

**Stadt Bad-Münstereifel**

**ISEK Maßnahme A.9**

**Mobilitätskonzept Bad Münstereifel**



Leverkusen und Köln im Juni 2020

ISAPLAN Ingenieur GmbH / Planungsbüro VIA eG  
1916 / ges

## Gliederung

<b>1</b>	<b>Aufbau des Mobilitätskonzeptes</b>	<b>4</b>
1.1	Das Mobilitätskonzept als Konkretisierung des ISEKs	4
1.2	Planerische Ansätze des Mobilitätskonzepts	4
1.3	Vorgehensweise bei den einzelnen Planungsschritten	7
<b>2</b>	<b>Bestandserfassung</b>	<b>10</b>
2.1	Raumstruktur	10
2.2	Grundlagendaten zur Mobilität	13
2.3	Bürgerbefragung zur Mobilität	18
2.4	Bestandserfassung nach Verkehrsarten und deren Vernetzung	21
2.4.1	Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)	22
2.4.2	Ruhender motorisierter Verkehr	26
2.4.3	Liefer- und Wirtschaftsverkehr	29
2.4.4	Tourismusverkehr	30
2.4.5	Nichtmotorisierter Verkehr, Radverkehr	34
2.4.6	Fußverkehr	37
2.4.7	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und vernetzte Mobilität	42
<b>3</b>	<b>Zielsetzung</b>	<b>47</b>
3.1	Vorbemerkung	47
3.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	48
3.3	Wirtschafts- und Lieferverkehr	48
3.4	Tourismusverkehr	49
3.5	Nichtmotorisierter Verkehr	49
3.5.1	Radverkehr	49
3.5.2	Fußgängerverkehr	50
3.6	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und vernetzte Mobilität	51
3.6.1	Ziele für die künftige ÖPNV-Entwicklung in Bad Münstereifel	51
3.6.2	Ziele für die künftige Ausgestaltung vernetzter Mobilitätsangebote in Bad Münstereifel	52
<b>4</b>	<b>Maßnahmenentwicklung</b>	<b>54</b>
4.1	Konzept der Einzelmaßnahmen	56
4.1.1	M1 Verkehrliche Neuregelung der Kernstadt	56
4.1.2	M2 Einrichtung von Lieferzonen und Mikro-Depots im Stadtkern	58
4.1.3	M3 Parkraumstrukturierung	60
4.1.4	M4 Fahrradabstellanlagen	63
4.1.5	M5 Tourismushaltestelle am Orchheimer Tor	65
4.1.6	M6.1 Stadteingang Nord / Anlage eines KVP mit Nebenanlagen	66
4.1.7	M6.2 Stadteingang Nord / Shared-Space mit Übergangsbereich	67
4.1.8	M7.1 Lückenschluss im Radnetz Kölner Straße (L234)	69
4.1.9	M7.2 Funktionale Verknüpfung und Neuordnung der Radwegesituation am KNP L234 (Kölner Straße) / Otterbach sowie Kölner Straße in Fahrtrichtung Fachmarktzentrum	71

4.1.10	M8 Lückenschluss im Radnetz Süd	72
4.1.11	M9 Instandhaltung und Pflege von Radwegen	74
4.1.12	M10 Stärkung der Erfttalbahn Bad Münstereifel - Euskirchen	75
4.1.13	M11 Prüfung Einrichtung eines Regionalbahnhaltepunktes am Bendenweg	77
4.1.14	M12 Einrichtung von Mobilstationen an den Haltepunkten Bad Münstereifel Bf, Iversheim Bf und Arloff Bf	78
4.1.15	M13 Ausbau des Spätverkehrs	80
4.1.16	M14 Mobilitätstestwochen	81
4.1.17	M15 Verlängerung der Buslinie 801 ins südliche Stadtgebiet	83
4.1.18	M16 Weiterentwicklung des TaxiBusPlus-Systems zu einem flexiblen On-Demand- Verkehr	84
4.1.19	M17 Marketing-Konzept zum ÖPNV und Vernetzter Mobilität	85
4.1.20	M18 Fahrradverleihsystem	87
4.1.21	M19 Schaffung eines Carsharing-Angebotes durch die Verwaltung	89
4.1.22	M20 Integration von Schülerspezialverkehr in den ÖPNV	91
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>93</b>
	<b>Verzeichnis der Abbildungen</b>	<b>95</b>
	<b>Verzeichnis der Tabellen</b>	<b>97</b>
	<b>Verzeichnis der Anlagen</b>	<b>98</b>

**Abkürzungsverzeichnis**

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
ERA	Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FNP	Flächennutzungsplan
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
IHK	Integriertes Handlungskonzept
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
MID	Studie Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

## Vorbemerkung zum gendergerechten Sprachgebrauch

Im folgenden Text wurde darauf geachtet, dass der Genderaspekt hinreichende Berücksichtigung findet. Wir haben daher, um alle Geschlechtsformen in gleicher Weise anzusprechen, die Schreibweise mit \* gewählt, wie z.B. "Fußgänger\*innen" oder die neutrale Form, wie z.B. "Zu Fuß Gehende". Falls dies in einigen Fällen versehentlich nicht beachtet wurde, bitten wir dies zu entschuldigen. Dies soll keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung oder eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes bedeuten.

## 1 Aufbau des Mobilitätskonzeptes

### 1.1 Das Mobilitätskonzept als Konkretisierung des ISEKs

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Bad Münstereifel stellt eine Maßnahme des integrierten Stadtentwicklungs- und Handlungskonzeptes (ISEK) dar. Das ISEK ist die Basis der Zentrenentwicklung für die Ausarbeitung von städtebaulichen Handlungskonzepten. Mit Hilfe des ISEKs soll die Ausrichtung der Planung auf eine integrierte, alle Verkehrsarten im Zusammenspiel betrachtende Weise ausgerichtet werden. Im ISEK sind in einer zeitlichen, prozessorientierten sowie einer ressort-, funktions-, maßnahmen- und ressourcenübergreifenden Dimension verschiedene räumliche Bezüge als eine Einheit betrachtet worden. Durch diese ganzheitliche und sektorenübergreifende Betrachtungsweise konnten wesentliche Stärken und Schwächen als auch Chancen und Risiken für die zukünftige Entwicklung von Bad Münstereifel identifiziert werden. Themenschwerpunkte wie die Ausgestaltung der Mobilität und die Ausbildung einer Parkraumstrategie, insbesondere für die Kernstadt sind im ISEK als Teilmaßnahme vorgeschlagen worden.

Im vorliegenden Mobilitätskonzept sind die speziell für den Bereich Mobilität im ISEK bestehenden Analysen vertieft worden und angestoßene Empfehlungen konkretisiert und weiterentwickelt worden. Inhalt dieses Konzeptes ist die Entwicklung von Maßnahmen zur Entlastung der Kernstadt von Liefer- und Parksuchverkehren, eine Wiedergewinnung städtischer Flächen sowie eine Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt. In gleicher Weise betrachtet das Mobilitätskonzept die Möglichkeiten zur Verlagerung von motorisiert zurück gelegten Wegen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Neben der Betrachtung der Kernstadt, in der sich zahlreiche Probleme bündeln und überlagern, wird ebenfalls der dörfliche Bereich untersucht. Hier stehen vor allem die Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV und die Ansätze im Vordergrund, verschiedene Mobilitätsformen zu vernetzen. Stichworte sind z.B. die Kombination individueller Verkehrsmittel (MIV, Fahrrad) mit dem leistungsfähigen ÖPNV an den künftigen Mobilstationen, die beide Verkehrsarten verbinden.

### 1.2 Planerische Ansätze des Mobilitätskonzeptes

Im vorliegenden Mobilitätskonzept wird dargestellt, wie der Verkehr in Bad Münstereifel zukünftig stadtverträglich gestaltet werden kann. Es werden Vorschläge aufbereitet, wie die Situation verbessert werden kann.

**Dabei ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass dies keine letztgültigen Planungen sind, die so wie beschrieben umzusetzen sind. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung aus fachlicher Sicht, wie die städtebaulichen Defizite im Hinblick auf die Ausgestaltung des Mobilitätssystems behoben werden können.**

Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten Akteuren, auf deren Grundlage eine Feinplanung vorgenommen werden kann. Das Mobilitätskonzept ist modular aufgebaut, so dass die Stadt flexibel agieren kann: Jederzeit ist es möglich, Bausteine umsetzungsreif zu machen und kontinuierlich aufeinander aufbauend die Situation zu verbessern. Im Laufe der Zeit werden sich weitere Aspekte ergeben und innovative Lösungsansätze über das Beschriebene hinaus sich eröffnen. Das Mobilitätskonzept ist daher offen und kann jederzeit fortgeschrieben werden. Richtungsweisende und fachlich fundierte Hinweise für den Beginn eines Prozesses zur Neuorientierung der kommunalen Mobilität lassen sich jedoch hier nachlesen.

Die historische Altstadt von Bad Münstereifel soll mit Hilfe des Mobilitätskonzeptes - und des gesamten ISEKs als sicherer, stadt- und sozialverträglicher Stadtraum aufgewertet werden. Der Charakter eines flächenhaften, kleinstädtisch-urbanen fußläufig gut erschließbaren Bereichs, der das Stadtbild zu großen Teilen prägt, soll erhalten und ausgebaut werden. Dabei ist der dringend notwendige Anwohner- und Lieferverkehr im zentralen Bereich zwar sicherzustellen, aber stadtverträglicher zu organisieren. Jegliche Maßnahmen, die hier vorgeschlagen werden, sollen die Erreichbarkeit möglichst ohne Einschränkungen der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden ermöglichen / verbessern. Ein zentrales Element hierbei ist daher die Überprüfung der heute dezentral verteilten Parkplätze nördlich und südlich der Altstadt, aber auch innerhalb der Altstadt. Hier werden Ansätze gezeigt, wie eine Neuordnung der Anlagen zu einer Entlastung im zentralen Bereich führen kann. Ein weiterer Baustein innerhalb des Konzeptes ist die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems mit dem Ziel, die Mobilität der Bürger\*innen zu verbessern und den Wohn- und Gewerbestandort Bad Münstereifel zu stärken.

**Letztendlich wird mit dem Mobilitätskonzept eine Vision umrissen, die als klimafreundliche Stadt der kurzen Wege und des Umweltverbundes mit einer besonderen Bedeutung vom Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und den vernetzten Formen der Mobilität charakterisiert werden kann.**

Im Mobilitätskonzept werden als Ergebnis verschiedene Einzelmaßnahmen in Form von Projektsteckbriefen vorgeschlagen, auf Umsetzbarkeit geprüft und mit den betroffenen Akteuren im Zuge des Planungsprozesses erörtert. Letztlich wird ein Gesamtpaket entwickelt, das auch modular in Einzelbausteine umsetzbar ist.

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes setzt sich daher aus mehreren thematischen Arbeitspaketen zusammen, die sich an den Verkehrsarten und deren Zusammenspiel orientieren:

#### Motorisierter Individualverkehr (MIV) einschließlich ruhender Verkehr

Der Motorisierte Individualverkehr ist in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl der Bürger\*innen prägend. In der Kernstadt wird dies besonders in der engen Altstadt spürbar, wo zahlreiche Nutzungskonflikte einen großen Handlungsbedarf aufzeigen. Die Kernstadt verfügt nur noch über wenige Flächen, die als städtebauliches Entwicklungspotenzial zur Verfügung stehen. Zugleich werden innerstädtische Flächen als großflächige und kleinere dezentrale Parkplätze genutzt. Daher wird eine Bündelung und Konzentration von Parkplätzen geprüft, um langfristig Stadträume wieder zu gewinnen und zu nutzen.

Mit dem City Outlet und der Konzentration von Händlern und Dienstleistern in der Kernstadt bietet Bad Münstereifel eine attraktive Einkaufsumgebung. Die mittelalterliche Stadtstruktur mit schmalen Gassen und Straßen ist jedoch für die Anlieferung der Waren eine Herausforderung. Somit ist neben dem Parken das Liefern ein weiteres zentrales verkehrliches Problem, das im Mobilitätskonzept behandelt wird.

Das Miteinander von MIV, Lieferverkehren sowie Fuß- und Radverkehr ist somit mitunter nur schwer zu harmonisieren. Daher steht als eine wichtige Leitfrage im Vordergrund, wie künftig Parken, Liefern und Verkehrsführung organisiert werden können, um das übergeordnete städtebauliche Ziel zu erreichen.

### Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr sind städtebaulich die verträglichsten Verkehrsarten. Sie sollen daher besonders gefördert werden. Verkehrssicherheitsprobleme bestehen für den Radverkehr z.B. im Zulauf zum Einkaufsbereich nördlich des Bahnhofs oder, um ein Beispiel aus dem dörflichen Bereich anzuführen, auf der Relation zwischen Kalkar und Arloff. Hier kann ebenso der Fußverkehr nicht sicher geführt werden. In der Kernstadt konzentrieren sich die Nutzungsansprüche. Daher sollen hier Rad- und Fußverkehr deutlich gefördert werden. Dabei muss der touristische Verkehr – im Zentrum in der Regel Fußverkehre der Outlet- und Naherholungsgäste - besonders sensibel geplant werden, auch im Hinblick auf Barrierefreiheit.

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Formen vernetzter Mobilität

Das großflächige und dünn besiedelte Stadtgebiet von Bad Münstereifel ist durch die Bahnstrecke Euskirchen – Bad Münstereifel mit Halten in Arloff und Iversheim mit dem Bahnknoten Euskirchen verbunden und wird durch eine ebenfalls nach Euskirchen verkehrende Linienbusverbindung in der Talachse erschlossen. Das flächendeckende ÖPNV-System basiert im Wesentlichen auf einem stündlich, am Wochenende zeitweise zweistündlich verkehrenden Anruf-System mit sogenannten Taxibussen (Produktbezeichnung "Taxi-BusPlus"), die in den Hauptverkehrszeiten durch reguläre Linienfahrten ergänzt werden. Parallel dazu verkehren auf einigen Relationen Schülerspezialverkehre, die die Bürger\*innen nicht nutzen dürfen. Inwiefern der Schulverkehr geöffnet werden und auf bestimmten Relationen ein zusätzliches Basisangebot für alle bieten kann, wird derzeit geprüft und zusammenfassend im Mobilitätskonzept dargestellt. Zudem werden die Einsatzmöglichkeiten von Carsharing und Bikesharing, deren Vernetzung an Mobilstationen sowie die Förderung nachhaltiger Mobilitätssysteme im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements geprüft.

Zur Behandlung dieser inhaltlichen Themen ist das Mobilitätskonzept in zwei Hauptarbeitsschritte gegliedert:

#### Arbeitsschritt 1 – Bereichs- und Zustandserfassung (Bestandserfassung)

Zum MIV, Rad- und Fußverkehr werden Unstetigkeiten und Defizite in einem Lageplan zusammengetragen, der die Defizite aufzeigt. Die entsprechenden Ergebnisse werden im räumlichen Zusammenhang betrachtet, d.h., entsprechende Abhängigkeiten und Überschneidungen werden aufgezeigt. Für den ÖPNV erfolgt eine Potenzialbetrachtung: Aufgrund der spezifischen Struktur der Stadt Bad Münstereifel und deren Verflechtungen werden erfolgversprechende Handlungsoptionen aufgezeigt, die eine Stärkung des ÖPNV-Systems erfahrungsgemäß erwarten lassen.

#### Arbeitsschritt 2 – Ziel- und Maßnahmenfestlegung

Mit dem planerischen Ziel, die festgestellten Defizite zu beseitigen, wird ein Maßnahmenkonzept entwickelt. Für die Verkehrsarten Rad, Individualverkehr, ÖPNV, Lieferverkehr und Fußgänger werden Projekte in Bau-

steinform entwickelt. Um ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept zu gewährleisten, wird die bisherige Fixierung auf den MIV kritisch betrachtet. Auf die besondere Situation der Innenstadt als Outlet wird mit einem darauf zugeschnittenen Fuß-, Tourismusverkehr- und Parkraumkonzept eingegangen.

Anwohner- und Binnenverkehr der Dörfer haben andere Ansprüche und werden entsprechend getrennt betrachtet. Beim ÖPNV steht die Gesamtstadt einschließlich der Hauptverflechtung nach Euskirchen im Vordergrund.

### Prozessbegleitung

Das Mobilitätskonzept und alle Maßnahmen wurden mit Verwaltung und Politik abgestimmt, diskutiert und vertieft. Alle Arbeitsschritte wurden im Rahmen einer prozessbegleitenden Kommunikation abgestimmt.

Auf diese Art und Weise wird ein rundes Konzept entwickelt, nach der sich die Mobilitätsplanung der Zukunft ausrichten sollte.

### 1.3 Vorgehensweise bei den einzelnen Planungsschritten

Der oben zusammenfassend dargestellten Vorgehensweise sind folgende Einzelplanungsschritte hinterlegt:

#### **Bestandserfassung > Defizite > Leitziele > Handlungsempfehlungen > Konkrete Maßnahmen**

Für die **Bestandserfassung** wurden zunächst Analysen vor Ort zur umfangreichen Erfassung der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt bzw. alle Fachplanungen im Themenfeld Mobilität und Verkehr zusammengetragen und ausgewertet. Darüber hinaus sind die Daten zum Mobilitätsverhalten aus der kreisweiten Haushaltsbefragung (2012), Daten zur Verkehrsbelastung sowie zu den Pendlerverflechtungen miteingeflossen. Auf der Grundlage dieser Daten, sowie den zur Verfügung stehenden Materialien, wird der Ist-Zustand je nach Verkehrsart und -mittel (Motorisierter Individualverkehr, Tourismus- und Wirtschaftsverkehr, nicht-motorisierter Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr) beschrieben, in einer darauf aufbauenden Defizitanalyse bewertet und wesentliche Stärken und Schwächen identifiziert. Neben der sektoralen Betrachtung der Verkehrsmittel ist jedoch auch eine übergreifende Erfassung und Analyse im Hintergrund erfolgt, da vor allem die derzeitige Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr kritisch zu sehen ist. In diesem Rahmen werden bisher im Planungsbereich getätigte Maßnahmen, **Unstetigkeiten und Defizite** in einem Lage- und Defizitplan zusammengetragen. Die entsprechenden Ergebnisse werden im räumlichen Zusammenhang betrachtet, d.h., dass entsprechende Abhängigkeiten und Überschneidungen aufgezeigt werden. Es erfolgt ein Abgleich der Defizite mit den derzeit gültigen Richtlinienwerken und Verordnungen.

Hierbei sind auch mögliche Potenziale ermittelt worden, auf deren Grundlage ein **Zielkatalog** je Verkehrsart und -mittel für eine zukünftige nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsgestaltung in der Kern- sowie in der Gesamtstadt von Bad Münstereifel konzipiert worden ist. Zur Beseitigung der festgestellten Defizite wurden in einem weiteren Schritt **Handlungsempfehlungen** und darauf aufbauend ein **konkretes Maßnahmenkonzept** entwickelt.

Für die Verkehrsarten Rad, Individualverkehr, ÖPNV, Lieferverkehr und Fußgänger werden bausteinartige Maßnahmen ausgearbeitet und dargestellt. Um ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept zu gewährleisten, wird der Schwerpunkt auf die Förderung der Nahmobilität, des ÖPNV und der Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen gelegt. Auf die besondere Situation der Innenstadt mit dem publikumsintensiven City-Outlet



wird mit einem darauf zugeschnittenen Parkraumkonzept eingegangen. Der Anwohner- und Binnenverkehr wird mit seinen spezifischen Ansprüchen getrennt betrachtet.

### Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Bad Münstereifel fand eine umfangreiche und differenzierte Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung am Planungsprozess statt. Hierbei wurden möglichst viele Fachbereiche der Stadtverwaltung sowie externe Akteure und Interessensvertreter\*innen eingebunden, da Mobilität ein stark interdisziplinärer Gegenstand ist und die künftige Mobilitätsentwicklung generell von vielen unterschiedlichen infrastrukturellen, räumlichen und sozialen Anforderungen abhängt.

Grundlegend lassen sich zunächst drei Beteiligungsgruppen voneinander unterscheiden, die bei Erstellung des Mobilitätskonzeptes eingebunden wurden. Dies waren einerseits die Mitarbeiter\*innen der Verwaltung sowie Akteure aus dem Bereich Mobilität bzw. allgemeine Interessenvertreter\*innen und schließlich die Bürgerschaft. Neben diesen Gruppen sind selbstverständlich auch die Gäste und Besucher\*innen der Stadt Bad Münstereifel als Zielgruppe zu benennen, für die jedoch aufgrund von deren Heterogenität und Verfügbarkeit kein eigenständiges Beteiligungsformat angewendet wurde. Die Kommunikation während der Beteiligung zwischen den verschiedenen Akteuren ist hierbei im Rahmen eines geschichteten Ebenenkonzepts (siehe Abbildung 1) erfolgt.

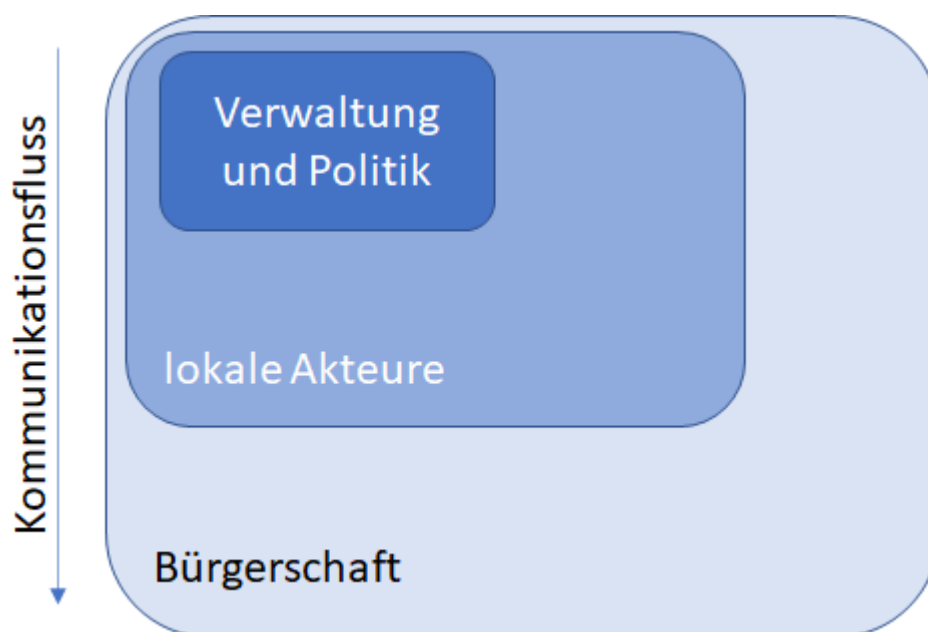


Abbildung 1: Prinzipskizze zum geschichteten Ebenenkonzept der Kommunikation und Beteiligung

Es erfolgte zunächst eine Kommunikation im innersten und erweiterten Kreis der Verwaltung, dann auf der nächsten Ebene folgten die Akteursgespräche mit den Interessenvertreter\*innen und schließlich eine breite Kommunikation und Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer Online-gestützten Bürgerbefragung zur Mobilität sowie Bürgerversammlungen.

