 1   |
| 4   | Beleuchtung an der Gillbachau                                | Auch wenn meines Wissens aus Naturschutzgründen eine Beleuchtung an der Gillbachau wegen Lichtverschmutzung untersagt wurde, so hoffe ich, dass hier vielleicht eine Kompromisslösung gefunden werden kann. Wenn zumindest in den Pendelzeiten zwischen 6h - 8h und im Winter zwischen 16h - 19h die Gillbachau beleuchtet werden könnte, so dass man ohne Taschenlampe den Bahnhof erreichen könnte, wäre den Pendlern und den Schulkindern schon enorm geholfen. Durch die kurzen Schaltzeiten wäre die Lichtverschmutzung sicher im Rahmen und mit dem Naturschutz vereinbar. | Beleuchtung         | 12  | 0   |
| 5   | Fußweg,Bürgersteig   | Hier fehlt ein Fußgängerweg (westliche Einmündung Gillerstr.von Bergheimer Str.)   | Querungsmöglichkeit | 12  | 6   |

## Radverkehr

Rund 40 % und damit die meistgenannten Ideen entfallen auf den Radverkehr. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, wurden die Anregungen bzgl. des Radverkehrs besonders entlang der Hauptverkehrsstraße B477 genannt. Auch für die Ost-West-Achse L69 sowie die Venloer Straße, beides wichtige Verkehrsachsen, wurden einige Ideen zum Radverkehr angeregt. Weitere Anmerkungen zum Radfahren in Rommerskirchen beziehen sich eher auf die Wege außerhalb der Ortsteile.



Abbildung 4: Ideen zum Radverkehr





Die eingegangenen Anmerkungen zum Thema Radverkehr befassen sich vorrangig mit mangelnder Infrastruktur, wie z. B. das **Fehlen von Anlagen für den Radverkehr** (z.B. K27, K31, L69) und **fehlender Quermöglichkeiten** (z. B. Bergheimer Str./B477). Häufig werden auch **fehlende Anbindungen** an bestehende Radwege und die Nachbarkommunen (z. B. von Ramrath nach Gohr oder den nördlichen Ortsteilen nach Wevelinghofen) angemerkt. Auch werden sich **Radschnellverbindungen** in die umliegenden größeren Kommunen wie beispielsweise Grevenbroich und Köln gewünscht, um Arbeitswege mit dem Rad komfortabel zurückzulegen. Hinzu kommt, dass an unterschiedlichen Orten im Gemeindegebiet die bestehende **Führungsform von Radwegen, vor allem fehlende oder zu schmale Radverkehrs- bzw. Schutzstreifen** und die daraus resultierenden Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden (z.B. ruhendem Kfz-Verkehr) bemängelt wird. Auch der **mangelhafte Zustand** einiger Wege für den Radverkehr wurde angemerkt. Besonders auf einigen landwirtschaftlichen Wegen, die für den Radverkehr freigegeben sind, wird sich eine **Erneuerung der Fahrbahndecke** für ein sicheres und komfortables Fahren gewünscht. Den größten Zuspruch mit 98 Likes erhält die Kritik an einer **Unterbrechung der Radwegeverbindung Richtung Stommeln/Pulheim/Köln**. Eine weitere

Idee, die viel Zuspruch findet ist die **Begrenzung der Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten** auf 30 km/h, um den Radverkehr sicher auf der Fahrbahn führen zu können. Nachträglich wurde zudem die Idee eingebracht, den Radverkehr durch eine ausgeschilderte „Radrunde“ durch die Gemeinde zu führen, die alle Ortsteile anschließt. Auf einer Wegelänge von ca. 29 km könnte somit ein Fokus auf den Ausbau dieser „Radrunde“ gelegt werden.

