



Endbericht

Mobilitätskonzept für die Stadt Grevenbroich



STADTBETRIEBE
Grevenbroich | AöR

Stadtbetriebe Grevenbroich AöR

Bereich 4 – Straßenbau und Verkehr

Dr.-Paul-Edelmann-Str. 2

41515 Grevenbroich

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Lisa Klopff, M. Sc.

Harriet Schröder, M. Sc.

Lara Wohland, M. Sc.

Amina Moschner M. Sc.

Moritz Müller, M. Sc.

Unter Mitarbeit von

Lili Depka, B. Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Fotos (wenn nicht anders angegeben) Planersocietät

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
1 Einleitung und Anlass des Mobilitätskonzepts	5
2 Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess	6
Beteiligungsbausteine	7
3 Zusammenfassung der Bestandsanalyse	13
4 Grundlagen und Ziele der Ausrichtung	17
5 Entwicklungsszenarien	18
5.1 Schwerpunkte und Strategien der einzelnen Szenarien	19
5.2 Fazit der Szenarienentwicklung	24
6 Maßnahmenkonzept	25
6.1 Aufbau der Steckbriefe	26
6.2 Handlungsfelder und Maßnahmen	30
Handlungsfeld F Fußverkehr	31
Handlungsfeld K Kfz-Verkehr und Elektromobilität	47
Handlungsfeld Ö ÖPNV und vernetzte Mobilität	62
Handlungsfeld R Radverkehr	85
Handlungsfeld V Verkehrssicherheit	103
Handlungsfeld D Digitalisierung des Verkehrs	114
Handlungsfeld M Mobilitätsmanagement	124
Handlungsfeld I Information und Kommunikation	132
7 Integriertes Handlungskonzept	140
8 Ausblick	150

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeits- und Beteiligungsprozess	6
Abbildung 2: Modal Split nach Verkehrsaufkommen Grevenbroich 2024	7
Abbildung 3: Modal Split nach Entfernungsklassen Grevenbroich 2024	8
Abbildung 4: Öffentliche Mobilitätsforen	9
Abbildung 5: Begehung am 04.09.2024	10
Abbildung 6: Maßnahmenpriorisierung der 2. Online-Beteiligung	11
Abbildung 7: Sitzungen der Lenkungsgruppe	12
Abbildung 8: Übersicht Handlungsfelder	25
Abbildung 9: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld "Fußverkehr"	31
Abbildung 10: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Kfz-Verkehr und E-Mobilität“	47
Abbildung 11: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „ÖPNV und vernetzte Mobilität“	62
Abbildung 12: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Radverkehr“	85
Abbildung 13: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“	103
Abbildung 14: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Digitalisierung des Verkehrs“	114
Abbildung 15: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“	124
Abbildung 16: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Information und Kommunikation“	132
Abbildung 17: Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen	141
Abbildung 18: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Grevenbroich – Gesamtübersicht Maßnahmen	144

1 Einleitung und Anlass des Mobilitätskonzepts

Die Stadt Grevenbroich steht vor der Aufgabe, ihre Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote den vielfältigen Bedürfnissen ihrer Bevölkerung sowie den Anforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung anzupassen. Seit der letzten umfassenden Verkehrsentwicklungsplanung im Jahr 2003 haben sich die Rahmenbedingungen grundlegend verändert. Neue Herausforderungen wie der demografische Wandel, der Klimawandel, Luftreinhaltung, technologische Entwicklungen sowie ökonomische und ökologische Fragestellungen im Mobilitätsbereich erfordern eine Neuausrichtung der bisherigen Verkehrspolitik.

Im Zentrum der künftigen Mobilitätsplanung steht die Schaffung einer Infrastruktur, die allen Bürgerinnen und Bürgern – unabhängig von Alter, körperlicher Verfassung oder finanziellen Möglichkeiten – eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Dies gilt besonders für Menschen, die auf barrierefreie und gut vernetzte Angebote angewiesen sind, sowie für Kinder, Jugendliche und Menschen ohne eigenes Auto. Zugleich müssen die städtischen Strukturen mit einem verdichteten Zentrum und ländlich geprägten Außenbereichen berücksichtigt werden. Hier sind maßgeschneiderte Lösungen notwendig, um die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen, Arbeitsplätzen und Dienstleistungsstandorten dauerhaft sicherzustellen.

Neben sozialer Gerechtigkeit und Inklusion spielt der Klimaschutz eine zentrale Rolle in der Mobilitätsplanung. Die internationalen Klimaschutzziele, die seit 2023 auch im Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Grevenbroich verankert sind, bilden ebenso wie die gesellschaftlichen Erwartungen eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung eines umweltfreundlichen und zukunftsorientierten Verkehrssystems. Die Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angebote, kombiniert mit neuen Technologien wie E-Mobilität oder (teil-)automatisiertem Fahren, sind dabei zentrale Bausteine.

Das Mobilitätskonzept der Stadt Grevenbroich wurde daher als gesamtstädtische Strategie entwickelt, die eine nachhaltige, handlungsorientierte und verkehrsträgerübergreifende Ausrichtung verfolgt. Es basiert auf einer umfassenden Analyse der aktuellen Situation und einem im Jahr 2022 verabschiedeten Mobilitätsleitbild, das die Bedürfnisse der Bevölkerung widerspiegelt. Darauf aufbauend wurden Potenziale, Handlungsfelder und Maßnahmen identifiziert, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

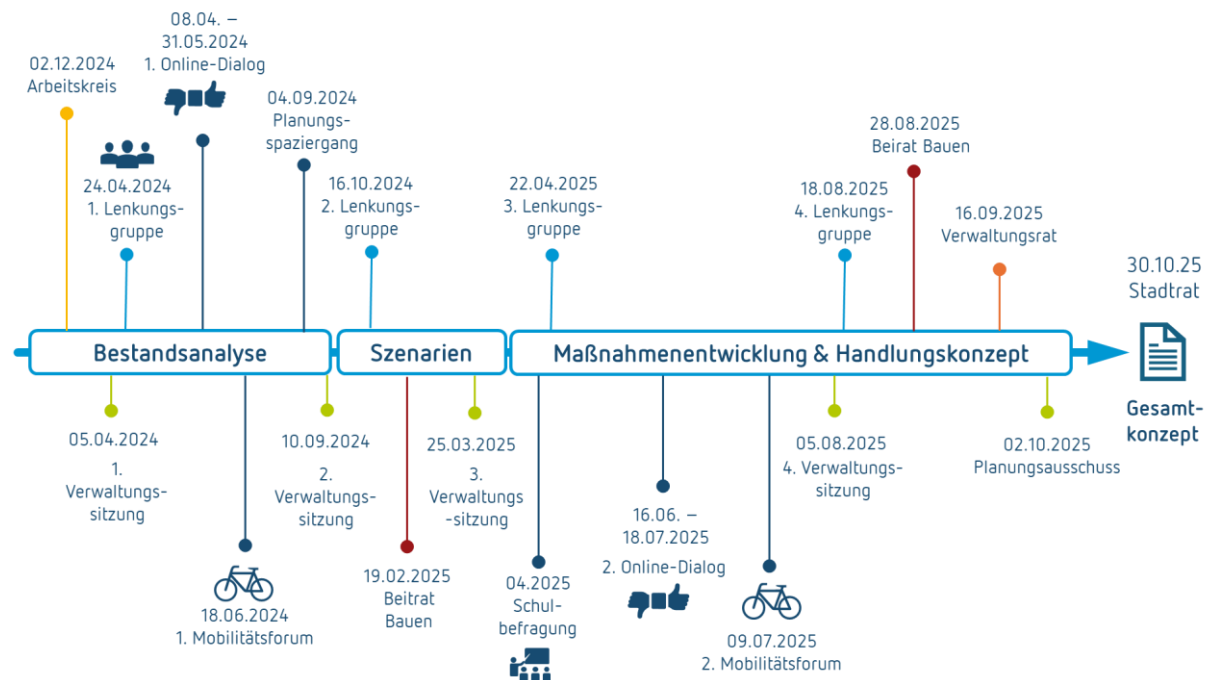
Das Konzept dient als strategischer Orientierungsrahmen für die städtische Verkehrspolitik, liefert Anknüpfungspunkte für interkommunale Planungen und bietet mit einem Maßnahmen- und Umsetzungskatalog eine realistische Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung. Erarbeitet wurde es in einem breiten Beteiligungsprozess mit Politik, Institutionen, Verbänden und der Bürgerschaft, sodass Anregungen und Vorschläge frühzeitig in die Strategie einfließen konnten.

Mit diesem Mobilitätskonzept eröffnet sich für Grevenbroich die Chance, Mobilität inklusiv, klimafreundlich und zukunftsfähig zu gestalten. Es schafft die Grundlage, die Wahlfreiheit bei Mobilitätsentscheidungen zu erhöhen, die Lebensqualität in allen Stadtteilen zu sichern und die Stadt im Einklang mit übergeordneten Zielen der Mobilitäts- und Verkehrswende weiterzuentwickeln.

2 Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess

Das Mobilitätskonzept Grevenbroich wurde in mehreren Phasen erarbeitet und durch einen breit angelegten Planungsdialog begleitet (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Arbeits- und Beteiligungsprozess



Quelle: eigene Darstellung

Im ersten Schritt erfolgte eine umfassende Bestandsanalyse, in der die verkehrliche Ausgangslage der Stadt untersucht wurde. Dabei wurden Stärken, Schwächen und Potenziale identifiziert sowie daraus abgeleitete Handlungsbedarfe formuliert. Eine Grundlage bildeten die Auswertung bereits bestehender Konzepte und Planungen, Ortsbegehungen mit Fotodokumentation sowie Beteiligungsformate für die Öffentlichkeit (vgl. Kapitel 2.1). Die Ergebnisse dieser Analyse wurden in einem Zwischenbericht festgehalten (vgl. Analysebericht).

Darauf aufbauend wurden in einem zweiten Schritt verschiedene Entwicklungsszenarien erarbeitet. Diese Szenarien zeigen unterschiedliche Entwicklungsoptionen und mögliche Pfade auf, die je nach verfügbaren Ressourcen und politischer Schwerpunktsetzung realisiert werden können. Sie verdeutlichen, wie sich die Mobilität in Grevenbroich unter verschiedenen Rahmenbedingungen entwickeln lässt und bieten damit wichtige strategische Steuerungsmöglichkeiten für die künftige Planung (vgl. Kapitel 5).

In einem dritten Schritt wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Dieses besteht aus einzelnen Maßnahmensteckbriefen, die die zuvor definierten Handlungsfelder konkretisieren. Die Steckbriefe enthalten jeweils Zielsetzungen, Inhalte und Ansatzpunkte für die Umsetzung und bieten damit eine strukturierte Grundlage für die Weiterentwicklung der Mobilität in Grevenbroich (vgl. Kapitel 6). Auf dieser Basis wurde schließlich ein integriertes Handlungskonzept entwickelt (vgl. Kapitel 7). Es bündelt die Einzelmaßnahmen zu einer Gesamtstrategie, gibt Empfehlungen für eine zeitliche Umsetzung und ordnet die Maßnahmen so, dass sie sinnvoll aufeinander aufbauen. Ergänzend wurden die Maßnahmen gutachterlich bewertet und priorisiert, um wirkungsvolle und prioritäre Schritte von weniger dringlichen unterscheiden zu können.

Beteiligungsbausteine

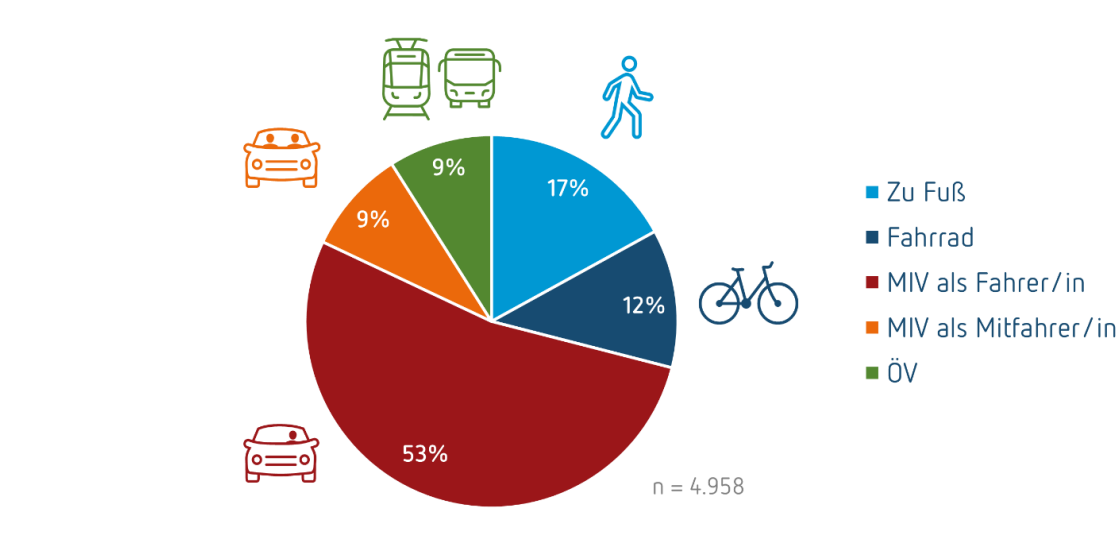
Die Verkehrsplanung und zukünftige Entwicklung der Mobilität betreffen alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Grevenbroich. Daher stellt der breite Dialog mit der Öffentlichkeit einen essenziellen Baustein zur Erarbeitung des Grevenbroicher Mobilitätskonzepts dar. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Außerdem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für Grevenbroich. Jedoch verursacht der dabei entstehende Verkehr erhebliche Belastungen (z. B. in Form von Lärm- und Luftschadstoffemissionen) und auch gewisse Zwangspunkte in Form von Barrieren (z.B. breite Straßen, die aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastungen für Fuß- und Radverkehr schwierig zu queren sind) entlang der Verkehrsachsen.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität kann daher erhebliche Auswirkungen für die Öffentlichkeit sowie Betriebe und Unternehmen in Grevenbroich bedeuten und muss für eine erfolgreiche Umsetzung von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden. Ein partizipativer Prozess, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität sowie letztlich die Einzelmaßnahmen gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden, ist daher für dieses Vorhaben erforderlich. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Grevenbroicher Mobilitätskonzeptes fand dabei auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formaten statt.

Mobilitätsbefragung

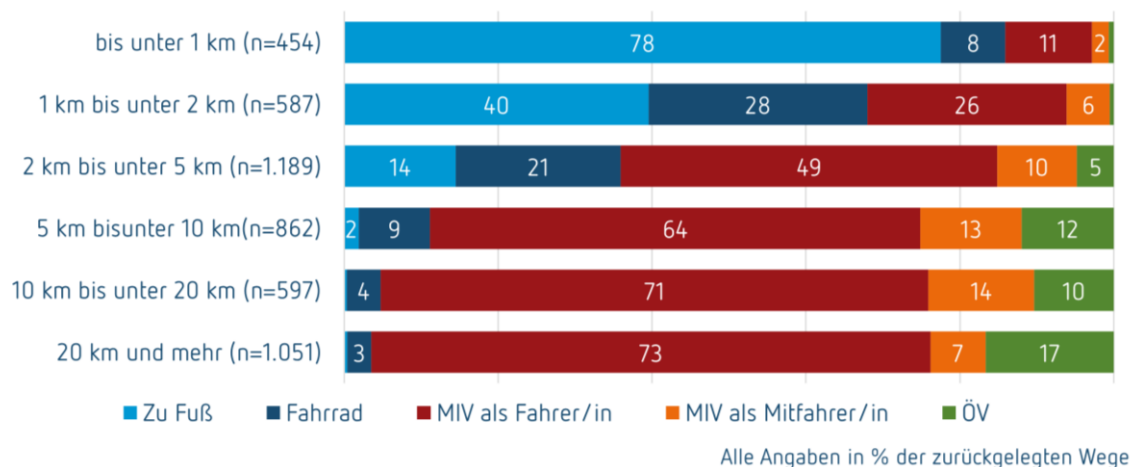
Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde eine Mobilitätsbefragung in Form einer repräsentativen Haushaltsbefragung in Grevenbroich durchgeführt, die einen aktuellen Stand des Modal-Splits und des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger wiedergibt. Die Befragung lief jeweils vier Erhebungswochen im April und September 2024 mit einer Beteiligung von rund 1.900 Personen. Knapp zwei Drittel aller Wege in Grevenbroich werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (62 %), wobei in diesem Falle mitfahrende Personen in die Berechnung einbezogen wurden. Mehr als ein Viertel aller Wege werden mit Verkehrsmitteln der aktiven Mobilität (zu Fuß, mit dem Fahrrad, Roller, etc.) zurückgelegt (29 %), während die Nutzung des ÖPNV den kleinsten Anteil mit etwa 9 % aller Wege besitzt. Auch mit Blick auf die zurückgelegten Kilometer lässt sich der MIV als wichtigstes Verkehrsmittel in Grevenbroich ausmachen.

Abbildung 2: Modal Split nach Verkehrsaufkommen Grevenbroich 2024



Betrachtet man die Entfernungen aller zurückgelegten Wege, lässt sich Grevenbroich als eine Stadt der kurzen Wege beschreiben: 47 % aller Wege sind kürzer als 5 km. Davon werden mehr als die Hälfte der Wege unter 2 km zu Fuß zurückgelegt (56 %). Ab einer Entfernung von 2 km dominiert hingegen wieder das Kfz, sodass an dieser Stelle Verlagerungspotenziale auf alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder den ÖPNV gegeben sind. Als häufigste Wegezwecke werden der Arbeitsweg (25 %) und Freizeitwege (25 %) angegeben.

Abbildung 3: Modal Split nach Entfernungsklassen Grevenbroich 2024



Im Vergleich mit den Zahlen der MiD aus dem Jahr 2017 für mittelgroße Städte in ganz Deutschland lässt sich erkennen, dass die Zufriedenheit mit dem ÖPNV in Grevenbroich (Schulnote 4) deutlich schlechter ausfällt als die durchschnittliche deutschlandweiten Bewertung (Schulnote 2,9). Auch die Zufriedenheit beim Fuß- und Radverkehr in Grevenbroich (Schulnoten 2,4 und 2,8) liegt unter dem deutschlandweiten Durchschnitt aller Mittelstädte (Schulnoten 2,0 und 2,5). Nur der Kfz-Verkehr in Grevenbroich (2,1) schneidet geringfügig besser ab als der Durchschnitt (Schulnote 2,2).

Insgesamt zeigt sich, dass die Zufriedenheit und die Nutzung des ÖPNV vergleichsweise geringer ausfallen. Hier zeigt sich ein großes Verbesserungspotenzial, um den Umweltverbund langfristig zu stärken. Die moderate Fahrradnutzung offenbart ebenfalls Bedarf nach Optimierung, insbesondere auch in Hinblick auf eine steigende Zufriedenheit und die Schaffung von Anreizen für die Nutzung als alternatives Verkehrsmittel im Freizeitverkehr.

Die ausführlichen Ergebnisse sind online einsehbar: https://www.grevenbroich-mobil.de/fileadmin/content/grevenbroich/Factsheet_Grevenbroich.pdf

Phase I der Online-Beteiligung: Ideenmelder

Vom 08.04. – 31.05.2024 konnte sich die Öffentlichkeit online in Form eines Ideenmelders zum Mobilitätskonzept beteiligen. Die Teilnehmenden konnten ihre Ideen und Anregungen sowie Kritik zu verschiedenen Kategorien (Fußverkehr, Radverkehr, Bus und Bahn, Kfz-Verkehr, Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Sonstiges) abgeben, sowie Beiträge anderer Teilnehmenden kommentieren und über „Likes“ bzw. „Dislikes“ bewerten. Außerdem bestand die Möglichkeit, eigene Maßnahmenvorschläge in einer interaktiven Karte zu verorten.

Der Ideenmelder konnte zahlreiche Interessierte in den Planungsprozess einbinden. Insgesamt sind 219 Beiträge, 98 Kommentare und insgesamt 1.200 Reaktionen in Form von „Likes“ und „Dislikes“ eingegangen.

Im Ideenmelder ist mit rund einem Viertel der größte Anteil an Einträgen zum Thema Radverkehr eingegangen. Mit 20% und 17% folgen darauf die Themenfelder Kfz-Verkehr und Aufenthaltsqualität. Rund 15% der Anmerkungen betreffen die Themen Sicherheit und 13% thematisieren den Öffentlichen Verkehr. Weitere Themen (Fußverkehr 7% und Sonstiges 28%) waren seltener vertreten. Besonders häufig sind im Ideenmelder die Themen Fahrbahnoberfläche, Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsberuhigung, Aufwertung des Straßenraums, Verbesserung der ÖV-Anbindung, und die Einrichtung von sicheren Quermöglichkeiten angesprochen worden. Die eingebrachten Anregungen und Ideen wurden fachlich geprüft und bei Eignung in den weiteren Prozess eingebracht sowie in der Bestandsanalyse übergreifend berücksichtigt.

Öffentliche Mobilitätsforen

Die Grevenbroicher Bürgerinnen und Bürger wurden im Rahmen von zwei Mobilitätsforen in den Prozess des Mobilitätskonzepts eingebunden. Beim ersten Forum zu Beginn des Prozesses stand die Information über Inhalte und den Prozess des Mobilitätskonzeptes im Fokus. Thematisiert wurden die gutachterlich erkannten Stärken, Schwächen und Potenziale der Mobilität in Grevenbroich, die um Anregungen und Hinweise der Teilnehmenden ergänzt bzw. durch diese vervollständigt wurden. Die Ergebnisse, die eine wichtige Basis für die weitere Arbeit und die Maßnahmenentwicklung waren, sind der gesonderten Dokumentation zu entnehmen.

Das zweite Mobilitätsforum stand im fortgeschrittenen Prozess im Zeichen der Maßnahmendiskussion. Interessierte Teilnehmende konnten sich über die entwickelten Maßnahmen informieren, mitdiskutieren und eigene Ideen und Anregungen äußern, welche im Anschluss fachlich geprüft und bei Eignung in das Maßnahmenkonzept integriert wurden.

Abbildung 4: Öffentliche Mobilitätsforen



Begehung mit mobilitätseingeschränkten Personen

Am 04.09.2024 wurde ein Planungsspaziergang durchgeführt, der sich gezielt an Menschen mit geistigen oder körperlichen Einschränkungen richtete. Ziel war es, die Erfahrungen und Perspektiven dieser Personengruppe unmittelbar vor Ort einzubeziehen und damit mögliche Hindernisse und Bedürfnisse im alltäglichen Mobilitätsverhalten sichtbar zu machen. Während der Tour wurden verschiedene Stadträume

aufgesucht und gemeinsam mit den Teilnehmenden konkrete Problemstellungen, Handlungserfordernisse und erste Lösungsideen diskutiert. Der Spaziergang wurde das Projektteam des Gutachterbüros moderiert und in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und den Stadtbetrieben Grevenbroich organisiert. Dieses Format stellte eine Form der aufsuchenden Beteiligung dar, die es insbesondere den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern ermöglichte, ihre Sichtweisen direkt in den Erarbeitungsprozess einzubringen. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden dokumentiert und sind in die weitere Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts eingeflossen.

Abbildung 5: Begehung am 04.09.2024



Beteiligung von Kindern und Jugendlichen: Schulbefragung

Als weitere Form der zielgruppenspezifischen Beteiligung wurde ein Fokus auf Kinder und Jugendliche gelegt, da sie zukünftig besonders von den Maßnahmen des Mobilitätskonzepts profitieren sollen. Im Oktober 2024 wurde in Zusammenarbeit mit den Schulen ein standardisierter Fragebogen entwickelt, die Durchführung der Befragung lag bei den Schulen. Die Ergebnisse standen dem Planungsteam anschließend zur Verfügung und flossen in den Erarbeitungsprozess ein. Beteiligt haben sich Schülerinnen und Schüler der Diedrich-Uhlhorn-Realschule, der Wilhelm-von-Humboldt-Gesamtschule, des Pascal-Gymnasiums sowie des Erasmus-Gymnasiums. Der Fragebogen enthielt sowohl Fragen zur persönlichen Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg als auch zu allgemeinen Aspekten der Mobilität.

Die Auswertung zeigte, dass über die Hälfte der Befragten den Schulweg mit Bus und Bahn zurücklegen (55 %), während knapp ein Drittel zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist (30 %). Die meisten Schulwege dauern bis zu 30 Minuten (77 %). Neben der Verkehrsmittelwahl spielt für die Schülerinnen und Schüler die Zuverlässigkeit und Qualität des ÖPNV eine zentrale Rolle. Viele gaben an, unzufrieden mit der Pünktlichkeit von Bussen und Zügen sowie der Informationsbereitstellung bei Fahrtausfällen zu sein. Mehr als die Hälfte äußerten hingegen Zufriedenheit hinsichtlich der Sicherheit ihrer Schulwege, etwa bezüglich Beleuchtung, Ampeln und allgemeinen Wegen. Die Ergebnisse der Befragung liefern wertvolle Einblicke in die Bedürfnisse dieser Zielgruppe und bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen im Mobilitätskonzept.

Phase II der Online-Beteiligung: Maßnahmenbewertung

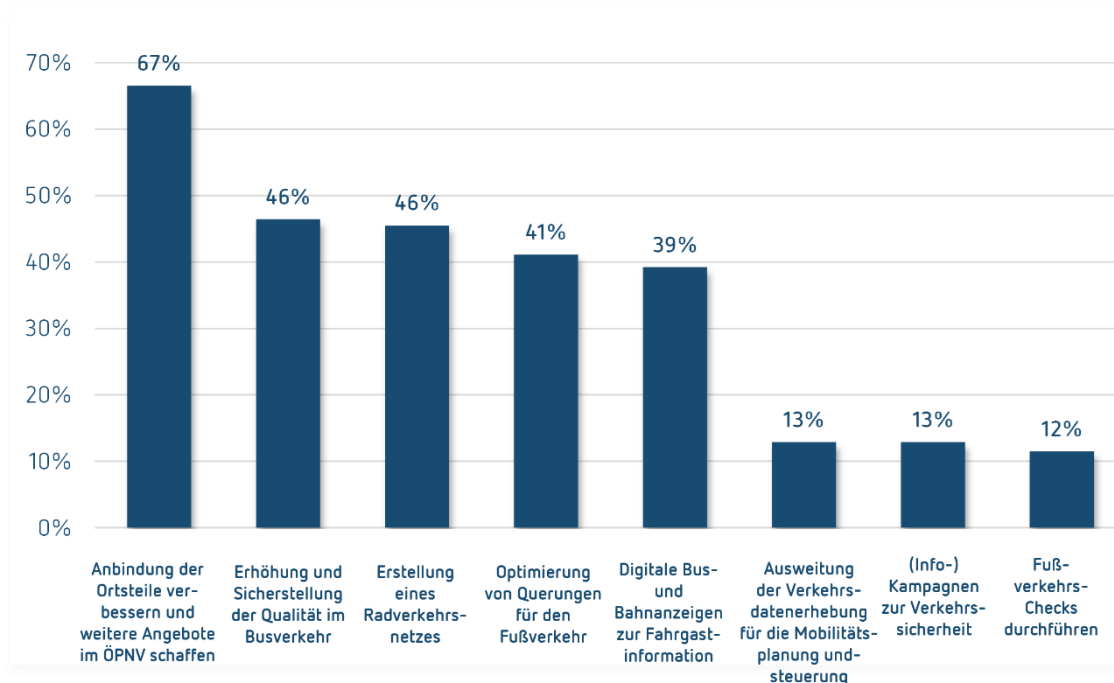
Als weiterer Baustein zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde ein Online-Dialog während der Phase der Maßnahmenentwicklung eingesetzt. Die Teilnehmenden hatten zwischen dem 16.06 und dem 18.07.2025 die Möglichkeit, erarbeitete Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren. Durch die Bewertungen konnte ein Meinungsbild zu den Maßnahmen gewonnen werden, woraufhin eine Priorisierung der

Maßnahmen erfolgte. Die weiteren Ideen der Teilnehmenden wurden fachlich geprüft und einige konnten in das Maßnahmenportfolio des Grevenbroicher Mobilitätskonzeptes integriert werden.

Insgesamt wurde die Befragung rund 312-mal aufgerufen und von 222 Teilnehmenden wurden alle Fragen beantwortet. Dabei war es den Teilnehmenden möglich, auf einer fünfstufigen Skala von „stimme nicht zu“ bis „stimme voll zu“ anzugeben, ob sie die jeweilige Maßnahme für die Verbesserung der Mobilität in Grevenbroich als sinnvoll erachten. Die Maßnahmen lassen sich in folgende sieben Oberthemen gliedern: Fußverkehr u. Barrierefreiheit, Radverkehr, Kfz-Verkehr u. E-Mobilität, ÖPNV u. vernetzte Mobilität, Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit, Digitalisierung des Verkehrs und Verkehrssicherheit. Die Maßnahmenvorschläge erfahren überwiegend zustimmende Bewertungen. Der Abbildung 6 lässt sich entnehmen, welche der Maßnahmen über die Online-Befragung von den Teilnehmenden als Priorität betrachtet werden. Es wird deutlich, dass die Verbesserung der Qualität im ÖPNV einen sehr hohen Stellenwert bei der Grevenbroicher Bürgerschaft besitzt.

Einzelne kontroverse Aspekte treten deutlich hervor, wie das Thema *Tempo 20 auf Hauptverkehrsstraßen, autoarme Innenstadt und Wohnquartiere* oder auch *Vorrang für Radverkehr gegenüber Kfz-Verkehr*.

Abbildung 6: Maßnahmenpriorisierung der 2. Online-Beteiligung



Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe begleitete die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Grevenbroich in vier Sitzungen über den Zeitraum von einem Jahr ab April 2024. Sie fungierte als Bindeglied zwischen Stadtbetrieben, Stadtverwaltung, dem Gutachterbüro, den fachlichen Akteurinnen und Akteuren sowie auch der Stadtgesellschaft, um die Transparenz und Akzeptanz des Mobilitätskonzeptes zu fördern. Ziel der Lenkungsgruppe war es, die institutionelle und politische Anschlussfähigkeit der Ergebnisse sicherzustellen und die Weiterentwicklung des Konzeptes durch Empfehlungen und fachliche Meinungsbildung zu unterstützen. Die Lenkungsgruppe setzte sich aus Mitgliedern unterschiedlicher Bereiche und Verbände zusammen: Stadt Grevenbroich, Stadtbetriebe Grevenbroich, ADFC-Ortsgruppe Grevenbroich, Rhein-Kreis Neuss, Stadtentwicklungsgesellschaft Grevenbroich mbH, Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW, Gesellschaft

für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing Grevenbroich GmbH sowie BVR Busverkehr Rheinland GmbH.

Abbildung 7: Sitzungen der Lenkungsgruppe



Interfraktioneller Arbeitskreis

Der interfraktionelle Arbeitskreis, bestehend aus Vertreter:innen aller politischen Fraktionen, diente dazu, die politische Anschlussfähigkeit sicherzustellen und die Erwartungen der Fraktionen frühzeitig zu erfassen. Die Arbeitskreissitzung fand zu Beginn des Prozesses statt, nach Abschluss der Vor-Ort-Analysen und den ersten Öffentlichkeitsbeteiligungen. In der Sitzung wurden die Erkenntnisse der Stärken- und Schwächen-Analyse ausführlich vorgestellt und diskutiert. Die Teilnehmenden nutzten die Gelegenheit, ihre Erwartungen an das Mobilitätskonzept detailliert zu formulieren. Die dokumentierten Ergebnisse lieferten wertvolle Impulse für die weitere Konzeptentwicklung.

Politische Gremien

Die Politik wurde insbesondere über den Beirat Bauen zu den verschiedenen Meilensteinen regelmäßig über den Fortschritt und die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts informiert. Dies ermöglichte Rückmeldungen und eine frühzeitige Abstimmung. Das fertig ausgearbeitete Konzept wurde anschließend im Verwaltungsrat und im Planungsausschuss vorgestellt, um die politische Beschlussfassung zu ermöglichen und die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahmen zu beauftragen.

3 Zusammenfassung der Bestandsanalyse

Die Bestandsaufnahme und die darauf aufbauende Stärken-Schwächen-Analyse bildeten die Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Grevenbroich. Die ausführlichen Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind in einem eigenständigen Zwischenbericht dargestellt (vgl. Analysebericht Januar 2025). Nachfolgend ist eine Zusammenfassung der Stärken (↑), Schwächen (↓) und abgeleiteten Potenziale (✦) der Mobilität in Grevenbroich dargestellt

Kfz-Verkehr

- | | |
|---|---|
| ↑ sehr guter Anschluss an das übergeordnete Straßennetz | ↓ sehr viele Konflikte mit ruhendem Verkehr durch Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreite |
| ↑ Erreichbarkeit in Grevenbroich und darüber hinaus sehr gut | ↓ generell viel Fläche im öffentlichen Raum für das Auto, kaum Platz für Nahmobilität |
| ↑ kostenlose P+R-Parkraumangebote am Bahnhof sowie den anderen Bahnhaltepunkten | ↓ wenige Parkraumbewirtschaftungen |
| ↑ gute Ordnung des ruhenden Verkehrs im Stadtzentrum | ↓ alte Siedlungsstrukturen mit sehr engen Straßenquerschnitten |
| ↑ Hohe Anzahl zentraler Ladestationen mit Nennleistungen über 22 kW | ↓ nur wenig Ladestationen in der Fläche oder mit Nennleistungen über 100 kW |
| ↑ gute Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbegebiete | ↓ kein Angebot für Liefer- und Ladezone oder ressourcenschonenden Belieferung auf der letzten Meile |
-
- ✦ Parkraumkonzept mit Fokus auf Auflösung von Nutzungskonflikten in Erarbeitung (auf politischen Antrag hin)
 - ✦ Stärkere Verkehrsberuhigung auf Ortsdurchfahrten
 - ✦ Umnutzung der überproportionalen Flächen des Kfz-Verkehrs für die Nahmobilität
 - ✦ Erarbeitung eines City-Logistik-Konzepts

ÖPNV und vernetzte Mobilität

- | | |
|---|--|
| <p>↑ SPNV-Anschluss in die Region mit RE8, RB27, RB39 mit einem Bahnhof sowie drei Haltepunkten auf dem Stadtgebiet</p> <p>↑ Mobilitätsknotenpunkt mit P+R, Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof Grevenbroich</p> <p>↑ überdachte Radabstellanlagen an Bushaltestellen zur Förderung der vernetzten Mobilität</p> <p>↑ Barrierefreie Haltestellen im ISEK-Bereich</p> <p>↑ Tlw. Buskaps + weitere Angebote (z. B Briefkasten)</p> | <p>↓ Bushaltestellen trotz gesetzlicher Vorgaben kaum barrierefrei ausgebaut und nicht barrierefrei zu erreichen</p> <p>↓ Großteil der Buslinien verkehrt tagsüber im 60-Minuten-Takt, was zu Wartezeiten führt</p> <p>↓ Schrankenschließzeiten der Schienen beeinflussen ggf. Busfahrplan</p> |
|---|--|
- ✧ Barrierefreier, moderner und ansprechender Ausbau von Bushaltestellen zu Einstiegspunkten der Mobilität
 - ✧ Barrierefreie, gepflegte und sichere Zugänge zu Haltestellen
 - ✧ Förderung der Vernetzung von Verkehrsmitteln (Inter- und Multimodalität) über Mobilstationen und Einführung von Sharing-Angeboten

Fußverkehr

- | | |
|--|---|
| <p>↑ Attraktive und lebendige Fußgängerzone</p> <p>↑ Viele Grünanlagen, Erholungsflächen und Parks</p> <p>↑ Erste Umsetzungen in der Barrierefreiheit bei Neuplanungen</p> <p>↑ Tlw. sehr breite Gehwege vorhanden (bspw. Rheydter Straße)</p> <p>↑ Sitzmöglichkeiten und Stadtmobiliar (z.B. Bücherbox)</p> | <p>↓ Fehlende Gehwege (Desire-Line), plötzlich endende Gehwege, Parken statt Gehweg</p> <p>↓ Angst- und Konflikträume (Unterführungen)</p> <p>↓ Schmale Gehwege: ruhender, Verkehr, Baumscheiben, Querschnitt (Ortsdurchfahrten)</p> <p>↓ Autodominanz: fehlende Attraktivität für zu Fuß Gehende</p> <p>↓ Fehlende Barrierefreiheit an Querungen und ÖV-Haltestellen</p> <p>↓ Barriere Bahnanlage und Gewässer</p> |
|--|---|
- ✧ Einrichtung von Hol- und Bringzonen an der Erich-Kästner-Gemeinschaftsgrundschule erfolgreich: Einsatz an weiteren Schulen prüfen und umsetzen
 - ✧ Wegweisung (Fußgängerzone) ausweiten
 - ✧ Bau von Brücken, um Gewässer und Bahnanlagen besser überwinden zu können
 - ✧ Verkehrszeichen „Achtung Kinder“, „Achtung Fußgänger“ auffälliger platzieren

Radverkehr

- | | |
|--|---|
| <p>↑ Umgestaltung der Radverkehrsführung im
Maßnahmengebiet des ISEK sehr auffällig und
präsent</p> | <p>↓ Radverkehrsanlagen nicht ERA-konform
(Breite) und insgesamt wenige Anlagen für
den Radverkehr vorhanden</p> |
| <p>↑ Gesicherte Abstellanlagen (Fahrradboxen) an
den Bahnhöfen Grevenbroich, Kapellen und
Frimmersdorf mit digitaler Bedienung</p> | <p>↓ Anteil von Zweirichtungsradwegen sehr hoch:
tlw. konfliktbehaftet, da nicht ausreichend
breit dimensioniert und für andere Verkehrs-
teilnehmende (z.B. Fußverkehr) nicht er-
kenntlich; fehlende eindeutige Führung</p> |
| <p>↑ Erste Fahrradstraße in Grevenbroich als Zei-
chen für Radverkehrsförderung und Präsenz</p> | <p>↓ Baumscheiben auf dem Radweg (z.B. Ostwall
in Grevenbroich, Talstraße in Kapellen)</p> |
| <p>↑ Radstation am Bahnhof Grevenbroich vorhan-
den: Bewachtes Parken, Reparatur, (E-) Fahr-
radverleih, Fahrradwäsche</p> | <p>↓ Altfahrräder und zugewachsene Stellen am
Bahnhof Grevenbroich und Kapellen</p> |
| <p>↑ Einige Bushaltstellen mit überdachten Radab-
stellanlagen ausgestattet</p> | <p>↓ Umlaufsperrungen in Unterführungen häufig erst
spät wahrnehmbar und eng, wodurch Kon-
flikte mit dem Fußverkehr entstehen können</p> <p>Erkennbarkeit Radweg auf Rheydter Straße:
durch die bestehende Pflasterung sowie die
mittels Bordsteines und Höhenunterschied
bestehende Trennung zum Gehweg entsteht
der Eindruck eines Parkstreifens</p> |
-
- ✦ Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
 - ✦ Trennung von Radverkehr und Fußverkehr: Konfliktabbau
 - ✦ Schließung von Netzlücken, um durchgängiges Radwegenetz zur Verfügung zu stellen: u.a. In-
tegration des Gesamtregionale Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier
 - ✦ Berücksichtigung von allen Fahrradformen (z.B. Pedelec, Lastenräder) beim Ausbau der Infra-
struktur
 - ✦ Entsorgung von Altfahrrädern an Abstellanlagen

Mobilitätsmanagement und Kommunikation

- | | |
|--|--|
| <p>↑ Teilweise ausführliche Informationen und Aktionen auf verschiedenen Webseiten zu finden</p> | <p>↓ Keine besonderen, zielgruppenspezifische Ansätze des Mobilitätsmanagements</p> |
| <p>↑ Mängelmelder der Stadtbetriebe</p> | <p>↓ kaum Informationen über Aktionen und Interesse im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements</p> |
| <p>↑ Teilnahme am Stadtradeln über den Rhein-Kreis Neuss</p> | <p>↓ Bemühungen in kommunikativen Ansätzen auf relativ niedrigem Niveau</p> |
- ✦ Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements
 - ✦ Ausbau der Informationsmöglichkeiten zum Thema Mobilität über die städtische Homepage
 - ✦ Stärkere Bündelung der Onlineinformationen zu bestehenden und geplanten Mobilitätsangeboten
 - ✦ Aufbau einer Öffentlichkeitskampagne zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV
 - ✦ Verstärkte Beratung von Unternehmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
 - ✦ Initiierung eines dauerhaften schulischen Mobilitätsmanagements

Querschnittsthemen

- | | |
|---|---|
| <p>↑ Konkurrenzfähige Reisezeiten zum Pkw in Pendlerkommunen bei Pedelecnutzung</p> | <p>↓ ÖPNV auf vielen Relationen durch erforderliche Umstiege und lange Reisezeiten auf innerstädtischen Relationen keine konkurrenzfähige Alternative</p> |
| <p>↑ ÖPNV schnellste Option in Pendlerkommunen</p> | <p>↓ Derzeit besteht ein ansteigender Trend bei den Unfallzahlen (gesamte Unfälle)</p> |
| <p>↑ Tödliche Unfälle in den letzten drei Jahren rückläufig</p> | <p>↓ Die Beteiligung nahmobiler Verkehrsarten an Unfällen verzeichnet derzeit einen ansteigenden Trend</p> |
| <p>↑ Pedelec und Fahrrad auf kurzen Distanzen konkurrenzfähig in der Reisezeit</p> | <p>↓ Die Schwere der Unfallfolgen nimmt außerorts zu</p> |
| | <p>↓ Starke Flächenkonkurrenz der Nutzungen auf den meisten analysierten Straßen</p> |
- ✦ Förderung des Radverkehrs insbesondere innerstädtisch, um kurze Wege zu ersetzen
 - ✦ Unfallstellen entschärfen

4 Grundlagen und Ziele der Ausrichtung

Methodischer Rahmen: SUMP-Richtlinien

Die Maßnahmen im Mobilitätskonzept Grevenbroich orientieren sich am europäischen Leitfaden für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung (SUMP – Sustainable Urban Mobility Planning).

Die von der EU-Kommission entwickelten SUMP-Richtlinien stellen sicher, dass Mobilitätskonzepte folgenden Prinzipien folgen:

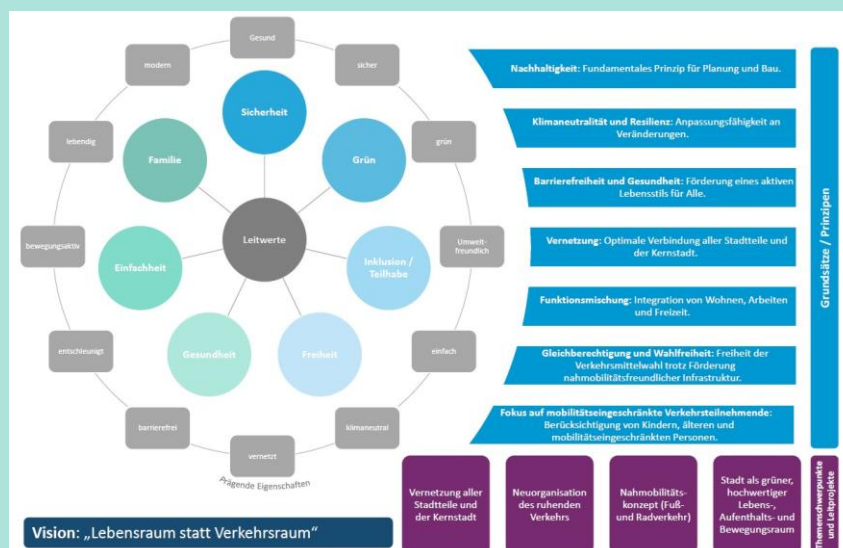
1. Nachhaltige Mobilität als Leitprinzip in der Stadt und im Ballungsraum
2. Zusammenarbeit über institutionelle Zuständigkeiten hinweg
3. Beteiligung der Öffentlichkeit und Interessensgruppen
4. Bewertung der aktuellen und zukünftigen Mobilitätssituation
5. Definition einer langfristigen Vision und eines klaren Umsetzungsplans
6. Integration aller Verkehrsträger
7. Vorbereitung von Evaluation und Monitoring
8. Qualitätssicherung im gesamten Prozess

Das Konzept für Grevenbroich folgt diesen Prinzipien und verknüpft sie mit den lokalen Zielen der Stadtentwicklung.