Das Ebenenkonzept fungierte während des Planungsprozesses dabei als Klammer, die alle Akteure in Beziehung gesetzt hat. Zudem wird durch die Vorgehensweise die Akzeptanz in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft durch aktive Einbindung gestärkt.

Entscheidende Gremien im Planungsprozess waren eine verwaltungsinterne Lenkungsgruppe sowie der Stadtentwicklungsausschuss. Die Lenkungsgruppe bestand aus den schwerpunktmäßig betroffenen Fachbereichen, wie:

- Amt 10 – Amt für Zentrale Dienste,
- Amt 20 – Amt für Finanzen und Liegenschaften,
- Amt 32 – Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, Soziales,
- Amt 40 – Amt für Bildung, Wirtschaftsförderung und Tourismus,
- Amt 60 – Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung,
- den Stadtwerken,
- der Bürgermeisterin und
- der Projektsteuerung durch das Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln.

Die Lenkungsgruppe hatte die Aufgabe, die grundlegenden Inhalte, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes untersucht wurden, den organisatorischen Rahmen sowie die Erarbeitung von Zielen und Maßnahmen zu begleiten und abzustimmen.

Ein wesentliches Element der aktiven Bürgerbeteiligung stellte die Online-gestützte Bürgerbefragung sowie eine Bürgerversammlung am 14.11.2019. Zur gesamthafter Erfassung der Bestandssituation zum Thema Mobilität in Bad Münstereifel sind auf diesem Wege neben zahlreichen Kritikpunkten wertvolle mobilitätsrelevante Anregungen zur Ausgestaltung der derzeitigen Mobilität in Bad Münstereifel geäußert worden (vgl. Anlage 7).

## 2 Bestandserfassung

### 2.1 Raumstruktur

Die Stadt Bad Münstereifel ist eine mittelgroße kreisangehörige Stadt im Kreis Euskirchen und liegt im Südwesten des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Das Stadtgebiet liegt am nördlichen Rand der Eifel im Übergang zur flacheren Zülpicher Börde. Im Norden grenzt Bad Münstereifel an die Kreisstadt Euskirchen, im Westen an die Stadt Mechernich, im Weiteren folgen die südlich angrenzende Gemeinde Nettersheim, die Verbandsgemeinden Adenau und Altenahr im rheinland-pfälzischen Landkreis Ahrweiler sowie östlich die Stadt Rheinbach im Rhein-Sieg-Kreis. Gemäß Landesentwicklungsplan von Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) besitzt Bad Münstereifel die Funktion eines Grundzentrums mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums. Mit zurzeit 17.362 Einwohnern (Stand 30.06.2019) zählt Bad Münstereifel nach den Raumkategorien des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zum städtischen Raum in ländlichen Regionen.

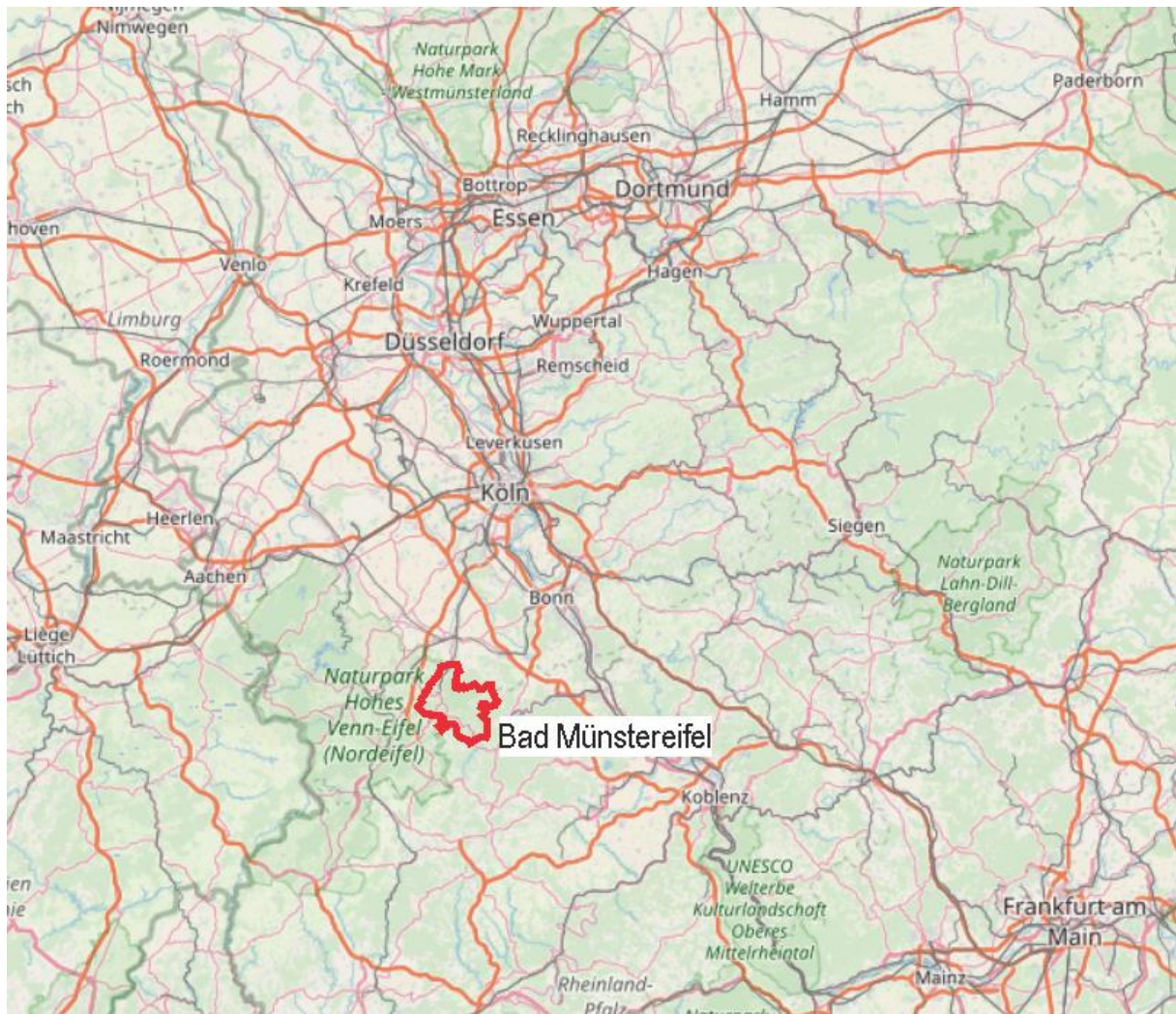


Abbildung 2: Lage im Raum (Kartengrundlage OpenStreetMap contributors)

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)

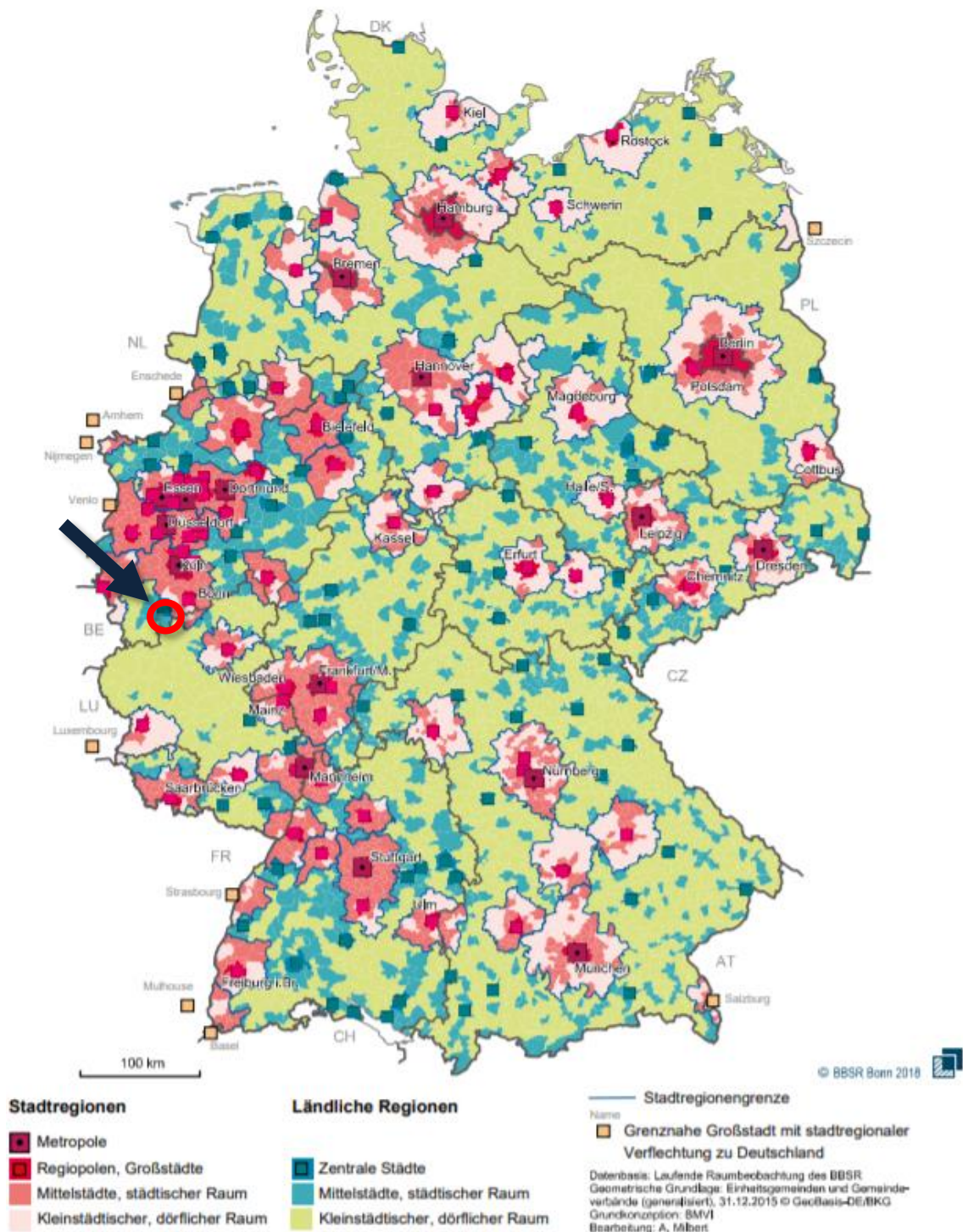


Abbildung 3: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland (BBSR Bonn 2018, entnommen aus der MID 2017)

Das Stadtgebiet von Bad Münstereifel erstreckt sich über eine Fläche von 151 km<sup>2</sup>, womit die Stadt zu einer der größten Flächenkommunen in Nordrhein-Westfalen zählt. Der ländlich strukturierte Siedlungsraum ist geprägt durch großflächige Waldflächen, insbesondere östlich der Kernstadt, und landwirtschaftliche Acker- und Weideflächen. Die laut Hauptsatzung der Stadt bestehenden 57 Dörfer und Weiler sind dabei äußerst

dispers über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Bezogen auf die gesamte Stadtfläche ergibt sich so eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von ca. 115 Einwohner\*innen pro Quadratkilometer. Im Vergleich zu den Bevölkerungsdichten im Land Nordrhein-Westfalen mit rund 525 Einwohner\*innen pro Quadratkilometer und dem Kreis Euskirchen mit 154 Einwohner\*innen pro Quadratkilometer ist Bad Münstereifel entsprechend eher dünn besiedelt. Allerdings sind die Siedlungsflächen sehr ungleich im Stadtgebiet verteilt. Der Siedlungsschwerpunkt befindet sich entlang der Erfttalachse, die sich einschließlich der Kernstadt nordwärts bis zum Doppelort Arloff-Kirspenich erstreckt. Hier lebt knapp die Hälfte der Einwohnerschaft. Der südliche Teil der Erftachse zwischen Bad Münstereifel und Schönau, der in das Wald- und Höhegebiet überleitet, ist mäßig dicht besiedelt.

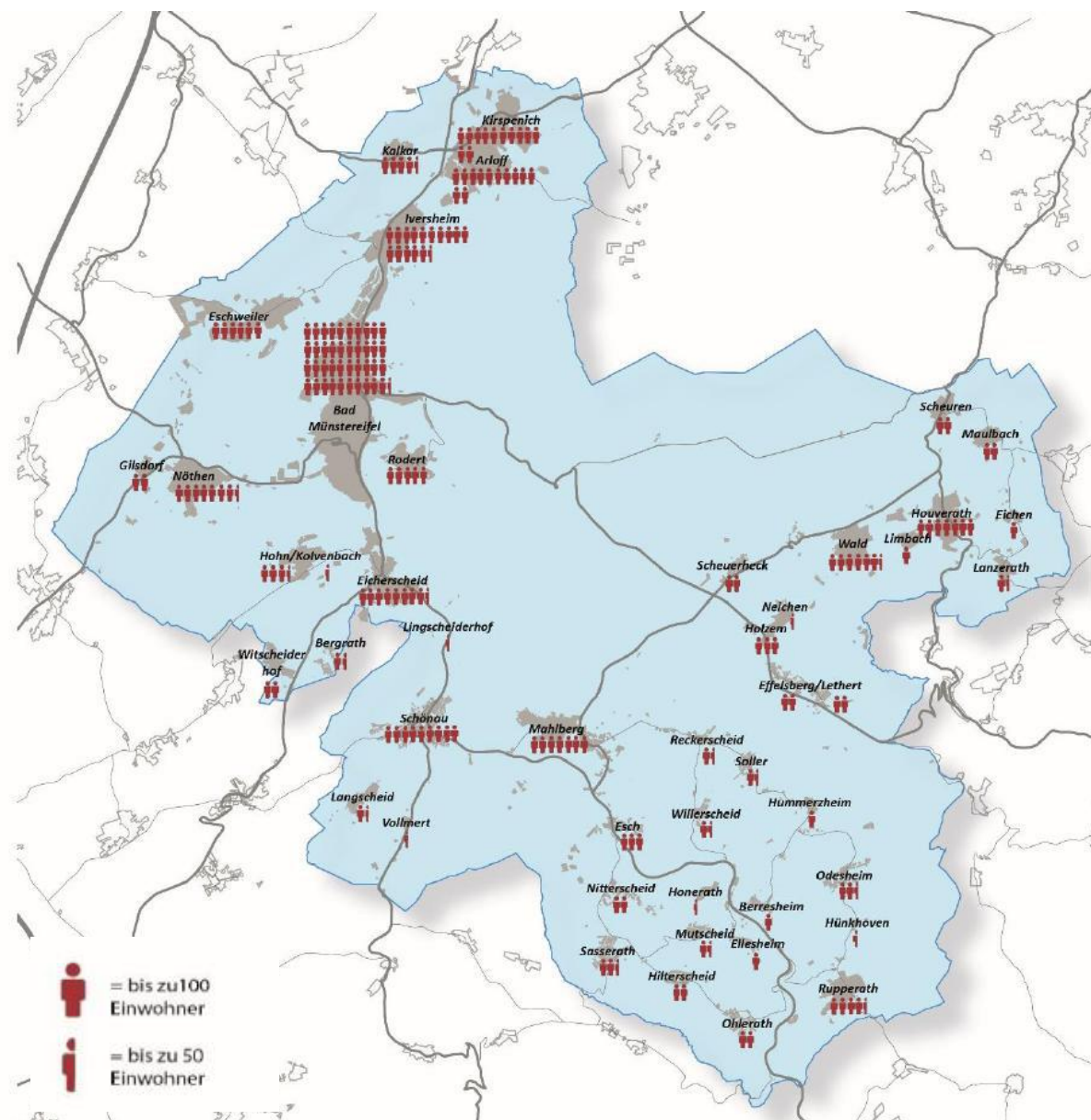


Abbildung 4: Einwohnerverteilung im Stadtgebiet (Stand 2016) (entnommen aus ISEK erstellt durch complan)

Die Kernstadt bildet mit ihren vielfältigen Einkaufs-, Bildungs- und ärztlichen Einrichtungen das Versorgungszentrum der Stadt. Die in der Tallage sich befindende Kernstadt kann dabei in mehrere räumliche Teilbereiche aufgegliedert werden. Das Zentrum bildet die vollkommen von einer Stadtmauer umgebende mittelalterliche Altstadt mit der von Nord nach Süd durchlaufenden Wertherstraße und der Orchheimer Straße, die die Haupteinkaufsstraßen bilden. Westlich des mittelalterlichen Kerns schließen sich in topographisch-anspruchsvoller Hanglage Wohngebietsflächen mit kleinteiligen Baustrukturen an. In Richtung Norden befinden sich ein großflächiges Nahversorgungszentrum mit Discounter- und Fachmärkten sowie Flächen für Gewerbe und Industrie, die sich bis zum nächsten Stadtteil Iversheim erstrecken. Im Süden der Kernstadt schließen sich weitere Einzelhandels- und Versorgungsstrukturen sowie Bildungseinrichtungen in Form von weiterführenden Schulen an. Deutlich erkennbar heben sich von der kleingegliederten Struktur des Altstadtkerns und der Wohngebiete eine Reihe baulicher Großstrukturen in den Randlagen der Kernstadt ab, wie der Kurkomplex im Westen, der nordöstlich gelegene Campus der Fachhochschule sowie verschiedene Freizeit- und Veranstaltungsanlagen im Goldenen Tal.

## 2.2 Grundlagendaten zur Mobilität

Im Folgenden werden nun allgemeine Daten zum Verkehr und zum Mobilitätsgeschehen von Bad Münstereifel aufgezeigt. Die Erfassung der Bestandssituation fußt dabei auf zwei Säulen:

- Zum einen sind vorhandene Daten und Materialien zur Grundstruktur des Verkehrs im Stadtgebiet sowie zum Mobilitätsverhalten der Bürger\*innen zusammengetragen worden und in einer Synopse zusammengeführt worden.
- Zum anderen ist eine Bestandsaufnahme vor Ort erfolgt bzw. haben Gespräche mit relevanten lokalen Akteur\*innen sowie eine Online-gestützte Bürgerbefragung stattgefunden.

Durch diese Vorgehensweise konnte eine gesamthafte Analyse des Bestandes erfolgen.

Zu anfangs werden die Grundstruktur des Verkehrs erläutert, indem zunächst die großräumliche Anbindung sowie relevante Daten zur Mobilität in Form der Modal-Split-Verteilung am Verkehrsaufkommen sowie die Aufteilung der Verkehrsverflechtungen dargelegt werden. Hierauf aufbauend erfolgt je Verkehrsmittel- und Fortbewegungsart eine Darstellung der Bestandssituation sowie weitergehend eine Bewertung der Ist-Situation, indem wesentliche Stärken und Schwächen aufgezeigt und analysiert werden.

Die Ergebnisse bilden im weiteren Verlauf die Grundlage für die Herausarbeitung der Ziele und Perspektiven für die Mobilität in Bad Münstereifel sowie im Speziellen die Erarbeitung eines Kataloges an konkreten Maßnahmen.

### Grundstruktur des Verkehrs

In der Großregion um Bad Münstereifel existiert ein dichtes und gut ausgebautes Verkehrsnetz. Im Straßenverkehr ist das Stadtgebiet über die Bundesautobahn 1 mit der Anschlussstelle Mechernich/Bad Münstereifel an die Großräume entlang der Rheinschiene angebunden. Über die Landesstraße 194 (vormalige Bundesstraße 51), die das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert, sowie die Landesstraße 165 in West-Ost-Richtung ist Bad Münstereifel an den regionalen Verkehr angeschlossen. Im öffentlichen Verkehr sind die Erfttalbahn mit Stationen in Arloff, Iversheim und Bad Münstereifel und Direktverbindungen in die Großstadt

Bonn sowie die Linienbusverbindung in die Kreisstadt Euskirchen als wichtige (über-)regionale Verbindungsachsen zu nennen.

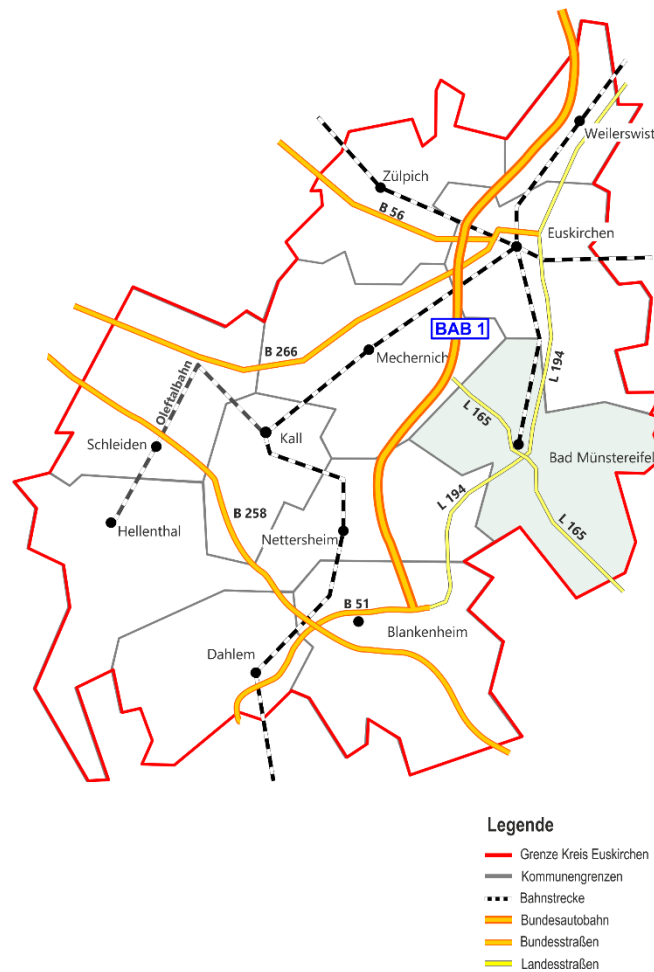


Abbildung 5: Großräumige Verkehrsanbindung von Bad Münstereifel

Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt Bad Münstereifel hat die Verkehrsmittelwahl der Einwohner\*innen. In Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl in Bad Münstereifel im Vergleich (Daten aus der Haushaltsbefragung des Kreises 2012 und der MiD 2017) ist der Modal-Split von Bad Münstereifel dargestellt, welcher den Anteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen aufzeigt sowie zum Vergleich der Modal Split auf Kreisebene und der Wert aus der Untersuchung Mobilität in Deutschland für den Typus „Mittelstädte, städtischer Raum in Ländlichen Regionen“, wozu Bad Münstereifel zählt.