| Kategorie Radverkehr                               | Anzahl    | Anteil      | Verortung  |
|--|-----------|-------------|--|
| Führung  | 11        | 31%         | Mehrere Stellen im Gemeindegebiet, besonders entlang von Hauptverkehrsachsen (K26, K31, L69) |
| Wegeachsen/Fahrradweg                              | 8         | 23%         | Anbindungen an die Nachbarkommunen und bestehende Radverkehrsanlagen                         |
| Querungsanlage                                     | 4         | 11%         | Mehrere Stellen der B477; Ortseingang Butzheim   |
| Zustand  | 3         | 9%          | Mehrere Feldwege   |
| Wegeachsen/Radschnellweg                           | 2         | 6%          | Verbindung nach Köln & Grevenbroich  |
| Infrastruktur/Schutzstreifen                       | 1         | 3%          | Venloer Str.   |
| Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden/Dooring | 1         | 3%          | Venloer Str.   |
| Bordsteinabsenkungen                               | 1         | 3%          | Allgemein im Gemeindegebiet  |
| Umlaufsperrn                                       | 1         | 3%          | Allgemein im Gemeindegebiet  |
| Beschilderung                                      | 1         | 3%          | Allgemein im Gemeindegebiet  |
| Geschwindigkeitsbegrenzung                         | 1         | 3%          | Ortsdurchfahrten   |
| Flächenversiegelung                                | 1         | 3%          | Allgemein im Gemeindegebiet  |
| <b>Gesamt</b>                                      | <b>35</b> | <b>100%</b> |  |

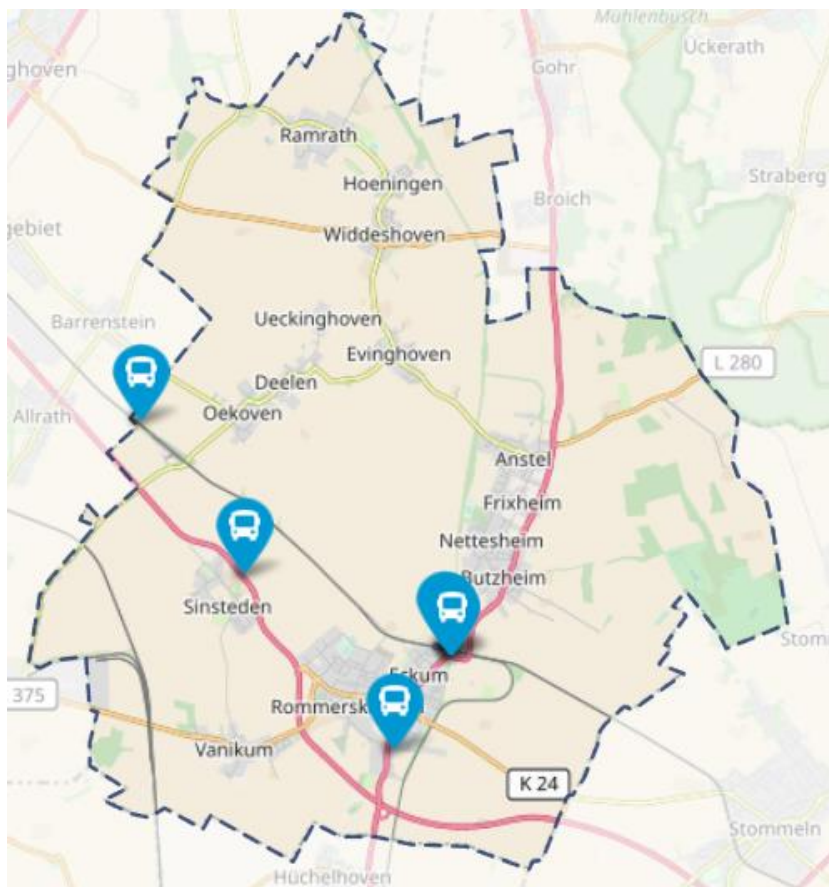
| Nr. | Titel  | Beschreibung   | Kategorie                       |  |  |
|-----|--|--|---------------------------------|---|---|
| 1   | Radfahrer-/Fußgängerbrücke am verlängerten Heimchesweg | Seit dem Abriss der an dieser Stelle über viele Jahrzehnte existierenden Brücke vor einigen Jahren ist eine zentrale Achse für Radfahrer und Fußgänger in Richtung Stommel/Pulheim/Köln durchschnitten worden. Die Alternativen sind aufgrund der Nähe zur Bundesstraße bzw. aufgrund der Beschaffenheit der Wege nur eingeschränkt mit der alten Wegeführung vor dem Brückenabriss vergleichbar. Daher wäre, spätestens im Rahmen der etwaigen Schaffung eines Baugebiets in der Bahnschleife, eine Radfahrer-/Fußgängerbrücke wünschenswert. | mangelnde Infrastruktur/Führung | 98  | 0   |
| 2   | Überquerung der B 477 in Anstel                        | An dieser Stelle müssen Radwanderer von oder nach Knechtsteden die B 477 überqueren. Ohne Verkehrsinsel ist dies   | Querungsmöglichkeit             | 42  | 0   |