Weitere Informationen: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guide-lines_2019_second%20edition.pdf

Inhaltliche Ausrichtung: Vision „Lebensraum statt Verkehrsraum“

Bereits vor dem Planungsprozess des Mobilitätskonzepts wurde im Rahmen eines Zukunftswerkshops 2021 mit Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik ein übergeordnetes Mobilitätsleitbild für die Stadt Grevenbroich entwickelt. Dieses Leitbild bildet die inhaltliche Orientierung für das Maßnahmenkonzept und beschreibt zentrale Ziele und Grundsätze.



Weitere Informationen: <https://www.grevenbroich-mobil.de/fileadmin/content/grevenbroich/downloads/Dokumenta->

5 Entwicklungsszenarien

Als Zwischenschritt vor der Maßnahmenentwicklung wurden zunächst verschiedene Entwicklungsszenarien erarbeitet, um unterschiedliche Handlungsoptionen und Steuerungsmöglichkeiten für die zukünftige Mobilität in Grevenbroich aufzuzeigen. Sie dienen dazu, die Auswirkungen verschiedener Strategien zu bewerten und gleichzeitig die Abhängigkeit der Umsetzung von verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen zu berücksichtigen.

In einem ersten Schritt wurde ein **Basisszenario** erstellt. Dieses zeigt auf, wie sich die Mobilität in Grevenbroich voraussichtlich entwickeln würde, wenn die bisherigen Strategien und verkehrspolitischen Maßnahmen unverändert weitergeführt würden. Es dient als Prognose-Nullfall und Referenz, um die Wirkung weiterer strategischer Ansätze vergleichen zu können. Darauf aufbauend wurden drei **Entwicklungsszenarien** formuliert, die unterschiedliche strategische Ansätze aufzeigen. Im Entwicklungsszenario **„Verkehrliche Optimierung“ (A)** liegt der Fokus auf den größten Handlungsbedarfen bzw. punktuellen Einzelmaßnahmen, die verkehrlich das größte Potenzial aufweisen, dabei aber einen eher geringen Aufwand erfordern. Im Rahmen des Entwicklungsszenarios **„Mobilitätsoffensive“ (B)** werden die verkehrspolitischen Anstrengungen erhöht und in der Fläche ausgeweitet, um den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split weiter zu erhöhen. Im **„Maximalszenario“ (C)** werden die Maßnahmen auf die Gesamtstadt Grevenbroich ausgeweitet mit dem langfristigen Ziel, Klimaneutralität im Verkehrssektor zu schaffen.

In allen Szenarien wurden unterschiedliche **strategische Ansätze** betrachtet, die je nach Intensität verschiedene Steuerungsmöglichkeiten aufzeigen. Die strategischen Dimensionen unterscheiden sich hierbei wie folgt:

- **Steuern über Kosten und Preise:** Umfasst die gezielte Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch finanzielle Anreize und Preisgestaltung, etwa durch vergünstigte ÖPNV-Tarife, Belohnungssysteme zur Förderung nachhaltiger Mobilität sowie die verstärkte Bepreisung bei der Nutzung des öffentlichen Raums wie bspw. in Form von Parkgebühren.
- **Steuern über Verkehrsregelungen:** Umfasst die Regulierung des Verkehrsflusses und die Einschränkung bestimmter Verkehrsarten durch Maßnahmen wie Einfahrts- und Durchfahrtsverbote (z. B. modale Filter), Tempolimits sowie eine verstärkte ordnungsrechtliche Kontrolle, etwa durch konsequente Ahndung von Parkverstößen.
- **Steuern über Anreize:** Umfasst die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen durch den Ausbau des ÖPNV-Angebots (z. B. dichtere Taktung, bessere Netzabdeckung), die Bereitstellung von Sharing-Angeboten wie Carsharing und Bikesharing sowie durch finanzielle Vergünstigungen, insbesondere im öffentlichen Nahverkehr.
- **Digitalisierung & Vernetzung:** Umfasst die Integration digitaler Technologien zur Verbesserung urbaner Mobilität, etwa durch Smart-City-Management, die Bereitstellung und Vernetzung von Sharing-Angeboten sowie app-basierte Lösungen zur einfachen und effizienten Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen.
- **Fokussierung auf Umweltverbund:** Umfasst die gezielte Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel wie Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr durch den Ausbau entsprechender Infrastrukturen, die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes sowie die Priorisierung und

Beschleunigung dieser Verkehrsarten an den Lichtsignalanlagen.

- **Ausbauen & Optimieren:** Umfasst die strategische Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur durch Erhaltung und qualitative Aufwertung bestehender Anlagen sowie die Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen zur Umsetzung geplanter Maßnahmen
- **Verkehrsmitteltrennung:** Umfasst die bauliche und funktionale Trennung verschiedener Verkehrsarten, insbesondere zwischen Rad- und Fußverkehr sowie gegebenenfalls zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, durch die Ertüchtigung paralleler oder alternativer Verkehrsachsen zur Erhöhung der Sicherheit und Effizienz.

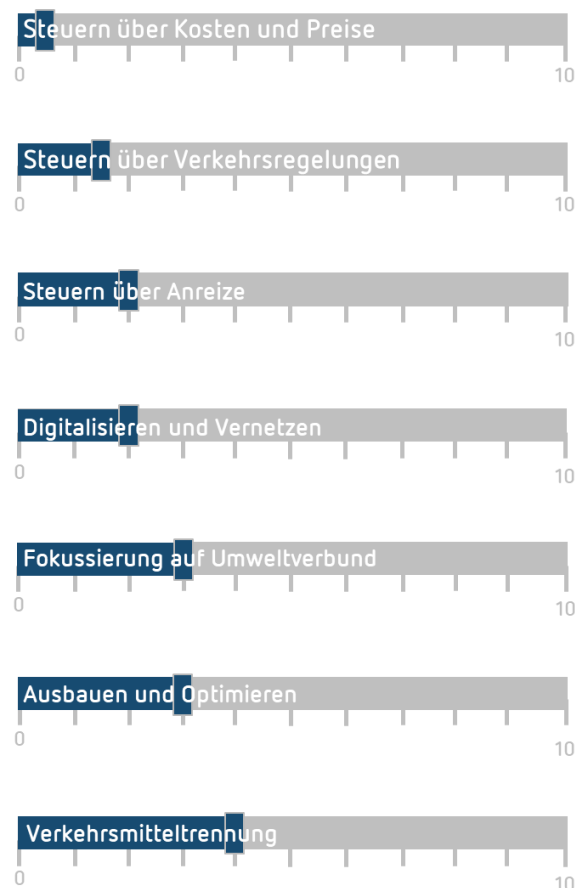
5.1 Schwerpunkte und Strategien der einzelnen Szenarien

5.1.1 Basisszenario

Mit dem Basisszenario hat sich bis zum Jahr 2035 die Mobilität und die Straßenraumgestaltung in Grevenbroich nicht wesentlich geändert. Der MIV prägt nach wie vor das Stadtbild. Zwar wurden insbesondere für den Radverkehr verbesserte Bedingungen geschaffen und auch die Barrierefreiheit bei Neubauten für den Fußverkehr berücksichtigt, aber grundlegende Probleme bleiben bestehen. Durch erste Umsetzungen des Parkraumkonzeptes konnte der ruhende Verkehr in einigen Bereichen geordnet werden.

Grevenbroich ist geprägt vom Autoverkehr

Die Hauptachsen des Kfz-Verkehrs (u.a. Rheydter Straße, Bahnstraße, Von-Goldhammer-Straße, Ostwall, Richard-Wagner-Straße) sind weiterhin vom Kfz-Durchgangsverkehr geprägt, vor allem auch durch Pendelnde in den Hauptverkehrszeiten. Der Kfz-Durchgangsverkehr trägt zusätzlich negativ zu der Luftschadstoff- und Lärmbelastung der Anwohnenden bei. Die Grevenbroicherinnen und Grevenbroicher haben gelernt mit den Verkehrsbelastungen zu leben, allerdings leidet die Lebensqualität deutlich darunter. Der private Pkw stellt nach wie vor das Verkehrsmittel Nummer eins für die Bevölkerung dar, wodurch der Bedarf an wohnortnahen Parkmöglichkeiten weiterhin hoch ist. Insbesondere in den historisch bedingt engen Straßenräumen ist ausreichender Platz für den Fußverkehr eine Seltenheit. Sie kämpfen weiterhin um ihren Platz auf den Gehwegen, die oft von parkenden Autos blockiert werden.



Verbesserungen im Radverkehr trotz Hindernissen

Die ersten umgesetzten Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept in Grevenbroich zeigen einige positive Effekte insbesondere für die Nahmobilität. Radfahrende werden auf neuen Radverkehrsanlagen gebündelt und sicher geführt. Ein flächendeckend geringeres Geschwindigkeitsniveau wirkt sich positiv auf das Sicherheitsempfinden aus, vor allem für Gelegenheitsnutzende. Dennoch bleibt der Straßenraum insgesamt autozentriert. Immer wieder kommt es zu Konflikten insbesondere mit falsch abgestellten Autos. Immer noch werden der Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Wegen geführt.

Stagnation im öffentlichen Personenverkehr

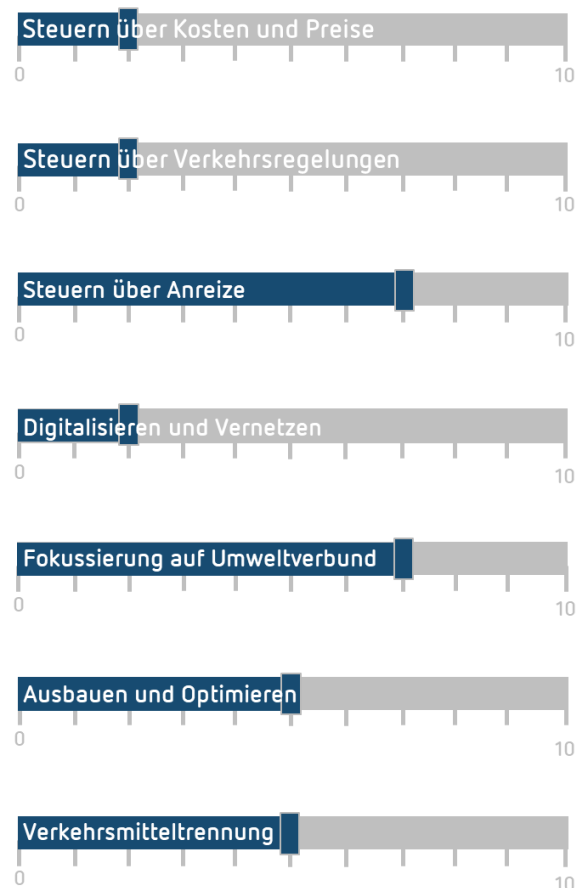
Umfangreiche Verbesserungen und flächendeckende Erschließungen im öffentlichen Personenverkehr sind bislang ausgeblieben. Mittlerweile wurde eine Stadtbusgesellschaft gegründet, allerdings stellt der öffentliche Personenverkehr weiterhin keine flächendeckende Alternative zum Auto dar, insbesondere im Berufsverkehr für Pendelnde.

5.1.2 Entwicklungsszenario „Verkehrliche Optimierung“ (A)

Grevenbroich erfährt durch die gezielte Umsetzung von Einzelmaßnahmen punktuelle Optimierungen. Die Maßnahmen konzentrieren sich auf Bereiche mit hohen Potenzialen, wo schnell sichtbare Verbesserungen erzielt werden können. Der Fokus liegt vor allem auf der Förderung des Umweltverbundes, um eine konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Die Bürgerinnen und Bürger in Grevenbroich profitieren von einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur und der verbesserten Lebensqualität durch gezielte Eingriffe von verkehrsregulierenden Maßnahmen.

Die Infrastruktur in Grevenbroich wird gezielt optimiert

Die Gehwege für den Fußverkehr sind entlang der wesentlichen Routen komfortabel und verfügen über sichere und barrierefreie Querungsstellen. Dies wird unter anderem durch die Einschränkung von Gehwegparken erlangt. Der Radverkehr wird entlang der Hauptachsen sicher und komfortabel über geeignete und ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen geführt. Zudem werden weitere Fahrradstraßen eingerichtet und gezielte Maßnahmen im Radverkehrsnetz umgesetzt. Zentrale ÖPNV-Haltepunkte werden modernisiert.



Mehr Lebensqualität und Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung und Organisation des ruhenden Verkehrs.

Durch punktuell angepasste Verkehrsführungen wird die Attraktivität des Ortskerns für den Kfz-Durchgangsverkehr eingeschränkt. Vor allem der Straßenverkehrslärm reduziert sich dadurch deutlich und die Lebensqualität wird erhöht. Die Einführung weiterer Tempo 30 Zonen und Strecken erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere in sensiblen Bereichen (Schulen und weitere sensible Einrichtungen). Für Schülerinnen und Schüler werden Gehwegpläne bereitgestellt, die einen sicheren Schulweg für die Kinder kennzeichnen, der punktuell ausgebaut wird. Parkverstöße werden vor allem entlang von Schulwegen bzw. Haupttrouten des Fuß- und Radverkehrs kontrolliert. Der ruhende Verkehr wird besonders dort neu organisiert, wo weitere Verkehrsteilnehmende besonders eingeschränkt werden.

Gezielte Mobilitätsangebote reduzieren die Abhängigkeit vom privaten Auto

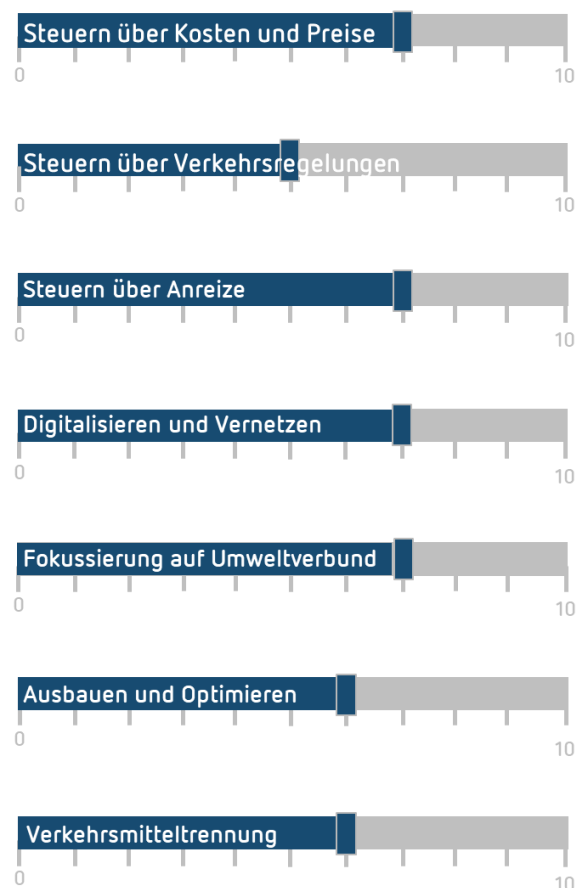
Eine zentrale Mobilstation am Bahnhof Grevenbroich ermöglicht eine flexible und komfortable Mobilität. Bei Bedarf kann zeitweise ein Pkw an der Carsharing-Station geliehen werden, wodurch weniger Haushalte auf ein Zweit- oder Drittfahrzeug angewiesen sind. Die Inter- und Multimodalität wird gestärkt und erleichtert den Umstieg und die Weiterfahrt mit dem ÖPNV. Die ÖPNV-Erreichbarkeit zwischen Grevenbroich und dem Umland wird durch Taktabstimmung und Verbesserungen der Anschlusszeiten gestärkt und ist insbesondere für den Pendelverkehr in den Stoßzeiten attraktiv. Die Stadt unterstützt Unternehmen bei der Erstellung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, um den Umstieg auf den Umweltverbund im Pendelverkehr zu fördern.

5.1.3 Entwicklungsszenario „Mobilitätsoffensive“ (B)

Durch die Mobilitätsoffensive zeigen im Jahr 2035 die flächendeckenden Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und einer nachhaltigen Mobilität positive Auswirkungen. Das Stadtbild und die Lebensqualität in Grevenbroich haben sich erheblich verbessert. Mobilitätskonzepte werden konsequent umgesetzt, evaluiert und angepasst. Der Umweltverbund rückt immer mehr in den Fokus und es finden Verlagerungseffekte im Modal Split in Grevenbroich statt.

Radverkehr bildet das Rückgrat der Alltagsmobilität

Die Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrskonzeptes wird konsequent ausgebaut und verbessert. Radfahren in Grevenbroich ist eine sichere und komfortable Möglichkeit der Fortbewegung, insbesondere für die Alltagsmobilität innerhalb von Grevenbroich. Sichere und komfortable Radabstellanlagen sind an wichtigen und zentralen Punkten im Stadtgebiet verteilt. Durch die



Neuordnung und konsequente Kontrolle des ruhenden Verkehrs sind Konflikte mit dem Radverkehr abgebaut und Sichtbeziehungen im Knotenpunktbereichen frei. Für viele Menschen in Grevenbroich ist das Fahrrad das bevorzugte Verkehrsmittel für Erledigungen oder für den Schulweg und auch den Weg in die umliegenden Ortsteile geworden, da auch hochwertige Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen geschaffen wurden.

Mehr Raum und Sicherheit für zu Fuß Gehende

Wo möglich werden die Gehwege in Grevenbroich für den Fußverkehr verbreitert und das Gehwegparken unterbunden. Zudem werden dort, wo aufgrund geringer Straßenquerschnitte die Umsetzung regelkonformer Gehwege nicht umsetzbar sind, Verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet, um dem Fußverkehr mehr Raum und Sicherheit zu bieten. Für die Grevenbroicherinnen und Grevenbroicher werden weitere Aufenthaltsräume eingerichtet, die mit Sitzgelegenheiten und Verschattungsmöglichkeiten ausgestattet sind und zum Verweilen einladen. Lokale Geschäfte, Cafés und Restaurants profitieren von der erhöhten Fußverkehrsfrequenz. Durch die Umsetzung des „Rahmenplan Innenstadt“ werden Angst- und Konflikt-räume, wie etwa Unterführungen und Fußwegeverbindungen durch Licht- und Kunstinstallationen attraktiver gestaltet.

Deutlicher Unterschied in der Lebensqualität

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes tragen in Grevenbroich zu einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität und Lärmbelastung bei. Bedarfsgerechte Alternativen stellen eine echte Alternative zum privaten Auto dar. Das Kfz-Verkehrsaufkommen reduziert sich dadurch insgesamt, sodass notwendiger Kfz-Verkehr flüssiger über zentrale Verbindungsachsen geleitet wird. Die Anbindung der Ortsteile wird durch Bürgerbusse oder On-Demand Verkehre verbessert, auch weitere Mobilstationen in den Stadtteilen tragen zu einer Verbesserung der Fortbewegung bei.

5.1.4 Entwicklungsszenario „Maximalszenario“ (C)

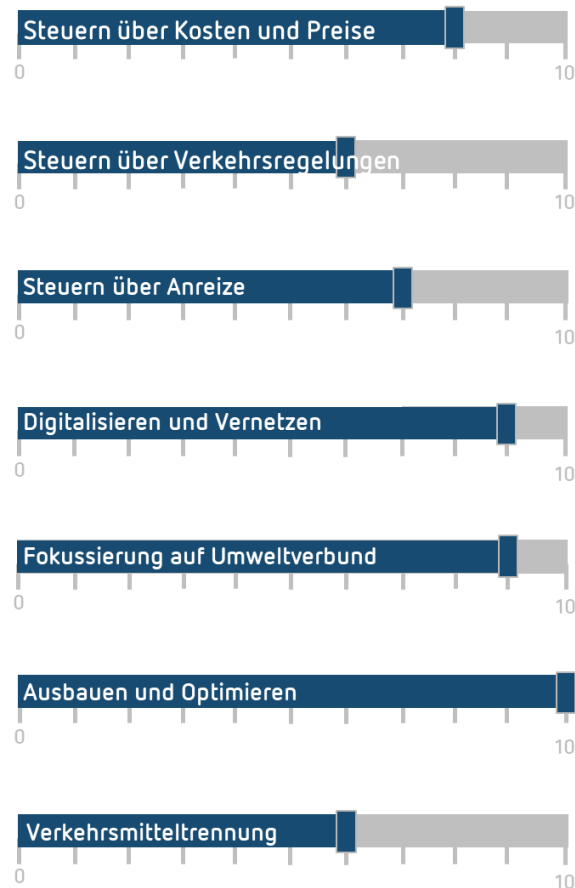
Im Jahr 2035 zeigen die umfassenden und flächendeckenden Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und einer nachhaltigen Mobilität in Grevenbroich deutlich positive Auswirkungen. Die Maßnahmenansätze aus den Szenarien A und B wurden nicht nur integriert, sondern konsequent auf die gesamte Stadt ausgeweitet. Durch eine Angebotsoffensive im Umweltverbund („Pull“) sowie gezielte Komforteinschränkungen für den motorisierten Individualverkehr („Push“) wurde eine hohe Verlagerung vom Auto hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln erreicht. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum hat dadurch erheblich gewonnen. Mobilitätskonzepte werden kontinuierlich evaluiert und weiterentwickelt, um den Wandel dauerhaft zu sichern und den Umweltverbund als zentrale Säule der städtischen Mobilität zu etablieren.

Umweltverbund als zentrale Säule in Grevenbroich

Die Nahmobilität in Grevenbroich basiert auf dem integrierten Konzept, das den Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehr gleichermaßen stärkt. Ein umfassendes Nahmobilitätskonzept bildet die Grundlage für den gezielten Ausbau von Haupt- und Freizeitrouten sowie die kommunalübergreifende Vernetzung durch Radschnellverbindungen, genauso wie das Fußwegenetz. Die grundsätzliche bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr sorgt für mehr Sicherheit und Komfort im Alltag. Der Radverkehr erhält zusätzlich Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, unterstützt durch eine fokussierte Umsetzung des Radwegenetzes. Parallel dazu wurde ein Stadtbuskonzept mit Grob- und Feinerschließung entwickelt, das durch die Gründung einer Stadtbusgesellschaft effizient umgesetzt wird. Die Angebotsqualität wurde insbesondere in Schwachlastzeiten deutlich verbessert.

Mehr Sicherheit durch flächendeckende Verkehrsberuhigung

Ein zentraler Baustein für mehr Verkehrssicherheit in Grevenbroich ist die flächendeckende Verkehrsberuhigung. Die Innenstadt sowie ausgewählte Wohnquartiere werden gezielt autoarm gestaltet, um Konflikte zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Durch den Neubau von Quartiersparkräumen wird der ruhende Verkehr geordnet und aus dem Straßenraum verlagert. Zusätzliche bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnverswenkungen in Ortsdurchfahrten tragen zur Geschwindigkeitsreduzierung und damit zur Sicherheit bei. Ergänzend werden Sicherheitsaudits für zentrale Straßen und Knotenpunkte durchgeführt, um gezielt Schwachstellen zu identifizieren und zu beheben.



Modernisierung durch Digitalisierung und Ausbau von Elektromobilität

Die Verkehrsentwicklung in Grevenbroich wird durch digitale Technologien und den Ausbau der Elektromobilität zukunftsfähig gestaltet. Intelligente Ampelsteuerungen und Pfortnersignalisierungen sorgen für einen optimierten Verkehrsfluss und geben dem Radverkehr gezielt Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Ein digitales Parkleitsystem verbessert die Orientierung und reduziert Suchverkehre, während ein regional abgestimmtes Lkw-Lenkungskonzept zur Entlastung sensibler Bereiche beiträgt. Parallel dazu wird die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität flächendeckend ausgebaut. Neben wohnortnahen Ladepunkten entstehen Schnelllade-Hubs an strategisch wichtigen Standorten, um die Alltagsstauglichkeit und Attraktivität der E-Mobilität deutlich zu steigern.

5.2 Fazit der Szenarienentwicklung

Die Szenarienentwicklung zeigt deutlich, wie unterschiedlich sich die Mobilität in Grevenbroich je nach Intensität und Umfang der Maßnahmen gestalten kann. Während das Basisszenario eine weitgehende Fortschreibung des Status quo beschreibt – mit dominierendem motorisierten Individualverkehr, begrenzten Verbesserungen im Umweltverbund und spürbaren Einschränkungen der Lebensqualität – verdeutlichen die Entwicklungsszenarien A, B und C die Potenziale einer aktiven und strategisch gesteuerten Verkehrswende.

Im Entwicklungsszenario A stehen punktuelle Optimierungen im Fokus, die gezielt dort ansetzen, wo schnelle und sichtbare Verbesserungen möglich sind. Die Lebensqualität steigt durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, eine bessere Organisation des ruhenden Verkehrs und die Stärkung des Umweltverbundes. Der öffentliche Nahverkehr wird durch Taktverbesserungen und multimodale Angebote attraktiver, insbesondere für Pendelnde.

Das Szenario B beschreibt eine umfassende Mobilitätsoffensive, bei der die Nahmobilität – insbesondere Rad- und Fußverkehr – sowie der ÖPNV systematisch ausgebaut und priorisiert werden. Die Stadtstruktur wird durch autoarme Bereiche, neue Aufenthaltsräume und eine konsequente Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbundes neu geordnet. Digitalisierung und Elektromobilität ergänzen die Transformation durch intelligente Steuerungssysteme, digitale Mobilitätsangebote und eine flächendeckende Ladeinfrastruktur.

Das Szenario C geht noch einen Schritt weiter: Es integriert die Ansätze aus A und B und weitet sie flächendeckend auf die gesamte Stadt aus. Der Umweltverbund wird zur zentralen Säule der Mobilität in Grevenbroich. Die Nahmobilität wird durch ein vollständiges Konzept gestärkt, das Rad-, Fuß- und Stadtbusverkehr gleichermaßen berücksichtigt. Verkehrsberuhigung, Quartiersparkräume und Sicherheitsaudits erhöhen die Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Digitale Systeme wie intelligente Ampelsteuerung, Parkleitsysteme und ein regionales Lkw-Lenkungskonzept sowie der massive Ausbau der E-Ladeinfrastruktur machen die Mobilität zukunftsfähig und klimafreundlich.

Insgesamt zeigt die Szenarienentwicklung, dass eine nachhaltige und lebenswerte Mobilitätszukunft für Grevenbroich möglich ist – vorausgesetzt, die Maßnahmen werden konsequent, integriert und mit ausreichenden Ressourcen umgesetzt. Die Verkehrswende ist dabei nicht nur ein verkehrliches, sondern auch ein stadtgestalterisches und gesellschaftliches Projekt.

6 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept bildet den zentralen Baustein des Mobilitätskonzepts für die Stadt Grevenbroich. Es basiert auf der umfassenden Analyse des aktuellen Mobilitätsgeschehens, den aktuellen Ergebnissen der Haushaltsbefragung sowie auf den Ergebnissen verschiedener Beteiligungsformate mit Bürger:innen, Fachakteur:innen und politischen Vertreter:innen. Grundlage der inhaltlichen Ausrichtung ist das bereits vor Beginn des Aufstellungsprozesses entwickelte Mobilitätsleitbild der Stadt Grevenbroich. Zudem wurden die Anforderungen der europäischen SUMP-Richtlinien (Sustainable Urban Mobility Planning) berücksichtigt, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung sicherzustellen.

Die entwickelten Maßnahmen gliedern sich in acht zentrale Handlungsfelder: Vier davon beziehen sich direkt auf einzelne Verkehrsmittel, während weitere vier Querschnittsthemen adressieren, die die Mobilitätsentwicklung in Grevenbroich umfassend unterstützen und rahmen. Diese Struktur gewährleistet eine systematische und zugleich ganzheitliche Herangehensweise an die Herausforderungen urbaner Mobilität. Zudem gibt es Sofortmaßnahmen, die als solche gekennzeichnet sind.

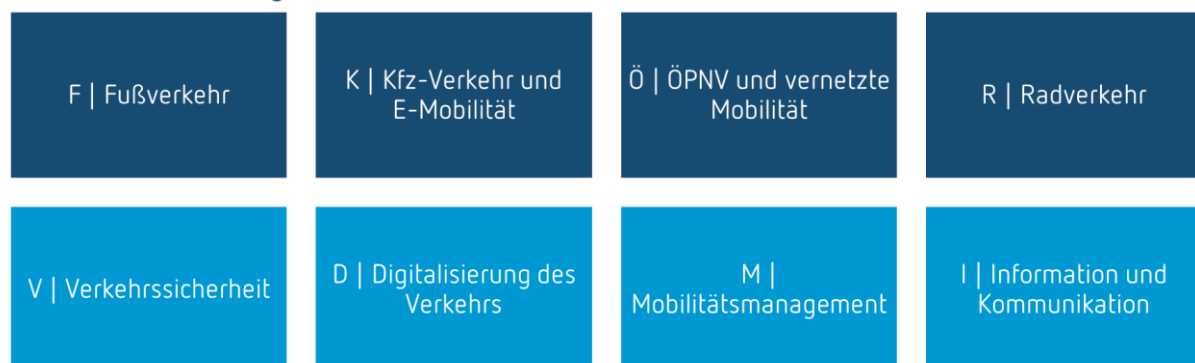
Jede Maßnahme wird in einem kompakten und gleichzeitig aussagekräftigen Steckbrief dargestellt. Diese beinhalten sowohl sogenannte Obermaßnahmen (z. B. F1) mit strategischem Charakter als auch konkrete Untermaßnahmen (z. B. F1.1) zur operativen Umsetzung. Die Steckbriefe dienen als klar strukturierter Leitfaden für die kommunale Verwaltung und stellen ein umsetzbares Arbeitsprogramm dar.

Dabei variiert der Aufwand zur Umsetzung einzelner Maßnahmen: Einige sind kurzfristig und mit vergleichsweise geringem Ressourceneinsatz realisierbar, andere hingegen komplexer und erfordern weitergehende Planungen, Abstimmungen oder vorbereitende Arbeiten. Das Maßnahmenkonzept ist dementsprechend nicht als starrer Maßnahmenkatalog zu verstehen, sondern als flexibler Rahmen bzw. Maßnahmenpool, der kontinuierlich erweitert und an aktuelle Entwicklungen angepasst werden kann.

Im Folgenden wird zunächst der Aufbau der Maßnahmensteckbriefe erläutert, bevor die einzelnen Maßnahmen im Detail dargestellt werden.

Abbildung 8: Übersicht Handlungsfelder

Verkehrsmittelbezug



Querschnittsbezug

6.1 Aufbau der Steckbriefe

Im Kopfbereich des Steckbriefs sind zentrale Bewertungskriterien aufgeführt, die eine schnelle Einordnung der Maßnahme ermöglichen. Im Anschluss folgen neben der textlichen Erläuterung weitere Informationen zu der jeweiligen Maßnahme, darunter die Herkunft und der Ursprung (z. B. aus Analyse, Beteiligung oder Gutachterempfehlung), die relevanten Akteure sowie Hinweise zur Erfüllung der Grundsätze der Mobilitätsentwicklung, wie sie im Leitbild Mobilität Grevenbroich verankert sind. Abschließend wird ein Umsetzungspfad skizziert, der die nächsten Schritte bis zur Realisierung der Maßnahme aufzeigt. Einige Steckbriefe umfassen zudem eine zweite Seite, auf der weiterführende Informationen dargestellt sind – etwa zu Fördermöglichkeiten, Synergien mit anderen Maßnahmen oder vertiefenden fachlichen Hinweisen.

Im Folgenden werden die einzelnen Elemente und Kriterien des Steckbriefs näher erläutert:

Priorität

Die Priorität gibt an, wie dringlich die Umsetzung einer Maßnahme im Gesamtkontext des Mobilitätskonzepts für die Stadt Grevenbroich ist. Sie basiert auf einer fachlichen Bewertung und berücksichtigt die strategische Bedeutung der Maßnahme im Hinblick auf ihre Wirkung, Sichtbarkeit und ihren Beitrag zur Zielerreichung gemäß den Zielen und Grundsätzen des Leitbilds Mobilität Grevenbroich. Grundsätzlich leisten alle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts einen positiven Beitrag zur Mobilitätsentwicklung. Dennoch ist es notwendig, in der Umsetzung Schwerpunkte zu setzen und Maßnahmen schrittweise zu realisieren. Die Priorisierung unterstützt dabei, vorhandene Ressourcen gezielt einzusetzen und eine strukturierte Umsetzung zu ermöglichen.

Die Einstufung erfolgt in drei Kategorien:

	Gering	Maßnahme mit nur indirektem oder schwachem Zielbezug, deren Wirkung schwer abschätzbar ist oder sich nur unter bestimmten Rahmenbedingungen entfalten kann
	Mittel	Maßnahme mit erkennbarem Bezug zu den Zielen des Leitbilds, deren Wirkung oder Sichtbarkeit jedoch begrenzter ist oder sich stärker auf Teilräume bezieht
	Hoch	Maßnahme mit deutlich erkennbarem Bezug zu den Zielen des Leitbilds, deren Wirkung flächendeckend, nachhaltig und unmittelbar zur Zielerreichung beiträgt

Aufwand / Komplexität

Das Kriterium „Aufwand / Komplexität“ beschreibt den voraussichtlichen organisatorischen, fachlichen und strukturellen Aufwand, der mit der Umsetzung einer Maßnahme verbunden ist. Dabei werden insbesondere der Abstimmungsbedarf, die Zuständigkeiten, der Eingriff in bestehende Infrastrukturen sowie der Bedarf an zusätzlichem Personal oder externer Expertise berücksichtigt.

Die Einstufung erfolgt in drei Kategorien:

	gering	Maßnahmen mit geringem Aufwand lassen sich in der Regel mit vorhandenem Personal und bestehenden Kompetenzen innerhalb der Stadtverwaltung bzw. der Stadtbetriebe Grevenbroich umsetzen. Der Abstimmungsbedarf ist überschaubar, die Zuständigkeit liegt meist bei der Stadt selbst, und es sind keine oder nur sehr geringe bauliche Eingriffe in bestehende Verkehrsstrukturen erforderlich.
	mittel	Ein mittlerer Aufwand liegt vor, wenn für die Umsetzung ein erhöhter Personalbedarf oder zusätzliche fachliche Unterstützung – etwa durch externe Gutachter – notwendig ist. Auch der Abstimmungsbedarf mit anderen Akteuren kann zunehmen. Die Maßnahmen umfassen kleinere bauliche Eingriffe mit begrenztem Umfang. Die Zuständigkeit kann bei Dritten liegen, wobei der Austausch in der Regel reibungslos möglich ist.
	hoch	Von einem hohen Aufwand ist auszugehen, wenn die Maßnahme umfangreiche bauliche Veränderungen an der bestehenden Infrastruktur erfordert oder an komplexe Planverfahren gebunden ist. In solchen Fällen ist ein intensiver und langfristiger Abstimmungsprozess mit mehreren beteiligten Akteuren notwendig. Die Zuständigkeiten sind häufig verteilt oder liegen bei externen Stellen. Zusätzlich sind oft vertiefende Planungen, Machbarkeitsstudien, Fachgutachten oder Wettbewerbe erforderlich. Auch eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung ist in der Regel vorgesehen oder notwendig.

Erwartbare Kosten

Die Kostenklasse gibt eine grobe Einschätzung der finanziellen Aufwendungen, die mit der Umsetzung einer Maßnahme verbunden sind – von der Planung über die Abstimmung bis hin zur baulichen Realisierung. Sie dient als Orientierungshilfe im Rahmen der strategischen Maßnahmenbewertung und -Priorisierung. Die Einordnung erfolgt auf Basis von Erfahrungswerten und vergleichbaren Projekten, die die Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH bereits in der Vergangenheit bei anderen Auftraggebern betreut hat. Bei konkreten Einzelmaßnahmen stützt sich die Einschätzung auf die jeweilige Expertise der Gutachter. Insbesondere bei baulichen Vorhaben ist zu beachten, dass die tatsächlichen Kosten stark von lokalen Rahmenbedingungen, Planungsdetails und Fördermöglichkeiten abhängen können. Abweichungen von den im Steckbrief genannten Werten sind daher möglich. Wenn es in den Steckbriefen nicht näher definiert wird, bezieht sich der Kostenansatz auf den Gesamtumbau im Stadtgebiet.

Die Maßnahmen werden folgenden erwartbaren Kostenklassen zugeordnet:

	gering	bis 250.000 €
	mittel	250.000 € - 1.000.000 €
	hoch	> 1.000.000 €

Status

Der Status beschreibt den aktuellen Stand der Maßnahme im Planungs- oder Umsetzungsprozess (Stand: Juli 2025). Er gibt Auskunft darüber, ob bereits erste Überlegungen, Vorplanungen oder konkrete Umsetzungsschritte erfolgt sind. Damit liefert er einen wichtigen Hinweis darauf, wie weit die Maßnahme inhaltlich entwickelt ist und welche nächsten Schritte erforderlich sein könnten. Die Angabe erfolgt in einer freien Formulierung und kann beispielsweise Informationen zu laufenden Abstimmungen, politischen Beschlüssen, Förderanträgen, Machbarkeitsstudien oder bereits begonnenen Umsetzungen enthalten. Der Status unterstützt so die Einschätzung, in welcher Reihenfolge Maßnahmen weiterverfolgt oder vertieft bearbeitet werden können.

Beginn der Umsetzung

Das Kriterium „Beginn“ gibt an, ab wann mit der Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich gestartet werden kann. Es handelt sich dabei um eine grobe zeitliche Einordnung, die auf dem aktuellen Planungsstand, den erforderlichen Vorarbeiten sowie auch mögliche Abhängigkeiten zu anderen Prozessen basiert.

Der zeitliche Horizont, in dem eine Maßnahme begonnen werden soll, fließt in die Bewertung ihrer Priorität mit ein. Ein geringerer zeitlicher Aufwand, also eine schnellere Umsetzbarkeit, wirkt sich positiv auf die Priorisierung aus. Zur Orientierung werden folgende Zeithorizonte vorgegeben:

<i>kurzfristig</i>	< 3 Jahre	kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit einem geringen zeitlichen Aufwand
<i>mittelfristig</i>	(3-5 Jahre)	Maßnahmen die mittelfristig, innerhalb von 5 Jahren umsetzbar sind, die entweder zu einem späteren Zeitpunkt eingeleitet werden oder einen höheren zeitlichen Aufwand erfordern
<i>langfristig</i>	(>5 Jahre)	Langfristige Maßnahmen, die entweder aufgrund ihrer Komplexität sehr zeitaufwändig sind oder deren Realisierungszeitraum auch von äußeren Rahmenbedingungen abhängig ist.

Geplante Laufzeit

Die geplante Laufzeit beschreibt den Zeitraum, der für die Umsetzung der Maßnahme vorgesehen ist – von Beginn bis zur voraussichtlichen Fertigstellung. Sie dient der zeitlichen Orientierung und hilft dabei, den Umfang und die Dauer der Maßnahme besser einzuschätzen. Die Angabe erfolgt durch eine konkrete Jahreszahl (z. B. „bis 2028“). In einigen Fällen handelt es sich jedoch um *Daueraufgaben*, die kontinuierlich bearbeitet werden und keinen festen Endzeitpunkt haben.

Grundsätze der Mobilitätsentwicklung

Im Rahmen des Leitbild-Workshops „Stadt und Mobilität 2030“ wurden u.a. verschiedene inhaltliche Grundsätze entwickelt, die als Leitlinien für das Mobilitätskonzept der Stadt Grevenbroich dienen. Sie orientieren sich an der übergeordneten Vision „Lebensraum statt Verkehrsraum“ und bilden die Grundlage für die Bewertung und Ausgestaltung einzelner Maßnahmen:

	Nachhaltigkeit: Fundamentales Prinzip für Planung und Bau		Klimaneutralität und Resilienz: Anpassungsfähigkeit an Veränderungen
	Fokus auf mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende und Barrierefreiheit und Gesundheit: Berücksichtigung von Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten Personen; Förderung eines aktiven Lebensstils für Alle		Vernetzung: Optimale Verbindung aller Stadtteile und der Kernstadt
	Funktionsmischung: Integration von Wohnen, Arbeiten und Freizeit		Gleichberechtigung und Wahlfreiheit: Freiheit der Verkehrsmittelwahl trotz Förderung nahmobilitätsfreundlicher Infrastruktur

Auf den Maßnahmensteckbriefen ist vermerkt, welche dieser Grundsätze durch die jeweilige Maßnahme unterstützt werden. Die Darstellung erfolgt über Icons, die wie folgt codiert sind:

- blau eingefärbt: Der Grundsatz wird durch die Maßnahme aktiv unterstützt
- grau dargestellt: Der Grundsatz wird durch die Maßnahme nicht oder nur indirekt berührt

6.2 Handlungsfelder und Maßnahmen

F | Fußverkehr



F1 Barrierefreies Grevenbroich

- F1.1 Herstellung der Barrierefreiheit bei Neu- und Umbaumaßnahmen
- F1.2 Mindestbreiten für barrierefreie Gehwege sicherstellen
- F1.3 Programm zu barrierefreien Überquerungsanlagen
- F1.4 Verbesserung der Überquerungsbedingungen - Sofortmaßnahme

F2 Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes

- F2.1 Erstellung eines Fußwegenetzes
- F2.2 Vollständiges Fußverkehrskonzept
- F2.3 Ausbau von Haupt- und Freizeittrassen

F3 Attraktive Räume herstellen

- F3.1 Aufenthaltsräume schaffen
- F3.2 Attraktive Gestaltung von Angsträumen

F4 Stärkere Trennung von Fuß- und Radverkehr

F5 Fußverkehrs- Check durchführen



K | Kfz-Verkehr und E-Mobilität

K1 Förderung autoarmer Wohnquartiere

- K1.1 Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Bestandsquartieren
- K1.2 Verkehrsarme Gestaltung bei Neubauquartieren

K2 Ruhender Verkehr

- K2.1 Neuorganisation im Bestand Bewohnerparken
- K2.2 Parkraumbewirtschaftung einführen
- K2.3 Einrichtung und Ausbau von Quartiersparkplätzen
- K2.4 Gehwegparken einschränken

K3 Einrichtung von Lieferzonen in der Innenstadt

K4 Förderung emissionsarmer Elektromobilität

- K4.1 Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks
- K4.2 Entwicklung einer Elektromobilitätsstrategie
- K4.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur

R | Radverkehr



R1 Stärkung des Radverkehrs in und um Grevenbroich

- R1.1 Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzeptes
- R1.2 Hochwertige Radverbindungen zwischen den Ortsteilen planen und realisieren
- R1.3 Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und Bereitstellung entsprechender Mittel
- R1.4 Punktuelle kurzfristige Maßnahmen im Radverkehr - Sofortmaßnahme
- R1.5 Markierungen und Beschilderung für den Radverkehr - Sofortmaßnahme
- R1.6 Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht - Sofortmaßnahme

R2 Kommunal übergreifende Radschnellverbindungen

- R2.1 Umsetzung des Projekts „Rheinisches Radverkehrsrevier“
- R2.2 Kommunalübergreifende Radschnellverbindungen

R3 Stärkung des Radverkehrs durch Vorrangregelungen

- R3.1 Knotenpunktoptimierung für den Radverkehr
- R3.2 Einrichtung von Fahrradstraßen

R4 Ausbau von hochwertigen Radabstellanlagen

I | Information und Kommunikation



I1 Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes

I2 Zielgruppenorientierte Mobilitätskommunikation

- I2.1 Aktionstage zur Förderung nachhaltiger Mobilität
- I2.2 Teilnahme an bestehenden Mobilitätskampagnen
- I2.3 Etablierung eines Neubürger:innen-Marketings

I3 Öffentlichkeitsarbeit ausbauen und verstetigen

Ö | ÖPNV & Vernetzte Mobilität



Ö1 Organisation und Planung des ÖPNV

- Ö1.1 Gründung einer Stadtbusgesellschaft
- Ö1.2 Umsetzung des Nahverkehrsplans
- Ö1.3 Erarbeitung eines Stadtbuskonzeptes mit Grob- und Feinerschließung

Ö2 Angebotsoptimierung und Erweiterung

- Ö2.1 Taktabstimmung und Verbesserung der Anschlusszeiten im ÖPNV
- Ö2.2 Angebotssteigerung in den Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende)
- Ö2.3 Anbindung der Ortsteile verbessern
- Ö2.4 Einführung von Bürgerbussen und On-Demand prüfen

Ö3 Modernisierung von Haltestellen

- Ö3.1 Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus
- Ö3.2 Ausstattung mit dynamischer Fahrgastinformation

Ö4 Ausbau von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet

- Ö4.1 Zentrale Mobilstation am Bahnhof Grevenbroich einrichten
- Ö4.2 Standortkonzept für Mobilstationen
- Ö4.3 Quartiersmobilstationen inkl. Sharing-Angeboten

Ö5 Etablierung von Sharing Mobility in Grevenbroich

- Ö5.1 Bikesharing
- Ö5.2 Carsharing

V | Verkehrssicherheit



V1 Verkehrsberuhigung

- V1.1 Tempo 30 im Umfeld sensibler Einrichtungen und Wohnquartiere
- V1.2 Überprüfung und Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen
- V1.3 Weitergehende Verkehrsberuhigung
- V1.4 Geschwindigkeitsmessanlagen mit Smiley-Anzeige

V2 Durchführung von Sicherheitsaudits

V3 (Info-)Kampagnen zur Verkehrssicherheit

D | Digitalisierung des Verkehrs



D1 Digitales Parkleitsystem

D2 Lenkung des Schwerlastverkehrs

D3 Verkehrsdatenerhebung für die Mobilitätsplanung

- D3.1 Verkehrsdatenerhebung und Auswertung mittels bereits erhobener Daten
- D3.2 Ausweitung der Verkehrsdatenerhebung für die Mobilitätsplanung und -steuerung

D4 Intelligente Ampelsteuerung

D5 Maßnahmen der Smart City Strategie umsetzen

M | Mobilitätsmanagement



M1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung etablieren

M2 Aufbau von betrieblichem Mobilitätsmanagement

M3 Schulisches Mobilitätsmanagement

- M3.1 Elternhaltestellenkonzept und Schulstraßen
- M3.2 Schulwegpläne
- M3.3 Punktuelle Veränderungen im Schulumfeld - Sofortmaßnahme

Handlungsfeld F | Fußverkehr

Der Fußverkehr spielt eine zentrale Rolle für die Nahmobilität und die Lebensqualität in Grevenbroich. Er ist nicht nur Ausdruck individueller Bewegung, sondern auch ein wesentliches Element urbaner Lebensqualität. Um das Zufußgehen attraktiver, sicherer und barrierefreier zu gestalten, bedarf es gezielter Maßnahmen auf kommunaler Ebene. Hierzu zählt insbesondere das Programm Barrierefreies Grevenbroich, das die Herstellung barrierefreier Gehwege und Querungsanlagen im Rahmen von Neu- und Umbaumaßnahmen verfolgt. Die Herstellung attraktiver Aufenthaltsräume und die Trennung des Fußverkehrs von anderen Verkehrsträgern fördern eine nachhaltige, menschenfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität.