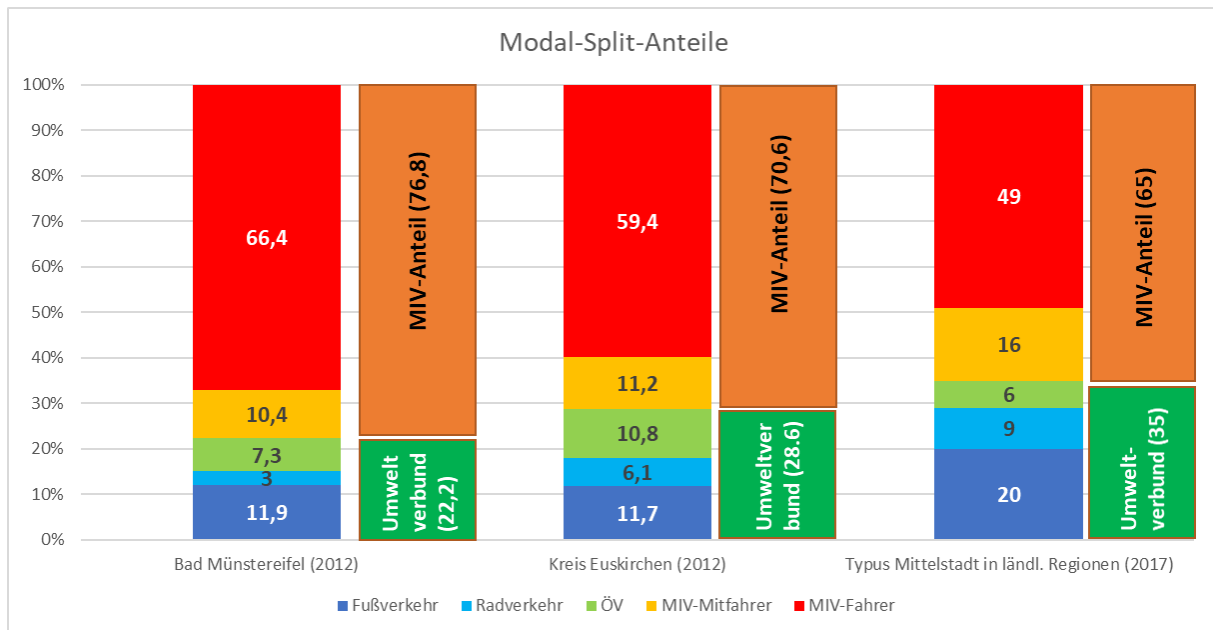


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl in Bad Münstereifel im Vergleich (Daten aus der Haushaltsbefragung des Kreises 2012 und der MiD 2017)

Auffällig ist die eindeutige Dominanz des motorisierten Individualverkehrs am Verkehrsaufkommen in Bad Münstereifel mit einem Anteil von über 75%. Dieser stellt gleichzeitig den höchsten Wert unter allen Kommunen im Kreis Euskirchen dar. Auch im Vergleich zum Typus Mittelstadt in ländlichen Regionen ergibt sich ein Unterschied von mehr als zehn Prozentpunkten. Im Umkehrschluss sind die Anteile des Umweltverbundes entsprechend geringer im Vergleich zu den Werten des Kreises und zu den Durchschnittswerten der Untersuchung Mobilität in Deutschland. Bei genauerer Betrachtung sind insbesondere die Werte des Radverkehrs und des ÖPNVs hervorzuheben. Diese sind im Vergleich zu den Werten des Kreises Euskirchen geringer. Sowohl beim Radverkehrs- als auch ÖPNV-Anteil besitzt die Kurstadt mit die geringsten Werte im Kreisvergleich. Auch verglichen mit den Werten des Typus Mittelstadt in ländlichen Regionen sind die Werte der nichtmotorisierten Verkehrsmittel deutlich geringer (Radverkehr: 3% zu 9% und Fußverkehr 11,9% zu 20%).

### Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen

Zur Beurteilung des Mobilitätsverhaltens der Bürger\*innen von Bad Münstereifel können ebenfalls die Daten der repräsentativen Haushaltbefragung des Kreises aus dem Jahre 2012 herangezogen werden, da hier auch spezifische Daten für Bad Münstereifel vorliegen.

Die Verkehre im Stadtgebiet von Bad Münstereifel können in folgende Teilbereiche gegliedert werden:

- Binnenverkehr
- Quell-/Zielverkehr und
- Durchgangsverkehr.



Der Binnenverkehr beschreibt dabei alle Verkehre, die innerhalb des Stadtgebietes stattfinden, der Quell- und Zielverkehr erfasst Verkehre bei denen der Beginn oder das Ziel eines Weges im Stadtgebiet Bad Münstereifel liegt. Beim Durchgangsverkehr besteht dagegen kein Bezug des jeweiligen Weges zur Stadt selber, die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen werden nur zur Überbrückung verwendet.

Insgesamt konnte in der Haushaltsbefragung festgestellt werden, dass es an einem repräsentativen Werktag ein Verkehrsaufkommen von ca. 80.000 Wegen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr gibt.<sup>1</sup>

Der Binnenverkehr im Stadtgebiet Bad Münstereifel ist vor allem durch monozentrische Verkehre in die Kernstadt als zentralem Versorgungszentrum geprägt. Daneben gibt es weitere eher schwache Binnenverkehrsströme nach Arloff-Kirspenich sowie teilweise zwischen den Ortseilen in den östlichen/süd-östlichen Höhegebieten.

Insgesamt liegt der Anteil der Binnenverkehre am Gesamtverkehrsaufkommen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bad Münstereifel bei 38%. Dies spricht für eine hohe Zentralität der Stadt bei den Verkehrsbeziehungen.

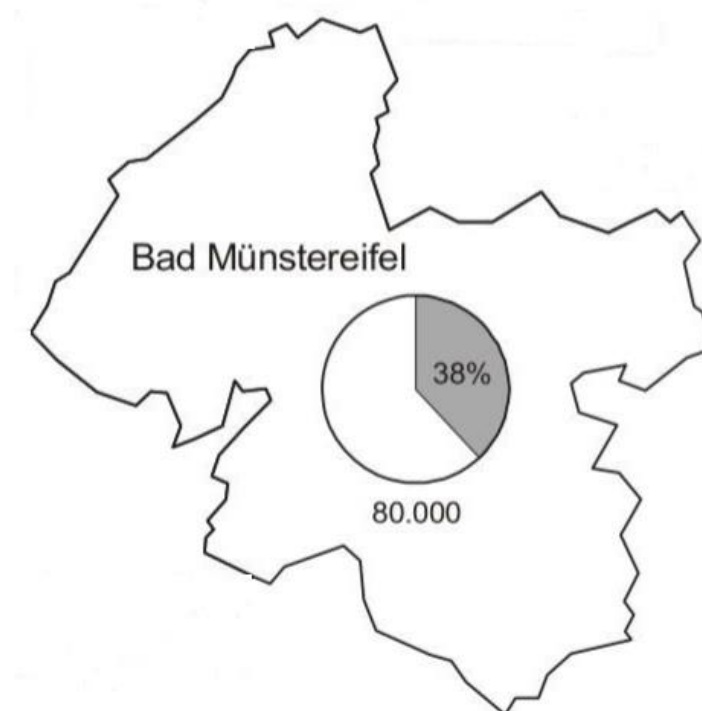


Abbildung 7: Binnverkehrsanteil bei den Verkehrsverflechtungen in Bad Münstereifel<sup>2</sup>

Im Quell-/Zielverkehr ist festzustellen, dass entsprechend der Daten der kreisweiten Haushaltsbefragung die Stadt Bad Münstereifel mit 13.700 Wegen pro Tag eine starke Ausrichtung auf die Kreisstadt Euskirchen hat. Weitere wichtige Verkehrsverflechtungen bestehen in die Nachbarkommunen Mechernich (5.500 Wege

<sup>1</sup> Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln 2015. S. 109

<sup>2</sup> Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln 2015. S. 109

pro Tag), Nettersheim (2.700 Wege pro Tag) und Rheinbach (1.400 Wegen pro Tag, hier vor allem aus dem Bereich Houverath). Bedeutende Verflechtungen bestehen auch in das Oberzentrum Köln mit 2.000 Wegen pro Tag. Insgesamt ergibt sich bei den Verflechtungen eine starke Ausrichtung nordwärts, aufgrund der Topographie und der Bevölkerungsverteilung kommt es dabei zu einer starken Bündelung der Verkehre auf der Erfttalachse.



Abbildung 8: Außenverkehrsverflechtungen von Bad Münstereifel an einem repräsentativen Werktag<sup>3</sup>

Das Gros des Durchgangsverkehrs quert das Stadtgebiet auf den Landstraßen 165 und 194 in Richtung Euskirchen. Die Verkehre sind vor allem von regionaler Bedeutung. Überregionale Verkehre werden vor allem über die westlich gelegene Bundesautobahn 1 abgewickelt, die jedoch nicht das Stadtgebiet tangiert.

<sup>3</sup> Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Endbericht. Köln 2015. S. 111

## Wegelängen

Eine weitere relevante Bezugsvariable für den Verkehr in Bad Münstereifel ist die Länge der zurückgelegten Wege. Allgemein wird auch in Fachdiskursen für ländlich geprägte Gebiete, die zum großen Anteil die Raumstruktur von Bad Münstereifel prägen, die These vertreten, dass der Verkehr ausschließlich dispers ausgerichtet ist und die Wege größtenteils zu lang sind, um sie unmotorisiert zurücklegen zu können und von daher das Auto als Verkehrsmittel auf natürliche Weise dominiert werden. Vor allem letztere These trifft auf die Begebenheiten in Bad Münstereifel zu. So liegt zwar die mittlere Wegelänge laut Daten der kreisweiten Haushaltsbefragung für Bad Münstereifel bei 15,5 km und damit über dem Kreis-Mittelwert von 13,8 km. Jedoch besitzt Bad Münstereifel trotz der flächigen Struktur einen hohen Anteil an Wegelängen bis 5 km. Knapp 40 % der Wege der Bad Münstereifeler\*innen sind somit nicht länger als 5 km. Entfernungen bis 5 km bergen dabei ein großes Potenzial, um diese vom motorisierten Individualverkehr auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel der Nahmobilität wie Rad- und Fußverkehr zu verlagern.

Darüber hinaus ist dringend anzustreben, den Umweltverbundanteil auf der Hauptverflechtungsachse Euskirchen – Bad Münstereifel deutlich zu steigern, um auch nennenswerte Verkehrsleistungen auf den Umweltverbund zu verlagern.

### 2.3 Bürgerbefragung zur Mobilität

Um ergänzende Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bürger\*innen in Bad Münstereifel zu erhalten, wurde im Zeitraum vom Juli bis September 2019 eine stadtweite Befragung durchgeführt. An dieser konnte sowohl online über die städtische Website als auch analog in Form eines Fragebogens im amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Bad Münstereifel teilgenommen werden.

Neben mobilitätsrelevanten Daten zur Verkehrsmittelnutzung, zur Nutzung des ÖPNVs, zu Reisedestinationen sowie zur multimodalen Mobilitätsgestaltung wurden ebenfalls Anregungen für die Verbesserung des Mobilitätssystems erhoben.

Insgesamt haben in diesem Zeitraum 169 Personen an der Umfrage teilgenommen, etwa je zur Hälfte Frauen und Männer, das Durchschnittsalter betrug 49,3 Jahre, was in etwa dem statistischen Durchschnittsalter der Bad Münstereifeler Bevölkerung entspricht. Alle Stadtteile sind erfreulicherweise flächendeckend vertreten gewesen, die zahlenmäßig meisten Antworten kommen aus der Kernstadt sowie aus Kalkar, dann mit Abstand gefolgt von Iversheim, Arloff und Nöthen. Die Anzahl der Nennungen liegt in einem für derartige Befragungen üblichen Rahmen, so dass davon auszugehen ist, dass die wesentlichen Einstellungen und Bedarfe angesprochen wurden.

Eindeutig konnte durch die Befragung festgestellt werden, dass das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel der Bad Münstereifler\*innen ist, wie dies schon in den Modal-Split-Daten der kreisweiten Haushaltsbefragung 2012 dargestellt wurde. Mit Abstand folgen der Rad- und Fußverkehr sowie die Bedienformen des ÖPNV. Bei den Quell- und Ziel-Verkehren wird jedoch auch deutlich, dass die Bahn mittlerweile eine gewichtige Rolle für die Bürger\*innen hat. Vor allem Pkw-Nutzende nutzen alternativ auch die Bahn bzw. kombinieren Bahn und Pkw.

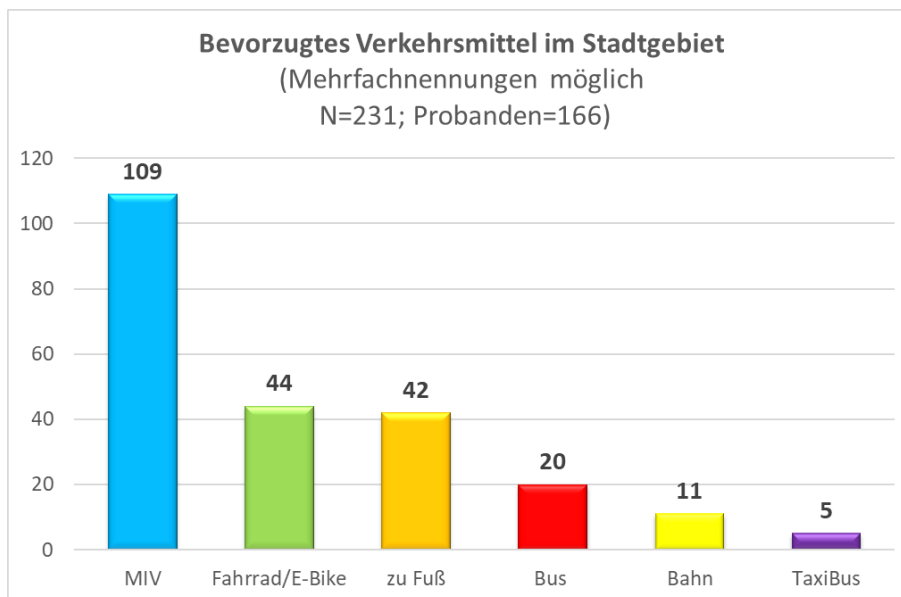


Abbildung 9: Verkehrsmittelnutzung im Stadtgebiet Bad Münstereifel

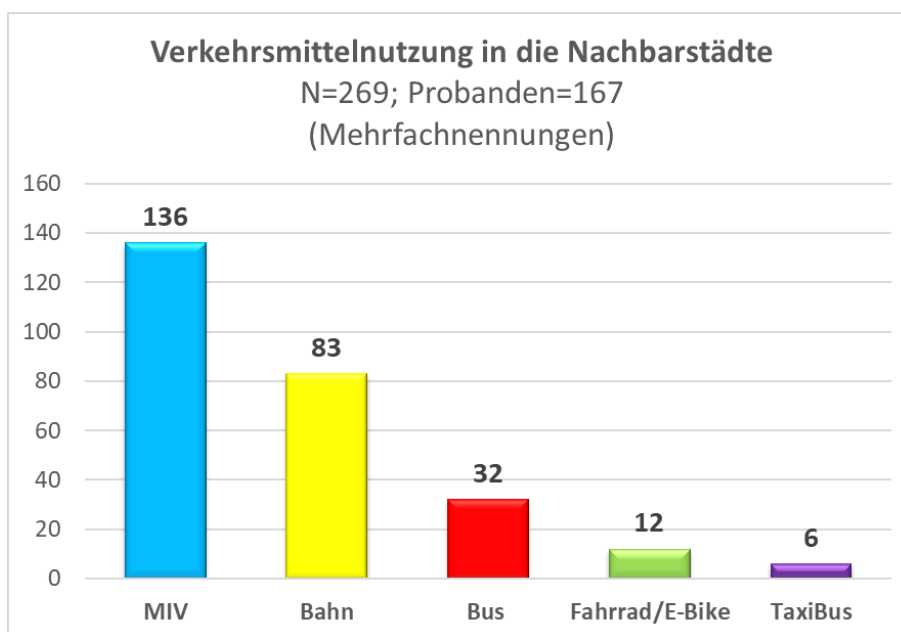


Abbildung 10: Verkehrsmittelnutzung in die Nachbarstädte

Generell wird beim ÖPNV deutlich, dass vor allem festbediente Linien von den Bürger\*innen auch angemessen akzeptiert werden. Der TaxiBusPlus als gut ausgebaute bedarfsgesteuerte ÖPNV-Form besitzt zwar einen relativ hohen Bekanntheitsgrad im Stadtgebiet, wird aufgrund seiner Struktur (Voranmeldepflicht und der fehlenden Flexibilität) deutlich seltener genutzt.

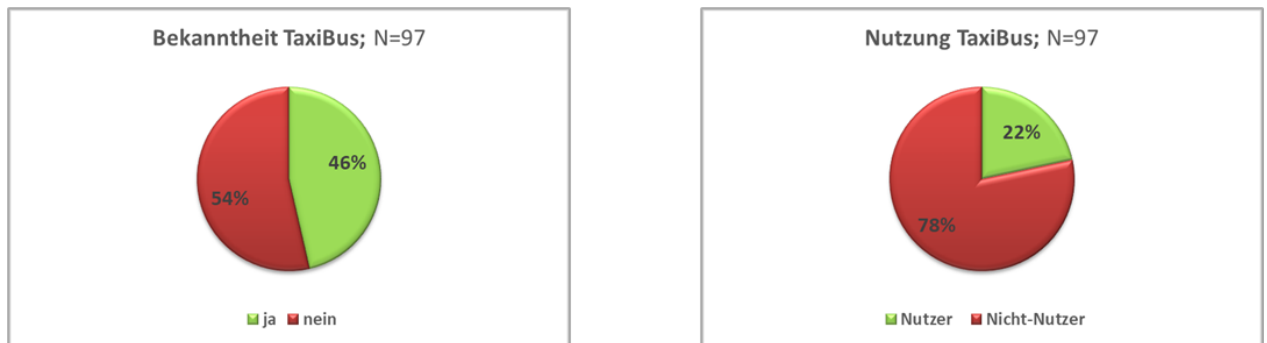


Abbildung 11: Bekanntheit und Nutzung des TaxiBusPlus im Stadtgebiet

Auch neuere Formen der Mobilität in Form von Sharing-Angeboten haben eine immer größere Relevanz für die Bürger\*innen von Bad Münstereifel. Mehr als ein Drittel der befragten Personen haben Interesse, ein Carsharing-Auto oder Dorfauto zu nutzen. Besonders groß ist das Interesse hierbei bei den Bewohner\*innen in der Kernstadt.

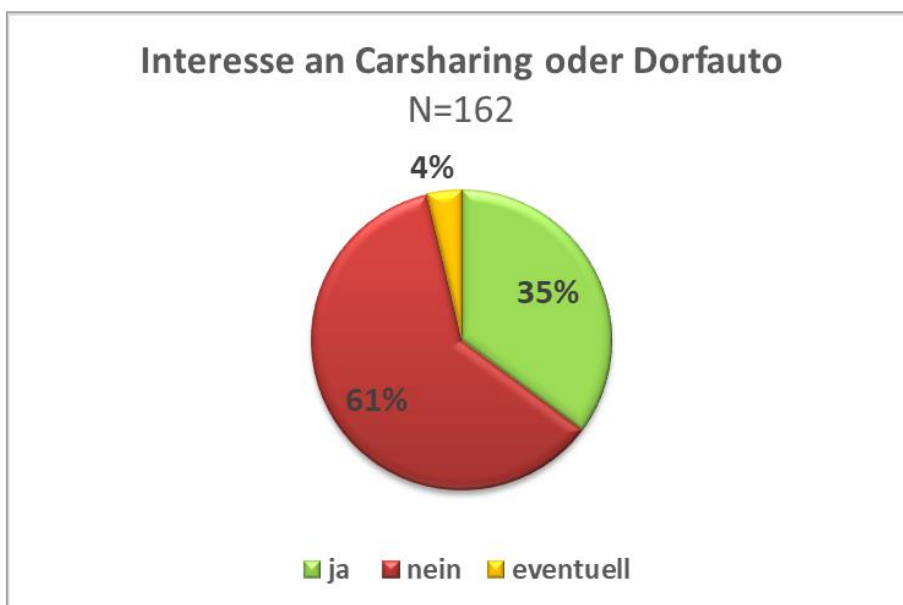


Abbildung 12: Interesse bezüglich der Nutzung von Carsharing oder Dorfauto im Stadtgebiet

Auch beim Radverkehr zeigt die Befragung das Potenzial auf, diesen zu stärken und auszubauen. Über die Hälfte der befragten Personen hätte Interesse das Fahrrad als Alltagsfortbewegungsmittel zu nutzen. Bei der Befragung ist jedoch deutlich geworden, dass dies vor allem Einwohner\*innen aus der topographisch günstigeren Erfttalachse betrifft. In diesem Bereich sind auch die meisten Kritikpunkte an der derzeitigen Radverkehrsführung zum Tragen gekommen. Insbesondere die L11 zwischen Kalkar und Arloff, die Kölner Straße sowie die Situation an den Kreisverkehren in der Kernstadt, hier vor allem der "Netto-Kreisverkehr", werden kritisch angesprochen.