| Nr. | Titel                              | Beschreibung   | Kategorie                       |  |  |
|-----|------------------------------------|--|---------------------------------|---|---|
|     |                                    | schwierig und auch gefährlich, vor allem wenn gleichzeitig Fahrzeuge aus der Wasserburgstraße in die Bundesstraße abbiegen wollen.   |                                 |   |   |
| 3   | Fehlender Radweg Butzheim-Stommeln | Es gibt es keinen Radweg von Anstel/Frixheim/Nettesheim/Butzheim nach Stommeln bzw. Pulheim. Dazu sollte die Zollstraße in Butzheim bis zur Gemeindegrenze ausgebaut werden.   | Wegeachsen                      | 35  | 1   |
| 4   | Gefährliche Venloer Straße         | Viel zu schmale Schutzstreifen für Radfahrer, kein Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos: sehr gefährlich, wenn unachtsame Autofahrer plötzlich die Wagentür öffnen (sogenanntes Dooring) sind schwere Verletzungen die Folge. Fazit: Dieser Abschnitt der Venloer Straße zwischen der B 477 und der Alfred-Nobel-Allee sollte von Radfahrern gemieden werden. | mangelnde Infrastruktur/Dooring | 34  | 3   |
| 5   | Fußweg, Bürgersteig                | In allen Ortsdurchfahrten ohne Radweg sollte grundsätzlich Tempo 30 gelten. Es sei denn, der Bürgersteig kann auch für Radfahrer freigegeben werden.   | Geschwindigkeitsreduktion       | 21  | 0   |

## Bus und Bahn



Im Ideenmelder wurden ca. 20 % der Ideen zum Thema Bus und Bahn vorgenommen. Die Schwerpunkte liegen dabei bei der **Busanbindung** sowohl innerhalb Rommerskirchens, als auch über das Gemeindegebiet hinaus. Auch Ideen zu **Bahnanbindung** in die größeren Städte wurden angebracht. Viele Beiträge beziehen sich auf eine **mangelhafte Taktung**, die besonders in der Abends- /Nachtzeit vorzufinden ist, aber auch auf einen Anschluss zwischen Bus- und Bahnverbindungen, die oftmals als nicht abgestimmt erscheint. Weitere Anregungen betreffen die **Fahrpreise**, die oftmals als zu hoch oder auch undurchsichtig bewertet werden.

Abbildung 5: Ideen zu Bus und Bahn





Konkrete Vorschläge zur **Verbesserung der Anbindung im Bahnverkehr** richten sich an die Verbindung in die Großstädte Neuss und Düsseldorf, auch der Ausbau der S-Bahn in Richtung Köln wird vorgeschlagen. Die Ideen zur **besseren Anbindung im Busverkehr** beziehen sich ebenfalls auf Verbindungen außerhalb Rommerskirchens, wie beispielsweise nach Dormagen, Stummeln und Pulheim. Des Weiteren sollen die **Umsteigezeiten von Bus auf Bahn und umgekehrt angepasst** werden, so dass die Anschlussverbindung problemlos erreicht werden können. Ideen, die sich auf den Tarif beziehen, zeigen zum einen, dass eine Erweiterung des **VRS-Gebietes** und eine damit einhergehende **Tarifanpassung** gewünscht wird. Zum anderen wird das Tarifsystem als kompliziert wahrgenommen, weshalb die Tarifzusammensetzung auf Unverständnis trifft. Als konkrete Idee wurden die **Einrichtung eines neuen S-Bahnhaltepunktes** zwischen Südstadt und Oekoven angeregt sowie ein **On-Demand-Service** in den späteren Abendstunden.