Abbildung 9: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld "Fußverkehr"

Nr.	Bezeichnung
F1	Barrierefreies Grevenbroich
F1.1	Herstellung der Barrierefreiheit bei Neu- und Umbaumaßnahmen
F1.2	Mindestbreiten für barrierefreie Gehwege sicherstellen
F1.3	Programm zu barrierefreien Querungsanlagen
F1.4	Verbesserung der Querungsbedingungen - Sofortmaßnahme
F2	Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes inklusive Fußverkehrsnetz
F2.1	Erstellung eines Fußwegenetzes
F2.2	Vollständiges Fußverkehrskonzept
F2.3	Ausbau von Haupt- und Freizeitrouten
F3	Attraktive Räume herstellen und Angsträume beseitigen
F3.1	Aufenthaltsräume schaffen
F3.2	Attraktive Gestaltung von Angsträumen
F4	Stärkere Trennung von Fuß- und Radverkehr
F5	Fußverkehrs-Check durchführen

F1 Barrierefreies Grevenbroich

Die Förderung von Barrierefreiheit ist ein zentraler Baustein der nachhaltigen und inklusiven Stadtentwicklung in Grevenbroich. Sie zielt darauf ab, Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen – insbesondere für Menschen mit Einschränkungen in der Geh- oder Sehfähigkeit – sicher und eigenständig zu ermöglichen.

Im Rahmen städtischer Neu- und Umbaumaßnahmen wird die Barrierefreiheit systematisch berücksichtigt. Dies umfasst die konsequente Einhaltung von Mindestbreiten für Gehwege, die gemäß Empfehlungen der FGSV ausreichend Raum für Begegnungsverkehr, Rollstuhlnutzung und Mobilitätshilfen bieten sollen. Die Belagsqualität, die niveaugleiche Führung sowie die freie Nutzbarkeit ohne Hindernisse sind dabei grundlegende Anforderungen.

Eine besondere Bedeutung kommt den barrierefreien Querungsanlagen im Stadtgebiet zu. In Grevenbroich zeigen sich an Kreuzungen und stark frequentierten Straßenabschnitten weiterhin Barrieren, die den Fußverkehr einschränken. Maßnahmen wie abgesenkte Bordsteine, taktile Leitelemente, akustische Signale und ausreichende Aufstellflächen sind notwendig, um die Orientierung und sichere Querung zu gewährleisten. Ein städtisches Programm zur Priorisierung und schrittweisen Umrüstung bestehender Querungsstellen ist daher ein wesentlicher Bestandteil zukünftiger Verkehrsplanung.

Diese Ansätze verankern die Barrierefreiheit als Querschnittsthema, das nicht nur rechtlichen Anforderungen entspricht (z. B. Behindertengleichstellungsgesetz, DIN 18040), sondern auch zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, sozialen Teilhabe und Verkehrssicherheit beiträgt. Grevenbroich nimmt damit aktiv Einfluss auf die Gestaltung eines zukunftsfähigen, inklusiven öffentlichen Raums.

F1.1 Herstellung der Barrierefreiheit bei Neu- und Umbaumaßnahmen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Im Rahmen von Neuplanungen und Umbauten wird den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen in vielfältiger Weise Rechnung getragen, was die Daseinsvorsorge aller Bürgerinnen und Bürger betrifft. An signifikanten Punkten des Fußverkehrsnetzes im Bestand sollten Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive implementiert werden. Der Fokus liegt insbesondere auf Knotenpunkten, Querungshilfen, bedeutenden Fußgängerlängsachsen sowie den Umgebungen sensibler Einrichtungen, wie beispielsweise Schulen und Kindertagesstätten, Senioren- und Pflegeheimen sowie dem Umfeld öffentlicher Haltestellen. Die Berücksichtigung der Belange einer barrierefreien Mobilität ist als eine kontinuierliche Aufgabe zu betrachten, die eine dauerhafte Aufmerksamkeit erfordert. Die unter den Maßnahmensteckbriefen F1.2 und F1.3 zusammengefassten Ansätze können als erster potenzieller Anhaltspunkt betrachtet werden. Ein Gestaltungsleitfaden kann bestenfalls eine gesamtstädtische Ausrichtung aufweisen und als praktische Handreichung für den zukünftigen Planungsalldag fungieren. Im Rahmen der anstehenden Um- und Neubauplanungen des öffentlichen Raumes ist es vorgesehen, dass er als Planungsratgeber dient. Zu diesem Zweck liefert er wichtige Hinweise aus bestehenden Richtlinien sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien Rahmenbedingungen.

Ausgangslage:

Eine signifikante Anzahl an Querungsanlagen und Gehwegen in Grevenbroich weist einen erheblichen Nachholbedarf hinsichtlich der Barrierefreiheit auf. Im Rahmen von Neubaumaßnahmen in Querungsbereichen findet ein vermehrter Einsatz taktiler Elemente statt. Diese Entwicklung ist in Zukunft weiter zu begleiten und zu intensivieren.

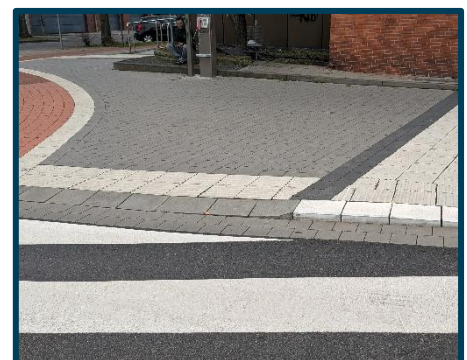
Ziel der Maßnahme:

Um die Teilhabe aller Menschen im Alltag zu gewährleisten, ist ein barrierefreier Ausbau des öffentlichen Raums erforderlich. Es ist essenziell, dass sichere und barrierefreie Wege auch von Rollstuhlnutzenden, Sehingeschränkten oder anderen Personen, die in irgendeiner Art und Weise eingeschränkt sind, nutzbar sind.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
• Gutachterliche Handlungsempfehlung • Öffentlichkeitsbeteiligung • Klimaschutzkonzept • Lenkungsgruppe	• Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) • Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) • Inklusionsbeauftragter • Behindertenbeauftragter • ggf. betroffene Personen		
			
			

Umsetzungspfad

- Bereitstellung von Mitteln für die Umsetzung eines Maßnahmenplanes
- Erstellung eines Gestaltungsleitfadens zur barrierefreien Ausgestaltung (ggf. unter Einbezug betroffener Menschen)
- Umsetzung erster Maßnahmen
- Evaluation und ggf. Anpassungen



F1.3 Programm zu barrierefreien Querungsanlagen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Querungsanlagen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für zu Fuß Gehende. Sie tragen zur Überwindung von Trennwirkungen durch Fahrbahnen, Gewässer und Bahnlinien bei und ermöglichen sichere, durchgängige sowie möglichst direkte Wegeverbindungen. Ihre Bedeutung steigt mit Blick auf die Erreichbarkeit zentraler Ziele wie Bildungseinrichtungen, Nahversorgungszentren und den öffentlichen Verkehr. Für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen sind barrierefreie Ausgestaltungen von besonderer Relevanz. Dazu zählen taktile und akustische Leitelemente sowie abgesenkte Bordsteine, die Orientierung und Berollbarkeit erleichtern. Zur systematischen Verbesserung und Anpassung bestehender Querungsstellen wird ein Maßnahmenprogramm empfohlen, das eine Priorisierung ermöglicht und die Umsetzung barrierefreier Gestaltungsstandards fördert.

Ausgangslage:

Die Hauptverkehrsstraßen sowie die Ortsdurchfahrten in Grevenbroich besitzen aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion eine hohe Bedeutung für den Querverkehr. Gleichzeitig führen sie häufig zu erheblichen Trennwirkungen innerhalb der städtischen Struktur, die die Nahmobilität einschränken. Ergänzend wirken Bahnlinien und Gewässer als weitere Barrieren für den Fußverkehr. An einzelnen Standorten sowie im Rahmen von Um- und Neubauten wurden bereits Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Querungsanlagen umgesetzt. Im bestehenden Verkehrsnetz besteht jedoch ein erheblicher Handlungsbedarf, um die Zugänglichkeit und Sicherheit für alle Nutzergruppen flächendeckend zu verbessern.

Ziel der Maßnahme:

Querungsanlagen sollen ein sicheres Queren von Fahrbahnen, insbesondere an komplexen Kreuzungen, für den Fußverkehr erleichtern. Durch einen barrierefreien Ausbau wird sichergestellt, dass auch mobilitäts- und seheingeschränkte Personen die Querungsstellen eigenständig und gefahrlos nutzen können. Dies betrifft insbesondere Aspekte der Orientierung, taktilen und visuellen Führung sowie eine hindernisfreie Berollbarkeit.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
• Gutachterliche Handlungsempfehlung • Öffentlichkeitsbeteiligung • Lenkungsreis • Lärmaktionsplan	• Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) • Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) • Inklusionsbeauftragter • Behindertenbeauftragter • ggf. betroffene Personen		

Umsetzungspfad

- strategische Prüfung der Situation für den Fußverkehr an Knotenpunkten im Stadtgebiet (Systematische Vorgehensweise zur Bewertung definieren)
- Ausarbeitung eines Umsetzungsplans zur Verbesserung der festgestellten Mängel
- Umsetzung insb. entlang der Fokusverbindungen
- Umsetzung der Optimierung an Knoten in eigener Planungshoheit



F1.3 Programm zu barrierefreien Querungsanlagen

Weiterführende Informationen

Zebrastreifen („Fußgängerüberwege“)

- Bevorrechtigung für den Fußverkehr an wichtigen Straßenquerungen
- Einsatzbereiche gemäß Fußverkehrsaufkommen und Kfz-Verkehrsaufkommen (Regelwerke): Prüfung an Schulen, Nahversorgungsumfeld, Seniorenunterkünften
- Einsatz möglichst an allen innerstädtischen Kreisverkehren

Beispielbilder



Ampeln (Lichtsignalanlagen - „LSA“)

- Ausbau bestehender Fußverkehrs- und Knotenpunkt-Ampeln
- Ausbaustandard gemäß den Regelwerken: barrierefreier Ausbau: Doppelbord, taktile und akustische Elemente
- Prüfung der Warte- und Freigabezeiten und ggf. Anpassung zu Gunsten des Fußverkehrs



Mittelinseln

- Bündelung des Fußverkehrs und Erleichterung des Querens langer Wege oder bei hohem Verkehrsaufkommen ohne Bevorrechtigung
- Ausbaustandard gemäß den Regelwerken (Barrierefreiheit)



Aufpflasterungen/ Teilaufpflasterungen

- Einsatz bei eingeschränkten Sichtachsen und/oder fehlenden Querungsmöglichkeiten sowie bei einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen
- Prüfung von Teilaufpflasterungen als Gehwegüberfahrten
- farbliche Unterscheidung der Aufpflasterung
- Aufmerksamkeit, aber kein Vorrang für den Fußverkehr



vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“)

- Verbesserung der Sicherheit durch bessere Sichtachsen und Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs
- Seitenraum wird zu Gunsten des Fußverkehrs vorgezogen und verkehrssicher gestaltet; ggf. Entfall Stellplätze
- Einsatz besonders im Schulumfeld



Kreisverkehre

- Einsatz an Kreuzungen, die ein hohes Kfz- und Fußverkehrsaufkommen aufweisen
- oft konfliktärmer als Lichtsignalanlagen, da keine links abbiegenden Fahrzeuge vorhanden sind
- innerorts mit Zebrastreifen ausstatten



F1.4 Verbesserung der Querungsbedingungen

Sofortmaßnahme

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2026

Beschreibung:

Querungen sind für ein sicheres und komfortables Gehen im Fußverkehrsnetz entscheidend. Eine gut gestaltete Querungsanlage zeichnet sich dadurch aus, dass sie sich sicher und bequem nutzen lässt und die Wartezeiten kurz sind. Auf Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen sind dies insbesondere für den Fußverkehr bevorrechtigte Anlagen. An Lichtsignalanlagen wird der Fußverkehr bspw. in einer eigenen Phase über die Fahrbahn geleitet, sodass eine deutliche zeitliche Trennung vom Kfz-Verkehr vorhanden ist. Auf Hauptachsen und Nebenachsen können auch kurzfristige Lösungen für sichere Querungen umgesetzt werden. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden an Querungsstellen, Einmündungen und Knotenpunkten ist wesentlich von den Sichtbeziehungen abhängig. Durch gegenseitiges Sehen und Erkennen kann das eigene Verhalten des jeweils anderen besser abgeschätzt werden, was zur Vermeidung von gefährlichen Situationen führen kann. Bei der Planung von Maßnahmen ist daher besonders auf die großzügige Freihaltung der Sichtfelder zu achten. Dies kann durch das Freihalten der Kurvenbereiche in Knotenpunkten erreicht werden, die durch eine Markierung der Seitenräume gekennzeichnet sind. Der Gehbereich wird mit einem Fußverkehrs-Piktogramm markiert, der umliegende Bereich mit Sperrflächen. Zur Sicherheit sollten diese Bereiche zusätzlich mit Anlehnbügeln für den Radverkehr oder mit Pollern ausgestattet werden, damit sie nicht vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Gleichzeitig wird die Querungsdistanz verkürzt.

Ausgangslage:

In der Stadt Grevenbroich befinden sich im Stadtzentrum einige Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre, die eine optimale Möglichkeit zum Queren bieten. Insbesondere im Nebennetz sind auch Kreuzungen vorhanden, in deren Bereichen Kraftfahrzeuge abgestellt werden. Dies führt ggf. zu einer Einschränkung der Sichtachsen, wodurch wiederum das Überqueren insbesondere für Kinder und Personen mit Bewegungseinschränkungen oder Sehbehinderungen erschwert wird.

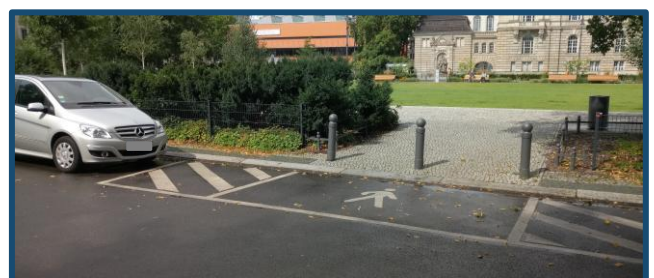
Ziel der Maßnahme:

Ziel ist es, die Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmenden in Bereichen von Kreuzungen und Knotenpunkten zu verbessern, um das Queren für den Fußverkehr zu erleichtern und die Sicherheit zu erhöhen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Analyse relevanter Querungsstellen
- Planung von punktuellen Maßnahmen an Kreuzungen und Knotenpunkten
- ↓
- Maßnahmenumsetzung



F2 Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes inklusive Fußverkehrsnetz

Ein Fußverkehrskonzept bildet die fachliche Grundlage zur systematischen Förderung des Gehens als alltägliche Mobilitätsform. Es zielt darauf ab, die Bedingungen für den Fußverkehr in Grevenbroich nachhaltig zu verbessern – durch sichere, komfortable und barrierefreie Wege sowie eine stärkere Vernetzung innerhalb des Stadtgebiets.

Mit der Erstellung eines flächendeckenden Fußverkehrsnetzes, das wichtige Ziele wie Schulen, Bahnhöfe und Nahversorgungszentren mit attraktiven und durchgängigen Wegeverbindungen verbindet trägt dazu bei, die Nahmobilität stadtweit zu stärken. Besondere Berücksichtigung finden Aspekte wie Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen, Mindestbreiten für Gehwege und sichere Querungsanlagen. Die gezielte Verbesserung des Fußverkehrs steigert nicht nur die Lebensqualität und Verkehrssicherheit, sondern unterstützt auch die klima- und gesundheitsfreundliche Stadtentwicklung.

F2.1 Erstellung eines Fußwegenetzes

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030

Beschreibung:

Die infrastrukturelle Grundvoraussetzung zur Förderung des Fußverkehrs ist ein Einfaches sowie möglichst engmaschiges und attraktives Fußwegenetz, bei dem Umwegebeziehungen vermieden werden.

Die Realisierung eines adäquaten Fußwegenetzes, welches sowohl entlang als auch abseits von Hauptverkehrsstraßen verläuft, ist essenziell. Für die Stadt Grevenbroich ist demnach die Entwicklung eines zusammenhängenden Konzepts zur Schließung gegenwärtiger Lücken sowie zur Optimierung des gesamten Wegenetzes erforderlich. Hierbei sind die Aspekte der sozialen Sicherheit zu berücksichtigen, um eine uneingeschränkte Nutzbarkeit der Fußwege auch für alle Personengruppen zu gewährleisten.

Neben punktuellen Sitz- und Spielmöglichkeiten tragen speziell eingerichtete Themen und Nahmobilitätsrouten maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei. Sie schaffen Orte zum Ausruhen und Verweilen, aber auch zur Kommunikation, Bewegung und Aktivität. Insbesondere Spiel- und Sportrouten in Quartieren schaffen Verknüpfungen z. B. für Kinder zu Schulwegen. Die Routen stärken die eigenständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler und können einen Beitrag zur Reduzierung von motorisierten Elterntaxis darstellen.

Ausgangslage:

Das Stadtzentrum sowie die zentralen Bereiche der Ortsteile in Grevenbroich sind größtenteils gut fußläufig erschlossen. Die überwiegend ebene Topografie bietet günstige Bedingungen für komfortables Gehen. Dennoch bestehen vereinzelt Netzlücken, die die Sicherheit und den Komfort beeinträchtigen können – etwa durch fehlende Querungsmöglichkeiten oder unzureichend ausgebaute Wegeabschnitte. Zusätzlich wird die Fortbewegung zu Fuß in einigen Ortsteilen durch Barrieren wie die Autobahn, Bahntrassen oder die Erft erschwert.

Ziel der Maßnahme:

Ein Fußverkehrsnetz zielt darauf ab, sichere, durchgängige und barrierefreie Wege für zu Fuß Gehende bereitzustellen und somit die Attraktivität alltäglicher Wege zu erhöhen. Es stärkt die Verkehrssicherheit, verbessert die Erreichbarkeit wichtiger Orte und trägt zur Lebensqualität in Städten bei.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Lenkungsreis	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Benennung konkreter Wegeachsen für den Fußverkehr
- Routenkonzeption Wegenetz (mit Beschilderung) mit Anbindung wichtiger Ziele
- Verbesserung der Wegeinfrastruktur (Qualitäten schaffen: Breiten, Oberflächen, Leitelemente)
- Schließung von Netzlücken
- Entwicklung zielgruppenorientierter und bewegungsanimierender Themenrouten („Trimm Dich Pfade“)
- Schaffung von Aufenthaltsräumen und Sitzmöglichkeiten

F2.2 Vollständiges Fußverkehrskonzept

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

Ein Fußverkehrskonzept ist ein strategisches Instrument zur Förderung des Zufußgehens im urbanen Raum. Es analysiert die vorhandene Infrastruktur, identifiziert Schwachstellen wie z.B. Netzlücken und Barrieren. Darüber hinaus werden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität entwickelt. In Grevenbroich kann es dabei helfen, zentrale Ziele wie Schulen, Nahversorgungszentren und Bahnhöfe besser fußläufig zu erschließen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen. Durch die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern sowie lokalen Akteuren werden zudem die Akzeptanz sowie die Wirksamkeit des Konzepts gestärkt. Es kann auch ein gemeinsames Nahmobilitätskonzept erstellt werden, in dem der Radverkehr ebenfalls eine Berücksichtigung findet (vgl. R1.1).

Ausgangslage:

Grevenbroich verfügt über ein weitgehend gut erschlossenes Fußwegenetz in den zentralen Stadtteilen und Ortsteilen. Die topografisch ebene Lage bietet grundsätzlich günstige Bedingungen für das Zufußgehen. Dennoch bestehen punktuell Netzlücken und Barrieren – durch Autobahnen, Bahntrassen oder Gewässer – die die direkte und sichere Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie Schulen, Nahversorgungszentren oder Haltestellen einschränken.

Ziel der Maßnahme:

Das Ziel eines Fußverkehrskonzepts besteht darin, die Nahmobilität nachhaltig zu stärken und die Rahmenbedingungen für das Zufußgehen gezielt zu verbessern. Es unterstützt die Stadtentwicklung durch sichere, barrierefreie und attraktive Wegeverbindungen zu wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Haltestellen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung - Leitbild Mobilität	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Analyse der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur:
- Identifikation von Netzlücken, Barrieren und Angsträumen
- Auswertung relevanter Daten (Unfallzahlen, Frequenzen)
- Durchführung von Beteiligungsprozessen
- Erstellung des Fußverkehrsnetzes (vgl. F2.1)
- Maßnahmenentwicklung (Umsetzungskatalog)
- Priorisierung nach Wirkungspotenzial, Machbarkeit und Kosten
- Maßnahmenumsetzung

F2.3 Ausbau von Haupt- und Freizeitrouten

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2035+

Beschreibung:

Der gezielte Ausbau von Haupt- und Freizeitrouten stellt einen zentralen Bestandteil einer fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung dar. Ziel ist die Schaffung durchgängiger und funktionaler Wegebeziehungen, die sowohl alltagsbezogene als auch freizeitorientierte Nutzungen unterstützen. Hauptrouten dienen der direkten Verbindung relevanter städtischer Einrichtungen wie Schulen, Haltestellen und Nahversorgungszentren und sollen eine barrierefreie und sichere Infrastruktur mit klarer Wegeführung bieten. Dabei liegt der Fokus auf der direkten und damit schnellen Verbindung.

Freizeitrouten richten sich verstärkt auf die Erschließung von Grünflächen und Naherholungsräumen im Stadtgebiet und im Umland. Sie bedürfen einer attraktiven Gestaltung mit wetterfesten Belägen sowie einer guten Orientierung und sollten auch für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglich sein. Die Vernetzung beider Routentypen innerhalb eines gesamtstädtischen Fußverkehrsnetzes sowie ihre Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sind essenziell, um Synergien zwischen den Verkehrsarten zu nutzen und multimodale Mobilität zu fördern (vgl. F2.1).

Ausgangslage:

In den zentralen Bereichen Grevenbroichs sowie in vielen Ortsteilen bestehen bereits fußläufige Verbindungen zu wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Nahversorgungszentren und Haltestellen. Dennoch zeigen sich vereinzelt Netzlücken und Barrieren – etwa durch Bahntrassen, Gewässer oder stark befahrene Straßen – die die direkte und sichere Erreichbarkeit einschränken. Freizeitrouten, insbesondere entlang der Erft und in Richtung Naherholungsräume, sind teilweise vorhanden, aber nicht flächendeckend erschlossen oder durchgängig gestaltet.

Ziel der Maßnahme:

Der Ausbau von Haupt- und Freizeitrouten im Fußverkehr zielt darauf ab, attraktive und funktionale Wegebeziehungen für Personen in ihrem Alltag und in der Freizeit zu etablieren. Attraktive Wege fördern das Zufußgehen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Bestandsaufnahme bestehender Haupt- und Freizeitrouten sowie identifizierter Netzlücken (vgl. F2.1 und F2.2)
- Konzeptentwicklung (Routennetz mit Haupt- und Freizeitrouten)
- Definition von Standards auf entsprechenden Routen
- Maßnahmenplanung
- Maßnahmenumsetzung
- Regelmäßige Evaluation und Fortschreibung des Routennetzes

F3 Attraktive Räume herstellen und Angsträume beseitigen

In der kommunalen Fußverkehrsförderung kommt der Qualität des öffentlichen Raums eine entscheidende Bedeutung zu. Attraktive Aufenthaltsbereiche steigern nicht nur die Lebens- und Aufenthaltsqualität, sie erhöhen auch das Sicherheitsgefühl der Nutzerinnen und Nutzer und motivieren zum Zufußgehen. Demgegenüber entstehen an schlecht beleuchteten, engen oder verwahrlosten Stellen sogenannte Angsträume, die das subjektive Sicherheitsempfinden erheblich beeinträchtigen und die direkte Wegewahl verhindern können. Eine strategische Aufwertung öffentlicher Räume leistet einen wichtigen Beitrag zu einer inklusiven, lebendigen und fußgängerorientierten Stadtentwicklung in Grevenbroich.

F3.1 Aufenthaltsräume schaffen

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2028

Beschreibung:

Attraktive Straßenräume können aus bereits bestehenden Flächen umgewandelt werden. Zum Beispiel wandeln sogenannte Parklets einzelne Stellplätze oder versiegelte Platzflächen in urbane Mini-Plätze um, die als temporäre oder dauerhafte Aufenthaltsflächen genutzt werden können. Auf einer Fläche von oft nur 3–6 Quadratmetern entstehen so Sitzgelegenheiten, Pflanzkübel, Fahrradabstellmöglichkeiten oder interaktive Elemente. Durch modulare Bauweise lassen sich Parklets zunächst als Pilotprojekte errichten und bei einer positiven Resonanz in dauerhafte Kleinplätze überführen. Pocket Parks gehen einen Schritt weiter und integrieren auf ehemaligen Parkflächen kleine Grüninseln mit Bänken, Blumenbeeten oder Bodendeckern. Sie bieten Klima- und Erholungsfunktionen, steigern die Artenvielfalt im Straßenzug und lockern das Stadtbild auf. Die Bänke können flexibel angeordnet werden, um Einzel- und Gruppenaufenthalte zu ermöglichen und dabei stets auf Barrierefreiheit und rutschfeste Oberflächen zu achten. Der Ersatz von Parkflächen durch Parklets und Pocket Parks fördert die Aufenthaltsqualität, stärkt das urbane Leben und setzt ein sichtbares Zeichen für nachhaltige Mobilität.

Ausgangslage:

Insbesondere der hohe Anteil an Stellplätzen in Grevenbroich bietet Potential vereinzelt Platz für den Fußverkehr zu schaffen. Durch Parklets, (temporäre) Sitz- und Spielmöglichkeiten lässt sich ein attraktives Angebot für den Fußverkehr schaffen.

Ziel der Maßnahme:

Die gezielte Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in attraktive Aufenthaltsangebote fördert die Nahmobilität. Gleichzeitig setzt die Kommune damit ein deutliches Zeichen für nachhaltige Mobilität und lebenswertere Stadträume.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr, Bereich Grün/Umwelt/Klima)		

Umsetzungspfad

- Identifikation wenig genutzter oder überdimensionierter Parkflächen und anderer versiegelter Flächen
- Bewertung der lokalen Bedarfe (Schatten, Sitzgelegenheit, Grünfläche, Radverkehrsabstellanlage)
- Abstimmung mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden
- Einrichtung temporärer „Parklets“
- Kurze Laufzeit (z. B. einige Wochen), um Wirkung und Akzeptanz zu prüfen
- Dauerhafte Umgestaltung bei Erfolg
- Monitoring und Weiterentwicklung



F3.2 Attraktive Gestaltung von Angsträumen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Das Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum ist für viele Menschen von signifikanter Relevanz für ihr Mobilitätsverhalten. Die Wahrnehmung von Angsträumen wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise der Gestaltung der Räumlichkeiten oder dem subjektiven Sicherheitsempfinden. Ängste im öffentlichen Raum treten typischerweise in den Abend- und Nachtstunden auf. Für die Empfindung von Angsträumen sind insbesondere folgende Faktoren von Relevanz: mangelnde Beleuchtung (auch in Form von Wechseln zwischen unterschiedlichen Beleuchtungsstärken und -spektren), die Wahrnehmung eines unangenehmen Publikums, das Fehlen von Alternativen, die als unübersichtlich empfundene Umgebung sowie die Verwahrlosung und mangelnde Pflege des jeweiligen Ortes. Da die Wahrnehmung subjektiv ist, empfiehlt es sich, eine Abfrage nach Angsträumen in Grevenbroich durchzuführen und daraufhin Maßnahmen zu entwickeln, die das Sicherheitsgefühl der Stadtbevölkerung in diesen Räumen erhöht. Für den Abbau von Angsträumen sollen generelle Lösungen zur Verbesserung der Beleuchtung, Sauberkeit und Einsehbarkeit öffentlicher Wege und Unterführungen sowie ÖPNV-Haltestellen angewendet werden. Ein Maßnahmenprogramm, das eine Priorisierung der Maßnahmen vorsieht, kann bei der sukzessiven Umsetzung von Nutzen sein.

Ausgangslage:

In Grevenbroich befindet sich eine signifikante Anzahl an Unterführungen, die die großen Verkehrsachsen kreuzen. Diese sind häufig dunkel und unattraktiv gestaltet, was dazu führt, dass sie gemieden werden oder Umwege in Kauf genommen werden müssen. Zudem verschärfen Konflikte mit dem Radverkehr die Situation zum Teil.

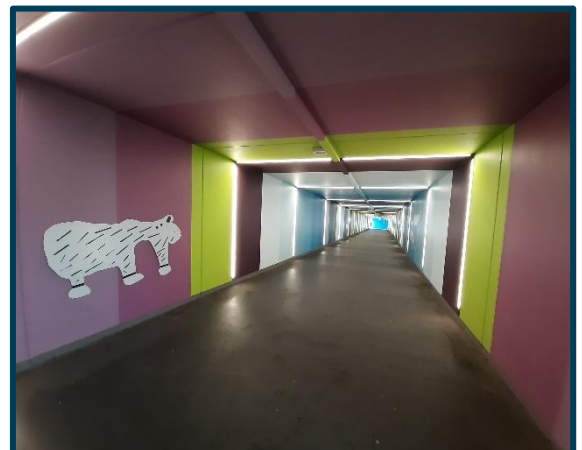
Ziel der Maßnahme:

Eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums hat einen signifikanten Einfluss auf das allgemeine Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung. Eine ansprechende und belebte Umgebung kann dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl zu erhöhen und somit zum Gehen einzuladen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Lenkungsgruppe - Öffentlichkeitsbeteiligung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - ggf. Vereine oder Initiativen - ggf. Schulen		

Umsetzungspfad

- Identifikation von Angsträumen z.B. Mängelmelder
- Einstufung bekannter öffentlicher Räume (z. B. leicht angstbesetzt bis stark angstbesetzt) zur Priorisierung von Maßnahmen
- Budget für die Umsetzung der Maßnahmen einplanen
- Umgestaltung erster bekannter Angsträume
- Evaluation
- ggf. Anpassung der Maßnahmen



F4 Stärkere Trennung von Fuß- und Radverkehr

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Eine konsequente Trennung von Fuß- und Radverkehr reduziert Konflikte, erhöht die Sicherheit und steigert den Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden. Fußgängerinnen und Fußgänger profitieren von klar abgegrenzten Gehwegen, auf denen sie ohne Überraschungen durch zügig fahrende Räder unterwegs sein können. Gleichzeitig gewinnen Radfahrende verlässliche, ungehinderte Wegführungen, auf denen sie zügig und flüssig vorankommen. Gerade an Knotenpunkten, in Schul- und Einkaufsbereichen sowie auf stark frequentierten Verbindungen lässt sich so das Unfallrisiko deutlich senken und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöhen.

Die Umsetzung erfolgt über bauliche und gestalterische Maßnahmen: Gehwege werden ausreichend breit geplant und farblich bzw. materiell von Radwegen abgesetzt. Bordsteinkanten oder Poller schaffen eine physische Trennung. Wo der Raum begrenzt ist, können Schutzstreifen angelegt werden. Beschilderung, Bodenmarkierungen und taktile Elemente unterstützen die Orientierung. Im Kreuzungsbereich sorgen separate Ampelphasen und gut sichtbare Markierungen für klare Vorfahrtsregeln. Durch eine abgestimmte Planung und regelmäßige Kontrolle der Infrastruktur lässt sich eine nachhaltige Entflechtung von Fuß- und Radverkehr in Grevenbroich sicherstellen.

Ausgangslage:

In Grevenbroich verläuft der Radverkehr vielfach gemeinsam mit dem Fußverkehr – insbesondere auf Hauptverbindungen zwischen Ortsteilen und innerorts, wo der Platz für getrennte Wege fehlt. Teilweise wird eine separate Führung eingerichtet, während an Unterführungen die gemeinsame Geh-/Radwegführung erhalten bleibt.

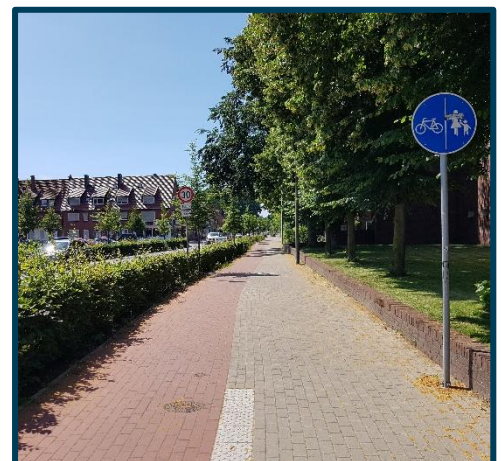
Ziel der Maßnahme:

Die bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr minimiert Konflikte, erhöht Komfort und Sicherheit für beide Nutzungsgruppen und schafft klare, barrierefreie Wegeverbindungen. Gleichzeitig optimiert sie den Verkehrsfluss auf stark frequentierten Routen und fördert umweltfreundliche Mobilität.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Lenkungsgruppe - Öffentlichkeitsbeteiligung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Bestandsaufnahme und Analyse der gemeinsamen Wege
- Definition von Trennungsformen und Standards
- Priorisierung von Abschnitten
- Sukzessive Maßnahmenumsetzung entsprechend geeigneter Trennungsform
- Monitoring und ggf. Nachsteuerung



F5 Fußverkehrs-Check durchführen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2027

Beschreibung:

Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs betreffen überwiegend kleinräumige Bereiche und erfordern eine detaillierte lokale Planung. Da eine gesamtstädtische Steuerung nicht immer möglich ist, soll die Situation exemplarisch und regelmäßig in ausgewählten Stadtteilen durch sogenannte Fußverkehrs-Checks geprüft werden. Diese Checks beinhalten Planungsspaziergänge und Workshops mit lokalen Akteurinnen und Akteuren. Ziel ist es, das Bewusstsein für die Belange des Fußverkehrs in Verwaltung, Bezirkspolitik und Bürgerschaft zu stärken. Sensibilisierungsmaßnahmen, wie zum Beispiel das Simulieren von Sehbeeinträchtigungen, tragen dazu bei, die Perspektive mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.

Die Ergebnisse der lokalen Erhebungen fließen in konkrete Umsetzungspläne ein. Eine thematische Ausweitung auf weitere Stadtteile fördert den interkommunalen Austausch und unterstützt kontinuierliche Verbesserungen für den Fußverkehr.

Ausgangslage:

Grevenbroich ist Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Mitgliedskommunen haben die Möglichkeit, sich bei den jährlich stattfindenden Fußverkehrs-Checks zu bewerben und den Partizipationsprozess als Förderung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu gewinnen. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, dass die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks in der Kommune autonom erfolgt, was wiederum einen größeren Aufwand für die Kommune bedeutet.

Ziel der Maßnahme:

Das partizipative Format zielt darauf ab, Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und politische Entscheidungsträger für das Thema Fußverkehr zu sensibilisieren und einen Austausch zwischen allen Beteiligten zu fördern. Die Schaffung von Verständnis erfolgt durch die Präsentation unterschiedlicher Perspektiven sowie den Austausch von Alltagsproblemen im Straßenraum. Der Fokus der Fußverkehr-Checks liegt auf ortsspezifischen und kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Handlungsempfehlung Gutachter	Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- Bewerbung um einen Fußverkehrs-Check beim Land NRW
- Durchführung des Fußverkehrs-Checks (ggf. ohne Förderung)
- Definition und Umsetzung von Maßnahmen
- Evaluation
- Weiterführung in weiteren Stadtteilen



Handlungsfeld K | Kfz-Verkehr und Elektromobilität

Das Auto ist für viele Menschen in Grevenbroich ein fester Bestandteil des Alltags. Etwa die Hälfte der Bevölkerung nutzt den motorisierten Individualverkehr regelmäßig für ihre täglichen Wege – ergänzt durch zahlreiche Einpendler aus dem Umland. Damit einher gehen jedoch hohe Emissionen, Flächenverbrauch und eine starke Prägung des Stadtbilds durch Verkehr und Infrastruktur.

Moderne Fahrzeugtechnologien und vor allem elektrische Antriebe können einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung leisten. Doch auch Elektrofahrzeuge benötigen Platz und führen nicht automatisch zu weniger Verkehr oder attraktiveren öffentlichen Räumen. Ohne eine deutliche Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie den ÖPNV, den Rad- oder Fußverkehr bleibt eine umfassende Verkehrswende aus.

Deshalb setzt das Mobilitätskonzept auf eine Doppelstrategie: Zum einen sollen alternative Antriebe und innovative Mobilitätsformen wie Carsharing unterstützt werden. Zum anderen geht es um die Stärkung der Verkehrsalternativen durch bessere Infrastruktur, Angebote und eine faire Umverteilung des Straßenraums.

Grevenbroich ist gut in das regionale Verkehrsnetz eingebunden. Außergewöhnliche Engpässe wurden kaum festgestellt. Dennoch sind die Verkehrsflächen groß und dominieren viele Bereiche der Stadt. Erste erfolgreiche Maßnahmen, etwa durch klar geregelte Parkzonen im Rahmen des Integriertes Stadtentwicklungskonzept Bereich Innenstadt, zeigen, dass Ordnung und Flächeneffizienz möglich sind.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden vier zentrale Maßnahmenpakete mit insgesamt neun konkreten Untermaßnahmen im Bereich Kfz-Verkehr und E-Mobilität entwickelt. Diese werden im Folgenden dargestellt – ergänzt durch weitere relevante Maßnahmen aus angrenzenden Handlungsfeldern.

Abbildung 10: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Kfz-Verkehr und E-Mobilität“

Nr.	Bezeichnung
K1	Förderung autoarmer Wohnquartiere
K1.1	Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Bestandsquartieren
K1.2	Verkehrsarme Gestaltung bei Neubauquartieren
K2	Ruhender Verkehr
K2.1	Neuorganisation im Bestand Bewohnerparken
K2.2	Parkraumbewirtschaftung einführen
K2.3	Einrichtung und Ausbau von Quartiersparkplätzen
K2.4	Gehwegparken einschränken
K2.5	Erstellung eines Parkraumkonzeptes
K3	Einrichtung von Lieferzonen in der Innenstadt
K4	Förderung emissionsarmer Elektromobilität
K4.1	Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks
K4.2	Entwicklung einer Elektromobilitätsstrategie
K4.3	Ausbau der Ladeinfrastruktur

K1 Förderung autoarmer Wohnquartiere

Die Kfz-Infrastruktur in Grevenbroich ist in weiten Teilen des Stadtgebiets sehr dicht ausgebaut. Das übergeordnete Straßennetz (v. a. die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) ist an die Stadtteile sehr gut angebunden und daher in einem sehr geringen Zeitraum für die Verkehrsteilnehmenden erreichbar. Mit den Komfort- und Flexibilitätsvorteilen des individuellen Kfz-Verkehrs gehen allerdings auch Verkehrsbelastungen, Flächenverbrauch (ruhender und fließender Verkehr) in wertvollen Bereichen der Stadt sowie Klima- und Umweltbelastungen einher. Angesichts des immer weiter steigenden Pkw-Besitzes wird nicht nur in Grevenbroich deutlich, dass ein „Weiter so“ der Verkehrspolitik nicht länger möglich sein kann und zwangsweise zu Kapazitäts- und Umweltproblemen sowie einer Abwertung der Lebensqualität der Stadt führen würde. Verschärfte nationale und internationale Klimaschutzziele und entsprechende Diskussionen verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen zunehmend Probleme erzeugt und in seiner heutigen Ausgestaltung und Masse in Frage gestellt werden muss. Ohne eine grundlegende Verlagerung von Kfz-Fahrten auf andere Verkehrsmittel (durch alltagstaugliche Stärkung der Alternativen ÖPNV und Radverkehr und entsprechende, vorausschauende Umverteilung der Flächenangebote) wird sich keine Verbesserung der Situation einstellen.

Im übergeordneten, zumeist klassifizierten Straßennetz der Stadt Grevenbroich gilt innerorts in der Regel eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 50 km/h. Die klassifizierten Straßen sind entsprechend ihrer Straßenbaulast als Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen eingeordnet. Der Betrieb und die Unterhaltung dieser Straßen obliegt dem jeweiligen Baulastträger, wie beispielsweise Straßen.NRW für die Bundes- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen. Infolge der Maßnahmenvorschläge aus dem Lärmaktionsplan wurde auf einigen Straßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h reduziert – unter anderem auf der Richard-Wagner-Straße, der Deutsch-Ritter-Allee sowie der Friedrichstraße in Kapellen.

Unabhängig von der formalen Geschwindigkeitsbegrenzung ist festzustellen, dass auf bestimmten innerörtlichen Straßenabschnitten die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h faktisch nicht erreicht werden kann. Dies liegt insbesondere an den geringen Straßenquerschnitten und der baulichen Enge, die eine höhere Geschwindigkeit nicht zulassen. Beispiele hierfür sind die Kirchstraße in Gustorf, die Erftstraße in Frimmersdorf sowie die Oberstraße in Wevelinghoven.

K1.1 Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Bestandsquartieren

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Installation verkehrsberuhigender Maßnahmen im Wohnumfeld umsetzen, z.B. Fahrbahnmarkierungen, Fahrspurverengungen, Bodenschwellen, Straßenmöblierungen und Begrünungen. Weitere Optionen sind Aufpflasterungen an Quartierseingängen, vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“), gezielte Anordnung von Parkständen sowie eine verstärkte Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche. Ausreichende Stellplätze sind gemäß kommunaler Satzung sicherzustellen.

Ausgangslage:

Das übergeordnete Straßennetz (v. a. die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) ist an die Stadtteile sehr gut angebunden und daher in einem sehr geringen Zeitraum für die Verkehrsteilnehmenden erreichbar. Mit den Komfort- und Flexibilitätsvorteilen des individuellen Kfz-Verkehrs gehen allerdings auch Verkehrsbelastungen, Flächenverbrauch (ruhender und fließender Verkehr) in wertvollen Bereichen der Stadt sowie Klima- und Umweltbelastungen einher.