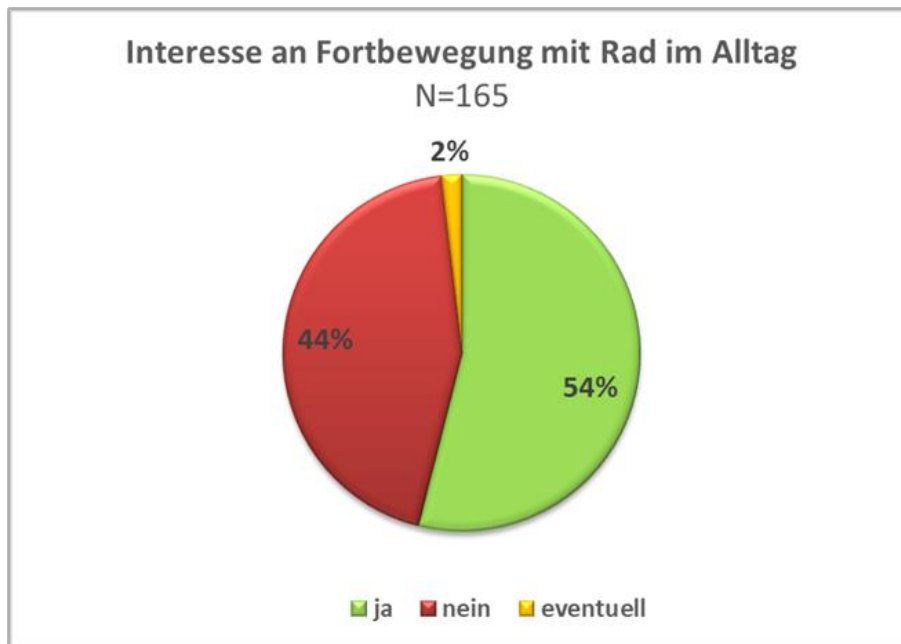


Abbildung 13: Interesse an der Nutzung des Fahrrades im Alltag

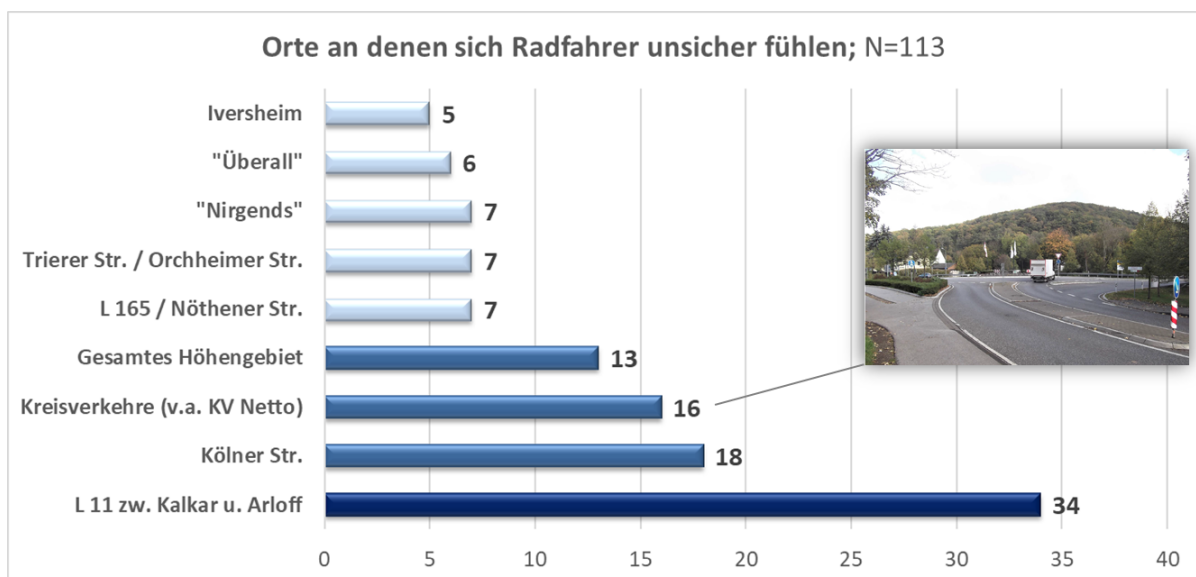


Abbildung 14: Gefährliche Orte im Radverkehr aus Sicht der befragten Personen

## 2.4 Bestandserfassung nach Verkehrsarten und deren Vernetzung

Neben der sektoralen Betrachtung der Verkehrsarten ist ebenso eine übergreifende Erfassung und Analyse erfolgt, da nur durch eine intelligente Vernetzung der situationsspezifisch geeignetsten Verkehrsmittel eine effiziente und möglichst umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse stattfinden kann. In diesem Rahmen werden neben der Darstellung des Bestandes auch bisherige Maßnahmen, Unstetigkeiten und Defizite in thematischen Lageplänen, die als Anlagen 1 bis 6 bezeichnet sind, zusammengetragen:

- Anlage 1: Darstellung des Straßennetzes (Geschwindigkeiten)
- Anlage 2: Darstellung des Straßennetzes (Zuständigkeiten)
- Anlage 3: Darstellung der Ziel- und Quellbereiche

- Anlage 4: Erfassung und Analyse der Bestandssituation, MIV inkl. ruhendem Verkehr  
Anlage 5: Erfassung und Analyse der Bestandssituation, NMIV (Fußgänger und Radverkehr)  
Anlage 6: Erfassung und Analyse der Bestandssituation, ÖPNV

Die jeweiligen Ergebnisse werden im räumlichen Zusammenhang betrachtet, d.h., dass entsprechende Abhängigkeiten und Überschneidungen werden aufgezeigt. Es erfolgt ein Abgleich der Defizite mit den derzeit gültigen Richtlinienwerken und Verordnungen.

#### 2.4.1 Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

##### Bestand:

Pkw-Bestand und Pkw-Verfügbarkeit prägen das Mobilitätsverhalten. In Bad Münstereifel liegt der Pkw-Bestand bei 659 Pkw je 1.000 Einwohner\*innen<sup>4</sup>. Es herrscht nahezu Vollmotorisierung: 97% aller Haushalte besitzen mindestens einen Pkw, jeder Haushalt verfügt durchschnittlich über 1,72 Pkw. Dieser Wert liegt im bundes- und landesweiten Vergleich deutlich über dem Schnitt von 1,2 Pkw pro Haushalt<sup>5</sup>.

Die Vollmotorisierung hat vielfältige Gründe, die zum einen Teil in der arbeitsteilig-ökonomischen Raumstruktur und in zahlreichen fiskalischen Anreizen zur Nutzung des Pkw zu finden sind, zum anderen Teil in individuellen Verhaltensmustern, die sich über die Jahre verfestigt haben. Ein Wandel des Verkehrsverhaltens im Sinne der immer wieder geforderten notwendigen klimaschützenden Verkehrswende ist somit nur über einen Prozess zu bewirken, der an beiden Aspekten ansetzt. Veränderungen in der Raumstruktur und der Abbau der Subventionierung des Kfz-Verkehrs (z.B. im Gegensatz zu den Preisen des ÖPNV über die Jahre sind die Kraftstoffkosten inflationsbereinigt kaum gestiegen und werden dies auch im Zuge der geplanten CO<sub>2</sub>-Steuer nicht tun<sup>6</sup>) setzen verkehrspolitisch umsteuernde Prozesse voraus, die auf kommunaler Ebene kaum direkt zu verändern sind.

Die weit fortgeschrittene räumlich differenzierte Arbeitsteilung, der Bedarf von Arbeitskräften und das Angebot von Arbeitsplätzen haben z.B. sehr starken Einfluss auf die Mobilität und die Verkehrsmittelwahl, die von regionalen und überregionalen Verflechtungen geprägt ist. Um diese Form der Mobilität in einem überschaubaren Zeitraum nachhaltiger zu gestalten, sind Verhaltensänderungen notwendig. Diese jedoch setzen attraktive Alternativangebote bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes voraus.

Der darüber hinaus verbleibende MIV muss jedoch so verträglich und sicher wie möglich abgewickelt werden. In einer Kleinstadt wie Bad Münstereifel lassen sich weitere Verlagerungspotenziale zum Umweltverbund hin am ehesten in der Nahmobilität erreichen, da diese direkt kommunal beeinflussbar ist. Da die Kernstadt kaum mehr Kfz-Verkehre aufnehmen kann, ohne den Fuß- und Radverkehr noch weiter einzuschränken, ist das bestehende Verkehrskonzept zu überarbeiten. Auch wenn es vielen Menschen schwerfällt, Gewohnheiten, wie zum Beispiel das eigene Auto direkt vor der Haustür zu parken, aufzugeben, ist es

---

<sup>4</sup> IT NRW, Kommunalprofil Bad Münstereifel, Stadt: Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner für das Jahr 2016, S. 24

<sup>5</sup> Planungsbüro VIA im Auftrag des Kreises Euskirchen: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012. Enderbericht. Köln 2015. S. 51

<sup>6</sup> Holz-Rau, C./ G. Mattioli: CO<sub>2</sub>-STeuer - Worüber streitet die Politik überhaupt? In: Ruam und Mbilität, Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der TU Dortmund 32/2019, Kap. 2. [http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/PDF\\_Dokumente/Arbeitspapiere/AP-32-Holz-Rau-Mattioli-CO2-Steuer-Blog-24-07-2019.pdf](http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/PDF_Dokumente/Arbeitspapiere/AP-32-Holz-Rau-Mattioli-CO2-Steuer-Blog-24-07-2019.pdf), abgerufen am 01.06.2020.

durchaus möglich, den Kfz-Verkehr bedarfsgerecht zu reduzieren um so neue Qualitäten zu schaffen, die einen deutlichen Mehrwert gegenüber heute darstellen.

In und um Bad Münstereifel existiert ein gut ausgebautes Verkehrsnetz. Das Stadtgebiet ist über die BAB 1 mit der Anschlussstelle Mechernich/Bad Münstereifel an die Großräume entlang der Rheinschiene angebunden. Über die Landesstraße 194 (ehemalige Bundesstraße 51), die das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert, sowie die Landesstraße 165 und Landstraße 234 in Ost-West-Richtung ist Bad Münstereifel an den regionalen Verkehr angeschlossen.

Die Trierer Straße (L165) ist mit knapp 4.800 Kfz/24h<sup>7</sup> mäßig stark belastet. Sie wurde 2014 im Rahmen der Eröffnung des City Outlets vollständig saniert, wobei der Fahrbahnquerschnitt reduziert und den Seitenräumen zugeschlagen wurde. Der Bau weiterer Outlet-Shops mit vorgelagerter Platzfläche außerhalb der Stadtmauer, vor dem Orchheimer Tor, ermöglichte den grundhaften Umbau des Knotenpunktes Große Bleiche / Orchheimer Straße / Trierer Straße. Eine Änderung der Vorfahrtsregelung am o.g. Knotenpunkt sowie eine gesicherte Fußgängerquerung konnten realisiert werden und optimierten die Verkehrssituation zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmer. Somit konnten bereits erste Erfolge zur Verbesserung des Fußverkehrs verzeichnet werden, die jedoch erst ein Anfang für weiter reichende Veränderungen sein sollten.



Abbildung 14: KNP Große Bleiche / Orchheimer Straße / Trierer Straße, Bild links: Stand 2011, Quelle: Google Earth Image©2020 Maxar Technologies, Bild rechts: Stand 2018, Quelle Google Earth

#### Problem- und Mängelanalyse:

Die Kernstadt von Bad Münstereifel ist von einer historischen Stadtmauer umgeben, die das Stadtbild prägt. Für den Kfz-Verkehr stellen kleine Gassen und dementsprechend enge Straßenräume trotz verhältnismäßig geringer Verkehrsbelastungen teils problematische Voraussetzungen dar. Auch für andere Nutzergruppen ergeben sich Wechselwirkungen, die neben den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern auch die Wohnbevölkerung betreffen. Zum Beispiel führen enge, mit Kopfsteinpflaster belegte Straßenzüge zu erhöhten Lärmpegeln, oder gemeinsam genutzte Straßenräume erhöhen das Konflikt- und Unfallpotenzial

---

<sup>7</sup> Straßenverkehrszählung NRW 2015



Die analysierten Mängel zeigen somit ganz deutlich auf, dass der MIV nur dann stadtvträglich abgewickelt werden kann, wenn er reduziert wird. Andere Alternativen, wie die Verlagerung in weniger sensible Straßenräume, stehen aufgrund der historischen Baustruktur nicht zur Verfügung. Somit ist eine klare Priorisierung der Nahmobilität von Fuß- und Radverkehr sowie die Verlagerung von überörtlichen Wegen auf den ÖPNV dringend geboten. Anderenfalls müssten die Ansprüche an Aufenthaltsqualität und Sicherheitsempfinden sowie an eine mittelfristig nachhaltige Stadtentwicklung deutlich vermindert werden.

### Flächendeckend konkurrierende Nutzungsansprüche im Stadtkern

Schmale Straßenquerschnitte und konkurrierende Nutzungsansprüche an den Straßenraum führen zu mangelhaften Bedingungen für den nicht-motorisierten Verkehr: Lieferverkehre, fließender und zum Teil legal oder illegal ruhender privater MIV lasten das für derartige Nutzungen wenig leistungsfähige Straßennetz zeitweise vollständig aus, so dass Zu Fuß Gehende als die originären Nutzer\*innen dieser Straßenräume ausgeschlossen werden. Somit ist anzuerkennen, dass in der Kernstadt den Verkehrsarten der Nahmobilität eindeutig Priorität zugesprochen werden sollte.



Abbildung 15: Schmalere und intensiv genutzter Straßenquerschnitt in der Unnastraße: Für Fußgänger ist hier kein Durchkommen mehr.

Darüber hinaus tragen z.B. abgestellte Müllbehälter ebenso wie Einbauten in den Straßenraum wie Treppeinstufen oder im Falle der Heisterbacher Straße der historische Brunnen zusätzlich zur Einengung der Straßenräume bei und schränken die Bewegungsfreiheit insbesondere der Fußgänger\*innen unangemessen ein, wenn zusätzlich Fahrzeuge den Straßenraum in erheblichem Umfang in Anspruch nehmen. Dies alles macht die ohnehin aufgrund ihrer Oberfläche kaum barrierefreien Straßen für eine attraktive Nahmobilität ungeeignet.



Abbildung 16: Punktuelle Einengungen reduzieren den ohnehin engen Straßenquerschnitt in der Heisterbacher Straße.

### Konflikte auf der zentralen Achse

Auch geringe Kfz-Mengen stören die Aufenthaltsqualität in städtebaulich sensiblen Räumen mit hohen Nutzungsansprüchen erheblich. Die ist vor allem auf der zentralen Nord-Süd-Fußgängerachse der Fall. Hier kristallisieren sich die Konflikte zwischen MIV, Lieferverkehr und nicht motorisierten Verkehren in besonderer Weise.

Die im Zuge der Analyse festgestellten Mängel, die auf den MIV zu beziehen sind, lassen sich demnach nicht durch Maßnahmen beseitigen, die dem Repertoire der MIV-Planung zu entnehmen sind, vielmehr sind insbesondere solche Lösungen erfolversprechend, die auf die Sicherung und Förderung der Nahmobilität abzielen. Nur so lassen sich Konflikte mit dem MIV nachhaltig lösen.



Abbildung 16: Konkurrierende Nutzungsansprüche an den Straßenraum: Einzelhandel, Gastronomie, Flanieren: Kfz-Verkehre wirken wie Fremdkörper und sollten absolute Ausnahmen bilden.

Zusammenfassend lassen sich im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den fließenden MIV folgende Schwerpunkte ableiten:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geringe Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz</b></li> <li>• <b>Vorhandene Umgehungsstraße (L194) entlastet Stadtkern</b></li> <li>• <b>Attraktiver Stadteingang aus Richtung Süden (Trierer Straße)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Enge Straßenräume im Kernstadtbereich</b></li> <li>• <b>Konfliktpotenzial durch konkurrierende Nutzungsansprüche mit anderen Verkehrsteilnehmenden (Fuß- und Radverkehr)</b></li> <li>• <b>Zusätzliche Reduzierung schmaler Straßenquerschnitte im Kernstadtbereich, z.B. durch Treppenanlagen, Außenbestuhlung oder Bauwerke auf der Fahrbahn (z.B. Heisterbacher Str.)</b></li> <li>• <b>Wenig attraktiver Stadteingang aus Richtung Norden (Kölner Straße)</b></li> </ul>

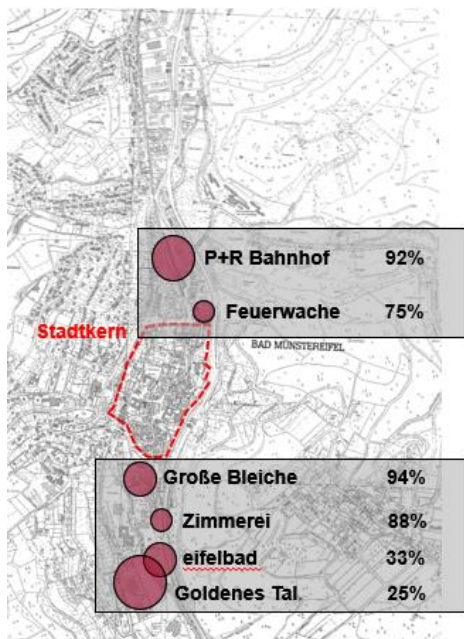
Tabelle 1: Stärken und Schwächen des MIV

## 2.4.2 Ruhender motorisierter Verkehr

### Bestand:

Für den MIV bestehen umfangreiche private und öffentliche Parkmöglichkeiten Im Goldenen Tal mit einer Kapazität von mittlerweile rund 750 Plätzen, am eifelbad sowie in den verschiedenen City Outlet-Parkzonen mit etwa 360 Plätzen. Darüber hinaus gibt es weitere Parkplatzschwerpunkte am Kurhaus, an der L194, am Viadukt, am Europaplatz sowie am Bahnhof mit rund 480 Parkplätzen, was eine Gesamtkapazität von rund 1.580 Parkierungsständen auf Parkplätzen ausmacht.

Der öffentlich zur Verfügung stehende Parkraum in Bad Münstereifel ist grundsätzlich ausreichend. Dies ergab eine Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2018, die durch das Büro Isaplan Ingenieur GmbH aus Leverkusen durchgeführt wurde.

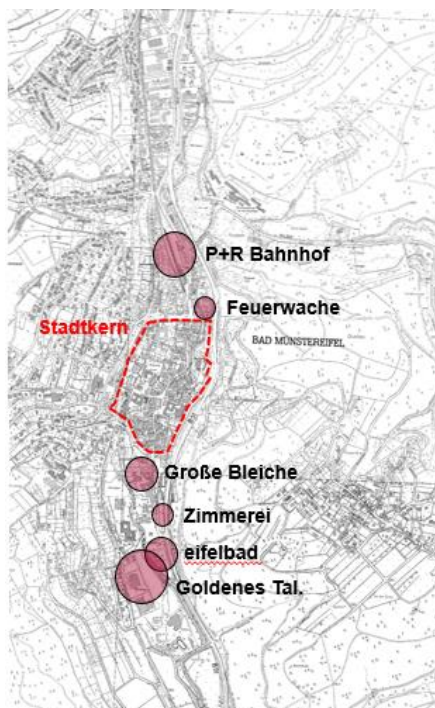


▪ Ergebnis:

- maximale Parkplatzbelegung  
740 von insgesamt 1.370 Parkplätzen
- Auslastung im Norden sehr hoch  
→ bereits heute Defizite für Pendelnde,  
Stadtbesucher\*innen
- Auslastung im Süden eher gering  
→ Reserven vorhanden
- Unterauslastung bei Betrachtung des  
gesamten Stadtgebietes

Abbildung 17 Auslastung der Parkflächen, Parkraumuntersuchung 2018, Isaplan Ingenieur GmbH

Nördlich der Stadtmauer befinden sich in der Regel deutlich weniger freie Parkraumkapazitäten als im Süden. Dies ist zum einen auf das zahlenmäßig geringere Stellplatzangebot, zum anderen auf die Mehrfachnutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen zurückzuführen. Neben der prozentualen Auslastung der einzelnen Parkflächen ist nämlich von nicht unerheblicher Bedeutung, wer (welche Nutzergruppe) die zur Verfügung stehenden Parkflächen zu welcher Zeit nutzt. Ein unter der Woche vollausgelasteter P+R-Parkplatz bietet, beispielsweise in den Abendstunden oder am Wochenende, freie Kapazitäten für andere Nutzergruppen, da Pendlerverkehre hauptsächlich tagsüber an Werktagen auftreten.



▪ „Parkkunden“ differenziert nach Verweildauer

- **Stadtbewohnende**  
variabel      Zugang zu privatem  
Grundstück / Parkplatz
- **Stadtnutzende**  
bis 1 - 2 Std.    Arzt / Post / Apotheke /  
Friseur / Marktbesuch
- **Stadtbesuchende**  
> 6 Std.      Einkauf / Shopping /  
Tagesausflug
- **Stadtbeschäftigte**  
> 8 Std.      Arbeiten / Einkauf
- **Pender\*innen**  
> 8 Std.      Arbeiten / Pendeln

Abbildung 18: Differenzierung der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr, Isaplan Ingenieur GmbH

Problem- und Mängelanalyse:

Die Auslastung des auf die Kernstadt bezogenen Parkraums ist höchst unausgewogen. Während im Norden, vor allem im Bahnhofsbereich, hohe Auslastungen zu verzeichnen sind, befinden sich im Süden eher freie Kapazitäten. Der Parkraum am Straßenrand zentraler Achsen wertet die Aufenthaltsqualität eher ab. Es gibt kein Steuerungsinstrument, durch das die Parkraumnachfrage stärker auf die zentralen Parkplätze gelenkt werden kann, da es keine differenzierte Parkraumbewirtschaftung gibt und der Parkraum an den Straßen wie auf den Parkplätzen mit gleichen Regelungen bewirtschaftet wird. Selbst in der Kernstadt finden sich auf dem Klosterplatz regelmäßig freie Parkstände, während die Straßenräume tendenziell ausgelastet sind.



Abbildung 19: Voll ausgelastete Parkstände entlang des Straßenzuges an der Marktstraße

Zusammenfassend lassen sich im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den ruhenden MIV folgende Schwerpunkte ableiten:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich ausreichend Parkraum vorhanden</li> <li>• Geringe Parkraumauslastung im Süden, freie Kapazitäten (eifelbad, Goldenes Tal)</li> <li>• Freie Kapazitäten in der Kernstadt (Klosterplatz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Großer Parkdruck im Norden (P+R)</li> <li>• Größtenteils einheitliche Parkregelung (max. 2 Std.) ermöglicht keine Steuerung des Parkverhaltens</li> <li>• Parkplätze entlang des Straßenraums im zentralen Bereich (z.B. Marktstraße) werten Innenstadtcharakter deutlich ab</li> </ul>

Tabelle 2: Stärken und Schwächen des ruhenden Verkehrs

### 2.4.3 Liefer- und Wirtschaftsverkehr

#### Bestand:

Das historisch gewachsene mittelalterliche Straßensystem in der Kernstadt innerhalb der Stadtmauern ist für die heutigen Fahrzeuggrößen und –mengen beim Liefer- und Wirtschaftsverkehr denkbar ungeeignet. Und dennoch muss die Belieferung der Betriebe und privaten Haushalte sichergestellt werden. Neben dem stark präsenten Anlieferverkehren der Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe im Kernstadtbereich hat in den letzten Jahren der Lieferverkehr von Paketdiensten im Zuge des immer weiterwachsenden Internethandels stark zugenommen. All dies wird derzeit auf engstem Raum mit städtebaulich ungeeigneten, in der Regel mit Diesel betriebenen Fahrzeugen abgewickelt.

#### Problem- und Mängelanalyse:

Gerade im historisch gewachsenen, engen Innenstadtbereich sind daher Konflikte zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen und den Lieferverkehren deutlich zu spüren. Die Zielsetzung, in der Stadt eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität sowie sichere Verkehrswege für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen, kann mit der aktuellen Lieferverkehrssituation im Kernstadtbereich daher nicht erzielt werden. Die Probleme bestehen in der Kernstadt flächendeckend.