| Kategorie ÖPNV               | Anzahl    | Anteil      | Verortung  |
|------------------------------|-----------|-------------|--|
| Busanbindung                 | 6         | 29%         | Nach: Kölner Norden; Sinnersdorf oder nach Köln-Bocklemünd; Dormagen; Stommeln, Pulheim; Neuss     |
| Taktung                      | 6         | 29%         | Abgestimmte Bus- und Bahntaktungen; zeitliche Taktungen (mehr Fahrten; in die Abendstunden hinein) |
| Bahnanbindung                | 3         | 14%         | Großstädte Düsseldorf & Neuss  |
| Tarif                        | 3         | 14%         |  |
| Vorschlag: On-Demand Service | 1         | 5%          | Gesamtes Gemeindegebiet  |
| Vorschlag: Pendelbus         | 1         | 5%          | Vom Bahnhof Rommerskirchen nach Gill   |
| Bahnhaltepunkt anlegen       | 1         | 5%          | Zw. zwischen Südstadt und Oekoven  |
| <b>Gesamt</b>                | <b>21</b> | <b>100%</b> |  |

| Nr. | Titel   | Beschreibung   | Kategorie      |  |  |
|-----|---|--|----------------|--|--|
| 1   | Anbindung nach Düsseldorf                                     | Eine direkte Bahn-Anbindung nach Düsseldorf oder zumindest nach Neuss wäre dringend notwendig. Über Grevenbroich dauert alles viel zu lang. Die höhere Taktung ändert nichts daran. Wenn das Autofahren aus Klimaschutzgründen reduziert werden soll (was die ich befürworten würde), ist die direkte Verbindung zum n Richtung Neuss/Düsseldorf ein wichtiger Schritt. Aktuell fahren ich und viele Bekannte mit dem Auto nach Dormagen zur Weiterfahrt mit der Bahn. Das macht das schöne Leben auf dem Land echt anstrengend im Job-Alltag. | Bahnanbindung  | 43   | 0  |
| 2   | Bemühungen um S-Bahnhaltestelle zw. Südstadt (GV) und Oekoven | Bessere Anbindung der Orte Deelen, Oekoven, Sinstenden an den Zugverkehr in Richtung Köln und Düsseldorf. Dies würde zur Aufwertung der Infrastruktur für die Orte insgesamt sorgen (inkl. P+R).   | Bahnhaltepunkt | 23   | 0  |
| 3   | Bahnverbindung  | Eine direkte Verbindung Zugverbindung nach Neuss oder zum Düsseldorfer Flughafen wäre super. Oder eine Busverbindung in den Kölner Norden, oder Sinnersdorf oder nach Köln Bocklemünd.   | Busanbindung   | 19   | 0  |
| 4   | Erweiterung des VRS-Gebietes auf Rommerskirchen               | Bisher reicht das VRS-Gebiet „nur“ bis Stommeln - aus Richtung Köln genau eine Station vor Rommerskirchen. Diese eine Station macht beim Ticketkauf einen erheblichen Preisunterschied. Bei der Ausweitung des VRS-Gebietes auf Rommerskirchen würde unsere Stadt als Wohnort deutlich attraktiver für Berufspendler nach Köln und so zudem verhindern, dass auf das Auto als Verkehrsmittel zurückgegriffen wird. Dies schont zusätzlich unser  | Tarif          | 16   | 1  |