Ziel der Maßnahme:

Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität stehen im Mittelpunkt. Kinder können im öffentlichen Raum gefahrlos spielen und quartiersfremde Durchgangsverkehre werden unterbunden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Leitbild-Workshop - Öffentlichkeitsbeteiligung - Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung, Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- Erfassung und Priorisierung von Wohnquartieren mit hohem Durchgangsverkehr und hoher Verkehrsbelastung
- Prüfung geeigneter verkehrsberuhigender Maßnahmen
- Erstellung eines Gestaltungskonzeptes
- Entwicklung eines Umsetzungsplans zur Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche



K1.2 Verkehrsarme Gestaltung bei Neubauquartieren

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit ge-
plant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Kostenintensive Lösungen für Neubaumaßnahmen sind verkehrsberuhigte Straßen, dezentrale Quartiersparkplätze, die dennoch kurze und sichere Wege für Fuß- und Radverkehr bieten. Ebenso attraktive Grün- und Aufenthaltsflächen sowie gezielte bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen, Bodenschwellen und Straßenmöblierung. Der Fuß- und Radverkehr, insbesondere Kinder, sollen eine bevorzugte Position zum Spielen und Aufenthalt erhalten. Der Kfz-Verkehr ist als untergeordnet zu betrachten.

Ausgangslage:

Die Kfz-Infrastruktur in Grevenbroich ist dicht ausgebaut, das übergeordnete Straßennetz (v. a. die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) ist an weite Teile des Stadtgebiets sehr gut angebunden und vor diesem Hintergrund schnell erreichbar. Mit den Komfort- und Flexibilitätsvorteilen des individuellen Kfz-Verkehrs gehen allerdings auch Verkehrsbelastungen, Flächenverbrauch (ruhender und fließender Verkehr) in wertvollen Bereichen der Stadt sowie Klima- und Umweltbelastungen einher.

Ziel der Maßnahme:

Es stehen die Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit sowie die Nahmobilität im Mittelpunkt. Kinder können im öffentlichen Raum gefahrlos spielen, während quartiersfremde Durchgangsverkehre unterbunden werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereiche Straßenbau und Verkehr, Bereich Grün/ Umwelt/ Klima)		

Umsetzungspfad

- Entwicklung von Planungsleitlinien für verkehrsarme Neubauquartiere
- Integration gezielter baulicher Maßnahmen zur verkehrsarmen Gestaltung bei der Planung von Neubauquartieren
- Realisierung
- Evaluation



K2 Ruhender Verkehr

Ruhender Verkehr kann Konflikte zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsformen auslösen oder diese verstärken. Ursächlich können hier neben dem generellen Anstieg des Pkw-Besitzes auch besonders homogene Umfeldnutzungen oder starke Nutzungsmischungen sowie in diesen Zusammenhängen fehlende kommunale Steuerung und Kommunikation sein.

Parken im öffentlichen Raum gehört zum Gemeingebrauch. Nach den gesetzlichen Grundlagen (StVG, StVO, VwV-StVO) darf grundsätzlich auf der Fahrbahn geparkt werden, wo es nicht durch diese Rechtsgrundlagen ausdrücklich verboten ist. Im Allgemeinen bestehen jedoch gewisse Einschränkungen und Regeln. So ist beispielsweise das Parken in verkehrsberuhigten Bereichen grundsätzlich nur in dafür markierten Bereichen erlaubt, das Parken ist auf dem Gehweg – dort wo es nicht ausdrücklich angeordnet ist – grundsätzlich verboten. Darüber hinaus ist ebenfalls in den o.g. Werken festgehalten, dass die Freihaltung eines jeweils fünf Meter messenden Bereichs vor und nach sowie Einmündungen durch die Verkehrsteilnehmenden einzuhalten ist. Die zuvor genannten Restriktionen erfahren in der Praxis jedoch eine kontinuierlich sinkende Akzeptanz. Dies ist insbesondere auf jahrzehntelanger Duldung regelwidriger Praxis, an einer zu geringen Kontrollichte und auch aufgrund von Wissensbarrieren sowie einer vergleichsweise milden Sanktionspolitik zurückzuführen. So wird vermehrt regelwidrig und teilweise auch gefährdend (z. B. auf Rad- und Gehwegen, im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen und einschränkend für Feuerwehr, Rettungsdienst und Ver- und Entsorgungsfahrzeugen) geparkt. Diese Problematik bezüglich des ruhenden Verkehrs hat mit dem so genannten Urteil zum Gehwegparken^[1] mittlerweile sogar die höchste deutsche Verwaltungsgerichtsebene beschäftigt, welche klargestellt hat, dass Kommunen gezielt Maßnahmen ergreifen müssen, um die Sicherheit und Nutzbarkeit von Gehwegen zu gewährleisten und die Rechte der Anwohnenden auf ungehinderte Nutzung der Gehwege zu schützen.

Im Rahmen der Umsetzung des bereits vorliegenden Mobilitätsleitbilds beabsichtigt die Stadtverwaltung sowie die Stadtbetriebe Grevenbroich auch die zeitgemäße Weiterentwicklung des ruhenden Verkehrs zu ergreifen. Dabei sollen die verschiedenen Ausgangssituationen und Erfordernisse sowohl im Stadtzentrum als auch in den umschließenden Ortsteilen in einem Parkraumkonzept analysiert und Handlungsempfehlungen aufgestellt werden. Somit soll ein Handlungsleitfaden entstehen, nach dessen Vorgaben eine Akquirierung, Gestaltung sowie eine mögliche Bewirtschaftung der Parkraumkapazitäten erfolgen kann.

Die Vor-Ort-Begehung durch das Gutachterbüro sowie Inhalte aus dem Mobilitätsleitbild für die Stadt Grevenbroich zeigen auf, dass der ruhende bzw. parkende Verkehr in den Ortsteilen teilweise Konflikte und Problemlagen aufweist. Auf der Basis von Parkraumanalysen können Maßnahmen zur besseren Nutzung der Parkmöglichkeiten und Anpassungen des Parkraumangebotes ergriffen werden.

Zum einen sollte für eine bessere Organisation des begrenzten Raums eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Dazu zählen folgende Kriterien: Analyse und Diskussion der wichtigsten Rahmenbedingungen und Instrumente (Bewirtschaftungsformen, Gebührenhöhe, Ausnahmeregelungen, Kontrolle Wirtschaftlichkeit, Öffentlichkeitsarbeit).

K2.1 Neuorganisation im Bestand Bewohnerparken

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030

Beschreibung:

Bewohnerparken organisiert den ruhenden Verkehr durch die Ausweisung von Parkzonen. Parkflächen werden klar beschildert und kontrolliert, um Fremdparken und Suchverkehr zu reduzieren. Rechtlich erfolgt die Umsetzung auf Grundlage der StVO und einer kommunalen Satzung, die die Vergabe und Nutzung der Parkausweise regelt. Bei der Ausweisung von Parkzonen ist sicherzustellen, dass im unmittelbaren Umfeld ausreichend öffentlich nutzbare Stellplätze zur Verfügung stehen. Darüber hinaus müssen alternative Parkmöglichkeiten deutlich sichtbar und nachvollziehbar ausgewiesen sein, um eine ausgewogene Nutzung des öffentlichen Raums zu gewährleisten.

Ausgangslage:

Der ruhende Kfz-Verkehr nimmt auf viele mobilitätsrelevante Bereiche in Grevenbroich Einfluss. Sei es die Verkehrssicherheit (Sichtachsen, verstellte Straßen und Gehwege), die Qualität anderer Verkehrsarten (eingeschränkte Gehwegbreiten, Überholmanöver) oder geringe Aufenthaltsqualität (verspernte öffentliche Flächen). Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Grevenbroicher Mobilitätskonzepts ist es erforderlich, die mit dem ruhenden Verkehr einhergehenden Konflikte nicht nur in zentralen Bereichen der Stadt, sondern vielmehr gesamtstädtisch anzugehen.

Ziel der Maßnahme:

Durch die Ausweisung von Bewohnerparken wird einer bestimmten Gruppe, den Anwohnenden, Parkraum zur Verfügung gestellt. So kann die Parkplatzsituation verbessert und das Bestandsquartier entlastet werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Öffentlichkeitsbeteiligung - Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung (Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Erfassung von Bereichen mit hohem Parkdruck durch Fremdparken
- Erstellung einer kommunalen Satzung zur Regelung von Vergabe und Nutzung von Parkausweisen für Anwohnenden
- Planung und Ausweisung von Parkzonen für Anwohnende
- Kontrolle der Einhaltung des Bewohnerparkens

K2.2 Parkraumbewirtschaftung einführen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2028

Beschreibung:

Die Parkraumbewirtschaftung zielt darauf ab, den ruhenden Verkehr effizient zu steuern und die Nutzung öffentlicher Flächen zu optimieren. Durch die Einführung oder Ausweitung von bewirtschafteten Parkzonen wird der Parkdruck reduziert, der Suchverkehr minimiert und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert. Die Maßnahme basiert auf rechtlichen Grundlagen wie der StVO und kommunalen Satzungen. Neben verkehrlichen und städtebaulichen Vorteilen generiert die Bewirtschaftung auch Einnahmen für die Kommune, die zur Finanzierung weiterer Mobilitätsmaßnahmen eingesetzt werden können. Eine sozialverträgliche Umsetzung setzt die Berücksichtigung alternativer Parkmöglichkeiten und eine transparente Kommunikation voraus.

Ausgangslage:

In der Innenstadt von Grevenbroich bestehen unterschiedliche Parkangebote: gebührenpflichtige Stellplätze, zeitlich begrenztes Parken mit Parkscheibe sowie freie Parkflächen. Die Staffelung der Regelungen – restriktiver im Zentrum, lockerer in den Randbereichen – ist grundsätzlich sinnvoll und gut beschildert. Dennoch kommt es regelmäßig zu ordnungswidrigem Parken. Zudem konkurrieren verschiedene Nutzungsgruppen – Anwohnende, Beschäftigte, Kundschaft – um begrenzten Parkraum, was den Nutzungsdruck zusätzlich erhöht. Gebühren dürfen nur von öffentlich-rechtlichen Institutionen erhoben werden, daher ist eine klare Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Parkraum essenziell.

Ziel der Maßnahme:

Analyse und Diskussion der wichtigsten Rahmenbedingungen und Instrumente (Bewirtschaftungsformen, Gebührenerhöhe, Ausnahmeregelungen, Kontrolle Wirtschaftlichkeit, Öffentlichkeitsarbeit).

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Klimaschutzkonzept - Lenkungsgruppe - Öffentlichkeitsbeteiligung - Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung (Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr, Smart-City-Management) - Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing Grevenbroich mbH - Stadtentwicklungsgesellschaft Grevenbroich GmbH - Einzelhandel		
			
			

Umsetzungspfad

- Analyse bestehender Bewirtschaftungszonen
- Identifikation von Bewirtschaftungszonen
- Festlegung der Rahmenbedingungen
- Installation von Beschilderung und Parkscheinautomaten
- Kontrolle der Einhaltung

K2.3 Einrichtung und Ausbau von Quartiersparkplätzen

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2035+

Beschreibung:

Quartiersparkplätze werden am Quartierand organisiert, um Durchgangsverkehre sowie Parksuchverkehr zu vermeiden. Klare Zufahrten, strukturierte Stellflächen und kurze Wege zum Wohngebiet sichern eine effiziente Verkehrslenkung und fördern die verkehrsarme Gestaltung des Quartiers.

Ausgangslage:

Der ruhende Kfz-Verkehr nimmt auf viele mobilitätsrelevante Bereiche in Grevenbroich Einfluss. Sei es die Verkehrssicherheit (Sichtachsen, verstellte Straßen und Gehwege), die Qualität anderer Verkehrsarten (eingeschränkte Gehwegbreiten, Überholmanöver) oder geringe Aufenthaltsqualität (verspernte öffentliche Flächen). Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Grevenbroicher Mobilitätskonzepts ist es erforderlich, die mit dem ruhenden Verkehr einhergehenden Konflikte nicht nur in zentralen Bereichen der Stadt, sondern vielmehr gesamtstädtisch anzugehen.

Ziel der Maßnahme:

Quartiersparkplätze sollen Anwohnenden eines Stadtquartiers einen gemeinsamen Ort zum Abstellen des Fahrzeuges bieten. Nach Möglichkeit sollen die Quartiersparkplätze fußläufig erreichbar sein, alternative Verkehrsangebote (z.B. Fahrräder) können längere Strecken ausgleichen. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, benötigte Parkplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Leitbild-Workshop - Lärmaktionsplan - Öffentlichkeitsbeteiligung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Bauordnung und Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Betreiber (privat/städtisch)		
			
			

Umsetzungspfad

- Identifikation geeigneter Standorte am Rand bestehender und neuer Quartiere
- Prüfung von Flächenverfügbarkeiten und planungsrechtlichen Voraussetzungen
- Entwicklung eines Nutzungs- und Bewirtschaftungskonzeptes für Quartiersparkplätze
- Integration ergänzender Mobilitätsangebote

K2.4 Gehwegparken einschränken

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

In Grevenbroich ist nahezu jeder Punkt der Kernstadt mit dem Auto anfahrbar und auch Abstellmöglichkeiten gibt es sehr viele. Dabei zeigt die Öffentlichkeitsbeteiligung, dass das sehr große Parkplatzangebot zumeist nicht als solches wahrgenommen wird. Der Parkplatz am gewünschten Ziel scheint stets durch andere belegt zu sein, zeitraubender Parksuchverkehr wird insbesondere zu den Spitzenzeiten beklagt.

Ausgangslage:

Die Vor-Ort-Begehung in Grevenbroich hat gezeigt, dass das Straßenbild im Stadtgebiet in vielen Teilen nicht nur durch den fließenden, sondern auch durch den ruhenden Verkehr geprägt ist. Das gilt sowohl für den innerstädtischen Bereich als auch für die weiteren Ortsteile. In bebauten Strukturen ist straßenbegleitendes Parken allgegenwärtig.

Ziel der Maßnahme:

Möglichst stadtweite Umsetzung der Ordnung des Parkens, über die Einrichtung von Halteverbotszonen in denen das Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist, unter Berücksichtigung verschiedener Ansätze zur Generierung ausreichender Restfahrbahn- und -gehwegbreiten (Fahrbahnrandparken, halbseitiges Gehwegparken, Gehwegparken).

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Leitbild-Workshop - Lärmaktionsplan - Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung (Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- Erfassung und Priorisierung problematischen Gehwegparkens
- Prüfung der Gehweg- und Fahrbahnbreiten zur Sicherstellung ausreichender Restgehwegbreiten
- Einführung von Halteverbotszonen und angeordnetem Gehwegparken
- Durchsetzung von Halteverbotszonen und angeordnetem Gehwegparken

K2.5 Erstellung eines Parkraumkonzeptes

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2026

Beschreibung:

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Kfz-Verkehr sowie vom Parksuchverkehr soll ein integriertes Parkraumkonzept für Grevenbroich entwickelt werden. Im Fokus stehen Quartiere mit hohem Parkdruck und Nutzungskonflikten zwischen Anwohnenden, Besuchenden und Gewerbetreibenden. Eine klare Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Parkraum ist dabei essenziell, da Gebühren ausschließlich von öffentlich-rechtlichen Institutionen erhoben werden dürfen.

Da Diskussionen über Parkraum häufig emotional und subjektiv geführt werden, ist eine faktenbasierte Grundlage entscheidend. Parkraumanalysen, die Angebot und Nachfrage gegenüberstellen sowie Nutzungsgruppen identifizieren, bilden die Basis für zielgerichtete Maßnahmen. Auf dieser Grundlage können Anpassungen des Parkraumangebots sowie eine effizientere Nutzung bestehender Flächen sachlich begründet und umgesetzt werden. Kleineräumige Untersuchungen ermöglichen dabei eine passgenaue Berücksichtigung lokaler Mobilitätsbedarfe in den jeweiligen Quartieren. Die vorher genannten Maßnahmen (K2.1-K2.4) sollten in das Parkraumkonzept miteinfließen.

Ausgangslage:

In Grevenbroich steht ein vielfältiges Angebot an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung – sowohl im Innenstadtbereich als auch in den angrenzenden Quartieren. Bislang fehlt jedoch ein übergeordnetes Konzept, das den ruhenden Verkehr systematisch ordnet und als strategischer Leitfaden für die Nutzung bestehender sowie die Planung neuer Stellplatzangebote dient

Ziel der Maßnahme:

Ziel des Parkraumkonzepts ist es, die unterschiedlichen Ausgangslagen und Anforderungen in den einzelnen Stadtbereichen zu analysieren und daraus konkrete Handlungsoptionen abzuleiten. Das Konzept soll als Grundlage für die Akquirierung, Gestaltung und gegebenenfalls Bewirtschaftung von Parkraumkapazitäten dienen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
• Mobilitätsleitbild • Öffentlichkeitsbeteiligung • Gutachterliche Handlungsempfehlung	• Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- Erhebung und Kartierung bestehender Stellplatzangebote (öffentlich/privat, bewirtschaftet/unbewirtschaftet) sowie deren Analyse: Auslastung, Parkdruck, Nutzergruppen
- Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage
- Definition quartiersspezifischer Handlungsansätze (z. B. Bewohnerparken, Kurzzeitparken, Ladezonen)
- Prüfung der Bewirtschaftung öffentlicher Flächen (Gebühren, Zeitlimits)
- Schrittweise Umsetzung nach Prioritäten (z. B. Quartiere mit hohem Parkdruck)
- Einrichtung eines Monitorings zur Erfolgskontrolle und Anpassung
- Regelmäßige Evaluation und Fortschreibung des Konzepts

K3 Einrichtung von Lieferzonen in der Innenstadt

Priorität:		Aufwand / Komplexität		Kostenklasse	
Status	Noch nicht bearbeitet	Beginn:	mittelfristig (3-5 Jahre)	Laufzeit geplant bis:	2030

Beschreibung:

Urbane Logistik betrachtet die Planung, Steuerung und Abwicklung von Transport- und Logistikprozessen in städtischen Gebieten mit dem Ziel die Effizienz von Lieferketten zu erhöhen und dabei die negativen Auswirkungen der anfallenden Verkehre auf die Umwelt und die Lebensqualität der Bewohnenden zu verringern. Die Einrichtung von Lieferzonen in der Innenstadt dient der geordneten Abwicklung des Lieferverkehrs und der Entlastung des öffentlichen Raums. Lieferzonen werden gezielt an geeigneten Stellen eingerichtet, um kurze Wege zu Geschäften zu ermöglichen und den Verkehrsfluss nicht zu behindern. Durch eine zeitliche Begrenzung sind sie mehrfach nutzbar.

Ausgangslage:

Ein zentrales Problem für den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr stellt die Bereitstellung von Flächen für die Be- und Entladevorgänge dar. Die in jüngster Zeit starke Zunahme der Liefer- und Wirtschaftsverkehre führt häufig zu Nutzungskonflikten, z.B. durch Blockierung der Infrastrukturen des Rad- und Fußverkehrs. Dies ist auch in Grevenbroich vermehrt zu beobachten. Eine Ausweisung von speziellen Liefer- und Ladezonen ist aktuell noch nicht vorhanden. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeiten in Kombination mit einer hohen Dichte von Einzelhandels- und Wohnnutzung ist in der Innenstadt die Nachfrage nach Flächen groß, andererseits wird Lieferverkehr als besonders störend wahrgenommen.

Ziel der Maßnahme:

Lieferzonen schaffen ein Platzangebot für diesen zeitlichen Bedarf, sodass der fließende Verkehr entlastet wird und der öffentliche Raum ökonomisch genutzt wird. Zudem kann dadurch verhindert werden, dass Geh- und Radwege von Lieferverkehren zugestellt werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Klimaschutzkonzept - Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung (Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Wirtschaftsförderung - Einzelhandel		

Umsetzungspfad

- Identifizierung notwendiger Standorte von Lieferzonen in der Innenstadt
- Durchführung eines Pilotprojektes zur praktischen Anwendung von Lieferzonen
- Evaluation des Pilotprojektes
- Flächendeckende Einrichtung von Lieferzonen

K4 Förderung emissionsarmer Elektromobilität

Potenziale zur Reduzierung der negativen Umweltwirkungen bieten sicherlich neue Fahrzeugtechnologien und insb. emissionsarme bzw. -freie Antriebsformen. Allerdings gehen damit keine verkehrsmindernden Effekte zur Entlastung der Straßen und öffentlichen Räume einher.

K4.1 Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

Bei der Fuhrparkelektrifizierung kommt der Kommune eine initiiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu. Die Kommune übernimmt eine Vorbildfunktion und kann zudem Ideen und Konzepte erproben. Die Umstellung auf alternative Antriebe sollte prioritär bei geeigneten Dienstfahrzeugen erfolgen – ausgenommen sind Spezialfahrzeuge wie Feuerwehr- oder Großgeräte, bei denen eine Elektrifizierung derzeit nicht sinnvoll erscheint. Zur Sichtbarmachung sollen regelmäßige Evaluationen der Ansätze und darauf aufbauendes positives Marketing die Vorbildfunktion der Verwaltung unterstützen.

Ausgangslage:

Im Vordergrund stehen insbesondere Maßnahmen, die die Mobilität der städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen/-fahrten, die Anzahl der Stellplätze der Verwaltung sowie den kommunalen Fuhrpark betreffen (Paggios Grün, Dienstfahräder und E-Fahrzeuge der Stadtverwaltung).

Ziel der Maßnahme:

Ziel der Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks ist die Reduzierung von CO₂-Emissionen und Luftschadstoffen, die Förderung nachhaltiger Mobilität sowie der Ausbau der Vorbildfunktion der Stadt Grevenbroich für klimafreundliche und nachhaltige Verkehrslösungen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Leitbild-Workshop - Klimaschutzkonzept	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereiche Straßenbau und Verkehr, Bereich Grün/Umwelt/Klima) - Fuhrparkmanagement der Stadtverwaltung - Ggf. Energieversorger		
			
			

Umsetzungspfad

- Bestandsaufnahme des aktuellen Fuhrparks
- Analyse des Ersatzbedarfs
- Erstellung eines Plans zur schrittweise kompletten Umstellung auf Elektrofahrzeuge
- Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Umgang mit Elektrofahrzeugen
- Evaluation und Optimierung des Elektrifizierungsprozesses

K4.2 Entwicklung einer Elektromobilitätsstrategie

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status In Planung

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Es werden zentrale Standorte für Ladepunkte und E-Carsharing-Angebote geschaffen, um kurze Wege und eine hohe Erreichbarkeit zu gewährleisten. Die Strategie umfasst die Nutzung erneuerbarer Energien, die Förderung multimodaler Verkehrskonzepte und die Reduzierung des Flächenverbrauchs durch geteilte Mobilitätsangebote.

Ausgangslage:

Aufgrund der zunehmenden und – angesichts der internationalen und nationalen Klimaziele – notwendigen Marktdurchdringung von Elektro-Kfz besteht eine kommunale Strategie zur Anpassung notwendiger Infrastrukturen für die E-Mobilität. Diese soll fortgeführt werden, um zu klären, wo welche Art von Lademöglichkeiten benötigt werden, wie man mit den Ansprüchen der neuen Fahrzeuge umgeht und wie die kommunale Energieversorgung aufgestellt werden muss.

Ziel der Maßnahme:

Ziel ist es, die Lebensqualität in urbanen Räumen zu erhöhen, den CO₂-Ausstoß zu senken und die Attraktivität alternativer Mobilitätsformen langfristig zu stärken.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Leitbild-Workshop - Klimaschutzkonzept - Ideenmelder - Lenkungsgruppe	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr, Bereich Grün/ Umwelt/ Klima) - Energieversorger - Carsharing-Anbieter		
			
			

Umsetzungspfad

- Evaluation bestehender Elektromobilitätsstrategie, Identifizierung von Optimierungs- und Weiterentwicklungspotentialen
- Definition zentraler Inhalte und Ziele
- Ergänzung bestehender Elektromobilitätsstrategie
- Evaluation und dauerhafte Fortschreibung

K4.3 Ausbau der Ladeinfrastruktur

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2035+

Beschreibung:

Um dem absehbar zunehmenden Ladebedarf Rechnung zu tragen, muss insbesondere an Wohn- und Arbeitsplatzstandorten (eher im privaten Raum) sowie im Bereich von größeren Stellplatzanlagen (öffentlicher und privater Raum), wo über längere Zeiträume geparkt wird (z. B. Parkhäuser, P+R-Anlagen, etc.), die Anzahl an Lademöglichkeiten erhöht werden. Dafür bestehen gesetzliche Bestimmungen (z. B. das GEIG; auf kommunaler Ebene die Stellplatzsatzung).

Ausgangslage:

Im Grevenbroicher Stadtgebiet gibt es aktuell (Stand 08/2025) 59 Ladestationen. Ein Großteil der Ladestationen befindet sich im Stadtzentrum von Grevenbroich rund um den Bahnhof und die Stadtmitte. Auch in den umliegenden Stadtteilen sind schon einige Ladestationen vorhanden, beispielsweise drei Ladestationen in Gustorf, vier in Elsen, zwei in Neukirchen, zwei in Wevelinghoven, vier in Kapellen und eine in Neurath. Von den 59 Ladestationen weisen 48 eine Nennleistung von maximal 22 kW auf. Die übrigen Schnellladestationen reichen von 75 kW bis maximal 300 kW. Darüber hinaus plant die NEW AG weitere Schnellladestationen, meist auf zentralen Parkplätzen.

Ziel der Maßnahme:

Bei der Umsetzung wird ein starker Ausbau der E-Lade-Infrastruktur in Grevenbroich realisiert, der sowohl eine flächendeckende Versorgung mit Ladepunkten als auch die Einrichtung von Schnelllade-Hubs umfasst. Diese Maßnahmen fördern die Elektromobilität und bieten den Nutzern und Nutzerinnen eine einfache und schnelle Ladeinfrastruktur.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Leitbild-Workshop - Klimaschutzkonzept - Ideenmelder - Lenkungsgruppe	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Kämmerei - Energieversorger		

Umsetzungspfad

- Bedarfsanalyse des Ladebedarfs (Wohn-, Arbeits- und Stellplatzstandorten)
- Rechtliche Prüfung kommunale Vorgaben berücksichtigen.
- Infrastrukturausbau: Bestehende Stationen ergänzen, neue Standorte erschließen.
- Evaluation und dauerhafte Fortschreibung

Handlungsfeld Ö | ÖPNV und vernetzte Mobilität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sicherstellen und im Rahmen der Daseinsvorsorge zu der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Der ÖPNV ermöglicht eine umweltfreundliche Mobilität und soll als konkurrenzfähige Alternative zum Auto gestärkt werden. Ein gut ausgebauter ÖPNV ist mit weiteren Verkehrsmitteln verknüpft und stellt für verschiedene Wegezwecke (z.B. Einkaufen, Freizeitaktivitäten, Pendeln zum Arbeitsplatz) attraktive Verbindungen dar. Durch entsprechende Verknüpfungen mit anderen Angeboten kann die multimodale Mobilität, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, gefördert werden. Dies führt langfristig zu einer Stärkung des Umweltverbundes und erhöht die Flexibilität der Bevölkerung in deren Mobilität. Um den Umweltverbund in Grevenbroich zu stärken und die Attraktivität gegenüber dem Auto zu erhöhen, sind verschiedene Maßnahmen nötig. Der ÖPNV in Grevenbroich soll durch die Gründung einer Stadtbusgesellschaft in Kombination mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans und der Erstellung eines Stadtbuskonzepts neu organisiert werden. Dafür soll die regionale Vernetzung verbessert werden, unter anderem durch Taktverdichtungen und Angebotssteigerungen zu den Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende). Auch die Anbindung der SPNV-Haltepunkte an die Ortsteile muss weiter optimiert werden. Die Haltestellen im Stadtgebiet sollen im Rahmen des Umbauprogramms modernisiert und Mobilstationen in Kombination mit Sharing-Angeboten im Stadtgebiet errichtet werden.

Abbildung 11: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „ÖPNV und vernetzte Mobilität“

Nr.	Bezeichnung
Ö1	Organisation und Planung des ÖPNV
Ö1.1	Gründung einer Stadtbusgesellschaft
Ö1.2	Umsetzung des Nahverkehrsplans
Ö1.3	Erarbeitung eines Stadtbuskonzepts mit Grob- und Feinerschließung
Ö2	Angebotsoptimierung und Erweiterung von Bus und Bahn
Ö2.1	Taktabstimmung und Verbesserung der Anschlusszeiten im ÖPNV
Ö2.2	Angebotssteigerung in den Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende)
Ö2.3	Anbindung der Ortsteile verbessern
Ö2.4	Einführung von Bürgerbussen und On-Demand prüfen
Ö3	Modernisierung von Haltestellen
Ö3.1	Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus
Ö3.2	Ausstattung mit dynamischer Fahrgastinformation
Ö4	Aufbau von Mobilstationen im Stadtgebiet
Ö4.1	Zentrale Mobilstation am Bahnhof Grevenbroich einrichten
Ö4.2	Standortkonzept für Mobilstationen
Ö4.3	Quartiersmobilstationen inkl. Sharing-Angeboten
Ö5	Etablierung von Sharing Mobility in Grevenbroich
Ö5.1	Bikesharing
Ö5.2	Carsharing

Ö1 Organisation und Planung des ÖPNV

Durch die Gründung einer Stadtbusgesellschaft, die Umsetzung des Nahverkehrsplans sowie die Entwicklung eines umfassenden Stadtbuskonzepts werden Struktur und Steuerung des ÖPNV in Grevenbroich verbessert. Mit der Gründung einer Stadtbusgesellschaft kann die Stadt Grevenbroich ihre eigene Aufgabenträgerschaft erlangen sowie somit das innerstädtische Angebot besser planen und koordinieren. Ergänzend müssen in der Stadt die Inhalte des aktuellen Nahverkehrsplans verbindlich umgesetzt werden. Dafür müssen die Maßnahmen mit Auswirkungen auf Grevenbroich aus den kreisweiten Maßnahmen herausgefiltert werden. Mit der Entwicklung eines Stadtbuskonzepts kann die Entwicklung des Busverkehrs für Grevenbroich weiter vorangetrieben werden, indem eine grobmaschige Hauptliniener-schließung als auch eine feinmaschige Anbindung der Stadtteile sichergestellt wird. Diese Maßnahmen schafft die Grundlage für ein effizientes, vernetztes und bedarfsgerechtes Angebot im öffentlichen Nahverkehr.

Ö1.1 Gründung einer Stadtbusgesellschaft

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

In Landkreisen ist es eine große Herausforderung, auf die Bedürfnisse aller kreisangehörigen Gemeinden bei der Ausgestaltung des ÖPNV einzugehen. Der ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss ist vielschichtig organisiert, die Buslinien im Landkreis werden u.a. durch die Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) sowie auch den Unternehmen aus den Nachbarkommunen betrieben. Durch die Gründung einer Stadtbusgesellschaft kann eine kreisangehörige Stadt mehr Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV gewinnen.

Ausgangslage:

Die Zuständigkeit für den ÖPNV in der Stadt Grevenbroich liegt bei dem Rhein-Kreis Neuss und dem Verkehrsverbund VRR. Dadurch hat die Stadt Grevenbroich nur bedingten Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV und ist hauptsächlich für die Instandhaltung der Infrastruktur des ÖPNV in der Stadt zuständig.

Ziel der Maßnahme:

Mit der Gründung einer eigenen Stadtbusgesellschaft übernimmt die Stadt Grevenbroich Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr vor Ort. So können Angebot und Qualität gezielt weiterentwickelt und besser an die örtlichen Anforderungen angepasst werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Überlegungen der Stadtbetriebe	- Stadtbetriebe Grevenbroich - Rhein-Kreis Neuss - Verkehrsgesellschaft Rhein-Kreis Neuss mbH		

Umsetzungspfad

- Analyse von Zielen der Stadtbusgesellschaft
- Machbarkeitsstudie für die Gründung der Gesellschaft
- Politischer Beschluss zu Gründung der Gesellschaft (Grundsatzbeschluss liegt bereits vor)
- Gründung der Gesellschaft
- Abstimmung der Verkehre mit den anderen Akteuren
- Betriebsaufnahme

Ö1.2 Umsetzung des Nahverkehrsplans

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Die Ausgestaltung des ÖPNV wird durch den entsprechenden Nahverkehrsplan bestimmt. Der Nahverkehrsplan enthält Vorgaben über die Entwicklung und Organisation des ÖPNV in dessen Geltungsbereich hierunter fallen zunächst die Linienführung und deren Taktung. Weiterhin werden Anforderungen an der durch die Betreiber bereitgestellten Fahrzeuge formuliert. Diese Vorgaben sind bei einem Kreis auch entsprechend in den einzelnen Kommunen umzusetzen.

Ausgangslage:

Die Zuständigkeit für den ÖPNV in der Stadt Grevenbroich liegt bei dem Rhein-Kreis Neuss. Der aktuelle Nahverkehrsplan für das Kreisgebiet aus dem Jahr 2018 legt im Anforderungsprofil, dem Maßnahmenprogramm, der Finanzierung und der Investitionsplanung die Weiterentwicklung des ÖPNV fest.

Ziel der Maßnahme:

Die entsprechenden Inhalte des Nahverkehrsplans sind durch die zuständigen Akteure umzusetzen. Dabei gilt es, gezielt jene Maßnahmen zu identifizieren, die für das Stadtgebiet Grevenbroich relevant sind. Die Stadt hat einen sehr begrenzten Einfluss auf die umzusetzenden Maßnahmen. Ihre zentrale Aufgabe liegt vor allem in der Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Busverkehrs. Dazu zählt insbesondere die Verantwortung für den Erhalt und den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Nahverkehrsplan Rhein-Kreis Neuss 2018	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Verkehrsunternehmen (NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH, Stadtwerke Neuss GmbH, BVR) - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - Rhein-Kreis Neuss		

Umsetzungspfad

- Prüfung von Maßnahmen, die Grevenbroich betreffen
- Prüfung welche Maßnahmen bereits umgesetzt wurden
- Planung und Umsetzung der noch umzusetzenden Maßnahmen
- Evtl. Evaluation der einzelnen Maßnahmen im nächsten Nahverkehrsplan

Ö1.2 Umsetzung des Nahverkehrsplans

Weiterführende Informationen

Nahverkehrsplan Rhein-Kreis Neuss 2018 – Maßnahmenprogramm:

In der Stadt Grevenbroich sind folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen:

- Die Städte Neuss und Düsseldorf prüfen eine Schnellbuslinie von Düsseldorf in den Neusser Süden. Aus Sicht der Stadt Grevenbroich erscheint die Anbindung von Grevenbroich in Richtung Neusser Süden sowie in Richtung Dormagen in den letzten Jahren immer wichtiger und attraktiver zu werden (Schulen, Einkauf, S-Bahn). Eine Verlängerung der Schnellbuslinie in Richtung Grevenbroich Neukirchen und Wevelinghoven in Verbindung mit der Anbindung an den S-Bahn-Haltepunkt Neuss-Allerheiligen ist daher wünschenswert und zu prüfen.
- Die Stadt Grevenbroich stellt fest, dass der derzeitige Stadtbusfahrplan auf die Anschlussverbindungen an den Bahnhöfen Grevenbroich und Kapellen sowie an den Haltestellen Rathaus und Amtsgericht aufeinander abgestimmt ist. Dies bedingt zzt. eine gleichzeitige Abfahrt der Busse am Bf. Grevenbroich. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der definierten Qualitätsziele soll das Stadtbuskonzept geprüft und bei Bedarf überplant werden. Hierbei ist auch eine verbesserte direkte Anbindung von Hemmerden und Noithausen an das Grevenbroicher Zentrum zu prüfen.
- Die formulierten Qualitätsziele zur Erreichbarkeit von Haltestellen sehen vor, dass das Stadtzentrum im innerstädtischen Verkehr ohne einen Umstieg erreicht werden soll. Vor diesem Hintergrund soll der Einsatz alternativer Angebotsformen für die Ortsteile Hemmerden, Neukirchen, Busch, Elsen/Fürth, Gubisrath und Neukircher Heide geprüft werden.
- Die Stadt Grevenbroich beabsichtigt, die Verbesserung der Verbindung Wevelinghoven – Neuss an Sonntagen zu prüfen. Diesbzgl. ist eine Takt-Verdichtung auf den Linien 893 und 869 am Sonntag (heute 120-Minuten-Takt) auch unter Berücksichtigung eines Umstiegs auf den SPNV am Haltepunkt Kapellen-Wevelinghoven angedacht.
- Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verbindung Grevenbroich-Zentrum – Neukirchen sollen geprüft werden.
- Die Anbindung des Bereichs „Zur Wassermühle“ an Neuenhausen, Frimmersdorf und Neurath soll nach Möglichkeit ergänzt werden.

Ö1.3 Erarbeitung eines Stadtbuskonzepts mit Grob- und Feinerschließung

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

Nahverkehrspläne müssen alle Konzepte, die den ÖPNV betreffen, beachten. Vor allem bei Nahverkehrsplänen für Kreise sind die Konzepte und Planungen einzelner Städte und Gemeinden von Bedeutung. Gleichzeitig schaffen Nahverkehrspläne Vorgaben für zu entwickelnde Konzepte. Die Maßnahmen des aktuellen Nahverkehrsplans des Rhein-Kreis Neuss beinhalten die Prüfung besserer innerstädtischer Busverbindungen in Grevenbroich. Für Grevenbroich wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts ein Stadtbuskonzept mit Grob- und Feinerschließung erarbeitet, dass eine effiziente Anbindung zentraler Bereiche sowie eine flächendeckende Erschließung der Wohngebiete sicherstellen soll. So entsteht ein attraktives und bedarfsgerechtes Nahverkehrsangebot für alle Einwohnerinnen und Einwohner. Durch das Konzept kann die Stadt Grevenbroich Impulse gegenüber weiteren Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vertreten.

Ausgangslage:

Das Stadtgebiet von Grevenbroich ist durch eine polyzentrale Struktur mit zahlreichen, teils ländlich geprägten Ortsteilen gekennzeichnet. Die derzeitige Buserschließung ist unübersichtlich, teilweise lückenhaft und nicht optimal auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt. Vor allem Siedlungsrandbereiche weisen Defizite in der Erschließung des ÖPNV auf, welche ohne ein entsprechendes Konzept kaum behoben werden können. Es fehlt ein klar gegliedertes, modernes Stadtbuskonzept, das Hauptrelationen leistungsfähig abdeckt und gleichzeitig auch periphere Stadtteile effizient einbindet. Zudem bestehen unzureichende Verknüpfungen mit dem regionalen Schienenverkehr und dem Fahrradverkehr.

Ziel der Maßnahme:

Ziel des Stadtbuskonzepts für Grevenbroich ist der Aufbau eines integrierten Nahverkehrsangebots mit klar strukturiertem Liniennetz und flächendeckender Erschließung der Wohngebiete. Es soll zentrale Bereiche effizient anbinden, Taktzeiten verbessern – insbesondere im Berufs- und Schulverkehr – und durch flexible Bedienformen die Feinerschließung sicherstellen. Das Konzept zielt auf eine bessere Abstimmung mit dem regionalen ÖPNV, eine höhere Attraktivität des Busverkehrs sowie die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Es bildet die Grundlage für eine spätere Umsetzung und Finanzierung durch Kreis, Stadt und Verkehrsunternehmen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Bestandsanalyse	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Rhein-Kreis Neuss (RKN)		

Umsetzungspfad

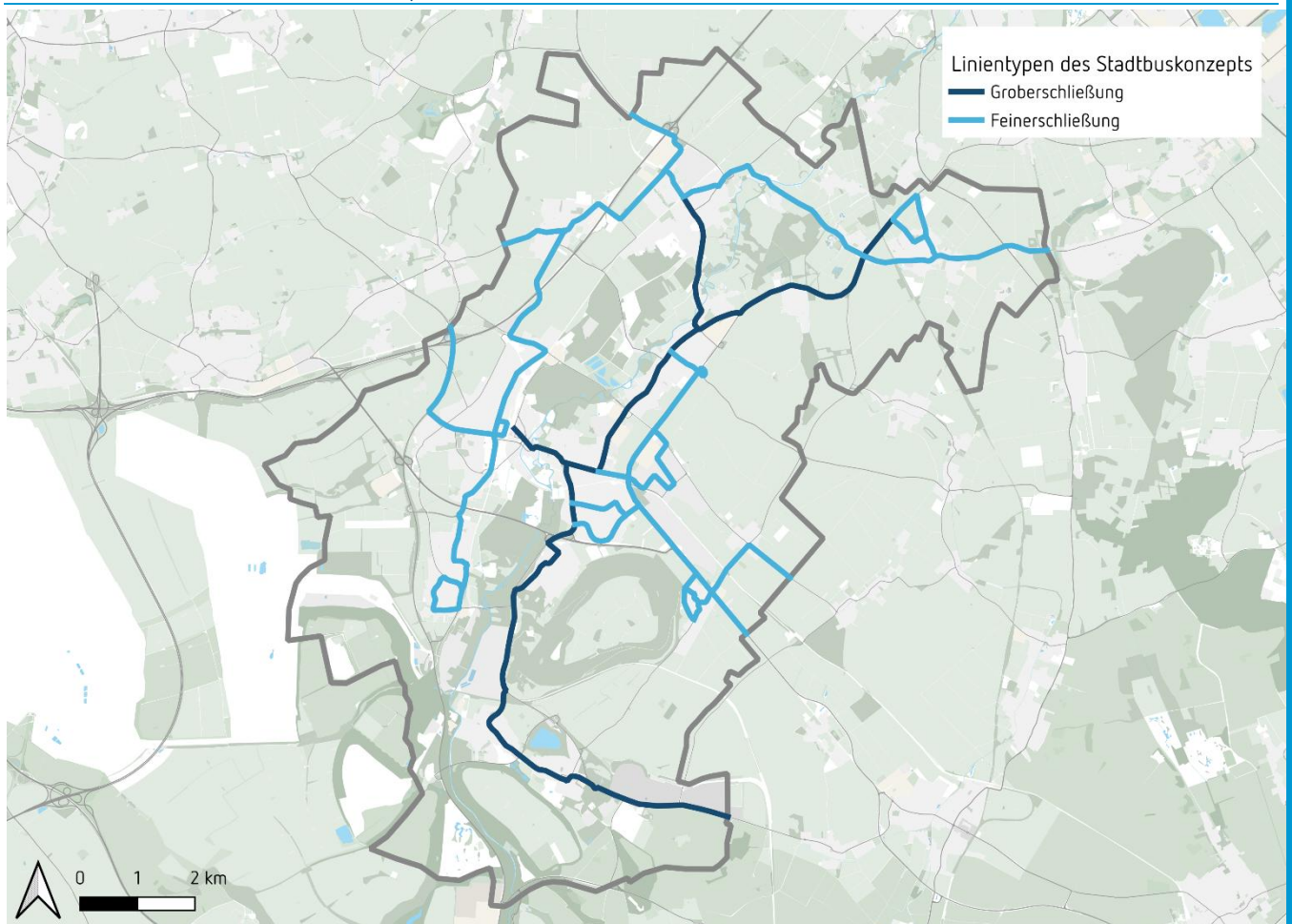
- Beauftragung einer Grobkonzeption durch ein Verkehrsplanungsbüro
- Abstimmung mit dem Rhein-Kreis Neuss und den Verkehrsunternehmen
- Erarbeitung von Linienvorschlägen und eines Bedienkonzepts unter Berücksichtigung bestehender Planungen
- Vorbereitung einer politischen Beschlussfassung zur weiteren Planung

Ö1.3 Erarbeitung eines Stadtbuskonzepts mit Grob- und Feinerschließung

Weiterführende Informationen

Aufbauend auf die Ziele der Maßnahme soll das Busnetz in Grevenbroich weiterentwickelt werden. Dabei werden alle Buslinien im Stadtgebiet der Ebene „Groberschließung“ oder „Feinerschließung“ zugeordnet. Die Linien auf der Ebene Groberschließung verkehren auf zentralen Achsen des Stadtgebiets in einem möglichst dichten und einheitlichen Takt. Ergänzt werden diese Linien durch die Linien der Feinerschließung, die eine Erschließung der Wohngebiete sicherstellen. Die Linien der Feinerschließung können durch entsprechende On-Demand Angebote ergänzt und ersetzt werden.