Insbesondere der Einsatz von größeren Lkw ist nicht nur störend, sondern auch gefährlich. Beim Abbiegen besteht die Gefahr von Tote-Winkel-Unfällen mit Fußgänger\*innen und Radfahrenden. Der Aufenthalt von Kindern und in ihrer Wahrnehmung und/oder Mobilität eingeschränkten Personen, die komplexe Verkehrssituationen nur schwer erfassen können, ist problematisch, so dass deren Lebensqualität deutlich eingeschränkt wird.



Abbildung 20: Großfahrzeuge stören in der Kernstadt und sind gefährlich. Die Versorgung muss aber dennoch gesichert werden.

Ein Ansatzpunkt zur Verbesserung der aktuellen Situation sollte es sein, den Lieferverkehr größtmöglich zu steuern und zu kanalisieren und, falls möglich, auf alternative Lieferformen zu verlagern. Hierbei kann ein Citylogistikkonzept helfen, auf dessen Grundlage eine Belieferung der Kernstadt nur noch mit stadtverträglichen kleinen Lieferfahrzeugen bzw. Lastenrädern weitestgehend lokal emissionsfrei ist.

Zusammenfassung:

Zusammenfassend lassen sich im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr folgende Schwerpunkte ableiten:

Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Umstellung des heutigen unverträglichen Systems auf eine stadt- und sozialverträgliche Citylogistik</b></li> <li>• <b>Hierdurch Qualitäts- und Sicherheitsgewinne</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sehr hohes Aufkommen von Liefer- und Wirtschaftsverkehren aufgrund vieler Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe innerhalb der Kernstadt</b></li> <li>• <b>Nicht stadtverträgliche Fahrzeuge</b></li> <li>• <b>Verkehrssicherheitsprobleme</b></li> <li>• <b>Lokale Emissionen durch Verbrennungsmotoren</b></li> <li>• <b>Attraktivitätsverlust der Innenstadt</b></li> </ul>

Tabelle 3: Stärken und Schwächen des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs

#### 2.4.4 Tourismusverkehr

##### Bestand:

Tourismus stellt einen wichtigen Wirtschaftszweig für den Kneippkurort Bad Münstereifel dar. Bad Münstereifel ist ein Anziehungspunkt für Naherholungssuchende mit einem Einzugsbereich über den Großraum Köln/Bonn/Aachen hinaus bis in die benachbarten Niederlande und nach Belgien sowie auch in den Ballungsraum Rhein/Ruhr. Seit 1974 ist Bad Münstereifel staatlich anerkanntes Kneipp-Heilbad. Das Kur- und Gesundheitswesen ist eine wichtige Säule des touristischen Angebotes, es ist jedoch heute nachfrageorientiert auf Selbstzahler und nicht mehr auf Kassenpatienten ausgerichtet. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von Gästen beträgt derzeit 2,1 Nächte.

Seit 2014 bietet das City-Outlet Bad Münstereifel als erstes deutsches innerstädtisches City-Outlet Center zusammen mit dem bestehenden Einzelhandels- und Gastronomie-Angebot ein zentrales Alleinstellungsmerkmal der Stadt im Kontext der historischen Altstadt.

Ein Theater, das Schwanen-Apotheken-Museum, das Hürten-Museum im Romanischen Haus, das Puppen- und Spielzeug-Museum oder das Handwebmuseum im Ortsteil Rupperath runden das kulturelle Angebot ab, zu dem ebenso Galerien und Künstlerhöfe zählen. Zahlreiche Kulturveranstaltungen sprechen sowohl Einheimische als auch Gäste an. Das Radioteleskop in Effelsberg sowie der Astroteiler auf dem Stockert sowie die Römische Kalkbrennerei in Iversheim ziehen ebenfalls Interessierte Gruppen und Einzelpersonen in die dörflich geprägten Teile des Stadtgebiets.



Abbildung 21: Die historische Bausubstanz macht Bad Münstereifel attraktiv zum Verweilen und als Ausgangs- und Zielpunkt für touristische Aktivitäten.

Darüber hinaus stellen Outdoor-Aktivitäten wie Wandern (Jakobswege, Wanderrouten des Eifelvereins, Eifelschleifen und -spuren), Nordic-Walking, Radfahren und Mountain-Biking und, soweit die Wetterlagen es noch erlauben, Wintersport-Aktivitäten eine wichtige Basis für das touristische Angebot dar. Von Bad Münstereifel ist der Nationalpark Eifel mit dem Pkw schnell erreichbar.

Kur- und Wellness-Angebote werden im Kurhaus oberhalb und fußläufig zur historischen Altstadt angeboten. Sportliche Aktivitäten sind im eifelbad sowie auf den Tennisplätzen im Goldenen Tal sowie auf dem Golfplatz in Eschweiler möglich.

Somit konzentriert sich das touristische Aufkommen in mengenmäßig zunächst auf die Kernstadt, die von den meisten Gästen aufgesucht wird. Im Höhengebiet sowie in den dörflichen Bereichen dominiert der Individualtourismus.

Im Hinblick auf die Mobilität sind demnach die Abwicklung von Verkehren mit zum Teil großen Reisegruppen sowie individuell Anreisende zu unterscheiden. Reisegruppen besuchen die Stadt üblicherweise mit Reisebussen, die Bahn wird nicht mehr in Form von Sonderzügen genutzt, da am Bahnhof Bad Münstereifel die notwendige Infrastruktur (zusätzliches Gleis) zurück gebaut wurde. Im Übrigen wird der MIV für die An- und Abreise benutzt. Die touristische Vor-Ort-Mobilität wird vorwiegend mit dem MIV abgewickelt, der Taxi-BusPlus hat eine eher untergeordnete Bedeutung, auch wenn zu den freizeitrelevanten Tageszeiten auch am Wochenende ein Angebot besteht. Mit dem CityBus werden seit Frühjahr 2020 u.a. die Kernstadt, das Kurhaus, das eifelbad sowie der Bahnhof verbunden. Mit dem CityBus ist nun auch das historische Kurhaus und das "Heino-Café" zu erreichen. Ebenfalls befindet sich dort ein Reisebusparkplatz.





Abbildung 22: CityBus-Anbindung an das historische Kurhaus und das "Heino-Café"

Für den MIV bestehen umfangreiche private und öffentliche Parkmöglichkeiten, die in Kapitel 2.4.2 näher beschrieben wurden. Hier bestehen nur geringfügige Defizite.

Outlet-Besucher\*innen werden über ein Parkleitsystem zielgerichtet um die Kernstadt herum zu dieser Parkplatzfläche geführt. Ein Fußgängerleitsystem trägt zur Orientierung der Besucher in der Kernstadt bei.

Reisebusse haben auf den Parkierungsschwerpunkten im Goldenen Tal ihre Abstellmöglichkeiten. Eine Touristenbushaltestelle für bis zu 3 Reisebusse im Bereich des Orchheimer Tores ermöglicht einem Teil der Busse, ihre Fahrgäste zielnah abzusetzen und aufzunehmen.

#### Problem- und Mängelanalyse:

Für die bedeutende Nutzergruppe der Outlet-Besucher\*innen ergibt sich ein großes Defizit hinsichtlich geeigneter Haltepunkte im direkten Umfeld der Kernstadt. Da hauptsächlich ein älterer Personenkreis von den Bustouren Gebrauch macht, ist der Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen vergleichsweise hoch. Kurze Wege sind hier von zentraler Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurde bereits die o.g. Bushaltestelle an der Großen Bleiche für Verkehre aus Fahrtrichtung Westen (BAB 1) eingerichtet. Jedoch ermöglicht diese

Maßnahme nur den Ein- und Ausstieg der Besucher\*innen aus dieser Richtung. In entgegengesetzter Richtung besteht bislang keine adäquate Möglichkeit.

Im Zuge der Bestrebungen, klimafreundliche Mobilitätsmöglichkeiten zu stärken, besteht aufgrund der eingeschränkten Gleiskapazität zurzeit keine Möglichkeit mehr, Sonderzüge nach Bad Münstereifel zu führen, so dass hier keine Verlagerungen von touristischen Verkehrsströmen auf die Schiene möglich sind.

#### Zusammenfassung:

Zusammenfassend betrachtet konnten im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den Tourismusverkehr folgende Schwerpunkte für Bad Münstereifel abgeleitet werden:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ausreichende Dimensionierung des Parkraumangebots für touristische Zwecke</b></li> <li>• <b>Parkleitsystem</b></li> <li>• <b>Fußgängerleitsystem</b></li> <li>• <b>Touristische Bushaltestelle und hinreichende Busparkmöglichkeiten</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fehlende Touristenbushaltestelle in der Gegenrichtung der bestehenden Haltestelle</b></li> <li>• <b>Fehlende Gleiskapazitäten zur Führung von Sonderzügen nach Bad Münstereifel</b></li> <li>• <b>Vermarktung des bestehenden ÖPNV-Angebots (Zug, Linienbus, TaxiBusPlus) in Bezug auf die touristische Zielgruppe in der Region</b></li> </ul>

Tabelle 4: Stärken und Schwächen des Tourismusverkehrs



Abbildung 23: Am Bahnhof Bad Münstereifel fehlt ein Gleis zum Abstellen von Sonderzügen.

## 2.4.5 Nichtmotorisierter Verkehr, Radverkehr

### Bestand:

Der Radverkehr bildet zusammen mit dem Fußverkehr die Nahmobilität und stellt "eine quartiersbezogene Mobilitätsform mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln" dar.<sup>8</sup> Unter diesem Oberbegriff wird somit vor allem die Mobilität über kurze Zeiten und Distanzen wie in Quartieren im Arbeits- oder Einkaufsumfeld subsumiert. In einem nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsmix spielt die Nahmobilität eine besondere Rolle, da diese flächensparsam, kostengünstig und gesundheitsfördernd ist. Durch direkte Begegnungen im öffentlichen Raum leistet sie einen wichtigen Beitrag um die Aufenthaltsqualität und auch die Urbanität einer Stadt erheblich zu steigern.

Gerade auf Strecken bis 5 km zur Arbeit, zum Einkaufen oder sonstigen Zwecken ist das Fahrrad prädestiniert, als umweltfreundliches Verkehrsmittel genutzt zu werden. Insbesondere durch das Pedelec können die Wegstrecken hierbei noch erweitert werden bzw. in Gegenden, die sich auf ersten Blick topographisch nicht als besonders geeignet darstellen, besteht nun die Möglichkeit "nahmobil" mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Vielfach stellt der Radverkehr der wichtigste Aktivposten dar, wenn es um eine Veränderung des Modal-Splits in städtischen Bereichen geht. Gerade in Bad Münstereifel ergeben sich hierbei große Verlagerungspotenziale, da 40% der zurückgelegten Wege der Bürger\*innen eine Länge von 5 km nicht überschreiten. Denn gerade der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr stellt vor allem in dicht bebauten und historischen Quartieren ein besonderes Problem dar. Ein hoher Radverkehrsanteil kann zu einer Entspannung der verkehrlichen Situation vor Ort führen und neue Freiräume schaffen.

Die Stadt Bad Münstereifel ist über den Kreis Euskirchen seit 18 Jahren Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. Damit hat die Radverkehrsförderung auf Kreisebene eine lange Tradition. Herausragende Erfolge wurden hier bislang in den Bereichen Fahrradtourismus, Netzplanung und Wegweisung erzielt. Folgende touristische Fahrradrouten erschließen derzeit das Stadtgebiet:

- Erfrtradweg
- Tälerroute
- Wasserburgenroute sowie
- weitere Radrouten des Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen

Der Erfrtradweg als Premium-Radroute mit Start in Nettersheim-Holzmulheim und Ziel in Neuss durchquert das Stadtgebiet der Erft folgend von Süden bei Schönau über Eicherscheid, die Kernstadt, Iversheim bis Arloff-Kirspenich im Norden.

Das Radverkehrsnetz im Stadtgebiet ist also geschlossen, aber eher auf den touristischen Freizeitverkehr ausgerichtet und somit nicht durchgehend alltagstauglich und auch nicht auf allen Abschnitten komfortabel. Das Fahrrad ist in Bad Münstereifel infolge der Höhenlagen, der weiten Entfernungen im Stadtgebiet und der schmalen Wegeführungen in der Kernstadt ein derzeit nur wenig genutztes Verkehrsmittel. Dies spiegelt sich auch im geringen Anteil am Verkehrsaufkommen mit drei Prozent wider. Weiterhin ist in Bad Münsterei-

---

<sup>8</sup> Sabine Morkisz, Gebhard Wulfhorst (2010): Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik, in: PLANERIN, Fachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Heft 4/10, S. 9 ff

fel eine geringe Fahrradverfügbarkeit festzustellen. So besitzt laut Daten der kreisweiten Haushaltsbefragung von 2012 im Schnitt jeder Haushalt in Bad Münstereifel nur 1,7 Fahrräder pro Haushalt. Dies liegt unter Kreisschnitt von 1,9 sowie auch unter dem Bundesschnitt von 2,0 Fahrrädern pro Haushalt. Sogar 38 % der Haushalte in Bad Münstereifel verfügt über gar kein Fahrrad, was kreisweit den höchsten Wert darstellt.

Auch das Radverkehrsnetz bzw. die Führung des Radverkehrs im Kernstadtbereich von Bad Münstereifel ist auf die touristischen Verkehre ausgerichtet. Radfahrende werden allgemein entweder mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder auf einem kombinierten Fuß- und Radweg mit dem Fußgängerverkehr geführt. Innerhalb der Stadtmauern verläuft die Routenführung vom Radverkehrsnetz NRW vom Heisterbacher Tor im Süden über die Unnaustraße, den Markt und die Langenhecke bis zum Europaplatz.

#### Problem- und Mängelanalyse:

Verschiedene Lücken im Netz, die eher freizeittouristische Ausrichtung der Radwegeführung und –beschilderung sowie auch die großen topographischen Unterschiede insbesondere in den Hanglagen führen dazu, dass die Nutzung des Rads im Alltagsverkehr in Bad Münstereifel eher eine geringe Rolle spielt, was auch an den geringen Modal-Split-Werten bei der Verkehrsmittelnutzung deutlich wird.

Der bauliche Zustand der Rad- und Wanderwege sowie der Hinweisbeschilderung weisen zum Teil Erneuerungsbedarfe auf. Dies wurde bereits im Kontext der ersten Bürgerversammlung zur Initiierung des Prozesses der ISEK-Erarbeitung vielfach von Bürgern geäußert.

Weiterhin fehlen im Radverkehrsnetz der Kernstadt einige Lückenschlüsse, um das Radfahren sicherer und komfortabler zu gestalten. Sowohl im Norden als auch im Süden außerhalb des Kernstadtbereichs ergeben sich folgende Defizite:

#### **Norden: KVP L194 / Kölner Str. / Bendenweg**

Von Norden, aus Richtung Iversheim kommend, wird der Radverkehr im Bestand durch eine Radroutenbeschilderung auf östlicher Seite, parallel zur L194, geführt. Ein offizieller Radweg ist hier jedoch nicht vorhanden. Im Zulauf des KVP L194 / Kölner Str. / Bendenweg geht die Radroute in einen gemeinsamen Geh-/Radweg über, welcher, gesichert mittels Fahrbahnteiler, auf die westliche Parallelachse der L194 geführt wird. Dort wird er über ein kurzes Stück Gehweg („Radfahrer frei“) auf die Fahrbahn geführt, wo er, genau wie auf der östlichen Parallelachse, bis zum KVP L194 / L234 (Kölner Str.) weiter verläuft. Passiert man die OD weiter in Richtung Innenstadt, sind die Seitenräume zu schmal, um eine gemeinsame Nutzung durch zu Fuß Gehende und Radfahrende zu ermöglichen. Im Mischverkehr wird der Radverkehr auf der L234 (Kölner Straße) zum Stadtzentrum geführt. Dabei bietet die L234 (Kölner Straße) mit einer Verkehrsbelastung von ca. 2.600 Kfz/24h (Straßenverkehrszählung NRW 2015) gute Voraussetzungen zur Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn.

#### **Knotenpunkt L234 (Kölner Straße) / Otterbach**

Im weiteren Verlauf ergeben sich weitere Defizite am innerstädtischen Knotenpunkt L234 (Kölner Straße) / Otterbach. Dieser ist durch eine bedarfsgesteuerte LSA geprägt, welche zum Einsatz kommt, sobald ein Zug den Knotenpunkt passieren möchte. Die Auflösung des aus Richtung Norden kommenden gemeinsamen Rad- / Gehweges ist aktuell nicht gelöst. Zudem gibt es keine fahrradfreundliche Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt.

**Süden: Trierer Straße**

Aus Richtung Süden von Eicherscheid kommend wird der Radverkehr bis zum KVP L194 / Sittardweg / Trierer Straße im Bestand parallel zur Fahrbahn auf westlicher Seite als gemeinsamer Rad-/Gehweg geführt. Dort wird er, gesichert mittels Fahrbahnteiler, über die zu führenden Äste des Sittardswegs und der Trierer Straße geführt, wo er schlussendlich auf die Fahrbahn geleitet wird. Es besteht zwischen diesem KVP und dem Orchheimer Tor eine Verbindungslücke in der sicheren Radwegführung. Die Trierer Straße ist mit knapp 4.800 Kfz/24h (Straßenverkehrszählung NRW 2015) mäßig stark belastet. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist die Trierer Straße dem Belastungsbereich II zuzuordnen. Bei der Zielkonzeption ist zu prüfen, ob die Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn oder eine Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit dem Zusatz "Radfahrer frei" möglich ist, um einen adäquaten Lückenschluss bis zum Orchheimer Tor zu realisieren.

**Fehlende Fahrradabstellanlagen im Bereich der Kernstadt und des Bahnhofes**

Neben dem Ausbau und der einer durchgehenden und leistungsstarken Radwegeinfrastruktur ist auch die Schaffung von guten und sicheren Abstellmöglichkeiten enorm wichtig. Denn ohne das Vorhandensein von einfach nutzbaren und sicheren Radabstellanlagen am Start bzw. Ziel eines Weges wird das Rad letztendlich nicht genutzt. Insbesondere durch die stark steigende Anzahl an E-Bikes und Pedelecs steigen auch die Ansprüche an die Qualität und Sicherheit von Radabstellanlagen.

Momentan sind im Kernstadtbereich der Stadt Bad Münstereifel vier Bereiche mit Radabstellanlagen vorhanden: am Orchheimer Tor, vor dem Rathaus, in der Fußgängerzone und am Werther Tor. Am Bahnhof als wichtigen intermodalen Verknüpfungspunkt zum Schienen- und Busverkehr sind aktuell keine Radabstellanlagen vorhanden. Vor allem das Fehlen von sicheren abschließbaren Fahrradboxen stellt einen großen Mangel dar, da intermodale Wegeketten so nur erschwert möglich sind, da hochwertigere Fahrräder insbesondere E-Bikes so im Vor- bzw. Nachtransport zum ÖPNV nicht genutzt werden können, da keine sicheren Abstellmöglichkeiten existieren.

Da im zentralen Kernstadtbereich hingegen eher kürzere Standzeiten der Fahrräder erwartet werden (beispielsweise während eines Marktbesuches oder Stadtbesorgungen) fehlen hier vor allem für den städtischen Raum geeignete qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen z.B. in Form von Anlehnbügeln oder sog. "Haarnadeln" in geeigneter Menge. Es wird angeraten, das vorhandene Netz durch mindestens drei weitere größere Radabstellanlagen am Markt, Europa- und Klosterplatz sowie weitere dezentrale Anlagen nach Bedarf zu ergänzen.

Werden o.g. Kriterien erfüllt, ist erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass die Fahrradabstellanlagen gut angenommen werden. Durch diese einfache Maßnahme kann der Radverkehr sehr gut gefördert werden.

**Zusammenfassung:**

Zusammenfassend betrachtet können im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den Radverkehr folgende Schwerpunkte für Bad Münstereifel abgeleitet werden:

- Herstellung eines zusammenhängenden Radnetzes im zentralen Stadtbereich
- Realisierung von Lückenschlüssen im Radwegenetz
- Bessere Erkennbarkeit der Radwege

- Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkten
- Pflege und Erhalt der Wege
- Verbesserung des Fahrradparkens

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Gutes Freizeitnetz mit dem Erfttradweg als Premiumroute</b></li> <li>• <b>Durchgängige Fahrradwegweisung</b></li> <li>• <b>Einwohnerstarke Erfttalachse als topographisch günstige Fahrradachse</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Radverkehrsnetz ist wenig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet, hat Sicherheitsmängel und einen teilweise schlechten Erhaltungszustand</b></li> <li>• <b>Lücken im Netz</b></li> <li>• <b>Fehlende Fahrradabstellanlagen</b></li> </ul>

Tabelle 5: Stärken und Schwächen des Radverkehrs

#### 2.4.6 Fußverkehr

##### Bestand:

Der Fußverkehr ist die "Urform" der Mobilität. Alle Wege beginnen und enden in irgendeiner Weise mit Fußwegen. Für die Betrachtung im Mobilitätskonzept jedoch sind – alleine aus Gründen der Betrachtung der Barrierefreiheit -- grundsätzlich alle Fußwege von Interesse, der Fokus liegt jedoch auf denjenigen Wegen, bei denen das Zu-Fuß-Gehen die Hauptverkehrsart ist. Diese Wege bilden zusammen mit dem Radverkehr und dem ÖPNV Wege den Umweltverbund und tragen in ganz besonderer Weise zu einer stadt- und sozialverträglichen Abwicklung der Mobilität bei. Daher soll der Fußverkehr eine besondere Förderung erhalten.

Der Anteil der in Bad Münstereifel von den Bewohner\*innen zurückgelegten Fußwege beträgt 11,9% an allen Wegen. Dieser Wert liegt in etwa beim Durchschnittswert aller Kommunen im Kreis Euskirchen. Dieser beträgt 11,7%. Bezogen auf den bundesweiten Durchschnitt ist der Wert von Bad Münstereifel unterdurchschnittlich. Die MiD geht für Mittelstädte in ländlichen Regionen von einem Wert um 20% aus. Hierbei ist jedoch auf die schwierige Topografie in Bad Münstereifel hinzuweisen, die nicht nur für das Radfahren, sondern auch das Gehen ein Hemmnis darstellt.

In einer vom Tourismus geprägten Stadt, aber auch in einer Stadt, die übergemeindliche Schuleinzugsbereiche hat, ist die Fußmobilität der externen Gäste und Einpendelnden zusätzlich zu berücksichtigen. Deren Mobilitätsverhalten wird nicht durch kreisweite Haushaltsbefragung bezogen auf Bad Münstereifel dargestellt, ist aber dennoch planungsrelevant.