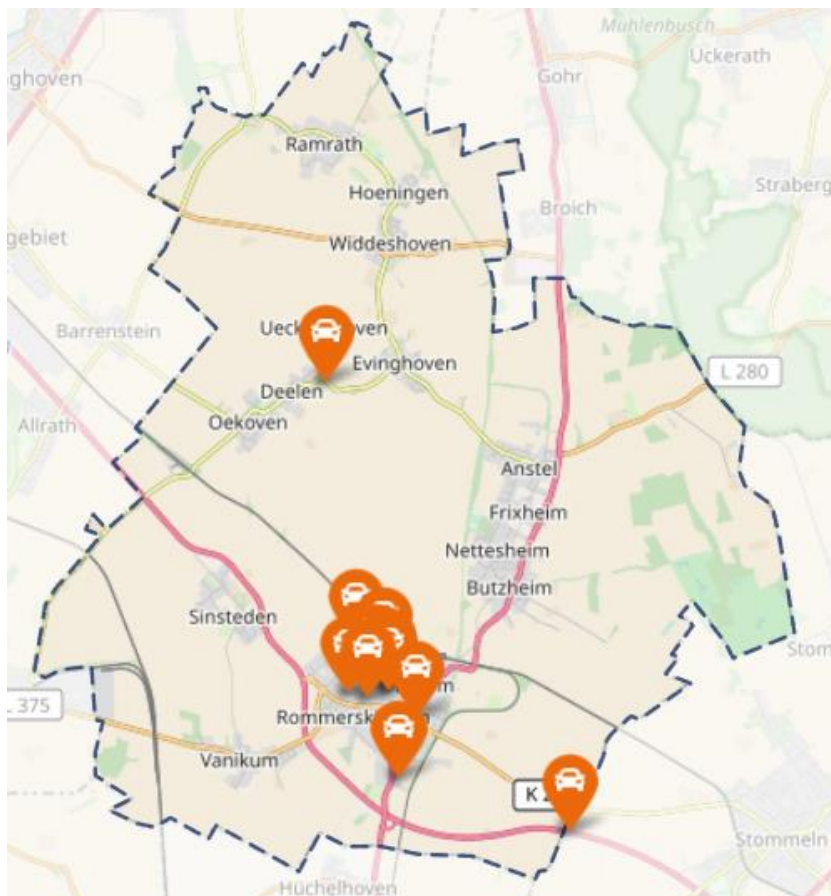


| Nr. | Titel                     | Beschreibung   | Kategorie |  |  |
|-----|---------------------------|--|-----------|---|---|
|     |                           | Klima und die Straßen. Städte wie Düren oder Nörvenich sind beispielsweise auch in zwei Verkehrsverbunden (AVV und VRS), was das Pendeln erheblich vereinfacht.  |           |   |   |
| 5   | Vergünstigte Fahrradboxen | Wer eine weite Anreise (Umliegende Dörfer) zum Bahnhof hat, sollte auch eine Vergünstigung in Sachen Fahrradboxen am Bahnhof erhalten. (Staffelpreise). Überhaupt müssten die Fahrradboxen günstiger werden. | Tarif     | 15  | 5   |

## Pkw-Verkehr

Mit 17 % sind die Rückmeldungen zum Thema Pkw-Verkehr vergleichsweise gering. Der räumliche Schwerpunkt liegt dabei im Ortskern Eckum und Rommerskirchen. Vereinzelt tauchen auch Ideen für die Ortsteile Gill und Deelen bzw. an der Gemeindegrenze auf.



Abbildung 6: Ideen zum Pkw-Verkehr





Thematisch beziehen sich die eingegangenen Ideen des Pkw-Verkehrs besonders auf die **Reduzierung der Geschwindigkeit** sowie auf eine generelle **Verkehrsberuhigung** in Bereichen von Spielplätzen und Schulen. Eine **Tempo 30-Zone** wird zum Beispiel für die Frankenstraße gefordert, damit Kinder die Straße sicher queren können. Die Anregung von **Fahrbahnschwellen zur Verkehrsberuhigung**, zum Beispiel im Bereich der Schule, findet nicht bei allen Zustimmung. So wird zum Beispiel befürchtet, dass dadurch eine dauerhafte Geräuchsbelastung entsteht. Weitere Beiträge zum Pkw-Verkehr in

Rommerskirchen betreffen die **Markierung der Fahrbahn**, um z.B. die eindeutige Nutzung einer Einbahnstraße (Doktorgasse) zu verdeutlichen und auf die Rechts-Vor-Links-Regelung (Albrecht-Dürer-Allee) aufmerksam zu machen. Zudem wird auf mögliche **Geschwindigkeitskontrollen** in Gill sowie auf dem Nettlesheimer Weg aufmerksam gemacht, um die häufige Überschreitung der Geschwindigkeit zu verbessern. Weitere Ideen betreffen die **Anpassung der Ampelschaltung** am Knoten B59/Venloer Str. sowie die **Verbesserung der Straßenoberfläche** auf einem Abschnitt des Gorchheimer Wegs.