Relevante Achsen für Stadtbuskonzept für Grevenbroich



Ö2 Angebotsoptimierung und Erweiterung von Bus und Bahn

Die Qualität eines ÖPNV-Angebots wird primär durch drei Faktoren beeinflusst, die Angebotsqualität (die Anzahl an Fahrten), die Verbindungsqualität (Strecken, Linien und Verbindungen, Anschlüsse und Umstiege) und die Erschließungsqualität (Erschließung des Stadtgebiets mit Haltestellen mit regelmäßigen Abfahrten). Durch Taktverdichtungen, verbesserte Anschlusszeiten und eine Ausweitung der Fahrzeiten, insbesondere in Schwachlastzeiten wie abends und am Wochenende, wird das Angebot von Bus und Bahn attraktiver gestaltet. Gleichzeitig sorgen die Erweiterungen des Streckennetzes und die bessere Anbindung von Ortsteilen für eine flächendeckendere Erreichbarkeit und steigert die Nutzung des ÖPNV.

Ö2.1 Taktabstimmung und Verbesserung der Anschlusszeiten im ÖPNV

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030

Beschreibung:

Die detaillierte Planung des ÖPNV für Grevenbroich erfolgt auf Kreisebene. Bei der Planung von diesem ÖPNV-Netz sind auch die Umstiege zwischen verschiedenen Linien zu beachten. Die Rahmenbedingungen von Umstiegen zwischen Linien haben einen großen Einfluss auf die Qualität des ÖPNV. Durch einen hohen Takt oder gesicherte Umstiege zwischen verschiedenen Linien kann die Angebotsqualität insgesamt verbessert werden.

Ausgangslage:

Das Stadtgebiet von Grevenbroich ist durch den Bahnhof am westlichen Rand des Stadtzentrums sowie drei weiteren SPNV-Haltestellen gut an die Schiene angebunden. Im Busverkehr existieren teilweise lange Taktfolgen der Linien, was zu langen Wartezeiten und damit verbundenen Optimierungsbedarfen einhergeht. Auf vielen Relationen innerhalb des Stadtgebiets sind Umstiege erforderlich, wodurch die Attraktivität des Gesamtnetzes wiederum beeinträchtigt wird.

Ziel der Maßnahme:

Es soll untersucht werden, auf welchen Linien gegenseitige Ergänzungen bestehen und an welchen Punkten im Netz die Anschlusssituationen optimiert werden können. Hierzu müssen zentrale Umsteigehaltestellen und festgelegte Standards aus dem aktuellen Nahverkehrsplan beachtet werden. Die Linien können entsprechend im Takt erhöht und in den Abfahrzeiten angepasst werden. Durch einen verbesserten Takt und optimierte Anschlüsse zwischen den verschiedenen Linien im ÖPNV steigt die Nutzerfreundlichkeit und allgemeine Attraktivität den ÖPNV zu nutzen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Klimaschutzkonzept - Ideenmelder - Mobilitätsforum	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Verkehrsunternehmen (NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH, Stadtwerke Neuss GmbH, BVR) - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - Rhein-Kreis Neuss		

Umsetzungspfad

- Analyse des Ist-Situation
- Festlegung von Standards für die Anschlüsse von Linien
- Optimierung der Fahrpläne
- Umsetzung der neuen Fahrpläne inkl. einer Testphase

Ö2.2 Angebotsausweitung in den Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende)

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit ge-
plant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Um einen attraktiven ÖPNV zu allen Verkehrszeiten zu schaffen ist der Takt ein entscheidender Faktor. Durch einen dichten Takt wird tendenziell die Erreichbarkeit verbessert, die Wartezeit verkürzt, das Angebot ist zuverlässiger und der Komfort den ÖPNV zu nutzen ist als tendenziell höher einzuordnen. Die Angebote des ÖPNV werden zu verschiedenen Tageszeiten jedoch unterschiedlich stark nachgefragt. Zu den Hauptverkehrszeiten ist die Nachfrage deutlich höher als zu den Schwachlastzeiten. Dementsprechend ist auch der Takt auf manchen Linien an die Nachfrage angepasst. Durch das höhere Angebot zu den Hauptverkehrszeiten ist der ÖPNV zu diesen Zeiträumen attraktiver zu nutzen als zu Schwachlastzeiten mit einem ausgedünnten Takt.

Ausgangslage:

Das Angebot des ÖPNV in Grevenbroich ist während der Hauptverkehrszeiten deutlich höher als zu den Schwachlastzeiten. Durch die schlechte Angebotsqualität zu Schwachlastzeiten ist die Nachfrage zu diesen Zeiten auch sehr gering. Durch das geringe Angebot in den Schwachverkehrszeiten ist die Mobilität der Anwohnenden zu diesen Zeiten verringert.

Ziel der Maßnahme:

In Grevenbroich wird eine Angebotssteigerung im ÖPNV während der Schwachlastzeiten – insbesondere abends und am Wochenende – angestrebt, um die Erreichbarkeit auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu verbessern. Diese Maßnahme ergänzt die allgemeine Verbesserung von Takten und Anschlüssen im ÖPNV (Ö2.1). Ziel ist eine attraktive und verlässliche Mobilität rund um die Uhr, die eine Alternative zu der Nutzung des Autos darstellt.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Klimaschutzkonzept - Ideenmelder - Planungsspaziergang	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Verkehrsunternehmen (NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH, Stadtwerke Neuss GmbH, BVR) - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - Rhein-Kreis Neuss		

Umsetzungspfad

- Analyse des Ist-Situation
- Bedarfsanalyse
- Planung und Konzeption
- Abstimmung mit zuständigen Verkehrsunternehmen
- Umsetzung der neuen Fahrpläne

Ö2.3 Anbindung der Ortsteile verbessern

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Ein Faktor, der die Attraktivität des ÖPNV beeinflusst, ist die Qualität der Verbindung zwischen verschiedenen Ortsteilen innerhalb einer Stadt. Die Qualität dieser Verbindungen wird unter anderem dadurch stark beeinflusst, ob es sich um eine Verbindung mit oder Umstiege handelt und wie lang die dadurch bedingten Umstiegszeiten sind. Durch gute Verbindungen zwischen verschiedenen Ortsteilen und aus den einzelnen Ortsteilen in das Stadtzentrum werden Alternativen zu der Nutzung des Autos geschaffen.

Ausgangslage:

Das ÖPNV-Angebot in Grevenbroich umfasst Bahn- und Busverbindungen, die sowohl die Stadt- und Ortsteile als auch die umliegenden Städte verbinden. Viele der innerstädtischen Verbindungen benötigen Umstiege, welche durch einen geringen Takt der Linien zum Teil nur mit langen Wartezeiten nutzbar sind. Zusätzlich ist die Erschließung der Stadtteile Fürth, Noithausen und Hemmerden sowie größere Teile von Neu-Elfen, Allrath und Neurath sehr schlecht.

Ziel der Maßnahme:

Angelehnt an die Erarbeitung eines Stadtbuskonzepts (Maßnahme Ö1.3) ist die Anbindung der Ortsteile mit einer schlechten Anbindung durch die zuständigen Verkehrsbetriebe zu überprüfen und verbessern. Durch entsprechende Verbesserungen in der Anbindung der Ortsteile wird die allgemeine Attraktivität des ÖPNV gesteigert.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Mobilitätsforum	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Verkehrsunternehmen (NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH, Stadtwerke Neuss GmbH, BVR) - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - Rhein-Kreis Neuss		

Umsetzungspfad

- Analyse des Ist-Situation
- Bedarfsanalyse
- Planung und Konzeption
- Abstimmung mit zuständigen Verkehrsunternehmen
- Umsetzung der neuen Fahrpläne

Ö2.4 Einführung von Bürgerbussen und On-Demand prüfen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■



(Bürgerbus)



(On-Demand)

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn:

mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

2030

Beschreibung:

Um die Anbindung der einzelnen Ortsteile zu verbessern und damit die Mobilität, besonders auch für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten, ist der Einsatz von Bürgerbussen und On-Demand-Verkehren zu prüfen. Bürgerbusse (Kleinbusse) werden in der Regel von Ehrenamtlichen gefahren und können über Vereine organisiert werden. Nach einem bestimmten Fahrplan und auf unterschiedlichen Strecken können Netzlücken des ÖPNV geschlossen werden. Bürgerbusse können gezielt Einkaufsorte und Bahnhöfe in der Nähe ansteuern.

On-Demand-Verkehr ist ein flexibles Angebot, bei dem Personen nach Bedarf ein Fahrzeug buchen können. Das Mobilitätsangebot funktioniert ähnlich wie ein Taxi, ist in der Regel aber kostengünstiger und je nach Umsetzung mit mehr Vorlaufzeit zu buchen. On-Demand-Verkehre werden meistens als ergänzendes Angebot von Verkehrsbetrieben und -verbänden angeboten. Beide Angebotsformen dienen als Ergänzung zu Angeboten des ÖPNV.

Ausgangslage:

Einige Stadtteile in Grevenbroich sind schlecht durch das ÖPNV-Netz erschlossen. In diesen Stadtteilen verkehren die Linien in einem geringen Takt und es besteht keine Anbindung an das Schienennetz. Durch die geringe Nachfrage in diesen Stadtteilen besteht kein ausreichender Bedarf für einen Linienverkehr, jedoch für Angebote durch Bürgerbusse oder On-Demand-Verkehre.

Ziel der Maßnahme:

Die Erschließung der schlecht angebundenen Stadtteile soll verbessert werden und damit die Mobilität der Bewohnerschaft dieser zu gewährleisten. Durch die Stadtbetriebe Grevenbroich sind Anreize und Hilfestellungen für Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, sich in einem Verein für den Betrieb von Bürgerbussen zu engagieren. Die Verkehrsbetriebe und -verbände haben gemeinsam die Potenziale für den Betrieb von On-Demand Angeboten zu prüfen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Verkehrsunternehmen (NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH, Stadtwerke Neuss GmbH, BVR); Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - Rhein-Kreis Neuss - Bürgerinnen und Bürger		

Umsetzungspfad Bürgerbusse

- Bedarfsermittlung und Gründung eines Trägervereins für einen Bürgerbusbetrieb
- Abstimmung des Bürgerbusbetriebs mit den Behörden
- Fahrzeugbeschaffung, Genehmigung und Versicherung
- Öffentlichkeitsarbeit und Betriebsaufnahme

Umsetzungspfad On-Demand

- Bedarfsermittlung
- Entwicklung eines Konzepts für die Bedienung
- Ausschreibung und Vergabe an ein Verkehrsunternehmen
- Aufnahme des Betriebs und Bewerbung des Angebots
- Evaluation

Ö2.4 Einführung von Bürgerbussen und On-Demand prüfen

Weiterführende Informationen

Es gibt bereits in zahlreichen deutschen Städten Angebote durch Bürgerbusse und On-Demand-Verkehre, die den Linienverkehr im ÖPNV ergänzen. In Odenthal gibt es beispielweise ein Angebot durch Bürgerbusse nach dem Prinzip „Bürger fahren für Bürger“. Der Verein besteht seit 1996 und ist ein selbstständiges Tochterunternehmen der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG. Das Angebot verkehrt nach einem festen Fahrplan von montags bis freitags und wird durch die Zusammenarbeit mit zahlreichen Werbepartnern finanziert.

An Angeboten des On-Demand-Verkehrs gibt es zahlreiche (Pilot-)Projekte in Deutschland die oft in den jeweiligen Tarif integriert sind. In Hürth wird das Angebot von Bus und Bahn durch den „Hüpper“ ergänzt, welcher rund um die Uhr ohne Fahrplan in festgelegten Bedienegebieten verkehrt. Fahrten sind per App oder telefonisch buchbar. Wenn es mehrere Buchungen gibt, werden diese Fahrten durch ein Hintergrundsystem zusammengelegt und das System plant eine sinnvolle Route.

Ein Kleinbus der Bürgerbusvereins Odenthal e.V.



Quelle: buergerbus-odenthal.de

„Hüpper“ Fahrzeuge in Hürth



Quelle: swhmobil.de

Ö3 Modernisierung von Haltestellen

Haltestellen dienen als Einstiegspunkt und Aushängeschild des ÖPNV, wodurch deren optische Gestaltung eine hohe Bedeutung hat. Durch ungepflegte, alte und marode Haltestellen können dementsprechend Nutzungshemmnisse entstehen. Neben einem attraktiven und modernen Erscheinungsbild der Haltestellen ist eine barrierefreie Gestaltung von Bedeutung. Die Ausstattung einer Haltestelle ist hinsichtlich der folgenden Punkte wichtig:

- Fahrgastinformationen
- Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Einsehbarkeit
- Barrierefreiheit entsprechend den aktuell geltenden Standards
- eine sichere Straßenquerung im unmittelbaren Umfeld
- Führung des Radverkehrs ohne Konflikte mit der Haltestelle

Durch eine entsprechend moderne Gestaltung der Haltestellen wird eine höhere Akzeptanz gegenüber der Nutzung des ÖPNV gefördert. Zusätzlich zu den beschriebenen Ausstattungen der Haltestellen ist die soziale Sicherheit ein wichtiger Punkt, der bei der Gestaltung der Haltestellen beachtet werden. Durch entsprechende Beleuchtung und eine gut einsehbare Gestaltung der Haltestellen kann diese positiv beeinflusst werden. Auch das Thema der Klimaresilienz kann unter anderem durch eine Begrünung der Haltestellendächer beachtet werden.

Ö3.1 Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030

Beschreibung:

Seit dem 01.01.2020 ist auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu gewährleisten, Ausnahmen mit entsprechender Begründung ausgenommen. Bis jetzt hat jedoch kaum eine Kommune dieses Ziel erreichen können und es sind noch viele Haltestellen umzubauen. Durch eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen des ÖPNV können mobilitätseingeschränkte Personen den ÖPNV ohne fremde Hilfe nutzen. Das schließt neben Personen mit körperlichen und geistigen Einschränkungen auch viele alte Personen mit ein und Personen mit temporären körperlichen Einschränkungen.

Ausgangslage:

Viele Bushaltestellen und alle Haltestellen des SPNV in Grevenbroich sind trotz der gesetzlichen Vorgaben kaum barrierefrei ausgebaut und nicht nach den aktuellen Vorgaben der Barrierefreiheit gestaltet. Dabei liegen die Defizite auch stark bei dem Umfeld der Haltestellen, wodurch die Haltestellen nicht barrierefrei erreichbar sind, selbst wenn die Haltestelle an sich barrierefrei ist.

Ziel der Maßnahme:

Der barrierefreie Ausbau der Bus- und Bahnhofshaltestellen (taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochbordsteine, Aufstellflächen, ausreichende Gehwegbreiten) wird nach dem bestehenden Haltestellenumbauprogramm weitergeführt.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Nahverkehrsplan - Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - Bestandsanalyse - Mobilitätsforum	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Rhein-Kreis Neuss		
			
			

Umsetzungspfad

- Abklärung der Zuständigkeiten für die einzelnen Haltestellen
- Priorisierung der auszubauenden Haltestellen
- Erhebung der notwendigen baulichen Maßnahmen
- Ausbau der Haltestellen



Ö3.2 Ausstattung mit dynamischer Fahrgastinformation

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2035+

Beschreibung:

Haltestellen des ÖPNV sind immer mit Fahrgastinformationen ausgestattet. Neben den klassischen ausgehängten Fahrplänen können die Haltestellen auch mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet werden. Über die dynamische Fahrgastinformation kann der Fahrgast Echtzeitinformationen über Verspätungen, Ausfälle, Anschlüsse und Umleitungen erhalten. Durch eine ergänzende akustische Ausgabe der Informationen zu den angezeigten Fahrgastinformationen kann das Element barrierefrei gestaltet werden. Vor allem an stark frequentierten Haltestellen, an denen mehrere Linien verkehren, sind dynamische Fahrgastinformationen von hoher Bedeutung. Durch eine entsprechende Ausstattung der Haltestellen kann auch das Vertrauen und die Zuverlässigkeit in die Nutzung des ÖPNV gestärkt werden. Durch die Anzeige der Abfahrten und weitere Informationen auf den Anzeigen verfügt die dynamische Fahrgastinformation über einen werben Charakter für den ÖPNV.

Ausgangslage:

Während an vielen Haltestellen in Grevenbroich Fahrpläne vorhanden sind, fehlt es oft an dynamischen Fahrgastinformationen, die aktuelle Abfahrtszeiten anzeigen. Dadurch liegen den Fahrgästen keine Echtzeitdaten an den Haltestellen vor. Somit können die Echtzeitdaten zu Verspätungen etc. nur über entsprechende Apps eingesehen werden.

Ziel der Maßnahme:

Die Einführung entsprechender digitaler Informationssysteme an Haltestellen kann die Planung und Orientierung für Fahrgäste erheblich verbessern. Den Fahrgästen können aktuelle und leicht zugängliche Informationen zum Nahverkehr übersichtlich bereitgestellt werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Smart-City-Strategie	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Verkehrsbetriebe Rhein Ruhr - Rhein-Kreis Neuss		
			
			

Umsetzungspfad

- Abklärung der Zuständigkeiten für die einzelnen Haltestellen
- Priorisierung der Haltestellen für die Errichtung der Fahrgastinformationen
- Abstimmung der verschiedenen Akteure
- Errichtung der Fahrgastinformationen



Ö4 Aufbau von Mobilstationen im Stadtgebiet

Die Mobilität in städtischen Gebieten wird zunehmend vielfältiger, sowohl durch private als auch durch öffentliche Angebote. Daher ist es sinnvoll, Mobilitätsangebote räumlich zu bündeln. Durch zentrale Umsteigepunkte in Form von Mobilstationen kann der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und der Umweltverbund gefördert werden. Es werden verschiedenen Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fahrrad, Carsharing und Fußverkehr komfortabel miteinander verbunden. Je nach Standort und Bedarf werden die verschiedenen Angebote in ihrem Umfang angepasst. Eine Mobilstation an einem Bahnhof ist zum Beispiel tendenziell größer und weist ein anderes Angebot auf als eine Station in einem Wohnquartier.

Ö4.1 Zentrale Mobilstation am Bahnhof Grevenbroich einrichten

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030

Beschreibung:

Bei der Planung von Mobilstationen sollten einige der Stationen an zentralen Umsteigepunkten im Verkehrsnetz liegen. Diese Stationen bieten ein umfangreiches Angebot für die Nutzung und Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Es besteht zum Beispiel an Anschluss an den ÖPNV im Regionalverkehr, der an der Station mit verschiedenen Fortbewegungsmitteln verknüpft wird.

Ausgangslage:

In dem Stadtgebiet von Grevenbroich gibt es noch keine Mobilstationen. Dadurch ist die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln nicht durch zentrale Umsteigepunkte strukturiert. Es gibt jedoch einen Mobilitätsknotenpunkt mit P+R und Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof Grevenbroich. Im Rahmen des Masterplans „Schöner Ankommen“ ist ein Konzept für eine Mobilstation am Bahnhof Grevenbroich bereits in Planung, einen Beschluss für den Rahmenplan gab es im Juli 2025.

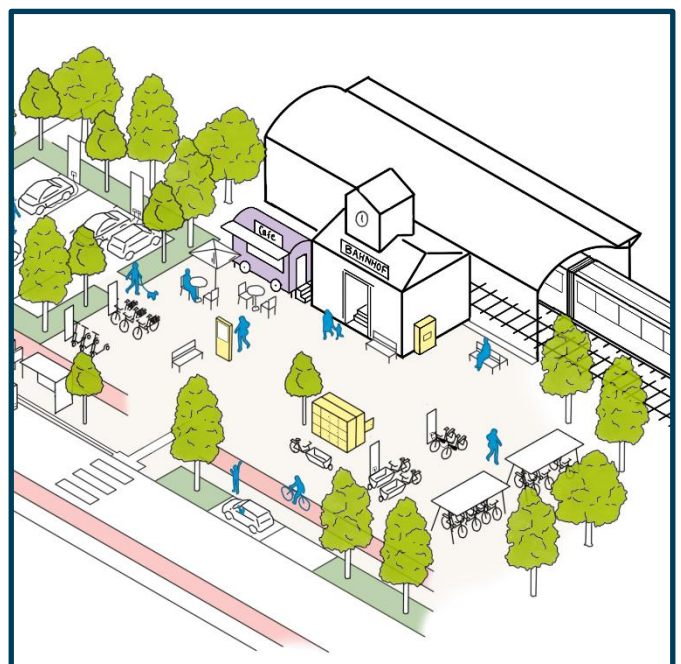
Ziel der Maßnahme:

Am Bahnhof Grevenbroich soll eine Mobilstation nach dem Konzept von mobil.nrw entstehen. Das Konzept im Rahmen von „Schöner Ankommen“ soll bei der Entwicklung der Mobilstation berücksichtigt werden. Durch die Weiterentwicklung des Mobilitätsknotenpunkts steigt dieser in seiner Attraktivität.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze
- Bestandsanalyse - Lenkungsreis - Integriertes Klimaschutzkonzept	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Betreiber der verschiedenen Verkehrsmittel - Grundstückseigentümer - Rhein-Kreis Neuss	     

Umsetzungspfad

- Abklärung rechtlicher Rahmenbedingungen, Förderungen und Zuständigkeiten
- Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure
- Genehmigungsverfahren für den Bau
- Beantragung von Fördermitteln
- Bau der Station
- Inbetriebnahme und Wartung



Ö4.2 Standortkonzept für Mobilstationen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2035+

Beschreibung:

Damit die Mobilstationen in einer Gemeinde oder Region einheitlich geplant und gestaltet werden, sollte die Umsetzung der Stationen auf ein Konzept aufbauen. Das Konzept umfasst unter anderem ein festgelegtes Vorgehen für die Auswahl der Standorte der Stationen. Auch die Ausstattungsmerkmale der Stationen werden in dem Konzept festgelegt. Je nach Standortbedingungen und Art der Station unterscheiden sich diese. Ergänzend zu diesem Vorgehen können in dem Konzept potenzielle Standorte für Mobilstationen in dem Untersuchungsraum benannt werden. Weitere Inhalte des Konzepts können Vorgaben und Hilfestellungen für die Umsetzung von Mobilstationen sein.

Ausgangslage:

Die Stadt Grevenbroich hat aktuell kein Standortkonzept für die Errichtung von Mobilstationen in den verschiedenen Stadtteilen und keine Mobilstationen nach dem Konzept von mobil.nrw. An zentralen Haltestellen im Stadtgebiet gibt es jedoch Parkplätze und Fahrradabstellanlagen, wodurch bereits Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bestehen.

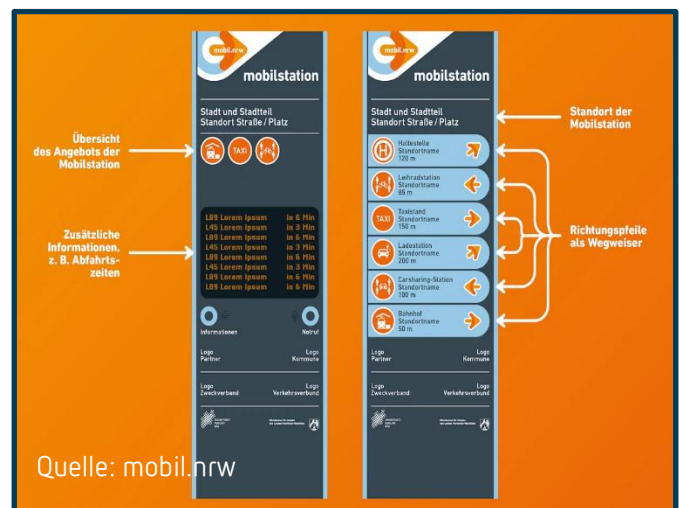
Ziel der Maßnahme:

Für ein flächendeckendes Angebot in Grevenbroich sind mögliche Standorte für Mobilstationen für jeden Stadtteil zu erarbeiten. Dafür sind qualitative Untersuchung der Standorte mit detaillierter Betrachtung von Eigentumsverhältnissen und tatsächlichen Potenzialen, der Vernetzung wichtiger Akteure (z.B. der Deutschen Bahn) durchzuführen. In dem Konzept sollte auch die Mögliche Ausstattung und Ausgestaltung der Stationen benannt werden. Aufbauend auf dieses Konzept können dann einzelne Mobilstationen umgesetzt werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze
- Bestandsanalyse - Lenkungskreis - Integrierte Klimaschutzkonzept	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Rhein-Kreis Neuss	     

Umsetzungspfad

- (Beauftragung eines Planungsbüros)
- Erarbeitung eines Konzepts inkl. Priorisierung für die Umsetzung
- Vorbereitung für die Realisierung der Stationen



Ö4.3 Quartiersmobilstationen inkl. Sharing-Angeboten

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

Mobilstationen sind in ihrer Ausstattung und dem damit einhergehenden Umfang der Angebote für die verschiedenen Mobilitätsformen an die individuellen Standortbedingungen angepasst. Quartiersstationen stellen dabei kleinere Mobilstationen dar, die eine wohnortnahe Angebot als Alternative zu der Nutzung des privaten Autos schaffen. Vor allem Sharing-Angebote wie Carsharing und Bikesharing sind bei diesem Stationstyp von Bedeutung.

Ausgangslage:

In Grevenbroich gibt es noch keine Mobilstationen und auch ein Stadtkonzept für die Entwicklung von Stationen. Dies führt vor allem in Wohnquartieren dazu, dass die meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, weil es entsprechende Alternativen nicht gibt oder diese nicht bekannt sind.

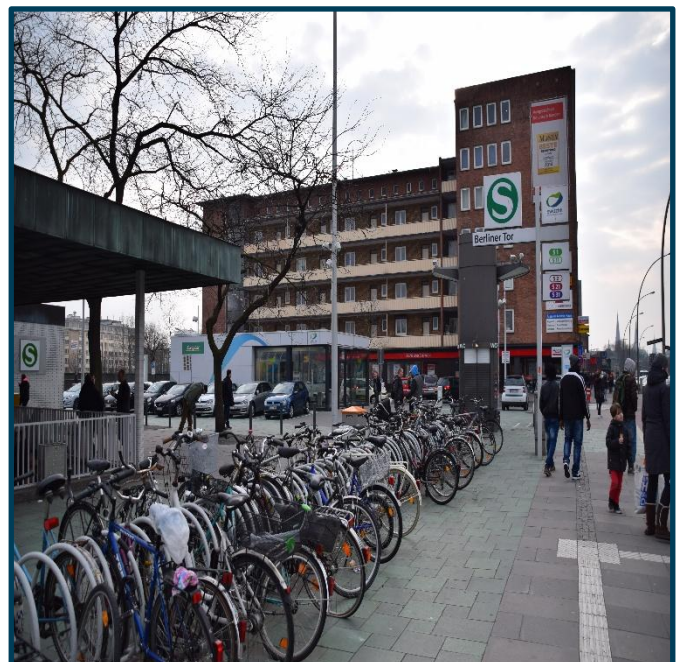
Ziel der Maßnahme:

Mit der Einrichtung von (Quartiers-)Mobilstationen im Stadtgebiet Grevenbroich können Sharing-Angebote zusammengeführt und Übergänge zwischen verschiedenen Mobilitätsformen erleichtert werden. Die Nutzung von privaten Autos kann durch die Schaffung von attraktiven Alternativen verringert werden. Die Umsetzung dieser Stationen ergänzt die Maßnahme Ö4.2 Standortkonzept für Mobilstationen in allen Stadtteilen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
• Gutachterliche Handlungsempfehlung • Maßnahmenworkshop	• Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) • Betreiber der verschiedenen Verkehrsmittel • Grundstückseigentümer • Rhein-Kreis Neuss		
			
			

Umsetzungspfad

- Identifikation von potenziellen Standorten für Quartiersmobilstationen
- Abklärung rechtlicher Rahmenbedingungen, Förderungen und Zuständigkeiten
- Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure
- Genehmigungsverfahren für den Bau
- Beantragung von Fördermitteln
- Bau der Stationen
- Inbetriebnahme und Wartung



Ö5 Etablierung von Sharing Mobility in Grevenbroich

Angebote der Sharing Mobility stellen ein ergänzendes Angebot zu den klassischen Mobilitätsangeboten dar. Durch die Schaffung von Sharing Angeboten kann ein breites und flexibles Mobilitätsangebot in Grevenbroich geschaffen werden. Es wird die Nutzung eines Angebots ermöglicht, ohne dieses selbst zu besitzen, zum Beispiel von einem Auto oder (Lasten-)Fahrrad. Das ist vor allem für Personen attraktiv, die diese Verkehrsmittel nur gelegentlich nutzen und es wird die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel verringert. Die Angebote verfolgen das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“. Die Standorte, an denen die Angebote ausgeliehen werden können, sind für eine hohe Nutzung von zentraler Bedeutung. Durch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, zum Beispiel an zentralen Bahnhaltstellen, können Angebote des Bike-Sharing beispielsweise als Zubringer zum ÖPNV fungieren. Durch die Vernetzung können Mobilitätsangebote und öffentlich zugängliche Verkehrsmittel effizient genutzt werden.

Ö5.1 Bikesharing

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030

Beschreibung:

Angebote des Bikesharing schaffen ein Angebot für Personen, die kein eigenes Fahrrad besitzen, dieses nur für einzelne Strecken nutzen möchten oder im Urlaub ein Fahrrad nutzen möchten. Vor allem als Zu- und Abbringer zu dem ÖPNV sind Sharing-Angebote von Bedeutung. Das Angebot kann neben klassischen Fahrrädern auch E-Bikes und Lastenräder beinhalten.

Ausgangslage:

In Grevenbroich gibt es kein öffentliches Fahrradverleihsystem. Vor dem Hintergrund des Mobilitätswandels und der Förderung des Umweltverbunds steigt der Bedarf an multimodalen Angeboten, insbesondere zur Überbrückung der „letzten Meile“. Vergleichbare Städte in der Region setzen bereits auf Bikesharing als Ergänzung zum ÖPNV. Die Radverkehrsinfrastruktur ist in Teilen ausbaufähig, bietet aber Potenzial für die Integration eines Leihsystems.

Ziel der Maßnahme:

Aufbau und Ausbau eines stadtweiten Fahrradsharing-Systems, das Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besuchenden flexible und unkomplizierte Möglichkeiten für kurze Wege bietet. Dazu gehören die Einrichtung von Verleihstationen an zentralen und gut erreichbaren Standorten sowie die Integration in bestehende Mobilitätsangebote.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Ideenmelder - Mobilitätsforum	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Betreibergesellschaft - Grundstückeigentümer - Rhein-Kreis Neuss		

Umsetzungspfad

- Identifikation von potenziellen Standorten für Bikesharing-Stationen
- Abstimmung der verschiedenen Akteure
- Beantragung von Fördermitteln (<https://www.foerderfinder.nrw.de/> nutzen)
- Genehmigungsverfahren für den Bau der Station
- Bau der Stationen
- Inbetriebnahme und Wartung

Ö5.2 Carsharing

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2035+

Beschreibung:

Angebote des Carsharings bieten sich für Personen an, die kein eigenes Auto besitzen oder nur wenige Wege mit dem Auto zurücklegen möchten. Das Angebot kann neben verschiedene Fahrzeuggrößen mit verschiedenen Antriebsformen umfassen. Dadurch kann je nach Bedarf das passende Fahrzeug genutzt werden.

Ausgangslage:

In Grevenbroich gibt es noch kein umfassendes Carsharing-Angebot. Um den Fahrzeugbesitz zu verringern, muss es jedoch passende Angebote geben, bei denen ein Auto spontan und unkompliziert ausgeliehen werden kann. In vielen Städten und Regionen gibt es bereits Carsharing-Angebote, die vor allem für Gelegenheitsnutzende eine hohe Attraktivität haben.

Ziel der Maßnahme:

Unterstützung und Ausbau von Carsharing-Angeboten mit verschiedenen Fahrzeugtypen, um den privaten Autobesitz zu reduzieren und eine umweltfreundlichere Nutzung von PKW zu fördern. Dies beinhaltet die Schaffung geeigneter Stellplätze, die Vernetzung mit ÖPNV und die Information der Bürger über die Vorteile und Nutzungsmöglichkeiten.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Ideenmelder - Mobilitätsforum	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Betreiber - Grundstückeigentümer - Rhein-Kreis Neuss		

Umsetzungspfad

- Identifikation von potenziellen Standorten für Carsharing-Stationen
- Abstimmung der verschiedenen Akteure
- Genehmigungsverfahren für den Bau der Station
- Bau der Stationen
- Inbetriebnahme und Wartung

Handlungsfeld R | Radverkehr

Der Radverkehr in Grevenbroich gilt als umwelt- und gesundheitsfreundliche Alternative zum Auto. Angesichts steigender Verkehrsbelastungen auf den Verbindungsachsen zwischen den Ortsteilen gewinnt diese Fortbewegungsart auf den Alltags- und Freizeitwegen immer mehr an Bedeutung. Eine leistungsfähige Fahrradinfrastruktur ist dafür essenziell: Die Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzepts, der Ausbau eines engmaschigen Netzes sowie die Installation hochwertiger Abstellanlagen sind dabei von entscheidender Bedeutung, um direkte, sichere Routen zu schaffen, die häufig schneller und flexibler als mit dem Pkw sind.

Ein hoher Radverkehrsanteil kann als tragende Säule des lokalen Umweltverbunds betrachtet werden. Ein hoher Anteil entlastet die Straßen, da Feinstaub- und Lärmemissionen sinken. Zudem wird durch regelmäßige Bewegung die Gesundheit der Bevölkerung gefördert. Darüber hinaus trägt das Fahrrad als kostengünstiges Transportmittel zur Stärkung der sozialen Teilhabe und zur Steigerung der Lebensqualität in städtischen Räumen bei.

Zur Realisierung dieser Ziele werden kurzfristige Maßnahmen wie durchgehende Markierungen und zielgerichtete Beschilderungen ergriffen, kommunalübergreifende Radschnellverbindungen vorangetrieben und Vorrangregelungen an Knotenpunkten umgesetzt.

Abbildung 12: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Radverkehr“

Nr.	Bezeichnung
R1	Stärkung des Radverkehrs in und um Grevenbroich
R1.1	Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzepts
R1.2	Hochwertige Radverbindungen zwischen den Ortsteilen planen und realisieren
R1.3	Umsetzung des Radverkehrskonzepts und Bereitstellung entsprechender Mittel im Haushalt
R1.4	Punktuelle kurzfristige Maßnahmen im Radverkehr - Sofortmaßnahme
R1.5	Markierungen und Beschilderung für den Radverkehr - Sofortmaßnahme
R1.6	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht - Sofortmaßnahme
R2	Kommunal übergreifende Radschnellverbindungen
R2.1	Umsetzung des Konzepts „Rheinisches Revier“
R2.2	Kommunalübergreifende Radschnellverbindungen
R3	Stärkung des Radverkehrs durch Vorrangregelungen
R3.1	Knotenpunktoptimierung für den Radverkehr
R3.2	Einrichtung von Fahrradstraßen
R4	Ausbau von hochwertigen Radabstellanlagen

R1 Stärkung des Radverkehrs in und um Grevenbroich

Die Stärkung des Radverkehrs in Grevenbroich ist ein zentraler Baustein für eine nachhaltige, zukunftsorientierte Mobilität. Ziel ist es, das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel zu etablieren und seine Nutzung im Alltag deutlich zu erhöhen. Dafür sind sichere, komfortable und durchgängige Infrastrukturen unverzichtbar.

Entscheidend ist dabei ein durchgängiges, dicht verzweigtes und sicher ausgebautes Radwegenetz, das sowohl den Alltagsverkehr innerhalb der Stadt als auch die Anbindung der Ortsteile miteinander verknüpft. Qualität, Komfort und Kontinuität der Infrastruktur schaffen Sicherheit und animieren Pendelnde, Familien und Freizeitradelnde, das Fahrrad als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel zu wählen.

Mit der Stärkung des Radverkehrs werden gleich mehrere Ziele verfolgt: eine spürbare Erhöhung des Radverkehrsanteils, eine nachhaltige Entlastung der Straßen von motorisiertem Individualverkehr, die Reduzierung von Emissionen sowie eine spürbare Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität in Grevenbroich.

R1.1 Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzepts

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2028

Beschreibung:

Das integrierte Radverkehrskonzept für Grevenbroich dient als strategische Planungsgrundlage für kommunalpolitische Entscheidungen und die Akquirierung von Fördermitteln. Im Mittelpunkt steht der systematische Ausbau eines durchgängigen und sicheren Radwegenetzes: Bestehende Netzlücken werden geschlossen, Rad- und Fußverkehr klar voneinander getrennt und die Wegführung einheitlich gestaltet. Ortspezifisch werden geeignete Führungsformen gewählt und bei Bedarf bauliche Maßnahmen wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder getrennte Radwege realisiert. Mit einem Nahmobilitätskonzept können alle klimafreundlichen Verkehrsmittel im Kurzstreckenbereich ganzheitlich verknüpft werden, sodass der Fußverkehr gemeinsam mit dem Radverkehr betrachtet wird (vgl. F2.2).

Ausgangslage:

Ein eigenständiges, integriertes Radverkehrskonzept mit verbindlichen Qualitätsstandards fehlt bislang in Grevenbroich. Die Radinfrastrukturen sind überwiegend punktuell umgesetzt: Schutzstreifen auf Hauptverkehrsachsen, eine Fahrradstraße in der Innenstadt und einzelne überdachte Abstellanlagen stehen einer uneinheitlichen Netzverdichtung gegenüber.

Ziel der Maßnahme:

Ziel eines integrierten Radverkehrskonzepts ist die Entwicklung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Radwegenetzes mit einheitlichen Qualitätsstandards. Dabei sollen bestehende Netzlücken geschlossen und eine belastbare Grundlage für strategische Entscheidungen sowie die Beantragung von Fördermitteln geschaffen werden. Darüber hinaus unterstützt das Konzept die Positionierung Grevenbroichs als fahrradfreundliche Stadt und dient als Steuerungsinstrument zur kontinuierlichen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Lärmaktionsplan	- Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Fachbereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- Analyse und Bestandsaufnahme des Radnetzes
- ggf. Durchführung einer Nutzungs- und Bedarfserhebung
- Konzeptentwicklung (u.a. Routenführung, Standards, Führungsformen)
- Erstellung eines Umsetzungsplans (Priorisierung)
- jährliche Fortschreibungen im Radverkehrskonzept

R1.2 Hochwertige Radverbindungen zwischen den Ortsteilen planen und realisieren

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2035+

Beschreibung:

Radschnellwege dienen dazu Grevenbroichs Ortsteile über leistungsfähige, direkte Routenführung miteinander zu vernetzen. Sie bieten Radfahrenden ein bevorzugtes Vorankommen auf breiten, ebenen Trassen mit großzügigen Radien, guter Beleuchtung und Witterungsschutz. Durch diesen besonders hohen Ausbaustandard werden kurze und mittlere Distanzen schnell, sicher und komfortabel zurücklegbar – eine attraktive Alternative zum Auto, die den Alltags- und Pendlerverkehr im Stadtgebiet nachhaltig stärkt. Eine nahtlose Verknüpfung mit ÖPNV-Haltepunkten und die Einbindung grüner Korridore sorgen für intermodale Mobilität und eine attraktive Stadtraumatmosphäre. Die Umsetzung erfolgt phasenweise auf Basis einer Machbarkeitsstudie.

Ausgangslage:

Flächendeckende Radschnellverbindungen zwischen den Ortsteilen sind in Grevenbroich bisher nicht vorhanden und Lücken im Radverkehrsnetz beeinträchtigen die durchgehende Radverkehrsführung.

Ziel der Maßnahme:

Radschnellwege in Grevenbroich sollen die Ortsteile über hochwertige, direkte und barrierefreie Fahrradwege miteinander vernetzen. Sie sollen damit schnelle, sichere und attraktive Alternativen zum Auto bieten, den Radverkehrsanteil erhöhen, den motorisierten Verkehr entlasten und so einen spürbaren Beitrag zum Klimaschutz und zur Lebensqualität leisten.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Straßenbaulastträger		

Umsetzungspfad

- Machbarkeitsstudie und Potenzialanalyse
- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Finanzierungsplan und Fördermittelakquise
- Bauausführung in Phasen (beginnend mit den Hauptachsen)
- Monitoring und Weiterentwicklung der Radschnellwege



R1.3 Umsetzung des Radverkehrskonzepts und Bereitstellung entsprechender Mittel im Haushalt

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2026

Beschreibung:

Das integrierte Radverkehrskonzept für Grevenbroich (vgl. R1.1) bildet die Grundlage, um aus strategischen Zielen konkrete Projekte zu machen und die notwendigen Mittel zu sichern. Es verfolgt das Ziel, ein durchgängiges, sicheres und komfortables Radwegenetz zu etablieren, das bestehende Netzlücken schließt und eine klare Trennung von Rad- und Fußverkehr gewährleistet. Aufbauend auf dem Radverkehrskonzept entsteht eine Detailplanung für jede priorisierte Strecke. Parallel dazu wird ein Finanzierungsfahrplan erstellt, der kommunale Haushaltsmittel mit Landes-, Bundes- und EU-Förderprogrammen verknüpft und kurzfristige wie langfristige Maßnahmen terminiert. Für die Umsetzung werden Quick-Win-Projekte (z.B. Markierungen, Beschilderungen) umgehend umgesetzt, bevor komplexere Bauabschnitte mit trennenden Radinfrastrukturen folgen. Pilotstrecken liefern erste Erfahrungswerte und dienen als Planungsgrundlage für den weiteren Ausbau.

Ausgangslage:

Für die Umsetzung eines integrierten Radverkehrskonzepts in Grevenbroich muss ein politisch verabschiedetes Konzept mit klar definierten Zielen, Prioritäten und Qualitätsstandards vorliegen. Dieses ist bisher nicht erstellt, wird aber im Maßnahmensteckbrief R1.1 beschrieben.

Ziel der Maßnahme:

Ziel der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist es, ein durchgängiges, sicheres und nutzerfreundliches Wegenetz zu schaffen, das bestehende Lücken schließt, klare Führungsformen und einheitliche Standards bietet und so den Radverkehrsanteil steigert, den Autoverkehr entlastet und die Lebensqualität in der Stadt verbessert.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Lärmaktionsplan	- Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- detaillierte Planung für priorisierte Strecke (aufbauend auf Radverkehrskonzept R1.1)
- Finanzierungsplanung: kommunale Mittel und Mittel aus Landes-, Bundes- und EU-Förderprogrammen
- Umsetzung:
 - Beginn mit Quick-Wins (z.B. Markierungen, Beschilderungen)
 - sukzessiver Umbau mit Schließung von Netzlücken und komplexen Streckenabschnitten
 - Pilotprojekte (z.B. Einrichtung Fahrradstraße) liefern Erfahrungswerte für standardisierte Bauweisen
- Monitoring (u.a. Verkehrszählungen, Unfallstatistiken)
- Fortschreibung des Konzeptes zur Optimierung des Radwegenetzes

R1.4 Punktuelle kurzfristige Maßnahmen im Radverkehr - Sofortmaßnahme

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2026

Beschreibung:

Zur zeitnahen Verbesserung der Situation des Radverkehrs sind punktuelle Maßnahmen erforderlich. An neuralgischen Punkten sollten daher gezielt Hindernisse entfernt und die Beleuchtung verbessert werden. Die regelmäßige Grünpflege im öffentlichen Raum wird durch die Stadtbetriebe Grevenbroich durchgeführt. Vereinzelt ist jedoch auch an kritischen Stellen eine gezielte Entfernung erforderlich, um die Freihaltung von Sichtachsen zu gewährleisten. Auch im Rahmen der Verkehrsschauen sollte daher unter dem Aspekt geprüft werden, ob Hindernisse wie etwa Poller oder ungünstig platzierte Verkehrsschilder tatsächlich im Rahmen der Verkehrssicherung erforderlich sind. Falls dies nicht der Fall sein sollte, ist eine Entfernung oder Versetzung der Schilder an einen geeigneteren Standort zu erwägen. Umlaufsperrungen können bei hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu Wartezeiten führen. Zudem besteht bei Dunkelheit und einem Aufstau des Radverkehrs an der Umlaufsperrung während der Querung eine Kollisionsgefahr. Darüber hinaus sollte die Barrierewirkung von Umlaufsperrungen betrachtet werden. Blinde Menschen können die Sperren nur unzureichend wahrnehmen und Elektromobile passen teilweise nicht durch die Lücken. Gleiches gilt für Lastenfahrräder oder Fahrräder mit Anhänger und Kinderwagen. Aus diesem Grund wird empfohlen, sämtliche Umlaufsperrungen und Poller einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und sie nach Möglichkeit zu entfernen. Andernfalls sind Alternativen herzustellen.

Ausgangslage:

In Grevenbroich sind insbesondere Umlaufsperrungen in Unterführungen erst spät wahrnehmbar und stehen dicht beieinander, sodass die Durchfahrt mit dem Fahrrad erschwert wird. Darüber hinaus ergeben sich Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr.