Städtebaulich prägt der Fußverkehr den mittelalterlichen Altstadt kern, da dieser durch von zu-Fuß-Gehenden dominierte Straßen durchzogen ist. Ebenso gibt es zahlreiche enge Gassen, die ursprünglich nur für den Fußverkehr und einfachem Fahrverkehr vorgesehen waren. Prägend sind auch die Brücken in der Kernstadt, die den Lauf der Erft durch das Zentrum erlebbar machen. Der Wallgraben, die Parkanlagen und die umgebenen Wanderwege sind bedeutsame auf das Zu-Fuß-Gehen orientierte Bereiche.



Abbildung 24: Fußgängerzone Wertherstraße

Ein zentrales Thema für den Fußverkehr ist die Barrierefreiheit. Der Bezug ist einerseits ein städtebaulicher, wenn es um die barrierefreie Ausgestaltung vieler Straßenzüge geht, die mit historisch anmutendem Kopfsteinpflaster in der mittelalterlichen Stadtstruktur gestaltet, aber für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nur schwer nutzbar sind. Andererseits ist es ein verkehrlicher, wenn z.B. die Nutzung der Haltestellen des ÖPNV und der Bahnstationen betroffen ist sowie wenn es um die barrierefreie Führung an den Knotenpunkten und Querungsstellen geht. In Bezug auf die Bahnstationen steht sicherlich der Bahnhof Bad Münstereifel in besonderem Fokus, da hier nicht nur die Bahnanlagen selbst, sondern auch das gesamte Umfeld einschließlich des Stadteingangs Nord ein Schwerpunkt im Hinblick auf die Schaffung von Barrierefreiheit ist.

Historisierender Straßenbelag kann ein Hemmnis für die Barrierefreiheit sein, insbesondere wenn Kopfsteinpflaster verlegt wurde (siehe Abbildung 25 und Abbildung 26).



Abbildung 25: Historisierender Straßenbelag auf dem Streckenzug Langenhecke



Abbildung 26: Historisierender Straßenbelag in der Heisterbacher Straße

Die Hauptachse für den Fußgängerverkehr folgt dem Verlauf der Erft zwischen Bahnhof und Orchheimer Tor (Kölner Straße/Wertherstraße/Markt) mit Abzweig zur Marktstraße in Richtung Rathaus. In der Verlängerung vom Orchheimer Tor südwärts ist extra muros die Relation in Richtung eifelbad / Goldenes Tal zu nennen, vom Bahnhof ausgehend nordwärts kann noch die Relation über die Kölner Straße ins Gewerbegebiet mit seinen Einkaufsschwerpunkten angeführt werden. Insbesondere die zuletzt genannte Verbindung hat für



Fußgänger derzeit noch einen eher ergänzenden Charakter. Sollte das Zu-Fuß-Gehen jedoch gefördert werden, lägen in der Verbindung zum Einzelhandelsschwerpunkt jedoch weitere Potenziale.

Darüber hinaus sind alle Haltestellen des ÖPNV und des touristischen Verkehrs Quelle und Ziel von Fußgängerwegen. Sowohl die Haltestellen als auch die Zuwegungen dorthin sind in vielen Fällen noch nicht barrierefrei ausgebaut.

#### Problem- und Mängelanalyse:

##### **Kein barrierefreier und nicht immer fußgängerfreundlicher Stadtraum**

Die historisch anmutende Straßenraumgestaltung mit vorwiegender Kopfsteinpflasterung auch auf den Hauptfußgängerachsen ist ein zentrales Problem für die Barrierefreiheit, zumal ein Teil der Zielgruppe der touristischen Angebote Senior\*innen sind, die zwar noch mobil, aber durchaus eingeschränkt in ihrer Bewegungskompetenz sind. Mit Rollatoren und Rollstühlen lässt sich dieser hochattraktive Stadtraum nicht befahren.

Die unter touristischen und historischen Gesichtspunkten augenscheinlich passende Straßenraumgestaltung bedarf der Weiterentwicklung zu einem attraktiven, sicheren und barrierefreien fußgängerfreundlichen Stadtraum.

Da gemäß §8 Personenbeförderungsgesetz der barrierefreie Ausbau des ÖPNVs, insbesondere hier der Bushaltestellen bis zum 01.01.2022 umzusetzen ist, wird dieser Aspekt sowohl unter dem Kapitel Fußgängerverkehr als auch ÖPNV thematisiert. Sollten Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut werden, ist dies im Zuge der Nahverkehrsplanung, die der Kreis Euskirchen als Aufgabenträger für den ÖPNV durchführt, zu begründen.

##### **Uneinheitliche und unplausible Verkehrsregelungen in der Kernstadt**

Ein zentrales Problem in der Kernstadt ist die zum Teil recht uneinheitliche und unplausible Regelung des Verkehrs auf den zu den Hauptzeiten fußgängerdominierten Stadtstraßen. Während die Straßenraumgestaltung eher wie ein Fußgängerbereich anmutet, wird der Straßenraum gleichermaßen von Kfz genutzt, die dann mit den Fußgängerströmen mitunter in Konflikt geraten. So müssen sich zwischen Orchheimer Tor, Markt und St. Michael-Gymnasium motorisierte und nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer\*innen die knappen Flächen teilen, was vor allem bei hohem touristischem Aufkommen schwierig und gefährlich wird.

Es ist eine einheitliche Verkehrsregelung notwendig, wie beispielweise die Ausweitung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit Tempo-20. Die Hauptachse der Kernstadt zwischen Orchheimer Tor und Werther Tor, sowie von dieser Achse abgehend, die Marktstraße in Richtung Rathaus, müssen insbesondere zu besucherreichen Zeiten deutlich fußgänger\*innenfreundlicher werden.

Der südliche Bereich vom Goldenen Tal bis hin zum Orchheimer Tor ist durch die Anlage breiter Gehwege und guter Querungen weniger problematisch.

##### **Stadteingang Nord Bahnhof – Werther Tor**

Ein weiterer problematischer Bereich ist der Stadteingang Nord zwischen Bahnhof und Werther Tor im Zuge der Kölner Straße. Hier besteht eine Tempo-50-Regelung, obwohl die Straße insbesondere zu Schulverkehrszeiten stark von Fußgänger\*innen genutzt wird. Ebenso ist der Durchgang von der Kölner Straße

(rechtsseitig) zum Werther Tor über den Fußgängerübergang unplausibel und führt insbesondere bei Ortsfremden zu Irritationen durch verkehrstechnische Absperrungen aufgrund von Sicherheitsbelangen. Hier wäre eine geradlinige Fußverkehrsführung verbunden mit einer Reduzierung der Geschwindigkeit erstrebenswert.

### Topografie

Schließlich bildet die Topografie in den unmittelbar an die Kernstadt anschließenden Lagen ein großes Hemmnis für das Zu-Fuß-Gehen. Gerade mobilitätseingeschränkte Menschen und Senior\*innen können die Hanglagen nur unter Schwierigkeiten oder gar nicht unmotorisiert erreichen. Mit dem im Frühjahr 2020 eingerichteten CityBus 772 konnte dieses Problem entschärft werden, da dieser gerade die topografisch anspruchsvollen Hanglagen anfährt.

### Zusammenfassung:

Planerischer Maßstab bei der Bewertung der Ausgang ist für den Fußverkehr ist das Basisnetz der Fußwege, das strukturiert sein sollte, dass eine Netzhierarchie entsteht von zentralen Fußwegeachsen, eigenständigen Gehwegen, straßenbegleitenden Bürgersteigen bis hin zu Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Straßen und Zonen sowie Shared-Space. So können verschiedene Anforderungen hinsichtlich Fußgängerdichte und Nutzungsanforderungen unterstützt werden. Dem Fußverkehr stehen dann nicht mehr nur Restflächen zur Verfügung, sondern es findet eine adäquate Dimensionierung des Verkehrsraums ausgehend von den Rändern - von außen nach innen - statt. Somit erhalten die Straßenräume ihre sozialen Funktionen zurück, ohne ihre Funktion zu vernachlässigen und eine städtebauliche Aufwertung bzw. Inwertsetzung kann erfolgen.

Zusammenfassend betrachtet können im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den Fußverkehr folgende Schwerpunkte für Bad Münstereifel abgeleitet werden:

- Möglichst flächendeckend Schaffung von Barrierefreiheit
- Schaffung einer einheitlichen und plausiblen Verkehrsregelung in der Kernstadt
- Überplanung der verschiedenen städtebaulichen Teilräume
- Herstellung von mehr Sicherheit und Komfort für zu Fuß gehende Bewohner\*innen und Gäste

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Belebte und von Zu-Fuß-Gehenden gut nachgefragte städtische Straßenräume</b></li> <li>• <b>Klare Gliederung in Haupt- und Nebenachsen des Fußverkehrs</b></li> <li>• <b>Weitgehend fußverkehrsfreundliche Gestaltung des Bereichs Goldenes Tal/Orchheimer Tor (Gehwegbreiten, Querungen)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Flächendeckend fehlende Barrierefreiheit</b></li> <li>• <b>Unplausible Verkehrsregelungen in der Hauptfußgängerachse: Sicherheits- und Komforteinbußen</b></li> <li>• <b>Zwischen Bahnhof und Werther Tor erhebliche Qualitätsmängel für den Fußverkehr</b></li> </ul>

Tabelle 6: Stärken und Schwächen des Fußverkehrs

## 2.4.7 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und vernetzte Mobilität

### Bestand:

Der ÖPNV stellt einen wichtigen Pfeiler der Mobilität in einer Stadt dar. In einem nachhaltigen multimodalen Verkehrssystem stellt er das Rückgrat dar, da dieser das Verkehrsmittel ist, das in seiner Struktur als Massenverkehrsmittel eine große Anzahl an Personen ökologisch und raumsparend transportieren kann. Der ÖPNV trägt die Hauptlast bei den Verkehrsmitteln im Umweltverbund und stellt vor allem auf Strecken von mehr als fünf Kilometern die wichtigste Alternative zum MIV dar, wodurch seine Verkehrsleistung, gemessen an der Anzahl der Wege, recht hoch ist.

Gegenwärtig gibt es unterschiedliche Treiber auf Seiten der gesellschaftlichen Entwicklung wie den demographischen Wandel sowie informationstechnologische Innovationen und nicht zuletzt der Klimawandel, die eine Veränderung des derzeitigen Mobilitätsverhaltens forcieren. Neben einer sektoralen Betrachtung wird in Zukunft eine vernetztere Betrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger immer wichtiger, um eine Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund zu bewerkstelligen und immer individuellere maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für den Einzelnen zu liefern.

In einer vernetzten Mobilität werden ÖPNV, Car- und Bikesharing sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen auf sinnvolle Art und Weise verknüpft, um die Stärken jedes einzelnen Verkehrsmittels zu bündeln und die jeweiligen Schwächen zu minimieren.

Das ÖPNV-System in Bad Münstereifel zeigt auf den ersten Blick eine hohe Angebots- und Erschließungsqualität im Vergleich zu anderen Kommunen in ländlichen Regionen. Einerseits ist das Stadtgebiet durch die Erfttalbahn überregional angebunden, andererseits sind alle Orte mit der Kernstadt über verschiedene ÖPNV-Linien verbunden. Hauptknoten- und Umsteigepunkt in Bad Münstereifel bildet der Bahnhof in der Kernstadt, an dem alle ÖPNV-Verkehrsmittel integral miteinander verknüpft sind, sodass einfache Umsteigebeziehungen bestehen. Nach derzeitigem Stand soll der Busbahnhof in den nördlichen Bereich des Bahnhofes verlegt werden. Der neue Busbahnhof soll an die bestehende Park+Ride-Anlage angegliedert werden und so einen reibungslosen Umstieg zwischen Bussen und der Bahn gewährleisten.

Die stärkste Verflechtungsachse verläuft entlang der Erftachse zwischen Bad Münstereifel und Euskirchen, hier überlagern sich auch die Verkehrsströme, die über Euskirchen in Richtung Köln / Bonn / Düren hinausgehen. Im ÖPNV wird diese Relation über die RB23 sowie die Buslinie 801 abgebildet. Durch eine zeitliche Verschiebung beider Linien ergibt sich somit ein angenäherter Halbstundentakt auf dieser Relation.

Die Feinerschließung in der Fläche wird über das bedarfsorientierte TaxiBusPlus-Angebot erreicht, das überall dort gilt, wo der regelmäßige Linienverkehr zurzeit keine hinreichende Nachfrage hat. Insgesamt weist dieses Bedarfsangebot eine hohe Bedienqualität auf, da der TaxiBusPlus an allen Wochentagen auch täglich nachts i.d.R. stündlich, im Einzelfall auch zweistündlich, verkehrt sowie auch online und per App buchbar ist. Beim TaxiBusPlus muss an festen Haltestellen eingestiegen werden, im Bereich der Zielhaltestelle darf der Ausstiegsort jedoch frei gewählt werden (Haustürbedienung). Das Angebot richtet sich nach Fahrplänen.

Im Frühjahr 2020 ist im Kernstadtbereich die CityBus-Linie 772 eingeführt worden. Diese mit einem Kleinbus bediente Linie erschließt gantztägig die topographisch schwierigen Lagen der Kernstadt und erschließt somit bestehende Erschließungslücken.

Linienbusse in die Dörfer verkehren ausschließlich im Schülerverkehr. In Abbildung 27 ist die in den ÖPNV integrierte Linie 761 nach Mahlberg an der nicht barrierefrei ausgebauten Haltestelle "Klosterplatz" dargestellt.



Abbildung 27: In den ÖPNV integrierte Linie 761 nach Mahlberg an der nicht barrierefrei ausgebauten Haltestelle "Klosterplatz".

Neben dem regulären ÖPNV-Angebot existiert in Bad Münstereifel als eine der wenigen Kommunen im Kreis auch noch ein Schülerspezialverkehr. Eine vollständige Integration in den ÖPNV ist noch nicht vollzogen worden. Das Volumen des Schülerspezialverkehrs beträgt derzeit 127.000 km p.a.

Nach Angaben der Stadt Bad Münstereifel werden folgende Schulstandorte und Stadtteile noch im Schülerspezialverkehr bedient (GV – Grundschulverkehre; WV – Verkehre zu weiterführenden Schulen):

- Einzugsbereich Grundschulstandort Mutscheid
- Einzugsbereich Grundschulstandort Arloff
- Einzugsbereich Grundschulstandort Houverath
- Bergrath (GV + WV)
- Eicherscheid (GV)

- Eschweiler (GV + WV)
- Iversheim (GV + WV)
- Kalkar (GV + WV)
- Rodert (GV + WV)
- Witscheiderhof (GV + WV)

sowie aus den Nachbarkommunen:

- Mechernich-Antweiler/Wachendorf (WV)
- Euskirchen-Kirchheim (WV)

**Mit Sicherheit pünktlich ans Ziel!**

**Der TaxiBusPlus  
im Kreis Euskirchen**

- 30 Minuten vorher anrufen
- an der Bushaltestelle einsteigen
- am Wunschort aussteigen\*

**TaxiBus plus**

\*im Bereich der Zielhaltestelle

Abbildung 28: Info-Broschüre für den TaxiBusPlus im Kreis Euskirchen; Quelle: RVK/Kreis Euskirchen; [https://www.rvk.de/fileadmin/documents/TaxiBus\\_und\\_AST/Taxibus-Flyer-Ansicht\\_Einzelseiten.pdf](https://www.rvk.de/fileadmin/documents/TaxiBus_und_AST/Taxibus-Flyer-Ansicht_Einzelseiten.pdf)

Problem- und Mängelanalyse:

Trotz der guten Ausgangsbasis ergeben sich einige Schwächen in der ÖPNV-Angebotsqualität in Bad Münstereifel. So erlauben die geringen infrastrukturellen Kapazitäten der Erfttalbahn durch fehlende Kreuzungsmöglichkeiten sowie Abstellanlagen in Bad Münstereifel Bf keine zusätzlichen Züge zum bisherigen Stundentakt anzubieten. Gerade durch eine Attraktivierung und Verdichtung des Angebotes können nennenswerte Mengen im MIV auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden. Weiterhin sind Defizite bei der infrastrukturellen Ausstattung der Bahnhaltepunkte feststellbar. So sind alle Stationen nicht barrierefrei ausgebaut, wodurch der Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert ist. Weiterhin existieren nur wenige multimodale Verknüpfungsmöglichkeiten an den Stationen, da größtenteils Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen fehlen.

Im Angebot ist vor allem der frühe Betriebsschluss an Werktagen bei der RB 23 sowie 801 ein offensichtlicher Mangel. Die letzte Fahrt der Linie 801 startet montags bis donnerstags um 20.05 Uhr bzw. die letzte Fahrt der RB 23 um 20.33 Uhr ab Euskirchen Bf. Im Vergleich liegt die letzte Abfahrt auf der Eifelstrecke gegen 23.00 Uhr.

Vor allem aus Sicht der Bürger\*innen wird die Voranmeldung beim TaxiBusPlus als Hemmnis erachtet, da starre Taktmuster als zu unflexibel gesehen und Querverbindungen im Höhengebiet nicht abgedeckt werden. Allerdings ist auf Basis der Umfrage auch festzustellen gewesen, dass der TaxiBusPlus an sich sowie seine Funktionsweise bei einer Reihe Bürger\*innen immer noch nicht bekannt sind, obwohl im Kreisvergleich die TaxiBusPlus-Nutzung in Bad Münstereifel relativ hoch ist. Ein stetiges und proaktives ÖPNV-Marketing über Internet und analogem Flyer könnte die Bürger\*innen besser informieren.

Weiterhin weist die Erschließung des Kernortes Arloff einige Defizite auf. Die Bushaltestelle Arloff Bf tangiert lediglich die Ortslage, und die Entfernungen liegen je nach Wohnlage zwischen 500 bis 1.000 m von der Haltestelle entfernt. Eine bessere räumliche Erschließung durch Veränderung der Linienführung der 801 gestaltet sich durch die Funktion als Regionalbuslinie mit möglichst gerader Streckenführung, aber auch den beengten Straßenverhältnissen als schwierig. Ergänzende Angebote wie Bike+Ride oder eine Pedelec-Verleihstation könnten eine praktikable Lösung darstellen.

Zusammenfassung:

Zusammenfassend betrachtet können im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den ÖPNV folgende Schwerpunkte für Bad Münstereifel abgeleitet werden:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kontinuierliches Bahnangebot im 60-Minuten-Takt an allen Wochentagen</b></li> <li>• <b>Ergänzung der Bahnangebotes auf der Erftachse durch die Regionalbuslinie 801 &gt; insgesamt 2 Fahrten pro Stunde in Kombination</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geringe Infrastrukturkapazitäten bei der Erfttalbahn, Stationen sind nicht barrierefrei ausgebaut</b></li> <li>• <b>Früher Betriebsschluss bei der Line 801 und RB 23 an Werktagen</b></li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes durch den TaxiBusPlus</b></li><li>• <b>CityBus-Linie im Kernort</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Fehlende multimodale Verknüpfungsmöglichkeiten an den Bahnstationen</b></li><li>• <b>Für einige Bürger*innen zu starre Fahrpläne und räumliche Unflexibilität beim TaxiBusPlus im Hinblick auf zusätzliche Querverbindungen zwischen den Dörfern</b></li></ul>
---	---

Tabelle 7: Stärken und Schwächen des ÖPNV und der vernetzten Mobilität

### 3 Zielsetzung

Aufgabe des Mobilitätskonzeptes ist es, Vorschläge zu erarbeiten, wie der Verkehr zukünftig stadtverträglich gestaltet werden kann. Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle auftretenden Verkehrsarten möglichst gleichwertig zu betrachten. Dabei wird grundsätzlich unterschieden in

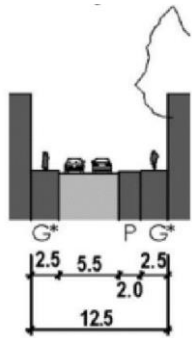
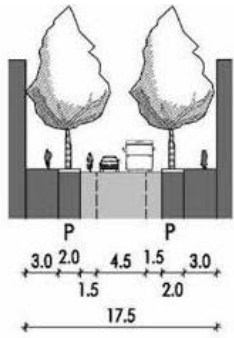

- Motorisierten Individualverkehr (MIV) inkl. ruhendem Verkehr
- Wirtschafts- und Tourismusverkehr
- Nicht motorisierten Individualverkehr wie Radverkehr und Fußgänger sowie in
- Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und vernetzte Mobilität.

Mit dem planerischen Ziel, die festgestellten Defizite zu beseitigen, wurde ein Gesamtmaßnahmenkonzept mit bausteinartigen Einzelmaßnahmen entwickelt. Es wird nochmals ausdrücklich betont, dass diese Maßnahmen keine fixen Planungen darstellen, sondern Planungsvorschläge sind, die im Zuge der Diskussion um die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes weiter konkretisiert werden müssen. Die Vorschläge sind in sich schlüssig, um das Ziel zu erreichen, ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept zu gewährleisten, das die bisherige Fixierung auf den Individualverkehr auflöst und die Förderung der Nahmobilität und der Verkehrsarten des Umweltverbundes in den Vordergrund stellt.

#### 3.1 Vorbemerkung

Den vorhandene Straßenraum bedarfsgerecht aufzuteilen ist das generelle Planungsziel einer jeden Straßenplanung. Da die zur Verfügung stehenden Flächen dabei nur einmal vergeben werden können, ist es um so wichtiger, die vorhandenen Flächen gezielt zu verteilen.

Grundsätzlich kann zwischen drei generellen Planungsansätzen unterschieden werden:

Starre Funktion des Straßenraums	Bauliche Mischfunktion des Straßenraums	Zeitliche Mischfunktion des Straßenraums
<p>Bsp. Querschnitt einer innerörtlichen Straße</p>  <p>Quelle: RASt 2006, Bild 29</p>	<p>Bsp. Ausbildung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn</p>  <p>Quelle: RASt 2006, Bild 28</p> <p>Bsp. Verkehrsberuhigter Bereich</p>	<p>Bsp. Fußgängerzonen -&gt; Zufahrt von Anliegerverkehren in bestimmtem Zeitfenster frei</p>  <p>Foto: Christian Tombrägel, Stadt Lohne</p> <p>Bsp. Sperrung von Plätzen an Markttagen</p>

Es gilt dieses Potenzial zu nutzen und auszuschöpfen, um möglichst effektive Planungsansätze herauszustellen.



### 3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Generell sollte es Ziel eines nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätskonzeptes sein, alternative Verkehrs- und Mobilitätsarten zu fördern und den MIV-Anteil zu verringern. Ein Anstieg des Kfz-Verkehrs ist auch in Bad Münstereifel kaum mehr stadtverträglich möglich. Daher wird das Ziel verfolgt, den zweifelsohne notwendigen Kfz-Verkehr stadtverträglich zu führen und die Straßenräume so zu gestalten, dass sie auch für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen möglichst attraktiv werden.