| Kategorie PKW-Verkehr                  | Anzahl    | Anteil      | Verortung  |
|--|-----------|-------------|--|
| Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) | 3         | 25%         | Frankenstraße; Bahnstraße;B477                           |
| Fahrbahnschwelle                       | 2         | 17%         | Nettlesheimerweg ( Rosenweg/ Alter Wall); Gillbachschule |
| Geschwindigkeitskontrolle              | 2         | 17%         | Gill; KVP Nettlesheimer Weg/Albrecht-Dürer-Allee         |
| Verkehrsberuhigung                     | 1         | 8%          | Albrecht-Dürer-Straße (Spielplatz)                       |
| Fahrbahnmarkierung (Einbahnstraße)     | 1         | 8%          | Doktorgasse  |
| Fahrbahnmarkierung                     | 1         | 8%          | Albrecht-Dürer-Allee /Käthe-Kollwitz-Str.                |
| Zustand                                | 1         | 8%          | Gorchheimer Weg  |
| LSA-Schaltung                          | 1         | 8%          | B59/ Venloer Str.  |
| <b>Gesamt</b>                          | <b>12</b> | <b>100%</b> |  |

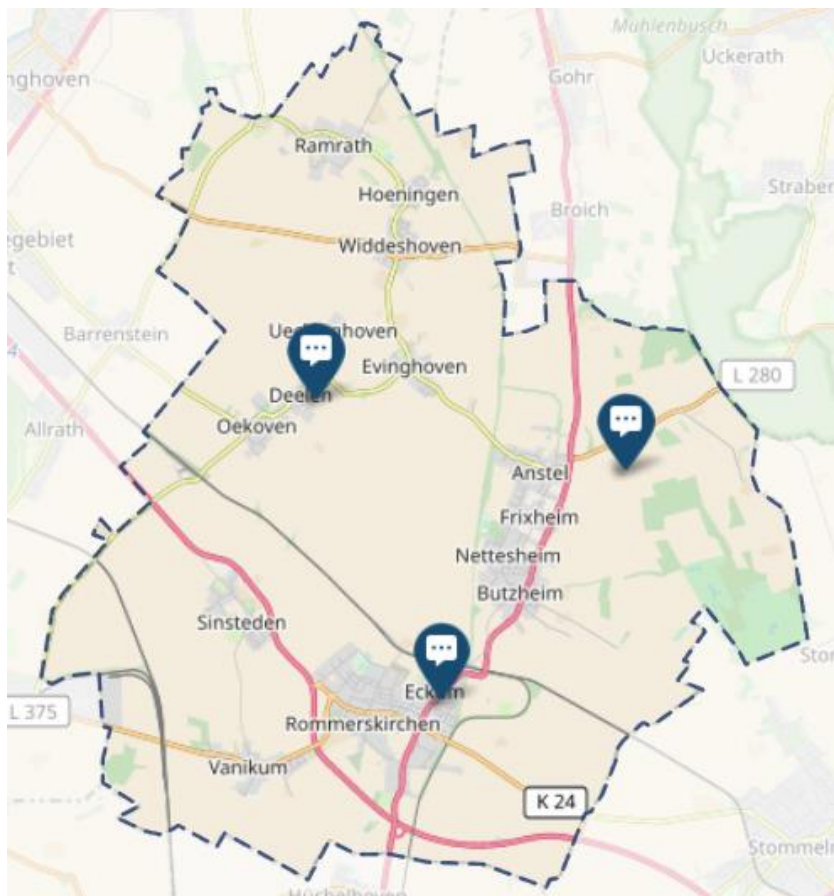
| Nr. | Titel   | Beschreibung  | Kategorie                                   |  |  |
|-----|---|---|---|---|---|
| 1   | 30er Zone   | Vom Kreisverkehr bis zum Bahnhof sollte die Bahnstraße zu einer 30er Zone werden, da hier viele Autos deutlich schneller als 50 km/h fahren. Sowohl für Fahrradfahrer, für die es keinen Radweg gibt, als auch für Anwohner ist dies eine deutliche Gefahrenminimierung.  | Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30-Zone) | 14  | 4   |
| 2   | Tempo 30 an der B477 auf dem Abschnitt vom NETTO bis zur Venloer Str. | Es wäre wunderbar, wenn das Tempo 30 an der B477 auf dem Abschnitt vom NETTO bis zur Venloer Str. hier eingeführt werden könnte. Ich bin neu hier zugezogen, daher weiß ich leider nicht ob der Vorschlag bereits besprochen/bearbeitet worden ist - wenn nicht, dann wäre es sehr schön den Punkt zu prüfen ob es realisierbar wäre. | Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30-Zone) | 9   | 4   |
| 3   | Hinweis auf rechts vor links  | Viele Straßen die auf die Albrecht-Dürer-Allee führen sind Spielstraßen und daher nicht vorfahrtsberechtigt. Vielen Autofahrern fällt nicht aus, dass sich dies bei der Käthe-Kollwitz-Str. anders  | Fahrbahnmarkierung                          | 7   | 0   |