Ziel der Maßnahme:

Die Beseitigung von Hindernissen trägt signifikant zur Steigerung der Sicherheit und des Fahrtenkomforts im Radverkehr bei.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Auszug Arbeitsplanung Stadtbetriebe - Radverkehrskonzept - Öffentlichkeitsbeteiligung - Lenkungsreis	Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- Kataster aller Umlaufsperrungen und Poller mit Relevanz für den Radverkehr erstellen
- Klassifizierung der Umlaufsperrungen in vier Kategorien
 1. ersatzlos entfernbar
 2. mit baulicher Umgestaltung der Situation entfernbar (Verengung, Sichtdreiecke etc.)
 3. nicht entfernbar, aber zu ertüchtigen (Durchfahrbreite, Markierung etc.)
 4. bleibt unverändert bestehen
- Bauliche Umsetzung die Straßenbaukolonnen oder Rahmenvertrag mit privatem Unternehmen

R1.5 Markierungen und Beschilderung für den Radverkehr - Sofortmaßnahme

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status: Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit ge-
plant bis: 2026

Beschreibung:

Der Einsatz von Markierungen und Beschilderungen dient der klaren Zuordnung eines definierten Raumes für den Radverkehr und verdeutlicht dessen verkehrsrechtliche Nutzung gemäß der Straßenverkehrsordnung. Die Markierungen müssen eine eindeutige Erkennbarkeit gewährleisten und die Wegeführung des Radverkehrs klar kennzeichnen. Der Einsatz von Verkehrszeichen ist sparsam zu gestalten, um deren intuitive Erkennbarkeit sicherzustellen. Eine individuelle, örtliche Prüfung ist erforderlich, um die Positionierung einer Beschilderung zu bestimmen und Sichtachsen freizuhalten. Zu den möglichen Markierungen zählen beispielsweise Schutzstreifen, Furtmarkierungen und Piktogrammketten. Die Planung gründet auf den maßgeblichen Regelwerken "Richtlinien für die Markierung von Straßen" (RMS) sowie "Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen" (HAV).

Ausgangslage:

Der Radverkehr in Grevenbroich wird in Wohngebieten sowie im Nebennetz des Radverkehrs auf der Fahrbahn geführt. Entlang von Hauptverbindungen ist eine gemeinsame Nutzung mit dem Fußverkehr im Seitenraum oder auf frei gegebenen Gehwegen vorhanden. Häufig mangelt es an einer eindeutigen Führung und räumlichen Zuordnung.

Ziel der Maßnahme:

Diese Maßnahme zielt darauf ab, einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten. Die Intention von Markierungen und Beschilderungen besteht darin, dem Radverkehr einen eindeutig zugewiesenen Platz im Straßenraum zuzuordnen und somit für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden sichtbar zu machen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung (Planungs-spatzierung) - Lenkungsgruppe	Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Prüfung der Breiten auf Hauptverkehrsstraßen
- Prüfung der Einhaltung der Sicherheitsabstände zu
- Parkenden Personenkraftwagen (Pkw) von 0,75 m
- Prüfen der Übergänge zwischen der Fahrbahn sowie baulichen Radwegen
- Prüfung von vorgezogenen Aufstellbereichen und Abbiegefahrstreifen an Knotenpunkten
- Erstellung von Markierungs- und Beschilderungsplänen durch die Verkehrslenkung



R1.5 Markierungen und Beschilderung für den Radverkehr

Weiterführende Informationen

Schutzstreifen

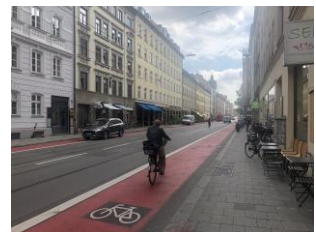
- gestrichelte Markierung
- $\geq 1,5$ m Breite
- Halteverbot für Fahrzeuge
- darf nur im Ausnahmefall durch Kfz überfahren werden; Radfahrende dürfen dabei nicht behindert werden

Beispielbilder



Radfahrstreifen

- durchgehende Markierung (Breitstrich)
- $\leq 1,85$ m Breite
- Fahrzeuge dürfen Radfahrstreifen nicht überfahren oder darauf halten
- ggf. Rotmarkierung z. B. bei häufigem Überfahren durch Pkw



Piktogrammketten

- Einsatz bei schmalen Fahrbahnen $< 7,5$ m
- Fahrradpiktogramme in 25 – 50 m Abstand in Fahrstreifenmitte
- ergänzende Hinweisbeschilderung („Radverkehr auf der Fahrbahn“)
- darf von Kfz überfahren und zum Halten und Parken genutzt werden; ergänzendes Halteverbot sinnvoll
- Tempo 30 empfehlenswert



Sicherheitstrennstreifen

- 0,75 m breite Markierung zu parkenden Kfz
- dient zur Vermeidung von schweren Unfällen beim Ausparken und durch unachtsam geöffnete Türen



Rotmarkierung von Furten

- Furten im Zweirichtungsverkehr innerorts grundsätzlich rot färben (findet Berücksichtigung im Radverkehrskonzept)
- Furten im Einrichtungsverkehr innerorts bei Unfalllagen oder hohem Radverkehrsaufkommen (v. a. Schulverkehre) rot färben
- Furten im Zweirichtungsverkehr auf Außerortsstraßen entlang von wichtigen Achsen rot färben (Berücksichtigung des Straßenbaulastträgers)



R1.6 Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht

Sofortmaßnahme

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2026

Beschreibung:

Die Nutzungspflicht von Radverkehrsanlagen wird durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 gemäß StVO geregelt. Mit deren Anbringung sind Radfahrende verpflichtet, die dafür vorgesehenen Wege zu nutzen, die Benutzung von Gehweg oder Fahrbahn ist in diesen Fällen nicht zulässig.

Die Anordnung wird in der Regel mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit begründet, da sie eine eindeutige Straßenraumzuordnung ermöglicht. Voraussetzung ist, dass den Fußgängerinnen und Fußgängern ausreichend dimensionierte Verkehrsflächen zur Verfügung stehen und die Radwege eine zumutbare Qualität aufweisen (Breite, Oberfläche, Hindernisfreiheit).

Studien zeigen, dass das Fahren auf der Fahrbahn unter bestimmten Bedingungen sicherer ist – besonders im Vergleich zu Radwegen mangelhafter Qualität. Ein Grund dafür könnte sein, dass Radfahrende dort permanent im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs bleiben und Konflikte dadurch vermieden werden.

Vor diesem Hintergrund trägt eine regelmäßige Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht sowie der korrekten Beschilderung maßgeblich zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs bei.

Ausgangslage:

Für den Radverkehr sind innerorts zahlreiche Wege benutzungspflichtig, auch wenn sie nicht die erforderlichen Mindestmaße aufweisen. In Situationen, in denen die Gehwege eine geringe Breite aufweisen oder gemeinsame Flächen mit Hindernissen vorhanden sind, können sich potenziell risikobehaftete Konfliktsituationen mit der Fußgängergruppe ergeben.

Ziel der Maßnahme:

Die Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr im Seitenraum ermöglicht bei angemessenen Verkehrszahlen eine komfortablere und schnellere Fortbewegung auf der Fahrbahn. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Konflikte mit dem Fußverkehr bei zu schmalen Seitenraumverhältnissen zu minimieren. Die Beseitigung unzulässiger Beschilderung gewährleistet eine regelkonforme und sichere Verkehrsführung.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Verwaltungsabstimmung - Gutachterliche Handlungsempfehlung	Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Bestandsaufnahme der Beschilderung und Infrastruktur
- Zustand und Nutzbarkeit der Radwege analysieren
- Überprüfung, ob Benutzungspflicht zulässig bzw. notwendig
- Anpassung der Beschilderung bei rechtswidriger Anordnung, mangelnder Sicherheit, fehlender Notwendigkeit

R2 Kommunal übergreifende Radschnellverbindungen

Kommunalübergreifende Radschnellverbindungen verbinden Nachbarkommunen mit leistungsfähigen, durchgehend getrennten Fahrradwegen, die standardisierte Mindestanforderungen erfüllen – in der Regel zweirichtungsführende Wege von 4 m Breite, glatter, witterungsbeständiger Asphaltbelag, durchgehende Beleuchtung und Entwässerung sowie Vorrang an Knotenpunkten für zügiges Fahren über Distanzen von 5–15 km.

Sie werden im gemeinsamen Planungsprozess von Städten, Kreisen und übergeordneten Behörden entwickelt, um Netzlücken zu schließen, den Alltags- und Pendelverkehr konsequent auf das Fahrrad zu verlagern und damit Emissionen zu senken. Im Rhein-Kreis Neuss entsteht so ein zusammenhängendes Radschnellwegenetz, das Grevenbroich als Knotenpunkt in ein regionales Mobilitätsnetz integriert und mit ÖPNV-Haltestellen verknüpft, sodass der Radverkehr zu einer attraktiven Alternative zum Auto wird.

R2.1 Umsetzung des Konzepts „Rheinisches Revier“

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

Das übergeordnete Projekt „Rheinisches Radverkehrsrevier“, das bis 2040 ein flächendeckendes Radvorrang- und Radschnellwegenetz zwischen Städten und Gemeinden des Rheinischen Reviers schaffen soll, wurde vom Zweckverbands LANDFOLGE Garzweiler initiiert. Durch die Umsetzung des übergreifenden Radverkehrsnetzes wird Grevenbroich zum Knotenpunkt im regionalen Radschnellverkehr und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende, zur Stärkung des Alltagsradverkehrs und zum Klimaschutz in der Region.

Ausgangslage:

Grevenbroich ist als wichtiger Knotenpunkt Teil des Rheinischen Radverkehrsreviers. Die Schwerpunkte des Planungskonzeptes liegen in der Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr, in der Planung von Anknüpfungspunkten an touristische Routen sowie der Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln. Erste Machbarkeitsstudien für überörtliche Trassen sind angelaufen, Detail- und Genehmigungsverfahren stehen bevor. Ein regionaler Lenkungskreis koordiniert Planung, Qualitätsstandards und Finanzierung über kommunale Mittel sowie landesweite Förderprogramme.

Ziel der Maßnahme:

Mit der Umsetzung des Radverkehrsnetzes Rhein-Kreis Neuss in Grevenbroich wird ein durchgängiges, leistungsfähiges Radschnell- und Vorrangnetz etabliert, das die Stadt als zentrales Bindeglied in ein flächendeckendes regionales Radverkehrsrevier integriert. Damit sollen Alltags- und Pendelverkehre konsequent auf das Fahrrad verlagert und die Vernetzung zu Nachbarkommunen gestärkt werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Zweckverband Landfolge Garzweiler - Nachbarkommunen - Rhein-Kreis Neuss - Straßen.NRW		

Umsetzungspfad

- Teilnahme am Lenkungskreis des Rheinischen Radverkehrsreviers (Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler, Kreis, Nachbarkommunen)
- Einrichtung eines kommunalen Projektteams mit klaren Zuständigkeiten
- Durchführung lokaler Machbarkeitsstudien und Variantenbewertung (Berücksichtigung Grunderwerb, Umwelt- und Naturschutzprüfungen)
- Umsetzung und Finanzierung in Abstimmung mit Lenkungskreis

R2.2 Kommunalübergreifende Radschnellverbindungen

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

Kommunalübergreifende Radschnellverbindungen können Grevenbroich schnelle Alltags-, Pendel- und Freizeitrou-ten im Rhein-Kreis Neuss bieten. Auf breiten, asphaltierten Zweirichtungswegen mit durchgehender Beleuchtung, klarer Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie Vorrang an Knotenpunkten ermöglichen sie klimafreundliche Fahrten über längere Distanzen. Ein Streckenausbau sollte von Grevenbroich über Jüchen direkt nach Mönchengladbach, von Hülchrath nach Neuss-Hoisten oder entlang stillgelegter Bahntrassen bis ins benachbarte Rommerskirchen und Kaarst angestrebt werden. Auch längere Strecken bis nach Mönchengladbach, Düsseldorf, Dormagen und Viersen sollten Berücksichtigung finden. Sie verknüpfen Wohnviertel, Bahnhöfe und Mobilitätshubs, schaffen nahtlose Umstiege auf Bus und Bahn und bieten Pendelnden, Schülerinnen und Schülern sowie Freizeitverkehren eine attraktive Alternative zum Auto. Die Umsetzung des Radverkehrsnetzes Rhein-Kreis Neuss muss mitberücksichtigt werden (vgl. R2.1).

Ausgangslage:

Grevenbroich weist starke Pendlerströme vor allem nach Neuss und Mönchengladbach sowie weiter nach Düsseldorf, Jüchen, Bedburg und Rommerskirchen auf. Die Achse Grevenbroich – Neuss (mit Anschluss nach Düsseldorf) gilt dabei als Schlüssel zur Verlagerung motorisierten Verkehrs auf das Rad. Gleichzeitig durchquert das landesweite Radroutennetz NRW das Stadtgebiet, ergänzt um Radwander- und Themenrouten des Rhein-Kreises Neuss wie den Erft-Radweg und Energiepfad. Diese bestehenden Strecken liefern die ideale Basis für den kommunalübergreifenden Ausbau leistungsfähiger Radschnellverbindungen.

Ziel der Maßnahme:

Ziel der kommunalübergreifenden Radschnellverbindungen ist es, bedeutende Pendel- und Alltagsverkehrsströme zwischen Grevenbroich und seinen Nachbarkommunen (z. B. Neuss, Mönchengladbach, Düsseldorf) über längere Distanzen durch hochwertige, zügige und sichere Fahrradstrecken zu erschließen, um den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern und den motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Nachbarkommunen - Rhein-Kreis Neuss - Straßen.NRW		

Umsetzungspfad (Berücksichtigung der Planungen des Radverkehrsnetz Rhein-Kreis-Neuss)

- Machbarkeitsprüfung
- Festlegung von Standards
- Durchführung von Umweltprüfungen und Flächensicherung
- Finanzierungsplanung: kommunale Mittel und Mittel aus Landes-, Bundes- und EU-Förderprogrammen
- Maßnahmenumsetzung
- Monitoring

R3 Stärkung des Radverkehrs durch Vorrangregelungen

Eine Vorrangregelung für den Radverkehr zielt darauf ab, Radfahrende im Straßennetz spürbar zu bevorzugen und dadurch Sicherheit, Komfort und Attraktivität des Radfahrens nachhaltig zu erhöhen. Die Optimierung von Knotenpunkten durch vorgezogene Haltelinien, separate Ampelphasen und dynamische Raddetektion sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen mit Tempo-30-Regelung, breiten Fahrgassen und eindeutiger Beschilderung ergänzen sich. Beide Maßnahmen tragen entscheidend zur Stärkung des Radverkehrs bei: Knotenpunktoptimierungen verkürzen Wartezeiten, reduzieren Konflikte mit abbiegenden Kraftfahrzeugen und verbessern Sichtbeziehungen. Fahrradstraßen schaffen durchgängige, gut erkennbare Routen mit klarer Priorität für Radfahrende und steigern das subjektive Sicherheitsgefühl. Zusammen sorgen sie für ein vernetztes, leistungsfähiges Radwegenetz, das den Umstieg aufs Fahrrad für Pendelnde und Freizeitradfahrende gleichermaßen attraktiv macht.

R3.1 Knotenpunktoptimierung für den Radverkehr

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2026

Beschreibung:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein systematisches Programm zur Optimierung von Knotenpunkten für den Radverkehr erforderlich. Fahrradaufstellflächen vor den Haltelinien erhöhen die Sichtbarkeit und schaffen ausreichend Platz zum Anfahren. Farblich abgehobene Radfurten mit Piktogrammen leiten Radfahrende sicher durch den Kreuzungsbereich. Eigene Signalisierungsphasen gewähren Radfahrenden einen zeitlichen Vorsprung gegenüber dem Kfz-Verkehr. Erweiterte Pufferzonen zwischen Rad- und Kfz-Haltelinien verbessern damit auch den Abbiegevorgang. Schließlich kann eine intelligente Lichtsignalsteuerung mit Raddetektion die Grünphasen dynamisch an das Radverkehrsaufkommen anpassen und so die Leistungsfähigkeit weiter steigern (vgl. D4).

Ausgangslage:

In Grevenbroich fehlt es an klaren Vorrangregelungen und einer radverkehrsgerechten Infrastruktur im Bereich von vielen Knotenpunkten. Der Radverkehr wird meist im Seitenraum geführt, was zu eingeschränkten Sichtverhältnissen sowie auch Konfliktpotenzialen mit abbiegenden Kraftfahrzeugen führt. Aufstellstreifen, Abbiegespuren sowie durchgehende, farblich abgehobene Furten sind weitgehend nicht vorhanden. Eine systematische Optimierung der Knotenpunkte mit eindeutigen Vorrangregeln ist daher dringend erforderlich, um Sicherheit und Komfort für Radfahrende deutlich zu verbessern.

Ziel der Maßnahme:

Ziel ist es, an allen wichtigen Radrouten in Grevenbroich einen durchgängig vorrangigen Verkehrsraum zu schaffen, in dem bauliche Anpassungen und intelligente Signalsteuerung die Vorfahrt für Radfahrende klar kommunizieren, Konflikte minimieren und so die Verkehrssicherheit erhöhen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung (Fachbereich Verkehrsplanung, Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Straßen.NRW		
			
			

Umsetzungspfad

- Analyse von Knotenpunkten für den Radverkehr: Sicherheit, Nachvollziehbarkeit, Schnelligkeit
- Einordnung der Kreuzung/der Querung in den Netzzusammenhang und die Wichtigkeit für alle Verkehrsarten
- Angepasste Variantenentwicklung für verschiedene Problemfelder wie Ampeln, Sichtbeziehungen, Vorrang etc.
- Abschätzung der Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsarten
- Ggf. Verkehrsversuch zum Test der neuen Regelung
- Auswahl einer Vorzugsvariante
- Umbau der Kreuzung oder der Querungsstelle

R3.2 Einrichtung von Fahrradstraßen

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit
geplant bis: 2030

Beschreibung:

Es besteht die Möglichkeit, Fahrradstraßen entlang der Hauptrouten des Radverkehrs, ggf. in Nebenstraßen sowie auch entlang von Straßenabschnitten mit geringen Querschnittsbreiten relativ einfach umzusetzen. Bei der Auswahl der Gestaltungselemente sollte der Vorhabenträger in einem geeigneten Umfang prüfen, welche sich besonders positiv auf die Verkehrssicherheit sowie den Fahrkomfort auswirken. Grundsätzlich sind Fahrradstraßen ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten, während eine Freigabe für den Kfz-Verkehr durch die Stadtbetriebe Grevenbroich erfolgen kann. Die Einrichtung von Fahrradstraßen zielt darauf ab, den Radverkehr zu bündeln und somit dessen Wahrnehmung im Straßenverkehr zu erhöhen. Eine Fahrradstraße kann, im Gegensatz zur Fahrradzone, sowohl innerhalb als auch außerhalb von geschlossenen Ortschaften eingerichtet werden.

Ausgangslage:

Seit 2023 gibt es in Grevenbroich eine 450 m lange Fahrradstraße auf der Karl-Oberbach-Straße. Bauliche Veränderungen am Straßenbestand wurden abgesehen von punktuellen Kleinmaßnahmen nicht vorgenommen. Stattdessen haben die Stadtbetriebe Grevenbroich den Verlauf mit einer durchgehenden, blauen Fahrbahnrandmarkierung gekennzeichnet. Die wichtigen Verknüpfungspunkte sind farblich besonders hervorgehoben worden. Darüber hinaus wurden im gesamten Streckenverlauf Fahrradpiktogramme aufgetragen. Kritikpunkte sind angeschraubte Erhöhungen im Eingangsbereich sowie das weiterhin erlaubte Senkrechtparken von Pkw.

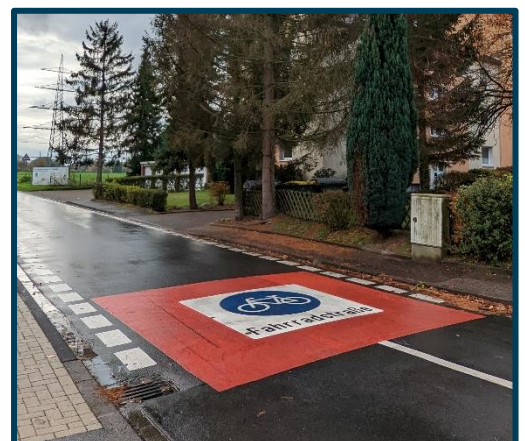
Ziel der Maßnahme:

Das Ziel einer Fahrradstraße besteht darin, den Radfahrenden einen sicheren sowie einen mit Vorrang behafteten Verkehrsraum zu bieten, während zugleich eine Beruhigung des Kfz-Verkehrs erzielt werden kann. In der Folge können Unfallrisiken teilweise deutlich gesenkt werden. Dadurch wird der umweltfreundliche Alltagsradverkehr gestärkt und das zusammenhängende Radverkehrsnetz in Grevenbroich ausgebaut.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Leitbild Mobilität - Öffentlichkeitsbeteiligung - Lenkungsreis	- Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung, Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		

Umsetzungspfad

- Bestimmung wichtiger Achsen für Fahrradstraßen
- Überprüfung der Umsetzbarkeit inkl. möglicher Hindernisse und Anordnungsgrundlagen
- Bestimmung notwendiger Gestaltungs- und Ordnungselemente einer Fahrradstraße (Leitfaden AGFS)
- Beteiligung privater Akteure und des Straßenverkehrsamts
- Bauliche Umsetzung



R3.2 Einrichtung von Fahrradstraßen

Weiterführende Informationen

Gestaltung an Knotenpunkten

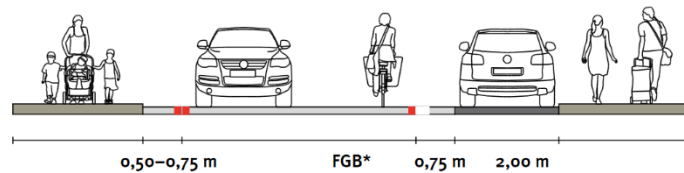
- Bevorrechtigung von Fahrradstraßen, sofern dies laut StVO bzw. VwV-StVO (sowie ggf. anderen Vorgaben) zulässig ist
- Rotfärbung von Knotenpunktbereichen sowie Auftragung von Fahrradpiktogrammen

Beispielbilder



Kfz-Parkplätze im Seitenraum

- Anordnung von Parkständen grundsätzlich vermeiden; falls Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehrs unverzichtbar sind, dann in Längsaufstellung
- Markierung eines $\geq 0,75$ m breiten Sicherheitstrennstreifens für den ruhenden Kfz-Verkehr



Quelle: AGSF NRW 2023

Quelle: AGSF NRW 2023

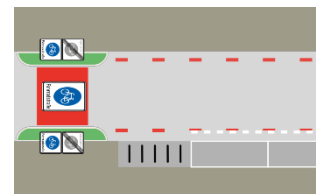
Reduzierung des Kfz-Aufkommens

- Reduzierung der Fahrbahnbreiten: entweder baulich, durch Markierungen zum Seitenraum oder gepflasterte Mittelstreifen
- Vermeidung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch Durchfahrtssperren (sog. modale Filter) und Abbiegegebote



Oberflächengestaltung

- einheitlicher, gut befahrbarer Belag
- Abstandsmarkierung zum Seitenraum
- wiederkehrende Elemente: Fahrrad- / Fahrradstraßen-Piktogramme, rot gefärbte Oberfläche



Quelle: AGSF NRW 2023

R4 Ausbau von hochwertigen Radabstellanlagen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Der Ausbau sicherer und öffentlich zugänglicher Radabstellanlagen reduziert Nutzungshemmnisse und erhöht die Attraktivität des Radverkehrs. Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur sind zentrale und dezentrale Abstellmöglichkeiten mit Anlehnbügeln, Überdachung, Beleuchtung und Lademöglichkeiten für E-Bikes an wichtigen Standorten entscheidend. Auch an hoch frequentierten Bushaltestellen sollten Abstellanlagen vorgesehen werden, um intermodale Wegekette zu fördern. Für eine zukunftsfähige Nahmobilität sind zudem flexible Lösungen für Lastenräder und Fahrräder mit Sondermaßen erforderlich.

Ausgangslage:

Es befinden sich in Grevenbroich an mehreren Stellen bereits hochwertige Radabstellanlagen, darunter am Bahnhof sowie auch am Haltepunkt Kapellen-Wevelinghoven. Die Anlehnbügel im Stadtbahnhofsumfeld sind darüber hinaus teils überdacht. Ergänzt werden diese durch eine videoüberwachte Radstation und abschließbare Fahrradboxen. Auch an wichtigen Bushaltestellen wurden überdachte Abstellanlagen errichtet, um nahtlose Umstiege zwischen Bus und Fahrrad zu fördern.

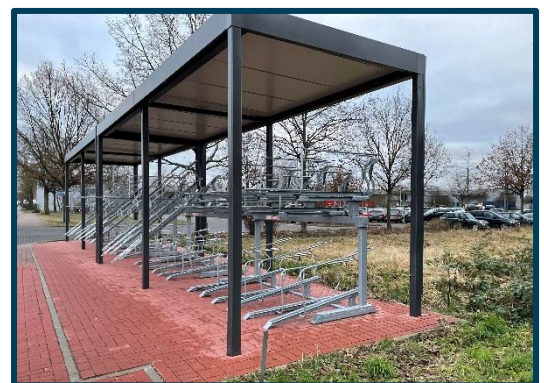
Ziel der Maßnahme:

Die Installation hochwertiger Radabstellanlagen soll die Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs erhöhen, indem überdachte, abschließbare und robuste Abstellmöglichkeiten Schutz vor Witterung und Diebstahl bieten. Gleichzeitig wird die Verknüpfung mit Bus- und Bahnverkehr gestärkt, wodurch die intermodale Mobilität in Grevenbroich gefördert wird.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Leitbild Mobilität - Öffentlichkeitsbeteiligung - Lenkungsreis - Ideenmelder	- Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- Durchführung einer Bestandsaufnahme sowie eine damit verbundene Bewertung bestehender Radabstellanlagen
- Ermittlung des Bedarfs (Größe, Auslastung, Sonderausstattung wie z.B. Lademöglichkeiten)
- Ausbau der Abstellanlagen gemäß Bedarfsermittlung
- Unterhaltung und Pflege der Radabstellanlagen



R4 Ausbau von hochwertigen Radabstellanlagen

Weiterführende Informationen

Beispielbilder

Anlehnbügel – Basisstandard für das sichere Parken aller Fahrradtypen

- an Bushaltestellen der Stadtbuslinien
- möglichst vor jedem Geschäft
- verteilt in der Innenstadt



Anlehnbügel mit Überdachung – längere Parkdauer

- an allen Schulen
- an Haltestellen regionaler Buslinien/Schnellbuslinien
- an Supermärkten
- bei Firmen und Unternehmen
- an Eingangsbereichen zur Fußgängerzone



Fahrradboxen

- am Bahnhof (bereits abgedeckt)
- in der Innenstadt für Mitarbeitende des Einzelhandels
- in Altbaugeländen für Lastenräder und Spezialräder



Sammelschließanlagen

- ggf. Schulen bei erhöhtem Diebstahlrisiko
- ggf. an Bahnhöfen
- ggf. Rathaus und anderen Arbeitsstellen



Parkhaus / Radstation

- an Bahnhöfen (Radstation vorhanden am Bahnhof Grevenbroich)
- ggf. Fahrradparkhäuser in Quartieren für die Anwohnenden und große/schwere Fahrräder



Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder

- Kombination mit witterungsgeschützten Radabstellanlagen (z. B. überdachte Anlehnbügel mit Ladefunktion)
- Sicherheitsaspekte (z. B. Diebstahlschutz während des Ladevorgangs)
- An zentralen Orten: Bahnhöfe, Bushaltestellen, Stadtzentren, Tourismusziele, ggf. Arbeitsplätze
- Regelmäßige Wartung und Funktionskontrollen



Handlungsfeld V | Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein zentrales Ziel der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Grevenbroich. Alle Verkehrsteilnehmenden – darunter insbesondere Kinder, ältere Menschen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – sollen sich sicher und wohl im Straßenraum fühlen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, setzt das Mobilitätskonzept auf eine Kombination von baulichen, verkehrsrechtlichen sowie auch kommunikativen Maßnahmen. Dazu zählen unter anderem die Ausweitung von bereits bestehenden Tempo-30-Zonen, gezielte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, der Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigesystemen sowie auch Sicherheitsaudits für zentrale Verkehrsachsen und Knotenpunkte. Ergänzend stärken Informations- und Sensibilisierungskampagnen das Bewusstsein für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr.

Abbildung 13: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“

Nr.	Bezeichnung
V1	Verkehrsberuhigung
V1.1	Tempo 30 im Umfeld sensibler Einrichtungen und Wohnquartiere
V1.2	Überprüfung und Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen
V1.3	Weitergehende Verkehrsberuhigung
V1.4	Geschwindigkeitsmessenanlagen mit Smiley-Anzeige
V2	Durchführung von Sicherheitsaudits für zentrale Straßen und Knotenpunkte
V3	(Info-)Kampagnen zur Verkehrssicherheit

V1 Verkehrsberuhigung

Ein zentrales Ziel der Stadt Grevenbroich, welches auf das beschlossene Leitbild zurückzuführen ist, ist die Verbesserung der Lebensqualität durch die Reduktion von Verkehrsbelastungen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Wohn- und Mischgebieten. Die Verkehrsberuhigung stellt dabei ein wesentliches Instrument dar, um ein sicheres, ruhigeres und attraktiveres Wohnumfeld zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr sowie mobilitätseingeschränkte Personen profitieren von einer konsequenten Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten auf Seiten des Kfz-Verkehrs.

Die Maßnahme V1 bündelt verschiedene Ansätze zur Verkehrsberuhigung, die sowohl straßenverkehrsrechtliche als auch bauliche Veränderungen umfassen. Neben der konsequenten Ausweitung von Tempo-30 auf Streckenabschnitten, auch auf Hauptverkehrsstraßen (im Rahmen neuer gesetzlicher Möglichkeiten), sollen begleitende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsanzeigen und bauliche Eingriffe zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beitragen. Im Lärmaktionsplan der Stufe IV, wird bereits für einige Straßen im Stadtgebiet eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschlagen, um die teilweise sehr hohen Lärmemissionen zu reduzieren.

V1.1 Tempo 30 im Umfeld sensibler Einrichtungen und Wohnquartiere

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2027

Beschreibung:

Die Maßnahme umfasst die schrittweise Ausweitung von Tempo-30-Zonen auf innerörtlichen Straßen in Grevenbroich. Grundlage sind die erweiterten Möglichkeiten der Straßenverkehrsordnung (StVO), die seit der Novellierung 2021 eine vereinfachte Anordnung von Tempo 30 im Umfeld sensibler Einrichtungen ermöglichen. Bestehende Lücken im Netz sollen geschlossen und Tempo 30 als Standardgeschwindigkeit in Wohn- und Mischgebieten weiter etabliert werden.

Ausgangslage:

In vielen Wohnstraßen und Quartieren von Grevenbroich ist Tempo 30 bereits eingeführt, jedoch bestehen weiterhin Abschnitte mit Tempo 50. Auch dort, wo sich soziale Einrichtungen, Haltestellen oder Querungsbedarfe für zu Fuß Gehende und Radfahrende befinden. Die bestehenden Regelungen wirken teils zergliedert und führen zu Unklarheiten bei Verkehrsteilnehmenden. Mit den geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben sich neue Möglichkeiten, Tempo 30 rechtssicher und flächendeckender anzuordnen.

Ziel der Maßnahme:

Ziel ist es, durch eine gezielte Erweiterung von Tempo 30 in sensiblen Bereichen die Verkehrssicherheit zu erhöhen, insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Gleichzeitig sollen der Lärmpegel sowie Schadstoffemissionen in Wohngebieten reduziert und ein Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Stärkung des Umweltverbunds geleistet werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung - Lenkungsreis	- Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Polizei Rhein-Kreis Neuss - ggf. Bezirksregierung - Anwohnende und lokale Akteure (Beteiligungsverfahren)		
			
			

Umsetzungspfad

1. Identifikation prioritärer Gebiete (z. B. vor Schulen, Kitas, Pflegeeinrichtungen; vgl. Lärmaktionsplan)
2. Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen
3. Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
4. Umsetzung durch Beschilderung und ggf. begleitende Maßnahmen (z. B. Anzeige -> Maßnahme V1.3)
5. Evaluation und ggf. Nachsteuerung



V1.2 Überprüfung und Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030

Beschreibung:

Die Maßnahme verfolgt das Ziel, die bestehenden Geschwindigkeitsregelungen in Grevenbroich zu überprüfen und gezielt weiterzuentwickeln. Durch eine klar strukturierte und nachvollziehbare Geschwindigkeitslogik im Stadtgebiet wird die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. Gleichzeitig können durch angepasste Regelungen die Verkehrssicherheit erhöht sowie Lärm- und Emissionsbelastungen reduziert werden.

Ausgangslage:

Aus der Bestandsaufnahme konnte ermittelt werden, dass in Grevenbroich eine unübersichtliche Struktur bei den Geschwindigkeitsregelungen vorherrscht. Neben der innerstädtischen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, sind Streckabschnitte auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h begrenzt. Dadurch werden zwar besonders sensible Bereiche geschützt, doch teilweise entstehen dadurch vermehrte unnötige Geschwindigkeitswechsel. Bereits umgesetzte Geschwindigkeitsreduktionen bieten eine geeignete Perspektive für Vereinheitlichungen.

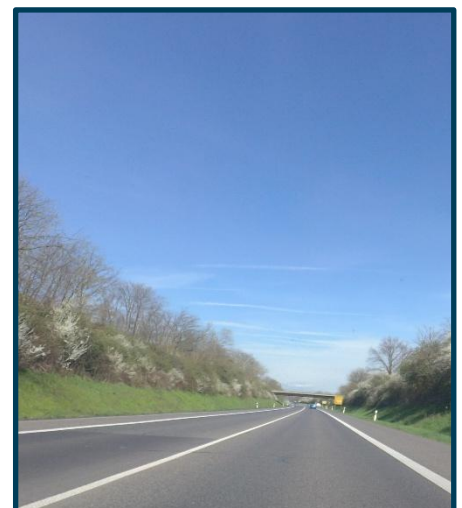
Ziel der Maßnahme:

Die Maßnahme verfolgt das Ziel, durch eine konsistentere und nachvollziehbarere Gestaltung der innerörtlichen Geschwindigkeitsregelungen einen wichtigen Beitrag zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu leisten. Durch die gezielte Anpassung von Höchstgeschwindigkeiten können insbesondere Konflikte im Mischverkehr reduziert und die Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende verbessert werden. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss harmonisiert, was auch dem ÖPNV zugutekommt und dessen Attraktivität steigert. Eine einheitliche Geschwindigkeitslogik erleichtert zudem die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden und fördert die Akzeptanz der Regelungen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung - Lenkungsreis	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung, Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Polizei Rhein-Kreis Neuss / Verkehrsüberwachung - ggf. externe Verkehrsplanungsbüro		

Umsetzungspfad

- Analyse der Hauptverkehrsstraßen mit besonderer Belastung (z. B. Lärmkartierung, Unfallstatistiken)
- Abstimmung mit den zuständigen Behörden zur Umsetzung (insb. bei Landes- oder Kreisstraßen)
- Öffentlichkeitsbeteiligung / Kommunikation mit Anwohnenden
- Umsetzung durch Beschilderungen
- Begleitende Maßnahmen zur Überwachung und Akzeptanzförderung (z. B. Smiley-Anzeigen, Pressearbeit)
- Evaluation (Lärmminderung, Verkehrsverlagerung etc.)



V1.2 Überprüfung und Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen

Empfohlene Anpassungen

Empfohlene Anpassungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Grevenbroich

Basierend auf den Ergebnissen der Straßenraumverträglichkeitsanalyse und den aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden im folgenden Empfehlungen ausgesprochen, die Regelungen anzupassen.

Fortführung und Einführung von Tempo 30 in sensiblen Bereichen und Wohnquartieren

Förderung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität, insbesondere in Schulumfeldern, Wohngebieten und Bereichen mit Mischverkehr (Vgl. Maßnahme V1.1)

Vereinheitlichung auf Tempo 50 im innerstädtischen Vorrangnetz

Schaffung einer konsistenten Regelung auf Hauptstraßen mit Mischverkehr zur besseren Orientierung, Durchsetzbarkeit und Akzeptanz

Reduktion von Tempo 70 auf Tempo 50 in Übergangsbereichen

Angepasste Geschwindigkeit an Ortseingängen und Querungsstellen zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Vereinheitlichung auf Tempo 70 auf äußere Verbindungsachsen mit geringerem Querungsbedarf

Einheitliche Regelung auf äußeren Strecken zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei gleichzeitigem Erhalt der Verkehrssicherheit.

Beibehaltung von Tempo 100 nur auf überörtlichen Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften

Begrenzung höherer Geschwindigkeiten auf Landstraßen mit geringem Gefährdungspotenzial und ohne unmittelbare Wohn- oder Querungsbereiche.

V1.3 Weitergehende Verkehrsberuhigung

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

In Grevenbroich werden weitergehende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt, bei denen die Zielsetzung darin besteht, die Verkehrssicherheit in verschiedenen Bereichen zu verbessern. Dazu zählen bauliche Eingriffe wie Fahrbahnverswenkungen, Straßenverengungen, Verkehrsinseln, verlängerte Mittelinseln mit Fußgängerüberwegen sowie die Anlage von Grünstreifen. Diese Elemente sollen das Fahrverhalten positiv beeinflussen und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Ausgangslage:

In vielen Stadtbereichen bestehen trotz bestehender Geschwindigkeitsbegrenzungen Probleme mit zu hohen Fahrgeschwindigkeiten und einem dominanten Kfz-Verkehr. Eine zusätzliche Herausforderung stellt die Vielzahl unterschiedlicher Höchstgeschwindigkeiten dar, die zu Unsicherheiten bei Verkehrsteilnehmenden und zu inkonsistentem Fahrverhalten führen können. Besonders in Wohnquartieren, an Schulwegen und in der Nähe von sozialen Einrichtungen ist der Handlungsbedarf hoch.

Ziel der Maßnahme:

Ziel ist es, durch bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die tatsächliche Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, die Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrende zu erhöhen und die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren zu steigern. Gleichzeitig soll durch eine einheitlichere Gestaltung des Straßenraums die Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen unterstützt und die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
• Gutachterliche Handlungsempfehlung • Öffentlichkeitsbeteiligung • Lenkungsgruppe	• Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung, Fachbereich Ordnungsamt) • Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) • ggf. externe Planungsbüros • Anwohnende und lokale Akteure (Beteiligungsverfahren)		
			
			

Umsetzungspfad

- Auswahl geeigneter Standorte auf Basis von Verkehrsanalysen, Unfallstatistiken und Bürgerhinweisen
- Priorisierung der Standorte anhand der Dringlichkeit, Sicherheitslage sowie auch der Nähe zu sensiblen Einrichtungen
- Auswahl geeigneter baulicher Elemente wie Fahrbahnverengungen, Mittelinseln, Fußgängerüberwege, Grünstreifen etc. und Erstellung von Lageplänen und Varianten, ggf. unter Einbindung externer Planungsbüros
- Abstimmung mit zuständigen Organisationseinheiten zur Sicherstellung der Umsetzbarkeit und Beteiligung der Öffentlichkeit
- Kostenschätzung und Fördermittelprüfung
- Umsetzung in Bauabschnitten, ggf. mit temporären Maßnahmen zur Erprobung
- Begleitende Evaluation sowie Nachsteuerung und Verstetigung

V1.3 Weitergehende Verkehrsberuhigung

Beispiele für verkehrsberuhigende Elemente

Fahrbahnverschwenkungen

- Verlagerung der Fahrspurführung durch bauliche oder optische Elemente
- Erzwingt Temporeduktion durch veränderte Fahrdynamik
- Einsatzbereich: Wohnstraßen, Schulumfelder, Quartierszufahrten



Querschnittseinengungen

- Einengung der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen (z. B. Bordsteinvorziehungen) oder Markierungen
- Reduziert Fahrgeschwindigkeit und schafft Raum für Gehwege und Grün
- Einsatzbereich: Durchgangsstraßen mit hohem Querungsbedarf



Verkehrinseln

- Mittelinseln zur Querungshilfe und optischen Fahrbahnverengung
- Erhöhen die Sicherheit für Fußgänger:innen, insbesondere an Haltestellen oder Schulwegen
- Einsatzbereich: Haupt- und Sammelstraßen, Querungsstellen



Fußgängerüberwege mit verlängerten Mittelinseln

- Kombination aus Fußgängerüberweg und baulicher Querungshilfe
- Verbesserung der Sichtbeziehungen sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Einsatzbereiche: z.B. Schulwege, Seniorenheime oder auch an Versorgungsstandorten



Grünstreifen und Pflanzinseln

- Trennung von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen durch Begrünung
- Förderung der Verkehrsberuhigung sowie städtebauliche Aufwertung
- Einsatzbereich: Wohngebiete, Quartiersstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche



Temporäre Maßnahmen (Pop-up-Elemente)

- Mobile oder markierte Elemente zur kurzfristigen Erprobung von Verkehrsberuhigung
- Ermöglichen flexible Anpassung und Beteiligung der Bevölkerung
- Einsatzbereich: Pilotprojekte, Beteiligungsprozesse, kurzfristige Maßnahmen



V1.4 Geschwindigkeitsmessenanlagen mit Smiley-Anzeige

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2027

Beschreibung:

Das Grevenbroicher Smart-City-Konzept greift bereits den Vorschlag auf, durch den verstärkten Einsatz von digitalen Geschwindigkeitsmess- und Smiley-Anlagen die Verkehrssicherheit insgesamt mittels einer Sensibilisierung insbesondere der motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Die Anlagen messen die gefahrene Geschwindigkeit in Echtzeit und geben visuelles Feedback über ein Smiley-System. Diese Form der direkten, bestenfalls positiven Rückmeldung wirkt nachweislich verhaltenslenkend und führt zu einer Temporeduktion aufgrund der erzielten, psychologischen Wirkung bei den Verkehrsteilnehmenden. Es wird ein temporärer Einsatz empfohlen, um einen Gewöhnungseffekt entgegenzuwirken.

Ausgangslage:

Bei den Beteiligungsformaten hat sich gezeigt, dass in mehreren Stadtteilen überhöhte Geschwindigkeiten wahrgenommen werden – insbesondere in Wohnquartieren, im Umfeld sozialer Einrichtungen oder an Querungstellen. Die Geschwindigkeitsanzeigen sind bisher auf Einzelstandorte im Stadtgebiet beschränkt (vornehmlich dort, wo es entsprechende Anträge gab) worden. Eine systematische Ausweitung insbesondere auf sensible Standorte wurde bislang nicht vorgenommen. Bereits in der Smart-City-Strategie ist dieses Projekt (M02) als Instrument vorgesehen. Valide Messdaten liegen zum Teil nur punktuell vor, Erfahrungswerte und Rückmeldungen aus der Bürgerschaft geben aber deutliche Hinweise auf Handlungsbedarf.

Ziel der Maßnahme:

Das Ziel besteht darin, eine Verhaltensänderung bei Verkehrsteilnehmenden durch eine direkte sowie freundliche Rückmeldung. Besonders geeignet sind daher Standorte, welche sich in sensiblen Bereichen wie entlang von Schulanwegen, in Wohngebieten oder schützenswerten Einrichtungen befinden. Die Maßnahme ist direkt der Smart-City-Projektkomponente M0.2 „Geschwindigkeitsmessenanlagen und Smiley-Anlagen“ zugeordnet und trägt zur Erreichung der strategischen Ziele von Maßnahme D5 („Umsetzung der Smart-City Strategie“) bei. Durch den Einsatz digitaler Technik wird ein Beitrag zur vernetzten, datenbasierten und bürgerorientierten Stadtentwicklung geleistet.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Smart-City-Strategie - Öffentlichkeitsbeteiligung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Smart-City-Management) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Fachfirmen (Lieferung und Installation) - ggf. Polizei Rhein-Kreis Neuss (Standortabstimmung)		

Umsetzungspfad

1. Auswahl geeigneter Standorte in Zusammenarbeit mit Verkehrsplanung, Bürgerhinweisen und ggf. Unfalldaten
2. Ausschreibung, Beschaffung und Installation der Anlagen
3. Kommunikation der Maßnahme an die Öffentlichkeit (z. B. über Stadtportal, Presse, Infoaktionen)
4. Wirkungsanalyse und ggf. Erweiterung auf weitere Standorte



V2 Durchführung von Sicherheitsaudits für zentrale Straßen und Knotenpunkte

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Zur systematischen Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen in Grevenbroich Sicherheitsaudits an zentralen Straßenabschnitten und bedeutenden Knotenpunkten durchgeführt werden. Dabei prüfen Fachbüros unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten potenzielle Unfall- und Gefahrenstellen. Gemeinsam mit den Stadtbetrieben und der Verwaltung werden daraus gezielte bauliche oder organisatorische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit abgeleitet.