Die Menschen schätzen ihr Auto, weil es ihnen einen freien Zugang zu einer umfassenden Mobilität ermöglicht. Es wird aber zunehmend deutlich, dass bestehende Verhaltensroutinen zunehmend in Frage gestellt werden. Da davon auszugehen ist, dass sich diese Tendenz künftig weiter verstärken wird – dies klang ebenfalls in zahlreichen Gesprächen mit Bürger\*innen an. Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, planerische Voraussetzungen zu schaffen, die die Verkehrswende auch im ländlicheren Raum vorbereitet.

Die besten Chancen für Verlagerungen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden bei der Verringerung von kürzeren Fahrten gesehen. Daher ist dies auch ein wichtiges Ziel im Mobilitätskonzept. Dies bedeutet zwar, dass im Hinblick auf die Verkehrsleistung in Kilometern die Entlastung etwas geringer ist, dafür aber die Kurzstreckenfahrten tendenziell in den besonders hoch belasteten Bereichen der zentralen Lage stattfinden. Eine Verringerung trägt somit deutlich zur verbesserten Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sowie zur Veränderung des Verkehrsverhaltens dort bei, wo es am einfachsten ist, bei.

#### Ruhender Verkehr

Die Kernstadt Bad Münstereifel verfügt nur noch über wenige Flächen, die als Entwicklungspotenzial zur Verfügung stehen. Zugleich werden innerstädtische Flächen als großflächige und kleinere dezentrale Parkplätze genutzt. Hier sind eine Bündelung und Konzentration von Parkplätzen anzustreben. Im Konzept sollen Vorschläge erarbeitet werden, wie und wo der ruhende Verkehr zukünftig fließen kann und wie die Verkehrsführung einschließlich der Leitsysteme organisiert werden sollen. Zu untersuchen ist ferner die Option einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt inklusive der Betrachtung von gesonderten Regelungen für Anwohnende (Anwohnerparkplätze).

### 3.3 Wirtschafts- und Lieferverkehr

Mit dem City Outlet und der Konzentration von Händler\*innen und Dienstleistern in der Kernstadt bietet Bad Münstereifel eine attraktive Einkaufsumgebung, die von Bewohner\*innen gleichermaßen wie von Besucher\*innen geschätzt wird. Die mittelalterliche Stadtstruktur mit schmalen Gassen und Straßen ist für die Anlieferung der Waren eine Herausforderung. Aktuell wird fast 100% des Gütertransports mit Kraftfahrzeugen – vom privaten Pkw bis hin zum schweren Lkw – bis vor den Zielort geleistet. Doch die Fahrzeuge erzeugen nicht nur eine enorme Geräuschemission in den schmalen Straßenzügen, sie nehmen auch einen erheblichen Teil des Straßenraums während des Be- und Entladevorganges in Anspruch. Platz, der den anderen Verkehrsteilnehmern in diesem Moment fehlt, um deren Ansprüchen gerecht zu werden.

Ziel der Maßnahmen zum Wirtschafts- und Lieferverkehr ist es, die städtebaulichen Qualitäten der Kernstadt deutlich zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Konflikte zwischen Anlieferenden, Radfahrern und Fußgänger\*innen sollen minimiert werden. Es lassen sich folgende Teilziele differenzieren:

Zum einen sollen durch organisatorische und ordnungsrechtliche Maßnahmen Lade- und Lieferverkehre in einem zentralen Zeitfenster auf der Hauptachse zwischen Orchheimer und Werther Tor sowie im Bereich

des Rathauses ausgeschlossen werden (vgl. M1) mit der Maßgabe, dass Anwohner\*innen ihre Grundstücke uneingeschränkt erreichen können.

Zum anderen soll der Wirtschafts- und Lieferverkehr betrieblich innovativ und nachhaltig durchgeführt werden. Im zentralen Kernstadtbereich können beispielsweise ausgewiesene Lieferzonen in Kombination mit (ggf. elektrisch betriebenen) Lastenrädern oder Elektrotransportern zum Einsatz kommen. Eine andere Möglichkeit stellt die Schaffung einer Infrastruktur von sog. dezentralen Mikrodepots (M2) dar, an denen mit Lkw angeliefert wird und von dort aus mit Mikrofahrzeugen (Lastenräder, E-Kleinfahrzeuge) die Lieferung an die Zieladresse in der Kernstadt erfolgt. Gute Beispiele hierfür sind Paketdienste (wie z.B. UPS) in städtischen Räumen, bei denen an der Peripherie der Kernstadt konsequent auf elektrobetriebene Lastenräder umgeladen und dann im Kernbereich verteilt wird. Um einen stadtvträglichen Anlieferverkehr zu organisieren, könnte in Bad Münstereifel ein System aus ausgewiesenen Lieferzonen in Kombination mit (ggf. elektrisch betriebenen) Lastenrädern oder Elektrotransportern zum Einsatz kommen.

### **3.4 Tourismusverkehr**

Neben der Attraktivität für Aktivreisende wie Wanderer\*innen und Radfahrenden auf Grund der geografischen Lage im Eingangsbereich zur Eifel, hat sich die Stadt seit Öffnung des Outlets 2014 auch zum sehr beliebten touristisch orientierten Einkaufsziel entwickelt. Dies bedingt jedoch zugleich, dass die verkehrlichen Belastungen durch den touristisch orientierten Verkehr hoch sind und die Ansprüche an eine geordnete Abwicklung sowohl aus Sicht der Ortsbevölkerung wie auch der anreisenden Gäste, die im wesentlichen Tagesgäste sind, mit zunehmender Attraktivität steigen.

Ziel beim touristischen Verkehr ist es, diesen verträglich abzuwickeln, sei es die im MIV abgewickelten Verkehre oder die mit Reisebussen. Die Verlagerung von Verkehrsleistungen, die im MIV erbracht werden, insbesondere auf die Bahn, muss parallel durch Marketingmaßnahmen forciert werden (siehe M18 der Maßnahmen beim SPNV).

Dieses Ziel wird in Bezug auf den MIV im Wesentlichen bereits erfüllt, da hinreichend dimensionierte Parkierungsanlagen außerhalb der Kernstadt zur Verfügung stehen (eifelbad, Goldenes Tal). In Bezug auf den Verkehr mit Reisebussen, der prinzipiell sehr gebündelter und daher vergleichsweise verträglicher Verkehr ist, wird das Ziel verfolgt, zielgruppengerecht fußläufig zentrumsnahe Haltepunkte für Reisebusse zum Ein- und Aussteigen der Gruppen anzubieten. Im Zusammenhang mit der beabsichtigten barrierefreien Ausgestaltung der zentralen innerstädtischen Bereiche (siehe „Barriereatlas“ des Büros Complan) und dem noch barrierefrei auszubauenden vorhandenen Reisebushaltepunkt am Orchheimer Tor ist ein weiterer Reisebushaltepunkt im südlichen Bereich zielführend.

### **3.5 Nichtmotorisierter Verkehr**

#### **3.5.1 Radverkehr**

Radfahren liegt im Trend, egal ob in städtischen oder ländlichen Räumen, für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder einfach als Freizeitbeschäftigung. Für fast alle Bevölkerungsgruppen stellt das Radfahren eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart dar. Aufgrund des geringeren Flächenverbrauchs sowie auch den insbesondere zum MIV konkurrenzfähigen Reisezeiten auf Kurzstrecken stellt

das Fahrrad eine nachhaltige und raumschonende Mobilitätsalternative zum Autoverkehr dar. Durch Verlagerungen auf den Radverkehr können somit Verkehrsbelastungen des MIV reduziert und die Lebensqualität in dichter besiedelten Räumen und engen Straßenquerschnitten wie in der Kernstadt wesentlich gesteigert werden. Ziel sollte es demnach sein, dass vor allem Kurzstreckenfahrten im Pkw-Verkehr von Längen bis 5 km auf den Radverkehr verlagert werden. Grundlegende Voraussetzung hierfür ist jedoch das Vorhandensein eines feinmaschigen, komfortablen und sicheren Radverkehrsnetzes.

Neben dem Ausbau und der Qualitätssteigerung der Radwegeinfrastruktur ist auch die Schaffung von neuen Abstellmöglichkeiten enorm wichtig. Denn ohne das Vorhandensein von einfach nutzbaren und sicheren Radabstellanlagen am Start bzw. Ziel eines Weges wird das Rad letztendlich nicht genutzt. Insbesondere durch die stark steigende Anzahl an E-Bikes und Pedelecs steigen auch die Ansprüche an die Qualität und Sicherheit von Radabstellanlagen. Die Schaffung von sicheren und qualitativ hochwertigen Radabstellmöglichkeiten stellt daher ein weiteres wichtiges Ziel bei der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes dar.

Zusammenfassend betrachtet konnten im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den Radverkehr folgende Schwerpunkte für Bad Münstereifel abgeleitet werden:

- Herstellung eines zusammenhängenden Radnetzes im zentralen Stadtbereich
- Realisierung von Lückenschlüssen im Radwegenetz
- Erkennbarkeit der Radwege
- Verbesserung an Knotenpunkten / Lichtsignalanlagen
- Pflege und Erhalt der Wege

### **3.5.2 Fußgängerverkehr**

Der Fußgängerverkehr stellt die natürlichste Form der Mobilität dar. Gleichzeitig ist er auch die am häufigsten praktizierte Fortbewegungsform, denn bei jedem Weg fällt mindestens eine Teilstrecke zu Fuß an. In der Vergangenheit und teilweise bis heute fließen jedoch die Bedürfnisse der Fußgänger\*innen allzu oft nicht in die verkehrs- und stadträumlichen Planungen mit ein. Der Fußverkehr stellte nur eine Randgröße dar, so dass dieser nur mit viel zu klein dimensionierten Restflächen im Seitenraum auskommen musste. Getrieben durch den demographischen Wandel steigt die Bedeutung und auch das Bewusstsein für diese Form der Nahmobilität aber enorm an. Denn gerade für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig barrierearme und verkehrssichere Räume zu schaffen um die Teilhabe an der Gesellschaft zu sichern. Abgesehen davon bietet eine fußgängerfreundliche Gestaltung noch weitere Vorteile. So fördert eine hohe Anzahl an Fußgänger\*innen nicht nur die Urbanität und Lebensqualität im öffentlichen Raum, auch der Umsatz im Einzelhandel wird durch höhere Passantenfrequenzen und Verweildauern wesentlich begünstigt.

Ein erster und wichtiger Ansatzpunkt zur Fußverkehrsförderung in Bad Münstereifel werden Maßnahmen in der Kernstadt, dem unmittelbaren Lebensumfeld der Menschen, sein. Maßnahmen wie Gehwegsanierungen, Anlage von neuen Fußgängerüberwegen oder Schaffung von Shared-Space-Flächen können die Fußverkehrsbedingungen schon in kleinem Maßstab positiv verändern. Ziel sollte es sein, das Zu-Fuß-Gehen ebenso einfach wie komfortabel zu gestalten, um so positive Veränderungen hin zu einem umweltgerechteren Mobilitätsverhalten zu stimulieren. Das übergeordnete Ziel einer Stadt der kurzen Wege für alle Bevölkerungsgruppen, bei dem verschiedene Wege (zur Arbeit, zum Einkaufen, usw.) zu einer Wegekette kombiniert werden können, sollte ein strategisches Leitziel für die weitere Planung sein.

Zusammenfassend betrachtet konnten im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse für den Fußverkehr folgende Schwerpunkte für Bad Münstereifel abgeleitet werden:

- Erkennbarkeit der Wege
- Zusammenhängende Netze nach Nutzungshäufigkeit
- Verbesserung an Lichtsignalanlagen
- Realisierung von Lückenschlüssen
- Pflege und Erhalt der Wege
- Barrierefreiheit

Insgesamt sollte das Netz derart strukturiert sein, dass eine Netzhierarchie – von zentralen Fußwegeachsen, eigenständigen Gehwegen, straßenbegleitenden Bürgersteigen bis hin zu Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Straßen und Zonen sowie Shared-Space – die unterschiedlichen Anforderungen hinsichtlich der Fußgängerdichte, der Nutzung und Breite unterstützt. Eine ausgewogene Dimensionierung der Verkehrsflächen für die jeweiligen Verkehrsarten ausgehend von den Rändern – von außen nach innen – führt zu einer neuen Gerechtigkeit im Verkehrsraum.

### **3.6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und vernetzte Mobilität**

#### **3.6.1 Ziele für die künftige ÖPNV-Entwicklung in Bad Münstereifel**

##### **Oberziel**

Bei der ÖPNV-Planung steht zum einen das Ziel im Vordergrund, die Basismobilität der Bürger\*innen flächendeckend sicher zu stellen und zugleich die Attraktivität der dörflichen Siedlungsbereiche durch Angebote im ÖPNV zu stärken. Zum anderen soll diejenige Verflechtungsachse, die am stärksten ausgeprägt ist, nämlich die Verbindung Bad Münstereifel – Euskirchen, so ausgebaut werden, dass die Voraussetzungen für eine nennenswerte Verlagerung weiterer Wege auf dem ÖPNV geschaffen werden.

##### **Ziele für den Regionalverkehr**

Die vom Schienenpersonennahverkehr durch die RB 23 bediente und von der Buslinie 801 ergänzte regionale Hauptverflechtungsachse Bad Münstereifel - Euskirchen soll weiter schrittweise gestärkt und attraktiver gestaltet werden. Dies betrifft sowohl die Bedienungszeiten als auch die Häufigkeit der Angebote. Weitere regionale Angebote, die vom TaxiBusPlus bedient werden (Richtung Blankenheim, Nettersheim, Mechenich) sollen mit ihrer attraktiven Fahrplangestaltung unbedingt aufrechterhalten und zusätzlich beworben werden (s.u.). Verbindungen in den Kreis Ahrweiler sollen dann geprüft werden, wenn die dortigen Verkehrsangebote im Zuge der weiteren Umsetzung des Nahverkehrsplans des Landkreises Ahrweiler attraktiver ausgestaltet werden, so dass Anschlussverkehre dann einen verkehrlichen Wert hätten. Hierzu ist das Gespräch zwischen den zuständigen Aufgabenträgern zu suchen.

##### **Ziele für den innerörtlichen Verkehr mit flexiblen Bedienungsformen**

Das TaxiBusPlus-System soll zur verbesserten Anbindung der dörflichen Siedlungsbereiche nochmals optimiert und modernisiert werden. Hierzu gehört die weitere Flexibilisierung des Systems durch eine Überfüh-

rung in „On-Demand“-Angebote, so dass auch Querverbindungen zwischen den Dörfern berücksichtigt werden, die zum Teil heute nicht bestehen.

#### **Ziele für den innerörtlichen Linienbusverkehr**

Für größere dörfliche Siedlungen ab 500 Einwohnern soll geprüft werden, wo sich zusätzlich Linienverbindungen in Festbedienung im Rahmen des derzeitigen Fahrzeug- und Personaleinsatzes realisieren lassen. Zudem sollen Schülerspezialverkehre in ÖPNV-Angebote überführt werden, um auch dort weitere Verbindungen für die Bewohner\*innen der dörflichen Siedlungen zu schaffen.

#### **Ziele für weiteren Erhöhung der Akzeptanz des ÖPNV**

Das ÖPNV-Angebot ist systematisch und kontinuierlich im Rahmen von Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen der Bevölkerung nahezubringen. Dabei sind sowohl die Möglichkeiten der Digitalisierung wie auch klassischer Print-Medien zu berücksichtigen.

#### **Ziele zur Barrierefreiheit**

Das ÖPNV-System muss gem. § 8 Abs. 3 PbefG bis zum 01.01.2022 barrierefrei ausgestaltet werden, Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan des Kreises zu begründen. In diesem Kontext ist nicht nur der Ausbau der Bushaltestellen durchzuführen, sondern ebenfalls gemeinsam mit dem Kreis Euskirchen zu prüfen, inwieweit die Ausgestaltung der Barrierefreiheit im TaxiBusPlus-Verkehr sicher zu stellen ist, da dort andere Fahrzeugtypen als im ÖPNV mit ggf. anderen Anforderungen an die Barrierefreiheit eingesetzt werden. Barrierefreiheit betrifft auch die Zugänglichkeit von Informationen zum und im ÖPNV-System. Diese sind nach entsprechenden Richtlinien zu gestalten, und es sollen sowohl analoge als auch digitale Zugangswege bereitgestellt werden.

### **3.6.2 Ziele für die künftige Ausgestaltung vernetzter Mobilitätsangebote in Bad Münstereifel**

#### **Ziele zum Aufbau einer baulichen Infrastruktur der vernetzten Mobilität**

Vernetzte Mobilität benötigt bauliche Voraussetzungen. Diesem Zweck dienen die vom Land NRW entwickelten Mobilstationen. Ziel zur Weiterentwicklung der vernetzten Mobilität ist der systematische Ausbau von Mobilstationen an den Standorten Bad Münstereifel Bahnhof, Arloff Bahnhof und Iversheim Bahnhof. Hier sollen möglichst viele Verkehrsangebote zusammengeführt und verknüpft werden, so dass ein unproblematischer Wechsel möglich ist. Die Mobilstationen sind je nach Bedeutung der Standorte unterschiedlich dimensioniert. Zentrale Mobilstation ist Bad Münstereifel Bahnhof. Hier ist der Knotenpunkt aller in der Stadt verkehrenden ÖPNV/SPNV-Angebote. Ebenso befinden sich dort P+R-Einrichtungen. Weitere Angebote für den Radverkehr sowie Service für Pendelnde und Reisende sind einzuplanen. Von dieser Mobilstation aus werden sämtliche Orte im südlichen Höhegebiet an leistungsfähige Verkehrsmittel angeschlossen.

Die weiteren kleineren Standorte in Arloff und Iversheim haben zum Ziel, neue Baugebiete bzw. die nördlich gelegenen Dörfer an die Erfttalbahn anzuschließen. Mit der Einrichtung von Mobilstationen wird ebenfalls das Ziel verfolgt, die Elektromobilität zu fördern, sei es beim Fahrrad mit E-Bike-Stationen oder beim Pkw mit Ladesäulen an P+R-Plätzen.

### **Ziele zur Unterstützung des Aufbaus von Sharing-Angeboten**

Auch wenn große Carsharing-Anbieter zunächst in kleineren Städten wie Bad Münstereifel keine profitablen Märkte sehen, ist es das Ziel der kommunalen Mobilitätsplanung, die Idee des Carsharing unter der Bevölkerung zu etablieren.

Zu diesem Zweck sollen private Initiativen zum Autoteilen angestoßen und über Marketingmaßnahmen forciert werden. Seitens der Stadtverwaltung soll geprüft werden, ob Kooperationen mit privaten Anbietern durchgeführt werden, bei denen Fahrzeuge tagsüber für Dienstfahrten der Mitarbeiter\*innen genutzt werden können und diese außerhalb dieser Zeiten allen Bürger\*innen gegen ein Entgelt zur Verfügung zu stellen.

Das Thema Dorfauto kann weiterverfolgt werden, jedoch ist aus vergangenen Projekten (Dorfauto Thürne) zu lernen, dass eine dauerhafte Finanzierung auch unabhängig von zeitlich begrenzten Förderprogrammen sicherzustellen ist.

Bikesharing-Angebote sind gemeinsam mit dem Kreis Euskirchen zu entwickeln. Diese sollen nicht nur bei der touristischen Mobilität, sondern auch bei der Alltagsmobilität Verwendung finden.

### **Ziele beim Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements**

Ein kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, dem Thema Mobilität in Verwaltungsabläufen einen hohen Stellenwert zu geben. Dies soll zum einen erreicht werden, indem eine Kommunikationsstruktur zwischen den unterschiedlichen Fachbereichen eingerichtet wird, die zum Ziel hat, alle mobilitätsrelevanten Entscheidungen in einer Gemeinde miteinander abzugleichen, Wechselbeziehungen zu erkennen und planerisch darauf zu reagieren. Zum anderen soll der Bürgerschaft ein mobilitätsrelevanter ganzheitlicher Service angeboten werden, der aus Beratungs-, Informations- und Infrastrukturangeboten besteht. Mobilitätsmanagement umfasst das Mitdenken und Mitplanen von Mobilitätsthemen bezogen auf alle Verkehrsarten und deren Vernetzung. Ein\*e Mobilitätsmanager\*in koordiniert diese Aktivitäten verwaltungsintern und tritt ebenfalls gegenüber der Bevölkerung mit Beratungs- und Informationsangeboten auf.

## 4 Maßnahmenentwicklung

Jede der nachstehenden Maßnahmen findet sich im Gesamtmaßnahmenplan (Anlage 7) wieder und wird nachfolgend detailliert in einzelnen Maßnahmenblättern behandelt. Diese beinhalten folgende Gliederungspunkte:

- eine Kurzbeschreibung der Maßnahmen
- ggf. einen Bezug zu anderen Maßnahmen
- eine Übersicht der verfolgten Ziele
- eine Auflistung der wichtigsten ToDos und Bausteine
- eine Darstellung (Plan / Foto / Skizze) der Maßnahme
- eine Auflistung der notwendigen Beteiligten bzw. Akteure
- eine Kostenschätzung
- eine abgeleitete Priorität der Maßnahmen M1 – M10  
Bei diesen Maßnahmen ist weniger eine Priorität im Sinne von Wichtigkeit, sondern eher eine zeitliche Abhängigkeit voneinander zu betrachten. Aus diesem Grund werden zusätzlich einzelne Maßnahmen, die in Abhängigkeit zueinanderstehen, aufgezeigt und zeitlich in Verbindung gesetzt.
- eine abgeleitete Priorität der Maßnahmen M11 – M 20:
  - Priorität kurzfristig (bis ca. drei Jahre)
  - Priorität mittelfristig (ca. drei bis fünf Jahre)
  - Priorität langfristig (mehr als fünf Jahre)

Insgesamt wurden 20 Maßnahmen erarbeitet:

- **M1** verkehrliche Neuregelung der Kernstadt
  - M1.1 Herstellung von Absperranlagen (Poller) für die „Hauptachse der Kernstadt“
  - M1.2 Prüfung einer Alternativdurchfahrt der Kernstadt während der Sperrung der „Hauptachse“
  - M1.3 Entfernung der Schrankenanlage am Orchheimer Tor
  - M1.4 Anpassung der Beschilderung im Kernstadtbereich
  - M1.5 Öffentlichkeitsarbeit
- **M2** Einrichtung von Lieferzonen im Stadtkern
- **M3** Parkraumstrukturierung
- **M4** Fahrradabstellanlagen
- **M5** Tourismushaltestelle am Orchheimer Tor
- **M6** Stadteingang Nord
  - M6.1 Anlage eines KVP mit Nebenanlagen
  - M6.2 Shared-Space mit Übergangsbereich

- **M7** Lückenschluss im Radnetz Nord
  - M7.1 Lückenschluss im Radnetz Kölner Straße (L234)
  - M7.2 Funktionale Verknüpfung und Neuordnung der Radwegesituation am KNP L234 (Kölner Str.) / Otterbach sowie Kölner Straße in FR Fachmarktzentrum
- **M8** Lückenschluss im Radnetz Süd
- **M9** Instandhaltung und Pflege von Radwegen
- **M10** Stärkung der Erfttalbahn Bad Münstereifel - Euskirchen
- **M11** Prüfung Einrichtung eines Regionalbahnhaltepunktes am Bendenweg
- **M12** Einrichtung von Mobilstationen an den Haltepunkten Bad Münstereifel Bf, Iversheim Bf und Arloff Bf
- **M13** Ausbau des Spätverkehrs
- **M14** Mobilitätstestwochen
- **M15** Verlängerung der Buslinie 801 ins südliche Stadtgebiet
- **M16** Weiterentwicklung des TaxiBusPlus-Systems zu einem flexiblen On-Demand-Verkehr
- **M17** Marketing-Konzept zum ÖPNV und Vernetzter Mobilität
- **M18** Fahrradverleihsystem
- **M19** Schaffung eines Carsharing-Angebotes
- **M20** Integration von Schülerspezialverkehr in den ÖPNV



## 4.1 Konzept der Einzelmaßnahmen

### 4.1.1 M1 Verkehrliche Neuregelung der Kernstadt

#### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Der Kernstadtbereich von Bad Münstereifel ist im Bestand verkehrsrechtlich in verschiedene Zonen gegliedert (Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzone). Der vorhandene Ausbaustand der jeweiligen Straßenzüge entspricht dabei jedoch nicht immer der jeweiligen Beschilderung. Zudem können durch teils sehr beengte Platzverhältnisse im Straßenraum und die gleichzeitige Nutzung durch unterschiedliche Verkehrsteilnehmer Gefahrensituationen entstehen. Dies führt zu einem Verlust der Verkehrs- und Aufenthaltsqualität.