| Nr. | Titel                             | Beschreibung   | Kategorie        |  |  |
|-----|-----------------------------------|--|------------------|---|---|
|     |                                   | verhält. Hier könntet z.B. durch einen Haltestreifen auf der Fahrbahn einfach und kostengünstig auf die Vorfahrt hingewiesen werden.   |                  |   |   |
| 4   | Ampelschaltung verkehrsunabhängig | Die Ampel besitzt Kameras, aber eine verkehrsunabhängige Schaltung ist nicht erkennbar. Eine Prüfung der Anlage ist erstrebenswert.  | LSA-Schaltung    | 4   | 0   |
| 5   | „sleeping policeman“              | Im Bereich um die Schule sollte eine Verkehrsberuhigung durch sleeping policeman (Hubbel) entstehen, es ist häufig zu beobachten das zu schnell gefahren wird dabei ist der Bereich Großräumig um das Sonnenbad sehr stark von Fußgängern und Radfahrern frequentiert. | Fahrbahnschwelle | 3   | 2   |

## Sonstige Ideen



Neben den spezifischen Ideen zu den einzelnen Verkehrsarten konnten auch weitere Beiträge unter der Kategorie „Sonstiges“ verfasst werden. Der Anteil dieser ist mit 4 % gering und verteilt sich über das Gemeindegebiet.

Abbildung 7: Sonstige Ideen



Eine Idee unter der Kategorie Sonstiges bezieht sich auf die **Barrierefreiheit** rund um den Bereich des Rathauses. Hier bestehe die Problematik des fehlenden barrierefreien Zugangs vom Behindertenstellplatz über den Gehweg zum Rathauseingang.

| Kategorie PKW-Verkehr | Anzahl   | Anteil      | Verortung  |
|-----------------------|----------|-------------|--|
| Barrierefreiheit      | 1        | 33%         | Parkplatz am Rathaus                               |
| Spielflächen          | 1        | 33%         | Baugebiet Zur Feldwiese                            |
| E-Mobilität           | 1        | 33%         | Radwege Richtung Delhoven; Knechtsteden-<br>erstr. |
| <b>Gesamt</b>         | <b>3</b> | <b>100%</b> |  |

| Nr. | Titel   | Beschreibung  | Kategorie        |  |  |
|-----|---|---|------------------|---|---|
| 1   | Barrierefrei                                    | Das Rathaus hat zwar vom Parkplatz aus einen barrierefreien Zugang zum Rathaus, welcher aber zu Pandemiezeiten geschlossen war! Es ist unmöglich vom Parkplatz mit Rollstuhl den Bürgersteig zu nehmen, da dort das Blumenbeet ist und am Ende auch kein abgesenkter Stein. Der Weg dann zum Rathaus hoch ist viel zu steil und man muss vorher vom Bürgersteig auf die Straße ein Stück fahren. Ist der Parkplatz sehr voll habe ich dort auf der Straße auch sehr oft parkende Autos gesehen und konnte noch nicht mal sicher vom Parkplatz auf den anderen Bürgersteig wechseln. | Barrierefreiheit | 8   | 0   |
| 2   | Fehlender Spielplatz im Baugebiet Zur Feldwiese | Fehlender Spielplatz im Baugebiet Zur Feldwiese.  | Spielflächen     | 5   | 1   |
| 3   | Freigabe für S-Pedelecs                         | Mit einem S-Pedelec, einem motorisierten Fahrrad mit einer Unterstützung bis 45 km/h, ist die Nutzung der Radwege inner- und außerorts grundsätzlich nicht gestattet. Die Gemeinde kann jedoch Ausnahmen zulassen. Eine Zulassung für die Nutzung des Feldweges und des Radweges Richtung Delhoven würde zu einer enormen Erleichterung führen. Besonders die Fahrt im Kurvenbereich der Knechtstedenerstr. nahe Anstel bietet aktuell ein sehr großes Gefahrenpotential!   | E-Mobilität      | 0   | 1   |