Ausgangslage:

Im Stadtgebiet von Grevenbroich kommt es an einigen Straßenabschnitten und Knotenpunkten immer wieder zu Situationen, in denen sich Verkehrsteilnehmende unsicher fühlen oder auf potenzielle Gefahrenstellen hinweisen. Konkrete Daten zur Häufigkeit von Unfällen oder Beinaheunfällen liegen teilweise vor. Bisher erfolgen Bewertungen meist anlassbezogen, etwa nach Rückmeldungen aus der Bürgerschaft oder bei geplanten Baumaßnahmen. Ein systematisches Vorgehen zur frühzeitigen Identifikation von Sicherheitsdefiziten wird bislang nicht flächendeckend angewendet.

Ziel der Maßnahme:

Ziel ist die frühzeitige Identifikation und Behebung von Sicherheitsdefiziten im Straßenraum, insbesondere für gefährdete Gruppen wie Fußgänger:innen und Radfahrende. Durch ein standardisiertes, qualitätsgesichertes Auditverfahren werden bestehende Schwachstellen objektiv bewertet und gezielt verbessert, bevor es zu Unfällen kommt.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - FGSV-Empfehlung	- Stadtverwaltung Grevenbroich - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Externe Fachbüros für Verkehrs- und Sicherheitsplanung		
			
			

Umsetzungspfad

- Auswahl und Priorisierung relevanter Straßenabschnitte und Knotenpunkte
- Beauftragung eines Fachbüros mit Durchführung der Audits nach gängigen Standards (z. B. FGSV-Richtlinien)
- Begehung / Vor-Ort-Erfassung, Dokumentation sicherheitsrelevanter Aspekte
- Ableitung konkreter Maßnahmenvorschläge
- Abstimmung mit Fachbereichen, Integration in Investitions- oder Unterhaltungsplanung
- Fortschreibung als rollierendes Verfahren für das gesamte Stadtgebiet



V3 (Info-)Kampagnen zur Verkehrssicherheit

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Mit gezielten Informationskampagnen soll das Miteinander im Straßenverkehr gestärkt und die Verkehrssicherheit in Grevenbroich für alle erhöht werden. Die Kampagnen thematisieren typische Konfliktsituationen (z. B. zwischen Auto- und Radverkehr oder an Schulen durch Elterntaxis) und schaffen mehr Verständnis für die Perspektiven anderer Verkehrsteilnehmender. Durch verständliche, positive Botschaften werden Aufmerksamkeit, Rücksichtnahme und Regelkenntnis gefördert. Um Wirkung zu entfalten, sollten die Kampagnen wiederkehrend und in verschiedenen Formaten durchgeführt werden. Eine Kombination aus Aufklärung, Mitmachaktionen und emotionaler Ansprache erhöht die Akzeptanz: nicht nur bei "Betroffenen", sondern bei allen, die sich im Straßenraum bewegen.

Ausgangslage:

In Grevenbroich zeigen sich im Alltag immer wieder Spannungen im Straßenverkehr, z. B. durch zu schnelles Fahren, Missachtung des Seitenabstands beim Überholen von Radfahrenden oder unübersichtliche Situationen an Schulwegen. Besonders betroffen sind, wie u.a. die Unfallanalyse ergeben hat, Kinder, Radfahrende oder mobilitätseingeschränkte Personen. Gleichzeitig besteht oft Unklarheit über Regeln oder ein fehlendes Bewusstsein für gegenseitige Bedürfnisse. Bisherige Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind oft punktuell oder technisch ausgerichtet. Ein kontinuierlicher Kommunikationsansatz fehlt bisher.

Ziel der Maßnahme:

Mit der Maßnahme wird eine Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme und des Sicherheitsgefühls im öffentlichen Raum durch kontinuierliche, positive Kommunikation adressiert. Die Kampagnen richten sich an alle Verkehrsteilnehmenden (unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel) und betonen, wie gemeinsame Verantwortung und Rücksicht zu mehr Lebensqualität, weniger Konflikten und einem sicheren Miteinander führen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung - Lenkungskreis	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Pressestelle, Fachbereich Schulen/Sport, Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Polizei Rhein-Kreis Neuss - Schulen, Kitas, Jugend- und Senioreneinrichtungen - Lokale Verkehrsverbände (z. B. ADFC, VCD, ADAC) - Lokale Medienpartner		
			
			

Umsetzungspfad

- Analyse lokaler Problemstellen und Zielgruppen (Unfallstatistik, Hinweise aus Bürgerschaft)
- Entwicklung positiver, lösungsorientierter Kampagnenbotschaften (z. B. „Miteinander unterwegs“, „Grevenbroich gibt Acht“)
- Gestaltung und Umsetzung über Plakate, Social Media, Aktionen vor Ort
- Beteiligung von Schulen, Vereinen und Initiativen zur Stärkung der Reichweite
- ↓
- Jährliche Wiederholung mit wechselnden Schwerpunkten und Evaluation der Wirkung

V3 (Info-)Kampagnen zur Verkehrssicherheit

Weiterführende Informationen

Konkrete Zielgruppen und beispielhafte Kampagnenschwerpunkte

Zielgruppe	Beispielhafte Botschaften, Themenschwerpunkte und Formate
Alle Verkehrsteilnehmenden	Themen: Gegenseitige Rücksichtnahme, Wahrnehmung anderer Perspektiven im Straßenraum Formate: Plakate im Stadtgebiet, städtische Social Media, Presseartikel, Beteiligung lokaler Initiativen, Bedruckung der Busse
Autofahrende	Themen: Tempoanpassung in Wohnstraßen, Achtsamkeit an Schulen, Sicht auf Radfahrende und Zufußgehende, Falschparken Formate: Banner an Ortseingängen, Plakate in Wohngebieten, Radiospots, Infolyer über Kitas
Radfahrende und Autofahrende	Themen: Gesetzlicher Überholabstand (1,5 m), Konfliktvermeidung im Mischverkehr, Sichtbarkeit Formate: Piktogramme auf der Straße, Videoclips online, Infoaktionen mit ADFC / Polizei
Eltern und Kinder	Themen: Schulwegsicherheit, Verhalten beim Bringen und Abholen, Sichtbarkeit (Warnwesten, Reflektoren) Formate: Infolyer zum Schuljahresbeginn, Plakate vor Schulen, Elternabende mit Polizei, Kinderaktionen
Seniorinnen und Senioren	Themen: Sicheres Queren, Umgang mit schnelleren Verkehrsteilnehmenden, barrierefreie Wege, ÖPNV Formate: Infolyer in Begegnungsstätten, Plakate an Bushaltestellen, begleitete Stadtteilsparzierungänge, ÖPNV-Übungstage
Jugendliche / junge Erwachsene	Themen: Helmtragen, Licht am Rad / E-Scooter, Verhalten im Gruppenverkehr Formate: Reels / Clips für Instagram und TikTok, Wettbewerbe („Sicher unterwegs“), Workshops an Schulen
Berufspendler:innen / Betriebe	Themen: Sicherer Arbeitsweg, Kombination von Verkehrsmitteln, Rücksicht beim Parken Formate: Plakate an P+R-Plätzen, Infopakete für Betriebe, städtischer Intranet-Newsletter

Good-Practice-Beispiel:

Verkehrssicherheitskampagne „Leipzig passt auf“

Die Kampagnenphase startete im März 2025 unter dem Motto: „Verkehrsberuhigter Bereich – Was ist erlaubt, was nicht?“. Sie wird von gezielten Sonderkontrollen durch das Ordnungsamt und die Polizeidirektion Leipzig begleitet. Auf digitalen Plakatflächen im gesamten Stadtgebiet Leipzigs sowie im ÖPNV wird über die Bedeutung der Regelungen hinter den entsprechenden Verkehrszeichen informiert.

<https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/leipzig-passt-auf-verkehrssicherheitskampagne-fuer-leipzig>

Handlungsfeld D | Digitalisierung des Verkehrs

Die Stadt Grevenbroich nutzt die Chancen der Digitalisierung, um ihre Mobilität nachhaltig, effizient und zukunftsfähig zu gestalten. Digitale Technologien wie intelligente Verkehrssysteme, vernetzte Infrastrukturen und datenbasierte Mobilitätsdienste ermöglichen nicht nur eine Optimierung der Verkehrsflüsse und eine Steigerung der Lebensqualität, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag zur modernen Verkehrsplanung. Durch die systematische Erfassung und Auswertung von Mobilitätsdaten können Bedarfe besser erkannt, Maßnahmen gezielter entwickelt und die Wirkung von verkehrlichen Eingriffen transparenter bewertet werden. Im Handlungsfeld „Digitalisierung des Verkehrs“ werden daher digitale Lösungen integriert, die sowohl den öffentlichen Verkehr stärken als auch die strategische Planung und Steuerung der Mobilität in Grevenbroich unterstützen. Ziel ist es, eine vernetzte und klimafreundliche Mobilität zu schaffen, die den Anforderungen der Zukunft gerecht wird und dafür neue digitale Möglichkeiten zu nutzen, datenbasierte Entscheidungen zu fördern und mit der Zeit zu gehen.

Abbildung 14: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Digitalisierung des Verkehrs“

Nr.	Bezeichnung
D1	Digitales Parkleitsystem
D2	Lenkung des Schwerlastverkehrs
D3	Verkehrsdatenerhebung für die Mobilitätsplanung und -steuerung
D3.1	Verkehrsdatenerhebung und Auswertung mittels bereits erhobener Daten
D3.2	Ausweitung der Verkehrsdatenerhebung für die Mobilitätsplanung und -steuerung
D4	Intelligente Ampelsteuerung
D5	Maßnahmen der Smart-City-Strategie umsetzen

D1 Digitales Parkleitsystem

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

Ein digitales Parkleitsystem soll in Grevenbroich eingeführt werden, um die Parkplatzsuche effizienter zu gestalten und den Parksuchverkehr insbesondere in der Innenstadt zu reduzieren. Das System erfasst in Echtzeit die Belegung von Parkplätzen und leitet Verkehr gezielt zu freien Stellflächen. Die Informationen werden über digitale Anzeigen im Straßenraum sowie über eine mobile App bereitgestellt.

Ausgangslage:

Die Innenstadt von Grevenbroich ist mit dem Auto nahezu vollständig erschlossen – und wird entsprechend intensiv mit dem Pkw genutzt. Obwohl viele Parkflächen vorhanden sind, werden bevorzugt kostenfreie Stellplätze angesteuert. Dies führt insbesondere zu Spitzenzeiten zu erheblichem Parksuchverkehr, der die Verkehrsbelastung erhöht und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beeinträchtigt.

Ziel der Maßnahme:

Ziel des digitalen Parkleitsystems ist es, den Parksuchverkehr in Grevenbroich spürbar zu reduzieren, indem Verkehrsteilnehmende frühzeitig und gezielt zu freien Stellplätzen geleitet werden. Dadurch sollen vorhandene Parkflächen besser ausgelastet, Emissionen gesenkt und die Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert werden. Gleichzeitig trägt die Maßnahme zur effizienteren Nutzung des öffentlichen Raums bei und unterstützt langfristig eine stadtverträgliche Entwicklung des ruhenden Verkehrs.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - IT-Dienstleister für Systementwicklung und Betrieb - Betreiber öffentlicher und privater Parkflächen - ggf. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für Integration in Mobilitätsplattformen		
			
			

Umsetzungspfad

- Analyse der bestehenden Parkraumsituation und Auswahl geeigneter Standorte für Sensorik und Anzeigen
- Abstimmung mit dem parallellaufenden Parkraumkonzept
- Ausschreibung und Vergabe an einen IT-Dienstleister
- Installation von Sensoren zur Erfassung der Belegung
- Aufbau digitaler Anzeigetafeln und Integration in bestehende Verkehrslenkung
- Entwicklung bzw. Einbindung in eine App zur mobilen Nutzung
- Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung des Systems
- Evaluation und ggf. Erweiterung auf weitere Stadtbereiche



D2 Lenkung des Schwerlastverkehrs

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2030+

Beschreibung:

Für Grevenbroich wird ein Lkw-Lenkungskonzept entwickelt, das den Lkw-Verkehr auf speziell ausgewiesene Routen lenkt. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr aus sensiblen innerstädtischen Bereichen herauszuhalten und die Belastung für Anwohnende zu verringern. Das Konzept berücksichtigt auch regionale Verflechtungen, um eine abgestimmte Verkehrsführung über die Stadtgrenzen hinaus zu ermöglichen.

Ausgangslage:

Die Industrie- und Gewerbegebiete in Grevenbroich sind gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Bereits heute existieren Vorrangrouten und Durchfahrtsbeschränkungen für Lkw, die über das SEVAS-Kartentool kommuniziert werden. Eine umfassende, konzeptionelle Lenkung des Schwerlastverkehrs fehlt jedoch bislang. Potenzielle Belastungen durch Lkw-Durchgangsverkehr in sensiblen Bereichen machen ein abgestimmtes Lenkungssystem sinnvoll.

Ziel der Maßnahme:

Ziel des Lkw-Lenkungssystems ist es, den Schwerlastverkehr gezielt auf geeignete Routen außerhalb sensibler Wohn- und Aufenthaltsbereiche zu führen. Dadurch sollen Lärm- und Emissionsbelastungen reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Lebensqualität in der Innenstadt verbessert werden. Gleichzeitig wird eine bessere Abstimmung mit regionalen Verkehrsströmen angestrebt, um eine ganzheitliche Lösung für den Güterverkehr zu schaffen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung - Lenkungskreis	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Rhein-Kreis Neuss - Straßen.NRW - Logistikunternehmen und regionale Wirtschaftsakteure - Nachbarkommunen (im Rahmen regionaler Abstimmung)		

Umsetzungspfad

- Analyse der bestehenden Lkw-Verkehrsströme und Belastungsschwerpunkte
- Entwicklung eines Lenkungskonzepts mit definierten Routen und Ausschlussbereichen
- Abstimmung mit regionalen Partnern und Behörden
- Ausschilderung und digitale Erfassung der Lenkungsrouten
- Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation mit Logistikunternehmen
- Monitoring und Anpassung der Maßnahmen bei Bedarf



D3 Verkehrsdatenerhebung für die Mobilitätsplanung und -steuerung

Eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung benötigt eine fundierte Datengrundlage. In Grevenbroich besteht aktuell ein Defizit an kontinuierlich erhobenen, aktuellen und flächendeckenden Verkehrsdaten. Die Obermaßnahme D3 zielt darauf ab, durch verschiedene Erhebungs- und Auswertungsmethoden eine belastbare Datenbasis zu schaffen, die sowohl für die strategische Verkehrsplanung als auch für die operative Verkehrssteuerung genutzt werden kann. Die Maßnahmen reichen von der Nutzung bereits vorhandener Daten über die Ausweitung der Datenerhebung bis hin zur digitalen Erfassung des Straßenraums. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Effizienzsteigerung der Verwaltung, zur Verbesserung der Verkehrsflüsse und zur Förderung nachhaltiger Mobilität geleistet.

D3.1 Verkehrsdatenerhebung und Auswertung mittels bereits erhobener Daten

Priorität:

Aufwand / Komplexität

Kostenklasse

Status

Noch nicht bearbeitet

Beginn:

kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

2027

Beschreibung:

Die Maßnahme sieht vor, bereits vorhandene Verkehrsdaten systematisch zu erfassen, zu konsolidieren und auszuwerten. Ziel ist es, diese Daten für die Mobilitätsplanung und Verkehrssteuerung in Grevenbroich nutzbar zu machen, ohne zunächst neue Erhebungstechnologien einzuführen.

Ausgangslage:

In Grevenbroich existieren bereits verschiedene Datenquellen, etwa aus dem ÖPNV, von Mobilitätsdienstleistern oder aus Erhebungen (z. B. Haushaltsbefragung 2024). Diese Daten werden bislang jedoch nicht zentral gebündelt oder gezielt für die Verkehrsplanung genutzt. Es fehlt an einer strukturierten Analyse und Integration in bestehende Planungsprozesse. Durch ein kommunales Messgerät sind seit Kurzem punktuelle Verkehrserhebungen mittels integriertem Messsystem möglich.

Ziel der Maßnahme:

Ziel ist es, kurzfristig eine belastbare Datengrundlage zu schaffen, um fundierte Entscheidungen in der Verkehrsplanung treffen zu können. Durch die Nutzung vorhandener Datenquellen können erste Erkenntnisse über Verkehrsströme, Auslastungen und Mobilitätsverhalten gewonnen werden – als Grundlage für weiterführende Maßnahmen und Investitionen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Smart-City-Strategie	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Externe Datenanbieter (z. B. ÖPNV-Betreiber, Mobilitätsdienstleister) - ggf. Hochschulen oder Forschungsinstitute zur Datenanalyse		
			
			

Umsetzungspfad

Identifikation und Sichtung vorhandener Datenquellen

Aufbau einer zentralen Datenplattform oder Schnittstellenlösung

Entwicklung eines Analysekonzepts zur Auswertung

Integration der Ergebnisse in die kommunale Verkehrsplanung

Ableitung erster Handlungsempfehlungen

D3.2 Ausweitung der Verkehrsdatenerhebung für die Mobilitätsplanung und -steuerung

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2029

Beschreibung:

Um fundierte Entscheidungen in der Verkehrs- und Stadtplanung treffen zu können, soll die Erhebung von Verkehrsdaten in Grevenbroich deutlich ausgeweitet werden. Im Fokus steht die Erfassung von Echtzeitdaten zu Verkehrsströmen, Verkehrsmittelnutzung und Auslastung. In einem Pilotprojekt wird zunächst erprobt, welche Daten benötigt werden und wie diese technisch erhoben werden können.

Ausgangslage:

Derzeit werden in Grevenbroich Verkehrsdaten nur punktuell und nicht in Echtzeit erfasst. Für eine moderne, datenbasierte Verkehrsplanung fehlen kontinuierlich verfügbare und räumlich differenzierte Informationen. Dies erleichtert die gezielte Steuerung des Verkehrs und die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote.

Ziel der Maßnahme:

Ziel der Maßnahme ist es, eine belastbare und kontinuierlich verfügbare Datenbasis zu schaffen, die als Grundlage für eine vorausschauende und effiziente Mobilitätsplanung dient. Durch die Erhebung von Echtzeitdaten sollen Verkehrsflüsse transparenter gemacht, Engpässe frühzeitig erkannt und gezielte Maßnahmen zur Verkehrssteuerung entwickelt werden können. Darüber hinaus soll die Maßnahme die Digitalisierung innerhalb der Verwaltung fördern, indem datenbasierte Entscheidungsprozesse gestärkt und neue technische Lösungen erprobt werden. Das geplante Pilotprojekt dient dabei als erster Schritt, um geeignete Technologien und Datenarten zu identifizieren und ein skalierbares Modell für die stadtweite Umsetzung zu entwickeln.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Technologiedienstleister für Sensorik und Datenmanagement - ggf. Hochschulen oder Forschungsinstitute zur Datenanalyse		

Umsetzungspfad

- Bedarfserhebung und Definition relevanter Daten
- Auswahl geeigneter Technologien zur Datenerfassung
- Durchführung eines Pilotprojekts in ausgewählten Stadtteilen
- Auswertung und Bewertung der Ergebnisse
- Entwicklung eines Konzepts zur flächendeckenden Umsetzung

D3.2 Ausweitung der Verkehrsdatenerhebung:

Weiterführende Hinweise zu einem Pilotprojekt

Das Pilotprojekt soll Erkenntnisse darüber liefern, welche Datenarten besonders relevant sind, welche Technologien praktikabel und skalierbar sind und wie sich die gewonnenen Daten in die kommunale Planung integrieren lassen. Ziel ist die Entwicklung eines übertragbaren Modells für die stadtweite Datenerhebung.

Auswahl möglicher Pilotgebiete in Grevenbroich

Für das Pilotprojekt zur Verkehrsdatenerhebung eignen sich Stadtbereiche, die sowohl repräsentativ für unterschiedliche Verkehrssituationen sind als auch logistisch gut umsetzbar. Die Auswahl sollte eine Mischung aus zentralen, stark frequentierten Bereichen und ergänzenden Quartieren ermöglichen:

- Innenstadt / Bahnhofsumfeld: Hohe Verkehrsdichte, multimodale Knotenpunkte
- Schulstandorte (z. B. Schulen in Wevelinghoven): Fokus auf Schulmobilität und Elterntaxis
- Industriegebiet Ost / Pendlerachsen: Analyse von Berufsverkehr und Lieferverkehren
- Wohnquartier mit Mobilitätsprojekten: Bewertung von Maßnahmenwirkungen (z. B. Sharing-Angebote)
- Stadtteil mit geringer Datenlage: Ergänzung bisheriger Erkenntnisse für flächendeckende Planung

Empfohlene Technologien zur Verkehrsdatenerhebung

Zur Erhebung relevanter Verkehrsdaten kommen verschiedene Technologien zum Einsatz. Diese reichen von Sensorik über Kameras bis hin zu mobilen und digitalen Erhebungsmethoden. Datenschutzkonformität ist dabei zwingend zu beachten. Je nach Zweck werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

Technologie	Empfohlen für	Vorteile	Einsatzbereich
Sensorik (stationär)	Dauerhafte Zählungen an festen Punkten (z. B. Hauptstraßen, Kreuzungen)	Robust, wetterunabhängig, gute Langzeitdaten	MIV und Radverkehr an stark frequentierten Stellen
Kamerabasierte Zählungen mit KI-Auswertung	Differenzierte Erfassung von Verkehrsmitteln (Auto, Rad, Fuß, ÖPNV)	Hohe Genauigkeit, visuelle Kontrolle, auch temporär einsetzbar	Komplexe Verkehrsknoten oder temporäre Studien
Bluetooth-/WLAN-Tracking	Bewegungsmuster, Reisezeiten, Durchfahrtsanalysen	Echtzeitdaten, kostengünstig, gute Reichweite	Pendlerströme und Netzanalysen
Mobile Erhebungen / Floating Car Data	Flächendeckende Bewegungsdaten, Geschwindigkeit, Stauanalysen	Breite Abdeckung, geringe Infrastrukturkosten	Ergänzend zu stationären Messungen, besonders für MIV
App-basierte Surveys / Bürgerbeteiligung	Subjektive Daten (z. B. Zufriedenheit, Wahrnehmung), ergänzende Mobilitätsdaten	Einbindung der Bevölkerung, qualitative Ergänzung	Pilotprojekte mit Beteiligungsansatz

Dauer und Zeitplan der Pilotphase

Das Pilotprojekt gliedert sich in mehrere Phasen: Vorbereitung, Umsetzung und Auswertung. Die Gesamtdauer beträgt etwa 15–18 Monate:

- Vorbereitung (6 Monate): Auswahl des Gebiets, Technik, Partner, Datenschutzprüfung
- Umsetzung (6–9 Monate): Installation, Datenerhebung, Monitoring
- Auswertung (3 Monate): Analyse, Bewertung, Handlungsempfehlungen

Good-Practice-Beispiele

Andere Städte haben bereits erfolgreiche Pilotprojekte durchgeführt, die als Vorbild dienen können: Darmstadt („Digitalstadt“, Echtzeit-Verkehrsdaten über Sensorik und KI-Auswertung); Köln („SmartCity Cologne“, Pilotprojekte mit Umweltsensoren und Verkehrsflussanalysen); Münster (Kameras und Sensorik zur Radverkehrszählung, Integration in Infrastrukturplanung)

D4 Intelligente Ampelsteuerung

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2035+

Beschreibung:

Durch den Einsatz intelligenter Ampelsteuerungssysteme soll der Verkehrsfluss in Grevenbroich optimiert werden. Die Steuerung erfolgt dynamisch und datenbasiert – etwa durch Echtzeit-Erfassung von Verkehrsaufkommen, Priorisierung bestimmter Verkehrsteilnehmende (z. B. ÖPNV, Rettungsfahrzeuge, Radverkehr, Fußverkehr) oder situationsabhängige Anpassung der Schaltzeiten. Ziel ist eine Reduktion von Wartezeiten, Emissionen und Staus sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Ausgangslage:

Derzeit laufen Anlagen der städtischen Baulast i.d.R. über verkehrsabhängige Programme, sodass bereits eine auf das Verkehrsaufkommen angepasste Ampelsteuerung berücksichtigt wird. Weitere Ampelanlagen in anderer Baulast (z.B. Straßen NRW) reagieren nur begrenzt auf veränderte Verkehrsbedingungen. Dies führt insbesondere in den Stoßzeiten zu Rückstaus, erhöhtem Kraftstoffverbrauch und unnötigen Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden. Eine stadtweite dynamische, vernetzte Steuerung ist bislang nicht vorhanden.

Ziel der Maßnahme:

Ziel ist der Aufbau eines intelligenten Ampelnetzwerks, das mithilfe von Echtzeitdaten (z. B. Verkehrsdichte, Fahrzeugklassen, Wetter) die Signalsteuerung optimiert. Dadurch sollen Verkehrsflüsse verbessert, Staus reduziert und Emissionen sowie Energieverbrauch gesenkt werden. Gleichzeitig wird der Umweltverbund gestärkt: Der ÖPNV profitiert von Vorrangschaltungen, während Fußgänger:innen und Radfahrende durch sichere, zügige und bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten unterstützt werden. Die Maßnahme fördert aktive Mobilität, erhöht die Verkehrssicherheit und schafft die technischen Grundlagen für zukünftige Mobilitätsdienste wie autonomes Fahren.

Herkunft	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Öffentlichkeitsbeteiligung - Lenkungsgruppe - Smart-City-Strategie	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Technologiedienstleister für Verkehrssteuerungssysteme - ggf. Polizei Rhein-Kreis Neuss, Feuerwehr, Rettungsdienste (für Priorisierung) - Hochschule zur begleitenden Evaluation		
			
			

Umsetzungspfad

- Bestandsaufnahme: das Straßenkataster wird hinsichtlich der Vollständigkeit von LSA überprüft
- Definition von Pilotstandorten mit hohem Verkehrsaufkommen oder ÖPNV-Relevanz (für Pfortner-LSA)
- Auswahl von Knotenpunkten mit hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen (z. B. Schulwege, Bahnhöfe, Einkaufsstraßen)
- Integration von Sensorik (z. B. Induktionsschleifen, Kameras, Bluetooth-Tracker, Wärmebildsensoren, Druckplatten) und Einführung adaptiver Steuerungssoftware mit zentralem Verkehrsmanagement
- Test intelligenter Querungssysteme mit dynamischer Grünzeitverlängerung bei hohem Bedarf
- Evaluation und Skalierung auf weitere Knotenpunkte im Stadtgebiet

D4 Intelligente Ampelsteuerung

Weiterführende Informationen

Good-Practice-Beispiel

Leezenflow Münster

Ein innovatives Beispiel für intelligente Radverkehrssteuerung ist das Projekt „Leezenflow“ aus Münster. Dabei handelt es sich um einen Grüne-Welle-Assistenten, der Radfahrenden über ein LED-Display anzeigt, ob sie bei der aktuellen Geschwindigkeit die nächste Ampel noch bei Grün erreichen können.

Das System nutzt:

- Echtzeit-Kommunikation mit der Ampelsteuerung
- Durchschnittsgeschwindigkeiten des Radverkehrs aus Mobilitätsdaten
- Farbverläufe auf Displays, die 100–200 Meter vor der Kreuzung installiert sind

Ziele und Wirkungen:

- Flüssigerer Radverkehr und weniger Stop-and-Go
- Reduktion von Rotlichtverstößen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Umweltverbunds durch attraktive, digitale Infrastruktur

Das System wurde erfolgreich an mehreren Standorten in Münster implementiert und kontinuierlich weiterentwickelt. Es zeigt, wie intelligente Technologien gezielt zur Förderung des Radverkehrs beitragen können – auch als Vorbild für Grevenbroich.

Link: <https://smartcity.ms/leezenflow/> (letzter Abruf 21.07.25)



Foto: Stadt Münster

D5 Maßnahmen der Smart-City-Strategie umsetzen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Grevenbroich setzt auf digitale Lösungen zur Verbesserung der urbanen Mobilität. Die Smart-City-Strategie enthält zahlreiche Projekte – etwa zur Verkehrssteuerung, Sensorik, Parkraummanagement und multimodalen Angeboten. Diese sollen gebündelt und abgestimmt mit dem Mobilitätskonzept umgesetzt werden, um Synergien zu nutzen und die Mobilitätswende voranzutreiben.

Ausgangslage:

Die umfassende Smart-City-Strategie mit über 20 Einzelprojekten wurde von der Stadt Grevenbroich entwickelt, darunter mehrere Projekte mit direktem Bezug zur Mobilität. Viele dieser Projekte befinden sich noch in der Konzept- oder Pilotphase. Es fehlt bislang an einer strukturierten, priorisierten und ressourcengestützten Umsetzungsperspektive, die insbesondere die Mobilitätsprojekte miteinander verzahnt und in die städtischen Prozesse integriert. Erste Ansätze und Maßnahmen wurden bereits im Mobilitätskonzept aufgegriffen und weiter ausgearbeitet, um die anvisierten Projekte bestmöglich umsetzen zu können.

Ziel der Maßnahme:

Die Maßnahme zielt auf die strukturierte Umsetzung der mobilitätsbezogenen Smart-City-Projekte ab. Digitale Werkzeuge wie der Digitale Zwilling, LoRaWAN-Sensorik oder intelligente Ampelsteuerung sollen Verkehrsflüsse optimieren, den Umweltverbund stärken und datenbasierte Entscheidungen ermöglichen. Gleichzeitig wird die Stadt auf zukünftige Mobilitätsformen vorbereitet. Die enge Verzahnung mit dem Mobilitätskonzept stellt sicher, dass Maßnahmen integriert, effizient und wirkungsorientiert umgesetzt werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Smart-City-Strategie - Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Smart-City-Management) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Rhein-Kreis-Neuss - Technologiepartner		

Umsetzungspfad

- Priorisierung mobilitätsbezogener Projekte aus der Smart-City-Strategie
- Aufbau eines zentralen Projektmanagements mit Fokus Mobilität
- Integration des Digitalen Zwillings in die Verkehrsplanung
- Entwicklung und Pilotierung smarter Lösungen (z. B. Parkraummanagement, Verkehrslenkung, Mobilitätsplattformen)
- Evaluation und Skalierung
- Enge Abstimmung mit Smart-City-Management im gesamten Prozess

Handlungsfeld M | Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement soll eine klimafreundliche und (kosten-)effiziente Mobilität in der Stadt fördern und implementieren. Dies umfasst die Steuerung des alltäglichen Mobilitätsverhaltens der Bewohnenden durch zielgruppenspezifische Ansprache und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie Mobilitätsaktionen, -tage und Wettbewerbe. Dabei konzentriert sich das Mobilitätsmanagement darauf, auch außerhalb baulicher Maßnahmen die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige, soziale und verträgliche Mobilität zu schaffen und zu verbessern. Die Stadt Grevenbroich sowie die Stadtbetriebe Grevenbroich übernehmen hierbei initiiierende, koordinierende und beratende Rollen.

Mobilitätsmanagement lässt sich in kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement unterteilen, wobei in jedem Bereich individuelle Herangehensweisen und Maßnahmen zur Verfügung stehen. Diese Maßnahmen fallen in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und dienen der Ausbildung einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Sie müssen nicht nur initiiert und koordiniert, sondern auch durch Überzeugungsarbeit seitens der Kommune unterstützt werden. Daher ist die Einbindung von Akteurinnen und Akteuren sowie auch Multiplikatoren besonders wichtig.

Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe mit vielen Berührungspunkten zu den bereits beschriebenen Handlungsfeldern, weshalb ein strukturierter Ansatz notwendig ist. Als „weiche“ und weniger investive Maßnahmen zielen Mobilitätsmanagementmaßnahmen darauf ab, die Mobilität in einer Kommune möglichst effizient und umweltverträglich zu gestalten. Zudem sollen sie die Maßnahmen der weiteren Handlungsfelder ergänzen und miteinander verknüpfen. Aufgrund des geringen Planungsaufwands können diese Maßnahmen meist kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden und mit geringem finanziellem Aufwand hohe Wirksamkeit entfalten. Ziel sollte es daher sein, die in der Bestandsanalyse aufgezeigten Stärken der Öffentlichkeitsarbeit weiter auszubauen und die noch vorhandenen Schwächen im Bereich des Mobilitätsmanagements als Potenziale zu nutzen.

Abbildung 15: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Nr.	Bezeichnung
M1	Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung etablieren
M2	Unterstützung des Aufbaus von betrieblichem Mobilitätsmanagement
M3	Schulisches Mobilitätsmanagement
M3.1	Elternhaltestellenkonzept und Schulstraßen
M3.2	Schulwegpläne
M3.3	Punktuelle Veränderungen im Schulumfeld - Sofortmaßnahme

M1 Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung etablieren

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: langfristig (>5Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Das kommunale Mobilitätsmanagement umfasst den gesamten Konzernverbund der Stadt Grevenbroich als Arbeitgeber und öffentlichen Akteur. Die Kommune übernimmt eine Vorbildfunktion, testet neue Mobilitätskonzepte, koordiniert Angebote, informiert und berät. Wichtige Maßnahmen sind Job-Tickets, E-Ladestationen für Pkw und Fahrräder sowie Infrastruktur wie Umkleieräume, um Alternativen zum Auto zu fördern.

Ausgangslage:

Bisher besteht für die Stadt Grevenbroich kein gezieltes kommunales Mobilitätsmanagement. Ein Mobilitätsmanager wurde bereits eingestellt.

Ziel der Maßnahme:

Die zielgruppenspezifische Ansprache ist Bestandteil eines kommunalen Mobilitätsmanagements, das zusammengekommen darauf abzielt, die verschiedenen Ebenen und Bereiche des Mobilitätssektors miteinander in Verbindung zu setzen und die dort tätigen Akteure sowie deren Handeln zu lenken und zu koordinieren. Koordinierung, Information und Beratung beeinflussen das Mobilitätsverhalten, die Mobilitätskultur und sind daher ein Bestandteil einer Verkehrswende.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Klimaschutzkonzept - Lenkungsgruppe - Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr, Bereich Grün/ Umwelt/ Klima;) - Ggf. zuständige Verkehrsunternehmen bzw. -verbund		
			
			

Umsetzungspfad

- Bestandserfassung und Analyse der Mobilitätsbedarfe städtischer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Entwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Stadtverwaltung Grevenbroich
- Regelmäßige Evaluation und Weiterentwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

M2 Unterstützung des Aufbaus von betrieblichem Mobilitätsmanagement

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status In Planung

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Betriebliches Mobilitätsmanagement zielt auf eine effiziente, verträgliche und umweltfreundliche Mobilität in Unternehmen ab. Dazu ist es erforderlich, eine möglichst große Anzahl an Betrieben, Unternehmen und Gewerben als Kooperationspartner zu gewinnen. Potenzielle Handlungsbereiche sind die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, wie u.a. Dienstfahrräder oder E-Fahrzeuge, das Fuhrparkmanagement, Mitfahrmöglichkeiten und das Parkraummanagement am Standort.

Ausgangslage:

Der Stadt Grevenbroich kommt vor allem eine initiierende, koordinierende und kommunizierende Aufgabe, aber auch eine Vorbildfunktion zu. Neben der Aktivierung und Organisation von Mobilitätsmanagement-Angeboten für Betriebe, Kitas und Schulen in Grevenbroich gilt es auch, innerhalb der Verwaltung mit positivem Beispiel voranzugehen. Ein Mobilitätsmanager wurde bereits eingestellt.

Ziel der Maßnahme:

Ziel dieser Maßnahme ist es, die Mobilitätsoptionen der Mitarbeitenden in den Unternehmen und Betrieben unter Einbezug der jeweiligen Bedürfnisse zu verbessern. Zudem soll die Effizienz bei Betreiber- und Finanzierungsmodellen für betriebliche Fahrzeugflotten gesteigert werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Klimaschutzkonzept - Lenkungsgruppe - Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing Grevenbroich mbH / IHK - Ggf. zuständige Verkehrsunternehmen bzw. -verbund		
			
			

Umsetzungspfad

- Identifikation und Ansprache möglicher Kooperationspartner aus Wirtschaft und Gewerbe
- Entwicklung von Beratungs- und Unterstützungsangeboten für Unternehmen für den Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Organisation von Informationsveranstaltungen und Netzwerktreffen für interessierte Unternehmen
- Initiierung von Pilotprojekten

M3 Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, Schulwege sicher, umweltfreundlich und selbstständig zu gestalten, indem es infrastrukturelle, organisatorische und pädagogische Maßnahmen miteinander verknüpft. Wichtige Elemente sind dabei die Erstellung und Verteilung von Schulwegplänen, die Einrichtung von Elternhaltestellen in fußläufiger Entfernung zur Schule sowie die zeitlich oder dauerhaft verkehrsberuhigten Schulstraßen vor den Eingängen.

Ergänzend sorgen sichere Querungsstellen und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen dafür, dass Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg zur Schule bestmöglich geschützt sind.

Ein Schulisches Mobilitätsmanagement bezieht alle relevanten Akteurinnen und Akteure ein: Schulleitungen und Lehrkräfte initiieren und begleiten Projekte im Unterricht, Schulträger und kommunale Fachämter realisieren bauliche Anpassungen, Polizei und Ordnungsamt unterstützen bei Sicherheitschecks und Kontrollen, und Eltern sowie Schülervertretungen liefern wertvolle Einblicke in die Praxis. Verkehrsplanende, Umweltverbände und lokale Vereine beraten fachlich und stärken die Vernetzung.

Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, Laufbus-Modelle oder Mobilitätswettbewerbe fördern das Bewusstsein für zu Fuß gehen und Radfahren. Stempelhefte, Urkunden sowie Social-Media-Kampagnen motivieren Kinder und Eltern gleichermaßen. So schafft schulisches Mobilitätsmanagement nicht nur sichere Wege, sondern stärkt auch die Gesundheit, das Gemeinschaftsgefühl und den Klimaschutz in der Schulgemeinschaft.

M3.1 Elternhaltestellenkonzept und Schulstraßen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Elternhaltestellen sind ausgewiesene Hol- und Bringzonen mit einer fußläufigen Entfernung zum Schulgelände (Empfehlung von 150-300 m Entfernung), die das direkte Halten vor dem Schultor vermeiden. Bei der Einrichtung ist eine klare Beschilderung, ausreichend Platz zum Ein- bzw. Aussteigen sowie eine zeitliche Begrenzung der Haltezeiten zu berücksichtigen. Die Gewährleistung einer hinreichenden Barrierefreiheit sowie eine sichere Anbindung des Schulwegs durch Querungsanlagen und die Installation von normgerechten Beleuchtungssystemen sind essenzielle Faktoren zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Elternhaltestellen können eine farbige Gestaltung aufweisen oder zeitlich begrenzt auf regulären Stellplätzen eingerichtet werden.

Schulstraßen sind zeitlich oder dauerhaft eingerichtete Bereiche direkt vor dem Schulgelände, die den motorisierten Verkehr ausschließen. Entscheidend sind eindeutige Sperrschilder, gut erkennbare Markierungen und eine enge Abstimmung mit Rettungsdiensten und Anwohnenden. Eine verlässliche Kontrolle (z. B. durch Polizei oder Ordnungsamt) sowie eine frühzeitige Information aller Beteiligten sichern die Akzeptanz und Wirksamkeit. Die Umsetzbarkeit des Einsatzes von Schulstraßen ist vorab zu prüfen, da dieser nicht an jeder Schule möglich ist.

Ausgangslage:

Die Grundschulen in Grevenbroich sind dezentral in den Wohngebieten angesiedelt, während die weiterführenden Schulen entlang der zentralen West-Ost-Achse liegen. Elternhaltestellen oder Schulstraßen können der Problematik hoher Belastungen durch Hol- und Bringverkehre entgegenwirken. Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements werden bereits in Kooperation mit der Polizei und der Feuerwehr Workshops und Kurse zum Fahrradfahren und zur Verkehrssicherheit angeboten.

Ziel der Maßnahme:

Elternhaltestellen und Schulstraßen reduzieren den Bring-/Holverkehr direkt vor Schulen, indem sie sichere Absetzpunkte und verkehrsberuhigte Zonen schaffen. So vermindern sie Gefahren, steigern die Verkehrssicherheit und fördern aktives Zufußgehen und Radfahren.

Herkunft	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Ideenmelder	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Stadtplanung, Fachbereich Schulen/Sport, Fachbereich Ordnungsamt) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Polizei Rhein-Kreis Neuss - Schulen, Eltern, ggf. Schülerinnen und Schüler		

Umsetzungspfad

- Bildung eines Projektteams (Schule, Eltern, Verwaltung, Polizei, Ordnungsamt)
- Bestandsaufnahme mit Identifikation möglicher Elternhaltezonen (Entfernung 150-300 m) und Schulstraßen
- Beteiligung und Information für Eltern und Anwohnende
- Pilotphase mit temporärer Einrichtung und Monitoring
- Dauerhafte Umsetzung bei positiven Evaluierungsergebnissen

M3.2 Schulwegpläne

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: Daueraufgabe

Beschreibung:

Schulwegpläne werden in enger Abstimmung zwischen Schule, Kommune und Planungsbüros erstellt. Sie bilden das Rückgrat eines sicheren sowie attraktiven Schulweges. Sie kartieren für jede Schule die sinnvollsten Fuß- und Radverbindungen in einem bestimmten Umkreis der Schule. Darüber hinaus sollten bekannte Treffpunkte wie Elternhaltestellen sowie Bus- und Bahnstationen bei der Konzeption berücksichtigt werden. Dabei fließen lokale Begehungen, Verkehrszählungen und Rückmeldungen von Eltern, Schülervertretungen sowie auch der Polizei und dem Ordnungsamt in die Routenwahl ein.

Wesentliche Planungskriterien sind die direkte Wegeführung, ausreichende Gehwegbreiten und barrierefreier Ausbau ebenso wie sichere Querungsstellen mit Fußgänger-Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen oder anderen, geeigneten Querungshilfen. Beleuchtung und gute Orientierung durch klare Beschilderung und Piktogramme erhöhen die Akzeptanz und Lesbarkeit der Pläne. Darüber hinaus werden potenzielle Gefahrenstellen — etwa stark befahrene Kreuzungen oder schmale Gehsteige — deutlich markiert. Regelmäßige Überprüfungen und Aktualisierungen stellen sicher, dass neue Baustellen, Verkehrsumleitungen oder veränderte Schulstandorte zeitnah eingearbeitet werden.

Ausgangslage:

Einige Grundschulen haben in Zusammenarbeit mit Eltern, Polizei und kommunalen Fachstellen erste kartografische Wegbeschreibungen in Grevenbroich entwickelt, aber es liegt bisher kein stadtweit abgestimmtes Konzept mit einheitlichen Standards, digitaler Verfügbarkeit sowie einer regelmäßigen Aktualisierung vor.

Ziel der Maßnahme:

Die Erstellung von Schulwegplänen verfolgt das Ziel, Schülerinnen und Schülern sowie Eltern sichere, direkte und barrierefreie Fuß- und Radrouten zum Schulgebäude aufzuzeigen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
• Gutachterliche Handlungsempfehlung • Öffentlichkeitsbeteiligung • Klimaschutzkonzept	• Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereiche Stadtplanung, Schulen/Sport, Fachbereich Ordnungsamt) • Polizei Rhein-Kreis Neuss • Schulen, Schülerinnen und Schüler, ggf. Eltern		
			
			

Umsetzungspfad

- Analyse der Schulstandorte und ggf. von Unfallschwerpunkten
- Beteiligung von Eltern und Schülerinnen und Schülern (ggf. Begehungen, Befragungen)
- Kartierung der sicheren und direkten Wege
- Abstimmung der Entwürfe (mit Eltern, Lehrkräften, Fachbehörden, Polizei)
- Gestaltung als gedruckte und digitale Pläne (Austeilen bei Schulbeginn sowie digitale Hinterlegung)
- Monitoring und laufende Aktualisierung
- laufende Anpassung bei Schulwechseln, Baustellen oder neuen Erkenntnissen

M3.3 Punktuelle Veränderungen im Schulumfeld

Sofortmaßnahme

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2026

Beschreibung:

Schulwege und Schulumfeld sind wesentliche Einflussfaktoren auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Sichere und gut erreichbare Schulen fördern die eigenständige Mobilität. Schulkinder stellen eine besonders gefährdete Gruppe im Straßenverkehr dar. Im Fokus steht die Förderung der selbstständigen Anreise der Schulkinder sowie die Reduzierung von Problemen, die durch Hol- und Bringdienste entstehen.

Der Aufbau eines umfassenden, strukturierten und koordinierten Mobilitätsmanagements (vgl. Maßnahme "Schulisches Mobilitätsmanagement") trägt dabei eine entscheidende Bedeutung. Darüber hinaus können bereits kleine Aktionen und punktuelle Maßnahmen zu einer signifikanten Verbesserung der Sicherheit im Schulumfeld beitragen. Praxisorientierte Ansätze sind in der Regel individueller und dienen gezielt den Themen Sicherheit, nahmobile Erreichbarkeit und der Attraktivität der entsprechenden Wegeverbindungen. Ihre Umsetzung kann an den jeweiligen Schulen und in deren Umfeld erfolgen. Von einer besonderen Relevanz sind Geschwindigkeitsreduktionen, sichere Querungsanlagen sowie die Einhaltung der Sichtachsen.

Ausgangslage:

Grevenbroich verfügt über mehrere Schulstandorte. Das Angebot an Grundschulen ist über den Großteil der Wohngebiete verteilt. Die weiterführenden Schulen sind entlang der zentralen West-Ost-Achse (Rheydter Straße/Montzstraße/Ostwall/Lindenstraße) in Grevenbroich gelegen. Insbesondere für Schüler und Schülerinnen aus den südlichen und nördlichen Stadtteilen bedeutet dies unter Umständen längere Schulwege.

Ziel der Maßnahme:

Das Ziel besteht darin, die selbstständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern zu fördern und den Anteil an Hol- und Bringverkehren mit dem Auto zu reduzieren. Die Sensibilisierung der Eltern für die Relevanz dieses Themas ist von entscheidender Bedeutung.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Bestandsanalyse - Öffentlichkeitsbeteiligung - Ideenmelder	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich Schulen/Sport) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Schulen - Schulpflegschaften		

Umsetzungspfad

- Klärung der Zuständigkeiten
- Analyse relevanter Gefahrenstellen
- Planung von punktuellen Maßnahmen und Durchführung von Aktionstagen
- Informations- und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehren
- Maßnahmenumsetzung

M3.3 Punktuelle Veränderungen im Schulumfeld

Weiterführende Informationen

Aufklärungsarbeit und Aktionstage

- regelmäßige Informations- und Aufklärungsarbeit: z. B. Flyer und Infomaterial, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Festen in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC
- Aktionstage und Wettbewerbe oder Unterrichtsreihen zum Thema Mobilität z. B. „Zu Fuß zur Schule“ „Verkehrszähmer“,
- Einrichtung von Laufbussen (auch Walking Bus): Kinder gehen gemeinsam, mit oder ohne erwachsene Begleitung, zur Schule (Weg sollte am Anfang gemeinsam geübt werden): in der Gruppe sind die Kinder gut sichtbar und stärken sich gegenseitig

Beispielbilder



Schulwegegestaltung

- Einsatz im direkten Schulumfeld und auf wichtigen Schulwegeachsen mit Querungen
- Das Schulumfeld sollte deutlich als solches erkenntlich sein und gesichert werden, z. B. farbige Gehwegplatten (Foto), oder Fußabdrücke
- Einrichtung von Elternhaltestellen an geschützten Orten: z. B. Wohnstraßen in mindestens 300 m Umfeld der Schule



Bauliche und Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

- Fahrbahneinengungen durch Gehwegnasen erleichtern das Queren und reduzieren die Geschwindigkeit
- sichere Ein- und Ausstiegsbereiche für Schulkinder an ÖPNV-Haltestellen etc.)
- Geschwindigkeitsbeschränkungen im direkten Schulumfeld einführen
- eingeschränkte oder absolute Halteverbote
- Halteverbote mit schraffierten Flächen unterstützen



Quelle: Daniel Holtmeier

Handlungsfeld I | Information und Kommunikation

Die Maßnahmen der Kommunikation und Information beinhalten keine infrastrukturellen Veränderungen in der Gestaltung der Stadt, sondern Lösungen für eine bessere Kommunikation mit der Bevölkerung. Durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit wird der Bekanntheitsgrad von alternativen Mobilitätsformen, insbesondere zum privaten Auto, langfristig gesteigert. Dadurch können die beworbenen Maßnahmen an Resonanz gewinnen und zu einer nachhaltigeren und bewussteren Mobilität der Bevölkerung beitragen.

Abbildung 16: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld „Information und Kommunikation“

Nr.	Bezeichnung
I1	Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts für nachhaltige Mobilität
I2	Zielgruppenorientierte Mobilitätskommunikation
I2.1	Aktionstage zur Förderung nachhaltiger Mobilität
I2.2	Teilnahme an bestehenden Mobilitätskampagnen
I2.3	Etablierung eines Neubürger:innen- Marketings
I3	Öffentlichkeitsarbeit ausbauen und verstetigen

11 Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts für nachhaltige Mobilität

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis: 2028

Beschreibung:

Ein umfassendes Kommunikationskonzept sorgt dafür, dass Maßnahmen und Angebote der nachhaltigen Mobilität sichtbar, verständlich und attraktiv vermittelt werden. So wird die Bevölkerung aktiv in den Wandel eingebunden und zum Mitmachen motiviert. So können verschiedene Maßnahmen, Anreize, Förderungen, Pilotprojekte und Aktionen nach einem einheitlichen Vorgehen kommuniziert werden und in der Bevölkerung durch das einheitliche Vorgehen einander zugeordnet werden.

Ausgangslage:

In Grevenbroich gib es noch kein einheitliches Vorgehen für die Kommunikation von Vorhaben der nachhaltigen Mobilität. Dadurch werden die einzelnen Vorhaben kaum und uneinheitlich gegenüber der Bevölkerung kommuniziert. Das führt zu einer geringen Bekanntheit der Maßnahmen in der Bevölkerung.

Ziel der Maßnahme:

Es ist ein Kommunikationskonzept für nachhaltige Mobilität durch die Stadtbetriebe Grevenbroich zu erarbeiten und umzusetzen. Dieses Konzept muss innerhalb der Stadt bei allen Akteuren die entsprechenden Maßnahmen kommunizieren publik gemacht werden. Dafür muss die Stadt eine koordinierende und kontrollierende Position einnehmen.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Maßnahmenworkshop	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Pressestelle) - Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr)		
			
			

Umsetzungspfad

- Beauftragung eines externen Büros zur Erarbeitung des Kommunikationskonzepts
- Erstellung des Kommunikationskonzepts durch das externe Büro
- Politische Abstimmung über das Konzept
- Bewerbung und Umsetzung des Konzepts
- Regelmäßige Kontrolle der Umsetzung

12 Zielgruppenorientierte Mobilitätskommunikation

Um Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu bewirken, müssen verschiedenen Zielgruppen entsprechend angesprochen werden. Durch eine zielgruppenspezifische Kommunikation fühlen sich die Menschen einer Zielgruppe angesprochen und verstanden, wodurch die Resonanz auf die kommunizierten Maßnahmen deutlich besser ausfallen.

12.1 Aktionstage zur Förderung nachhaltiger Mobilität

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit geplant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Durch Aktionstage können die verschiedenen Aspekte der nachhaltigen Mobilität direkt beworben werden und in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger gerufen werden. Je nach Schwerpunkt des Aktionstages unterscheidet sich auch die Zielgruppe. Die jeweilige Zielgruppe ist durch eine zielgruppenspezifische Kommunikation anzusprechen, wodurch der Erfolg des Aktionstags deutlich erhöht wird.

Ausgangslage:

In Grevenbroich gibt es abgesehen von dem Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ keine Aktionstage zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. Dadurch sind bestehende Maßnahmen zur Förderung dieser kaum bei der Bevölkerung bekannt.

Ziel der Maßnahme:

Organisation und Durchführung von öffentlichkeitswirksamen Aktionstagen zur nachhaltigen Mobilität (z. B. Fahrrad-Aktionstag, ÖPNV-Testtag, Schulmobilitätstag). Ziel ist die gezielte Ansprache und Aktivierung unterschiedlicher Zielgruppen im Stadtgebiet. Diese Aktionstage sollen nach den Vorgaben des zu entwickelnden Kommunikationskonzepts (Maßnahme I1) beworben werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtbetriebe Grevenbroich (Bereich Straßenbau und Verkehr) - Schulen und andere Einrichtungen		
			
			

Umsetzungspfad

- Ermittlung von Themen und Zielgruppen für potenzielle Aktionstage
- Entwicklung der Aktionstage
- Umsetzung der Aktionstage
- Evaluation und Weiterentwicklung der Aktionstage

Weitere Infos:

<https://www.zu-fuss-zur-schule.de/mitmachen/projekte/gemeinsam-zu-fuss-zur-kita-und-zur-schule-2023>



12.2 Teilnahme an bestehenden Mobilitätskampagnen

Priorität: ■ ■ ■

Aufwand / Komplexität ■ ■ ■

Kostenklasse ■ ■ ■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit ge-
plant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Durch die Teilnahme an öffentlichkeitswirksamen Kampagnen können Angebote des Umweltverbunds gezielt beworben werden und mehr in das Bewusstsein der Öffentlichkeit rücken. Die Stadt macht dadurch deutlich, dass sie sich aktiv mit den entsprechenden Themen befasst und die Aktionen aktiv in die Bevölkerung getragen werden. Durch ein umfangreiches Bewerben und Erklären der Angebote sowie einer unkomplizierten Teilnahme können Nutzungshemmnisse und Berührungshemmnisse abgebaut werden.

Ausgangslage:

In Grevenbroich werden die folgenden Veranstaltungen bereits jährlich durchgeführt:

- Stadtradeln des Rhein-Kreis Neuss
- Raderlebnistag Niederrhein
- „Grevenbroich elektrisch“ im Rahmen des „City-Frühlings“

Ziel der Maßnahme:

Durch eine breite Teilnahme an Veranstaltungen in Kombination mit starker Öffentlichkeitsarbeit kann die Stadt Grevenbroich die angestrebte Mobilitätswende mehr in das Bewusstsein der Bevölkerung rufen. Für eine zielorientierte Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens werden die bereits etablierten Programme weiter fortgeführt. (Stadtradeln, Niederrheinischer Radwandertag, Europäische Mobilitätswoche). Weitere Veranstaltungen oder Marketingmaßnahmen werden nur in geringem Maße geplant.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
• Gutachterliche Handlungsempfehlung • Maßnahmenworkshop • Lenkungsreis	• Stadtverwaltung Grevenbroich (Pressestelle) • Stadtbetriebe Grevenbroich		
			
			

Umsetzungspfad

- Klärung von Zuständigkeiten für die einzelnen Kampagnen
- Planung der einzelnen Kampagnen
- Umsetzung der Kampagnen
- Evaluation und jährliche Wiederholung

12.3 Etablierung eines Neubürger:innen - Marketings

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: mittelfristig (3-5 Jahre)

Laufzeit ge-
plant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Bei einem Umzug befinden sich die Neubürgerinnen und Neubürger in einem Umbruch, bei dem neben dem Wohnort auch die Mobilität verändert werden kann. Diese Situation kann genutzt werden, um die neue Organisation der persönlichen Mobilität in Richtung einer vermehrten Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen zu lenken. Durch Informationen auf einer Webseite und ausgegebene Broschüren können die Neubürger:innen entsprechend informiert werden.

Ausgangslage:

Aktuell gibt es noch kein Marketing für Neubürger:innen in Grevenbroich. Dadurch wird die Chance nachhaltige Mobilitätsformen bei den Neubürger:innen zu bewerben nicht genutzt und diese müssen selbständig herausfinden, wie sie sich am besten in der Stadt bewegen.

Ziel der Maßnahme:

Ein Marketing für Neubürgerinnen und Neubürger soll den Menschen in Grevenbroich allgemeine Informationen über die Stadt, aber auch Informationen zur Mobilität und zu Mobilitätsangeboten in Grevenbroich bieten. Personen sollen sich willkommen fühlen und gleichzeitig über Besonderheiten (z.B. Informationen über das Verhalten in einer Fahrradstraße) informiert werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
Gutachterliche Handlungsempfehlung	- Stadtbetriebe Grevenbroich - Stadtverwaltung Grevenbroich (Fachbereich 33)		
			
			

Umsetzungspfad

- Entwicklung eines Vorgehens für das Neubürger:innen-Management
- Festlegung und Umsetzung eines einheitlichen Vorgehens
- Jährliche Evaluation und Anpassung des Vorgehens inkl. einer Befragung der Neubürger:innen

13 Öffentlichkeitsarbeit ausbauen und verstetigen

Priorität: ■■■

Aufwand / Komplexität ■■■

Kostenklasse ■■■

Status Noch nicht bearbeitet

Beginn: kurzfristig (1-3 Jahre)

Laufzeit ge-
plant bis:

Daueraufgabe

Beschreibung:

Die Öffentlichkeitsarbeit ist von zentraler Bedeutung für den Erfolg einer Maßnahme. Ohne Öffentlichkeitsarbeit können Bürgerinnen und Bürger meistens nur sehr umständlich über die Existenz von Maßnahmen erfahren. Bei der Öffentlichkeitsarbeit sollten möglichst viele verschiedene mediale Kanäle genutzt werden und es sollte beachtet werden, welche Zielgruppen angesprochen werden sollen. Dementsprechend sollte die Öffentlichkeitsarbeit entsprechend den Präferenzen der Zielgruppe angepasst sein. Als Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit einer Stadt ist der Onlineauftritt unverzichtbar. Dieser Onlineauftritt sollte auch umfangreiche Informationen über die verschiedenen Verkehrsmittel enthalten, wodurch ein Überblick über die verschiedenen Angebote geschaffen werden.

Ausgangslage:

Auf der städtischen Webseite lässt sich das Thema Verkehr nur über einen Unterreiter finden, wodurch das Thema wenig öffentlichkeitswirksam präsentiert wird. Auf der Seite gibt es eine Übersichtskarte der Verkehrsanbindung und eine Verlinkung zu Informationen des Nahverkehrs mit einer Verlinkung.

Ziel der Maßnahme:

Durch eine Überarbeitung der Webseite kann der Onlineauftritt der Stadt Grevenbroich verbessert werden. Auf dieser Webseite sollten die einzelnen Angebote verlinkt sein und es sollte der Buchungsvorgang für die verschiedenen Angebote schrittweise erläutert werden. Die Bewerbung verschiedener Angebote sollte durch ein Mitfahrerportal ergänzt werden, dass ebenfalls über eine Verlinkung auf der Webseite zu erreichen ist. Neben einem Onlineauftritt sollte es auch eine analoge Bewerbung der Angebote durch Aushänge und Informationsflyer geben, u.a. in den kommunalen Einrichtungen und durch Präsenz der Stadtbetriebe bei großen Veranstaltungen in Grevenbroich. Der Mängelmelder Grevenbroich soll weiter betrieben und beworben werden. Ergänzend sollten weitere Aktionen wie z. B. Cargobike Roadshow mit der Möglichkeit, verschiedene Lastenräder auszuprobieren sowie regelmäßige Berichterstattung über den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts über Presseberichte, auf der kommunalen Webseite sowie über soziale Medien eingeführt werden.

Herkunft der Maßnahme	Zuständige Akteure	Leitbild Grundsätze	
- Gutachterliche Handlungsempfehlung - Mobilitätsforum	- Stadtverwaltung Grevenbroich (Pressestelle) - Stadtbetriebe Grevenbroich - Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing mbH		

Umsetzungspfad

- Abklärung von Zuständigkeiten für die verschiedenen Aufgaben der Maßnahme (Überarbeitung Webseite, analoge Bewerbung, Organisation von Veranstaltungen)
- Umsetzung der einzelnen Aufgaben
- Evaluation

13 Öffentlichkeitsarbeit ausbauen und verstetigen

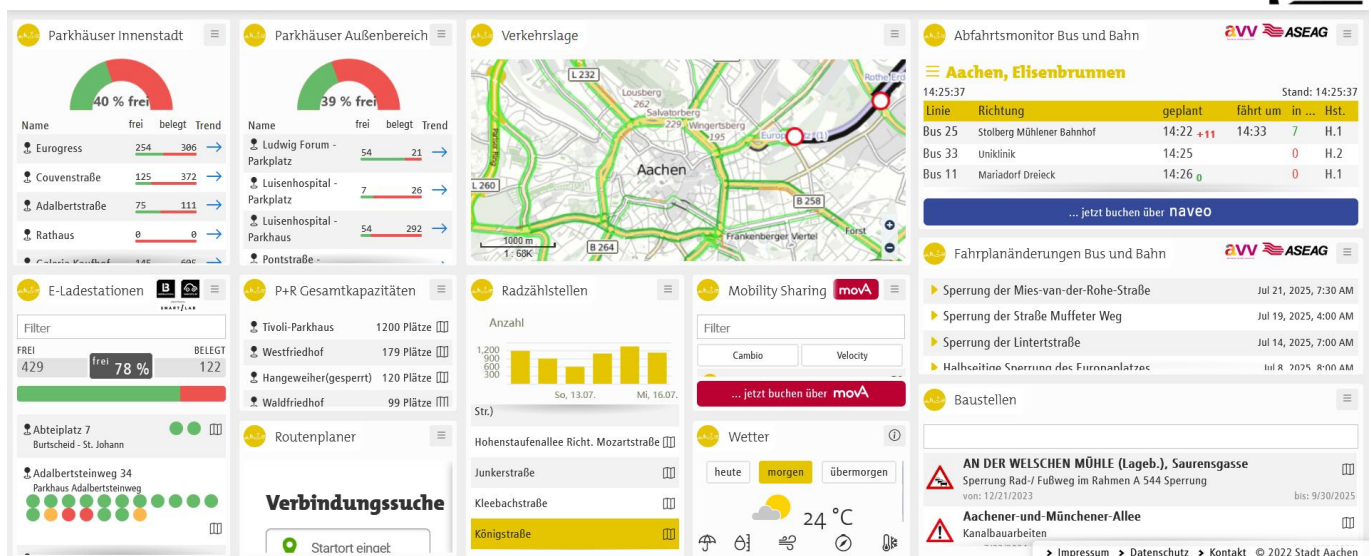
Weiterführende Informationen

Good practice Beispiel der Stadt Aachen

In der Stadt Aachen gibt es beispielweise ein frei zugängliches Mobilitätsdashboard (<https://verkehr.aachen.de/>) auf dem u.a. die Auslastung der Innerstädtischen Parkhäuser, Kapazitäten der P+R Anlagen und Fahrplanänderungen im ÖPNV einsehbar sind.

Link zu dem Dashboard: <https://verkehr.aachen.de/> (letzter Abruf 21.07.25)

Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen



7 Integriertes Handlungskonzept

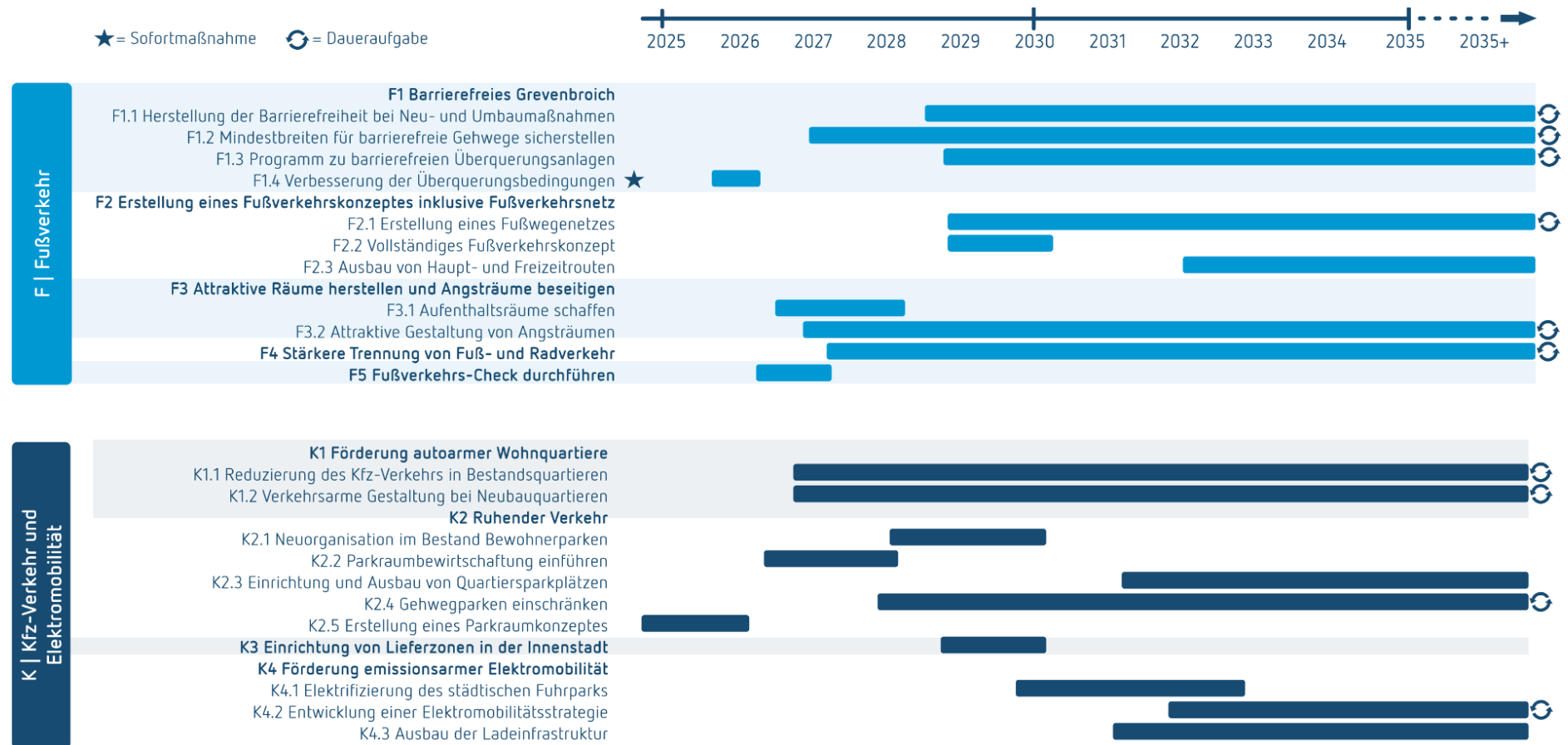
Aufbauend auf den zuvor beschriebenen Handlungsfeldern wurde ein integriertes Handlungskonzept entwickelt, das die Maßnahmenbündel des Mobilitätskonzepts zu einem stimmigen Gesamtkonzept zusammenführt. Die einzelnen Maßnahmen wurden dabei hinsichtlich ihres Beitrags zur Zielerreichung analysiert und priorisiert. Informationen zu Priorisierung, Kosten, Zeitrahmen und weiteren Details sind in den jeweiligen Maßnahmensteckbriefen dokumentiert.

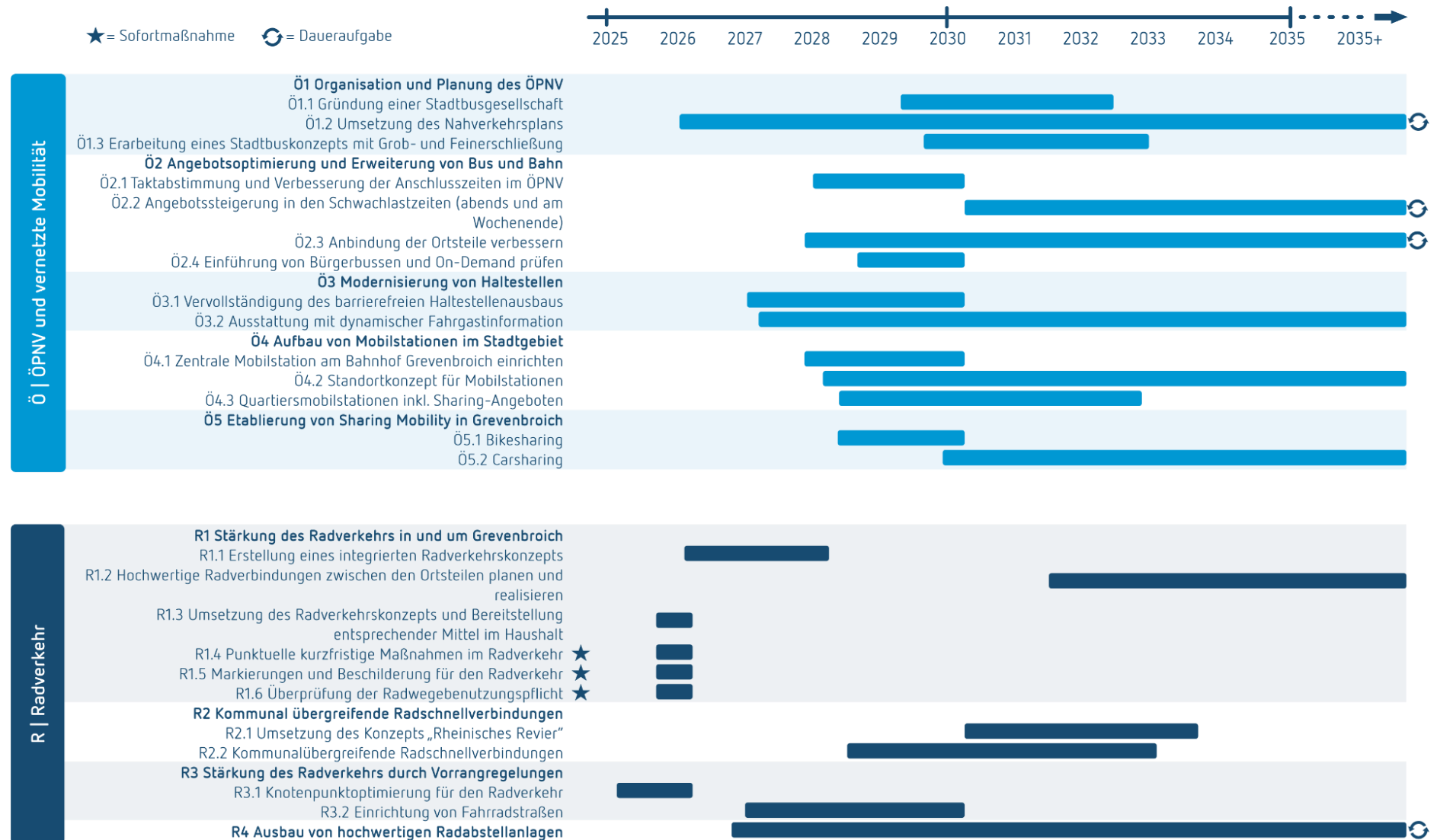
Das integrierte Handlungskonzept bietet einen handlungsleitenden Rahmen und gibt Empfehlungen zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen. Da nicht alle Maßnahmen gleichzeitig realisiert werden können, variiert der Planungsvorlauf je nach Eingriffsintensität, kommunalem Finanzbudget, vorhandenen Personalkapazitäten sowie vorgelagerten Schritten. Außerdem müssen Maßnahmen in politische oder gegebenenfalls öffentliche Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse eingebracht werden.

Der Umsetzungsplan des Grevenbroicher Mobilitätskonzepts ordnet die Maßnahmen in eine zeitliche Reihenfolge ein. Grundlage hierfür sind die Priorisierungsempfehlungen aus den Maßnahmensteckbriefen, Umsetzungshorizonte, Kostenklassen sowie erforderliche Planungsvorläufe. Auch die finanziellen Ressourcen der Stadt, die aktuelle Förderkulisse von Bund und Land sowie schwer abschätzbare wirtschaftliche Entwicklungen werden berücksichtigt.

Die nachfolgenden Abbildungen geben eine Übersicht aller Maßnahmen mit Empfehlungen zur zeitlichen Umsetzung. Die Abfolge orientiert sich sowohl an der Priorisierung als auch an der Umsetzbarkeit. Dabei wird zwischen Maßnahmen unterschieden, die bis spätestens 2035+ abgeschlossen werden sollen, und Daueraufgaben mit fortlaufenden jährlichen Handlungserfordernissen (gekennzeichnet durch Pfeile).

Abbildung 17: Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen





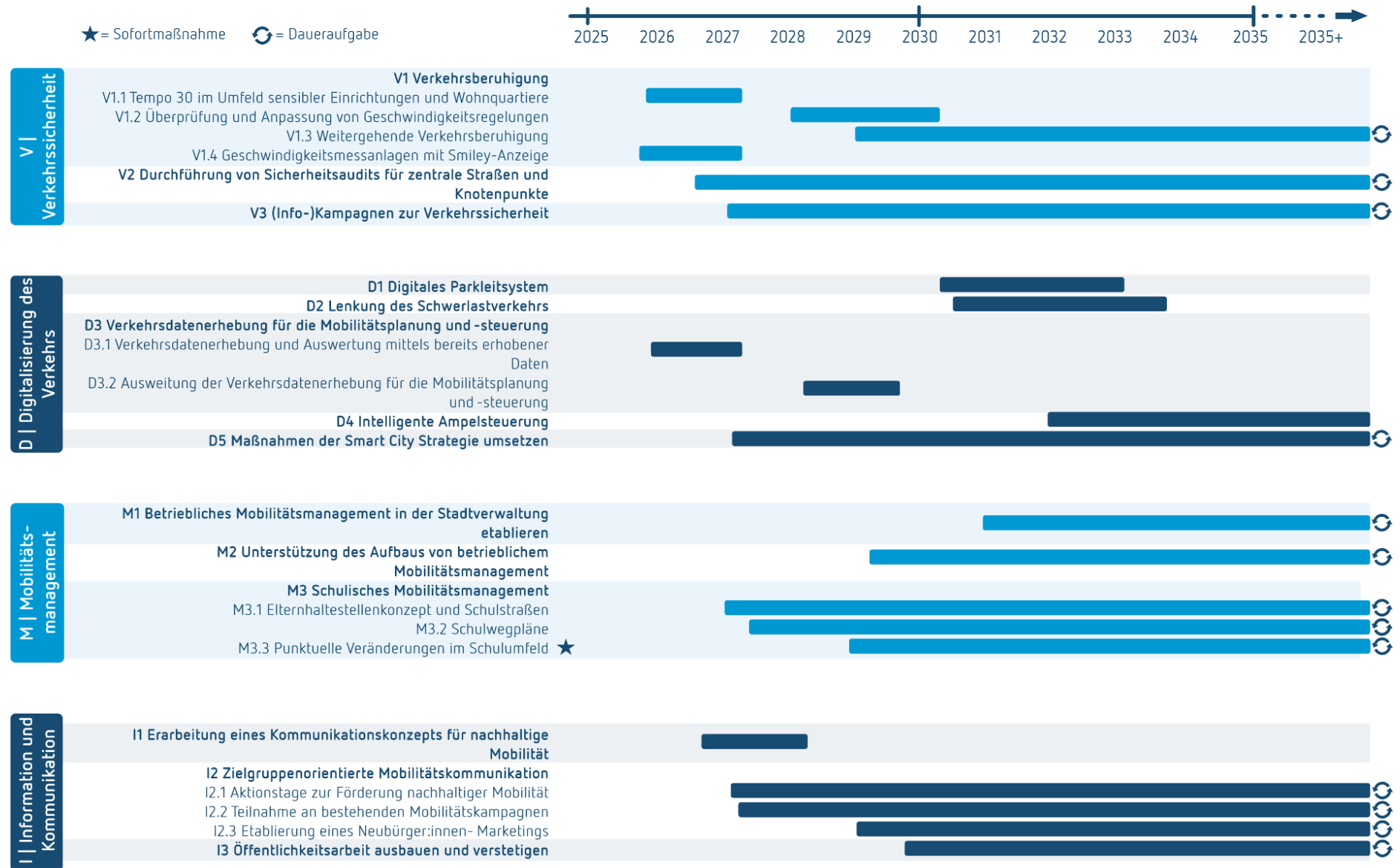


Abbildung 18: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Grevenbroich – Gesamtübersicht Maßnahmen

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Aufwand / Komplexität	Kosten-klasse	Status	Beginn	Laufzeit geplant bis
F	Fußverkehr						
F1	Barrierefreies Grevenbroich						
F1.1	Herstellung der Barrierefreiheit bei Neu- und Umbaumaßnahmen	hoch	mittel	hoch	in Planung	3-5 Jahre	Daueraufgabe
F1.2	Mindestbreiten für barrierefreie Gehwege sicherstellen	hoch	hoch	hoch	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
F1.3	Programm zu barrierefreien Querungsanlagen	mittel	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	Daueraufgabe
F1.4	Verbesserung der Querungsbedingungen - Sofortmaßnahme	hoch	gering	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2026
F2	Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes inklusive Fußverkehrsnetz						
F2.1	Erstellung eines Fußwegenetzes	mittel	gering	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2030
F2.2	Vollständiges Fußverkehrskonzept	gering	mittel	mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030+
F2.3	Ausbau von Haupt- und Freizeitrouten	mittel	hoch	mittel	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2035+
F3	Attraktive Räume herstellen und Angsträume beseitigen						
F3.1	Aufenthaltsräume schaffen	gering	gering	mittel	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2028
F3.2	Attraktive Gestaltung von Angsträumen	mittel	mittel	mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	Daueraufgabe
F4	Stärkere Trennung von Fuß- und Radverkehr	mittel	hoch	mittel	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
F5	Fußverkehrs-Check durchführen	hoch	gering	gering	in Planung	1-3 Jahre	2027

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Aufwand / Komplexität	Kosten-klasse	Status	Beginn	Laufzeit geplant bis
K	Kfz-Verkehr und Elektromobilität						
K1	Förderung autoarmer Wohnquartiere						
K1.1	Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Bestandsquartieren	mittel	hoch	hoch	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
K1.2	Verkehrsarme Gestaltung bei Neubauquartieren	hoch	mittel	mittel	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
K2	Ruhender Verkehr						
K2.1	Neuorganisation im Bestand Bewohnerparken	gering	gering	gering	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030
K2.2	Parkraumbewirtschaftung einführen	hoch	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2028
K2.3	Einrichtung und Ausbau von Quartiersparkplätzen	gering	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2035+
K2.4	Gehwegparken einschränken	hoch	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
K2.5	Erstellung eines Parkraumkonzeptes	hoch	mittel	mittel	in Planung	1-3 Jahre	2026
K3	Einrichtung von Lieferzonen in der Innenstadt	mittel	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030
K4	Förderung emissionsarmer Elektromobilität						
K4.1	Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks	gering	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2030+
K4.2	Entwicklung einer Elektromobilitätsstrategie	gering	gering	gering	in Planung	>5 Jahre	Daueraufgabe
K4.3	Ausbau der Ladeinfrastruktur	mittel	mittel	mittel	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2035+

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Aufwand / Komplexität	Kosten-klasse	Status	Beginn	Laufzeit geplant bis
Ö	ÖPNV und vernetzte Mobilität						
Ö1	Organisation und Planung des ÖPNV						
Ö1.1	Gründung einer Stadtbusgesellschaft	mittel	mittel	mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030+
Ö1.2	Umsetzung des Nahverkehrsplans	hoch	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
Ö1.3	Erarbeitung eines Stadtbuskonzepts mit Grob- und Feinerschließung	mittel	mittel	mittel	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2030+
Ö2	Angebotsoptimierung und Erweiterung von Bus und Bahn						
Ö2.1	Taktabstimmung und Verbesserung der Anschlusszeiten im ÖPNV	mittel	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030
Ö2.2	Angebotssteigerung in den Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende)	gering	gering	hoch	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	Daueraufgabe
Ö2.3	Anbindung der Ortsteile verbessern	mittel	mittel	mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	Daueraufgabe
Ö2.4	Einführung von Bürgerbussen und On-Demand prüfen	gering	mittel	Gering - mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030
Ö3	Modernisierung von Haltestellen						
Ö3.1	Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus	hoch	mittel	hoch	in Planung	1-3 Jahre	2030
Ö3.2	Ausstattung mit dynamischer Fahrgastinformation	mittel	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2035+
Ö4	Aufbau von Mobilstationen im Stadtgebiet						
Ö4.1	Zentrale Mobilstation am Bahnhof Grevenbroich einrichten	mittel	gering	mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030
Ö4.2	Standortkonzept für Mobilstationen	mittel	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2035+
Ö4.3	Quartiersmobilstationen inkl. Sharing-Angeboten	mittel	hoch	hoch	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030+
Ö5	Etablierung von Sharing Mobility in Grevenbroich						

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Aufwand / Komplexität	Kostenklasse	Status	Beginn	Laufzeit geplant bis
Ö5.1	Bikesharing	mittel	gering	mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030
Ö5.2	Carsharing	gering	gering	mittel	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2035+
R	Radverkehr						
R1	Stärkung des Radverkehrs in und um Grevenbroich						
R1.1	Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzepts	mittel	mittel	mittel	in Planung	1-3 Jahre	2028
R1.2	Hochwertige Radverbindungen zwischen den Ortsteilen planen und realisieren	gering	hoch	hoch	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2035+
R1.3	Umsetzung des Radverkehrskonzepts und Bereitstellung entsprechender Mittel im Haushalt	mittel	hoch	hoch	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2026
R1.4	Punktuelle kurzfristige Maßnahmen im Radverkehr - Sofortmaßnahme	hoch	gering	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2026
R1.5	Markierungen und Beschilderung für den Radverkehr - Sofortmaßnahme	hoch	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2026
R1.6	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht - Sofortmaßnahme	hoch	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2026
R2	Kommunal übergreifende Radschnellverbindungen						
R2.1	Umsetzung des Konzepts „Rheinisches Revier“	gering	hoch	hoch	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2030+
R2.2	Kommunalübergreifende Radschnellverbindungen	gering	hoch	mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030+
R3	Stärkung des Radverkehrs durch Vorrangregelungen						
R3.1	Knotenpunktoptimierung für den Radverkehr	hoch	hoch	hoch	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2026
R3.2	Einrichtung von Fahrradstraßen	gering	gering	mittel	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2030

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Aufwand / Komplexität	Kosten-klasse	Status	Beginn	Laufzeit geplant bis
R4	Ausbau von hochwertigen Radabstellanlagen	mittel	gering	mittel	in Planung	1-3 Jahre	Daueraufgabe
V Verkehrssicherheit							
V1	Verkehrsberuhigung						
V1.1	Tempo 30 im Umfeld sensibler Einrichtungen und Wohnquartiere	hoch	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2027
V1.2	Überprüfung und Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen	hoch	hoch	gering	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2030
V1.3	Weitergehende Verkehrsberuhigung	hoch	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	Daueraufgabe
V1.4	Geschwindigkeitsmessenanlagen mit Smiley-Anzeige	gering	gering	gering	in Planung	1-3 Jahre	2027
V2	Durchführung von Sicherheitsaudits für zentrale Straßen und Knotenpunkte	mittel	gering	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
V3	(Info-)Kampagnen zur Verkehrssicherheit	gering	gering	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
D Digitalisierung des Verkehrs							
D1	Digitales Parkleitsystem	mittel	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2030+
D2	Lenkung des Schwerlastverkehrs	gering	mittel	hoch	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2030+
D3	Verkehrsdatenerhebung für die Mobilitätsplanung und -steuerung						
D3.1	Verkehrsdatenerhebung und Auswertung mittels bereits erhobener Daten	mittel	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2027
D3.2	Ausweitung der Verkehrsdatenerhebung für die Mobilitätsplanung und -steuerung	mittel	hoch	mittel	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	2029
D4	Intelligente Ampelsteuerung	mittel	hoch	hoch	noch nicht bearbeitet	>5 Jahre	2035+
D5	Maßnahmen der Smart City Strategie umsetzen	hoch	hoch	hoch	in Planung	1-3 Jahre	Daueraufgabe

Nr.	Bezeichnung	Priorität	Aufwand / Komplexität	Kosten-klasse	Status	Beginn	Laufzeit geplant bis
M Mobilitätsmanagement							
M1	Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung etablieren	mittel	gering	mittel	in Planung	>5 Jahre	Daueraufgabe
M2	Unterstützung des Aufbaus von betrieblichem Mobilitätsmanagement	hoch	mittel	gering	in Planung	3-5 Jahre	Daueraufgabe
M3	Schulisches Mobilitätsmanagement						
M3.1	Elternhaltestellenkonzept und Schulstraßen	mittel	gering	mittel	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
M3.2	Schulwegpläne	gering	mittel	mittel	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
M3.3	Punktuelle Veränderungen im Schulumfeld - Sofortmaßnahme	hoch	gering	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2026
I Information und Kommunikation							
I1	Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts für nachhaltige Mobilität	hoch	gering	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	2028
I2	Zielgruppenorientierte Mobilitätskommunikation						
I2.1	Aktionstage zur Förderung nachhaltiger Mobilität	mittel	gering	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
I2.2	Teilnahme an bestehenden Mobilitätskampagnen	gering	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe
I2.3	Etablierung eines Neubürger:innen- Marketings	mittel	gering	gering	noch nicht bearbeitet	3-5 Jahre	Daueraufgabe
I3	Öffentlichkeitsarbeit ausbauen und verstetigen	hoch	mittel	gering	noch nicht bearbeitet	1-3 Jahre	Daueraufgabe

8 Ausblick

Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts liegt nun eine umfassende Grundlage vor, um die Mobilität in Grevenbroich zukunftsfähig, sozial gerecht und klimafreundlich zu gestalten. Das Konzept zeigt auf, welche Maßnahmen in den kommenden Jahren notwendig sind, um die Mobilitätsangebote weiterzuentwickeln, den Umweltverbund zu stärken und die Verkehrsinfrastruktur an die Bedürfnisse aller Bürgerinnen und Bürger anzupassen.

Die Verwaltung ist nun gefordert, die Umsetzung der Maßnahmen aktiv voranzutreiben. Dies umfasst die Entwicklung klarer Umsetzungspfade, die effiziente Nutzung der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen sowie die Priorisierung einzelner Maßnahmen. Ein kontinuierliches Monitoring und eine regelmäßige Evaluation sind entscheidend, um den Erfolg der Maßnahmen zu überprüfen, Anpassungsbedarfe frühzeitig zu erkennen und die strategischen Ziele langfristig zu sichern.

Die Politik spielt eine zentrale Rolle: Durch regelmäßige Informationen und Rückkopplung kann die politische Anschlussfähigkeit des Konzepts gewährleistet werden. Entscheidungen über Prioritäten, Ressourceneinsatz und die Umsetzung einzelner Maßnahmen können so auf einer fundierten Basis getroffen werden. Gleichzeitig ist es wichtig, dass Politik und Verwaltung den Prozess kritisch begleiten, notwendige Entscheidungen mutig treffen und offen für Anpassungen bleiben.

Ein weiterer zentraler Erfolgsfaktor ist die Kooperation mit externen Akteuren. Dazu gehören der Rhein-Kreis Neuss, städtische und regionale Partner sowie mobilitätsrelevante Institutionen und Verbände. Ebenso sollten Synergien mit bestehenden und zukünftigen städtischen Konzepten, mit Mobilitätsplanungen umliegender Kommunen und mit städtebaulichen Entwicklungen, wie der Nachnutzung von Braunkohlenflächen, genutzt werden. Durch diese Vernetzung lassen sich Ressourcen effizient einsetzen, Doppelstrukturen vermeiden und die Wirksamkeit der Maßnahmen erhöhen.

Im Mittelpunkt des Mobilitätskonzepts steht die im Leitbild formulierte Vision „Lebensraum statt Verkehrsraum“. Diese Vision verdeutlicht, dass Mobilitätsplanung nicht nur die technische Optimierung von Verkehrsinfrastruktur bedeutet, sondern auch die Gestaltung einer lebenswerten Stadt, in der öffentliche Räume für Menschen erlebbar, sicher und attraktiv sind. Dazu gehört die Förderung des Umweltverbundes, die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Schaffung von Infrastrukturen, die allen Bürgerinnen und Bürgern den Zugang zu Bildung, Arbeit, Freizeit und sozialen Angeboten ermöglichen.

Nur durch konsequentes Handeln, enge Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Politik und weiteren Akteuren sowie die kontinuierliche Nutzung von Synergien kann Grevenbroich die Mobilitätswende erfolgreich umsetzen. Das Mobilitätskonzept bietet den Rahmen dafür, die Stadt nachhaltig zu entwickeln, die Lebensqualität zu erhöhen und die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger langfristig sicherzustellen.