Bei einer verkehrlichen Neuregelung des gesamten Kernbereichs wird eine deutliche Verbesserung des heute konfliktreichen Gebietes erreicht. Dazu ist in erster Linie eine einheitliche Verkehrsregelung notwendig, wie beispielsweise die Ausweitung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit Tempo-20. Ergänzend hierzu sollte die „Hauptachse“ der Kernstadt, der Streckenzug zwischen Orchheimer Tor und Werther Tor, sowie von dieser Achse abgehend, die Marktstraße in Richtung Rathaus, eine zeitliche Sonderregelung erhalten. Ziel ist es, diese „Hauptachse“ zu besucherreichen Zeiten, wie z.B. während der Haupteinkaufszeiten der Geschäfte, an Markttagen, Stadtfeiern oder verkaufsoffenen Sonntagen für den MIV zu sperren. Man kann von einer zeitlich variablen Nutzung sprechen. Besondere Regeln gelten für Anwohner\*innen und spezielle Anlieger\*innen (z.B. Hotelgäste), die zu jeder Zeit (z.B. durch Transponder oder Chipkarten) Zugang zu ihren Zielen haben müssen. Die Zufahrtsbeschränkungen können beispielsweise mittels versenkbarer Poller zeitlich befristet umgesetzt werden; genaue Standorte sind neben den Hauptzufahrten in den Sonderbereich zu definieren.

Um die Erreichbarkeit der „Hauptachse“ der Kernstadt für Stadtnutzer\*innen und den Stadtbesucher\*innen durchgehend zur Verfügung zu stellen, wird eine Alternativdurchfahrt im Zuge der Neustrukturierung der Kernstadt geprüft.

#### Ziele

- ein verträgliches Miteinander schaffen und Stadtpotentiale (z.B. Markt) fördern
- einzelne Nutzergruppen stärken bzw. bevorzugen

#### ToDos / Bausteine

- M1.1 Herstellung von Absperranlagen (Poller) für die "Hauptachse" der Kernstadt
- M1.2 Prüfung einer Alternativdurchfahrt der Kernstadt während der Sperrung der „Hauptachse“ (Verkehrsverlagerungen auf das umliegende Straßennetz sind zu prüfen (Schleichverkehre / Umwegfahrten))
- M1.3 Entfernung der Schrankenanlage am Orchheimer Tor
- M1.4 Anpassung der Beschilderung im Kernstadtbereich
- M1.5 Öffentlichkeitsarbeit / Marketing

#### Plan / Darstellung / Foto

Darstellung einer versenkbaren Polleranlage mit empfohlenen Abstandsmaßen

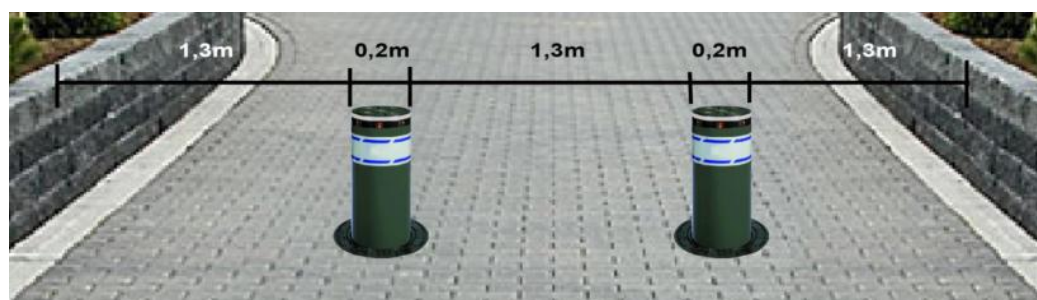
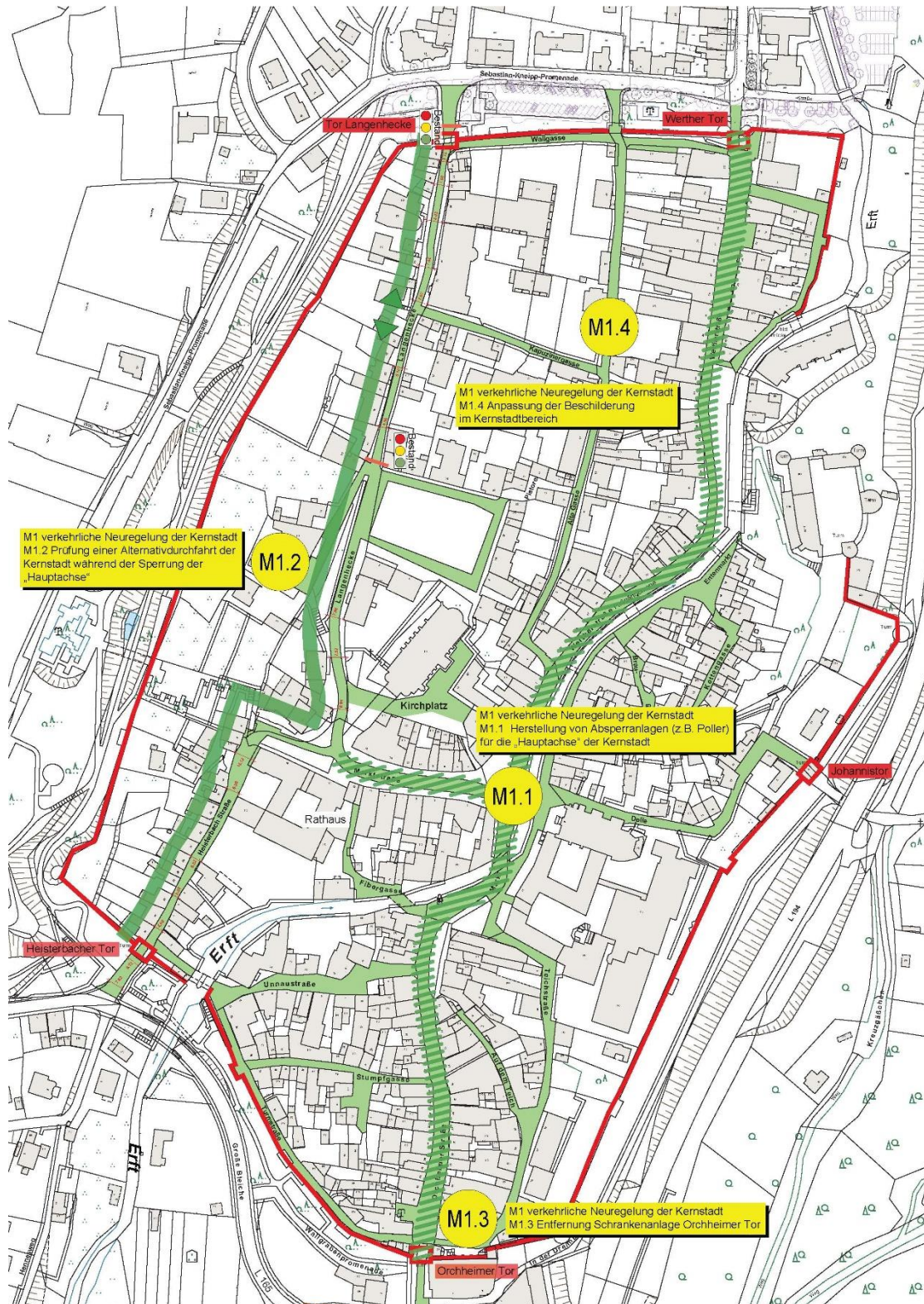


Foto: Preiser Absperr- und Sicherheitstechnik, <http://www.versenkbare-poller.eu>

<p><b>Beteiligte / Akteure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtverwaltung</li> <li>- Einzelhandel</li> <li>- Anwohner*innen</li> <li>- Gastronomie</li> </ul>	<p><b>Priorität</b></p> <p><b>Kann unabhängig von anderen Maßnahmen umgesetzt werden.</b></p> <p><b>Umsetzung nach M2 und M3 sinnvoll.</b></p>	<p><b>Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]</b></p> <p>ca. 140.000 €</p> <p>+ Marketing 15.000 €</p>
---	--	--

**Planausschnitt**



#### 4.1.2 M2 Einrichtung von Lieferzonen und Mikro-Depots im Stadtkern

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Stadt Bad Münstereifel ist durch ihre Tallage und der umlaufenden Stadtmauer geprägt. Dies führt für den zentralen Bereich Bad Münstereifels zu räumlichen Einschränkungen. Bemerkbar macht sich dies u.a. im Wirtschaftsverkehr beziehungsweise bei den logistischen Abläufen. Neben dem stark präsenten Anlieferverkehr der Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe im Kernstadtbereich hat der Lieferverkehr von Paketdiensten im Zuge des immer weiterwachsenden Internethandels stark zugenommen. Gerade im historisch gewachsenen, engen Innenstadtbereich von Bad Münstereifel sind Konflikte zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen und den Lieferverkehren deutlich zu spüren.

Die Zielsetzung, in der Stadt eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität sowie sichere Verkehrswege für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen, kann mit der aktuellen Lieferverkehrssituation im Kernstadtbereich nur schwer erzielt werden. Ein Ansatzpunkt ist es, den Lieferverkehr größtmöglich zu steuern und zu kanalisieren und, falls möglich, auf alternative Lieferformen zu verlagern.

Hierzu sind zentrale Lieferzonen mit der Option sogenannter Mikro-Depots auszuweisen. Mikro-Depots sind eine Art Umschlagplatz, auf dem Pakete zunächst bis zur Auslieferung wettergeschützt gelagert werden können. Als Mikro-Depot eignen sich beispielsweise abgestellte Container, Nutzfahrzeuge oder entsprechend geeignete Immobilien. Von diesen zentralen Punkten können im Nahbereich zu Fuß oder mittels Lastenrad Lieferungen durch die Zusteller in einem Radius von 500 bis 1.000 Metern ("Allerletzte Meile") an den Empfänger durchgeführt werden. Durch die Belieferung mit Lastenrädern kann die Zugänglichkeit der Kernstadt durchgängig erhalten bleiben und gleichzeitig die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden.

Eine weitere Möglichkeit oder ggf. Ergänzung der o.g. Variante ist die Einrichtung von zentralen Abholstationen, wie sie beispielsweise schon von DHL (Packstation), Amazon oder der Post angeboten werden. Dort werden die Pakete durch die Paketdienste hinterlegt und der Kunde per Nachricht (E-Mail oder SMS) darüber informiert, dass sein Paket zur Abholung bereit liegt.

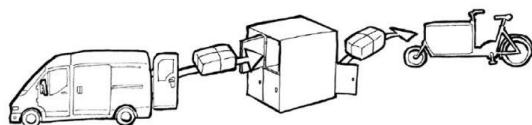
##### Ziele

- Reduzierung der Lieferverkehre in der Kernstadt:
  - Ausweisung zentraler Lieferzonen mit der Option sogenannter Mikro-Depots
  - Auslieferung der Waren im Nahbereich mittels Lastenrad o.ä.
  - Einrichtung von Abholstationen für Bewohner der Kernstadt zur Selbstabholung

##### ToDo's / Bausteine

- Prüfung geeigneter Standorte
- Abstimmung mit Stadt, Lieferdiensten und Zustellern
- Nach Bedarf: Bau von Mikro-Depots und Abholstationen bzw. Ausweisung von Lieferzonen

##### Plan / Darstellung / Foto



Prinzipische Skizze Mikro-Depots, Quelle: LHM



Bsp. Abholstation REWE Fürstfeldbruck, Quelle: REWE

<b>Beteiligte / Akteure</b>  - Stadtverwaltung      - Paketzusteller  - Lieferdienste	<b>Priorität</b> <b>Kann unabhängig von anderen Maßnahmen umgesetzt werden.</b>	<b>Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]</b> Herstellung der notwendigen Infrastruktur ca. 30.000 € Mikro-Depot / Packstation von Anbieter
---	--	--

### 4.1.3 M3 Parkraumstrukturierung

#### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Der öffentlich zur Verfügung stehende Parkraum in Bad Münstereifel ist grundsätzlich ausreichend. Dies ergab eine Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2018, die durch das Büro Isaplan Ingenieur GmbH aus Leverkusen durchgeführt wurde. Die freien Kapazitäten sind nördlich der Stadtmauer jedoch deutlich geringer als im Süden. Dies ist zum einen auf das zahlenmäßig geringere Stellplatzangebot, zum anderen auf die Mehrfachnutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen zurückzuführen. Neben der prozentualen Auslastung der einzelnen Parkflächen ist nämlich von nicht unerheblicher Bedeutung, wer (welche Nutzergruppe) die zur Verfügung stehenden Parkflächen zu welcher Zeit nutzt. Ein unter der Woche vollausgelasteter P+R-Parkplatz bietet, beispielsweise in den Abendstunden oder am Wochenende, freie Kapazitäten für andere Nutzergruppen, da Pendlerverkehre hauptsächlich tagsüber an Werktagen auftreten.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen wurden im Zuge des Mobilitätskonzeptes einzelne Nutzergruppen definiert und deren Anforderungen erarbeitet. Dabei wurde unterschieden in:

Nutzergruppe und	Verweildauer in der Stadt
- Stadtbewohnende:	variabel
- Stadtnutzende:	bis 1 - 2 Std.
- Stadtbesuchende:	> 6 Std.
- Stadtbeschäftigte:	> 8 Std.
- Pendler*innen:	> 8 Std.

Auf Basis der o.g. Nutzungsansprüche wird eine Neustrukturierung des Parkraums empfohlen. Die Parkdauer innerhalb der Kernstadt wird hierzu beispielsweise zukünftig auf eine Stunde zeitlich begrenzt. Vom zentralen Bereich aus findet eine Zonierung des Parkraums statt. Je weiter man sich von der Kernstadt entfernt, desto länger ist die maximal zulässige Parkdauer. Stadtbewohnende können mittels Anwohnerparkschein oder 1 EUR/Tag-Regelung auf festzulegenden Parkflächen parken. Parkflächen im Bereich der temporär gesperrten Verkehrsachse (vgl. Maßnahme M1), beispielsweise im Bereich des St. Michael Gymnasiums, können außerhalb dieses Zeitfensters von Stadtbenutzenden und Stadtbewohnenden beparkt werden.

Um den Bedürfnissen aller Nutzergruppen vollumfänglich gerecht zu werden ist es sinnvoll, für den zentral gelegenen Klosterplatz auf Grund der dort ansässigen Arztpraxen, eine 2-Zonen-Ausweisung vorzusehen. Dazu könnte der größte Teil des Klosterplatzes mit einer maximalen Parkdauer von 1 Stunde ausgewiesen und nur in der Nähe der Arztpraxen ein kleiner Bereich mit maximal 2 Stunden Parkdauer (Hinweis: Arztbesuch) ausgeschildert werden. Ebenfalls eine 2-Zonen-Ausweisung wäre für den Parkplatz Trierer Straße / Große Bleiche denkbar. Auf Grund der unmittelbaren Nähe zum Stadtzentrum wird hier die Hauptnutzung den Stadtnutzenden (bis 2 Std.) zugeordnet. Da dieser Parkplatz auch unter der Woche noch freie Kapazitäten aufweist, kann die zukünftige Ausweisung zusätzlich auch Stadtbesucher\*innen (bis 6 Std.) berücksichtigen.

#### Ziele

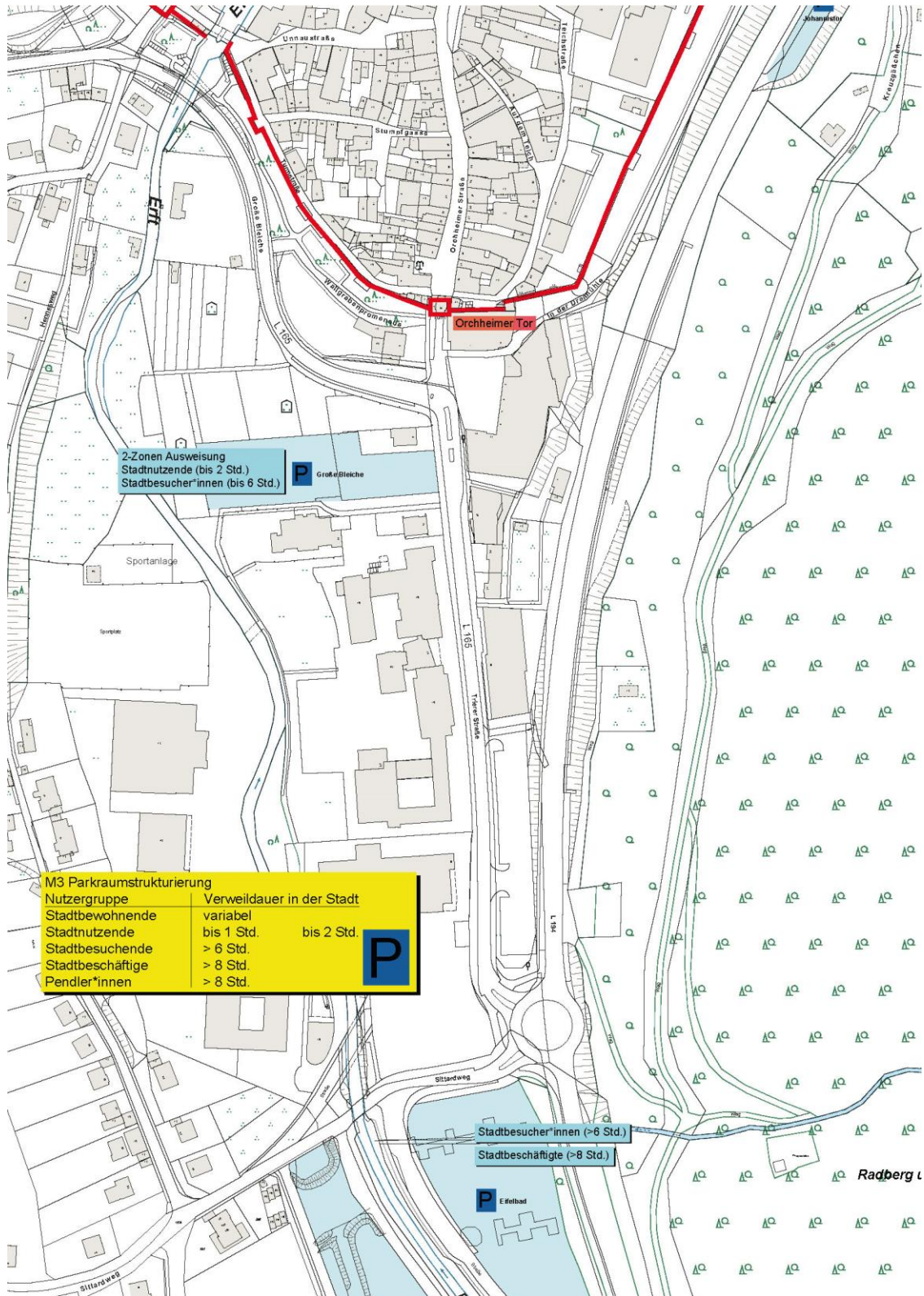
- die Nutzungsansprüche der einzelnen Nutzergruppen bestmöglich berücksichtigen
- den zur Verfügung stehenden Parkraum effektiv gliedern

#### ToDos / Bausteine

- Anpassung der Beschilderung, differenzierte Ausweisung der Parkplätze
- Anpassung und ggf. Ergänzung der Parkscheinautomaten
- Festlegung von Anwohnerparkbereichen und Ausgabe von Anwohnerparkausweisen / Transpondern für Polieranlage (vgl. M1)
- Öffentlichkeitsarbeit / Marketing



Planausschnitt Süd



#### 4.1.4 M4 Fahrradabstellanlagen

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Zu einer guten Fahrradinfrastruktur zählt, neben einem durchgehenden und leistungsstarken Radwegenetz, auch ein gutes Angebot an sicheren Fahrradabstellanlagen. Aktuell sind im Kernstadtbereich der Stadt Bad Münstereifel vier Bereiche mit Radabstellanlagen vorhanden: am Orchheimer Tor, vor dem Rathaus, in der Fußgängerzone und am Werther Tor. Am Bahnhof sind aktuell keine Radabstellanlagen vorhanden.

Im zentralen Stadtgebiet ist das vorhandene Netz um weitere Fahrradabstellanlagen zu ergänzen. Dabei ist generell darauf zu achten, dass die Wahl des Standortes den Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppe entspricht und ein entsprechender Ausbaustandard gewählt wird. Um eine gute soziale Kontrolle zu ermöglichen, ist der Standort so zu wählen, dass er gut einsehbar und beleuchtet ist. Geeignet sind beispielsweise gut frequentierte Straßenzüge oder Plätze; kleine Seitenstraßen sind hingegen eher ungeeignet. Ausbaukriterien sind der jeweiligen Nutzung anzupassen. Grundsätzlich ist jedoch auch hier das Kriterium Sicherheit, die Möglichkeit das Fahrrad abschließen zu können sowie der Komfort der Abstellanlage (Anlehnbügel) von oberster Priorität.

Im Umfeld des Bahnhofes eignen sich abschließbare Fahrradboxen besonders gut. Diese bieten neben dem sicheren Abstellen gleichzeitig auch die Möglichkeit des Ladens von Pedelecs oder E-Bikes. Zusätzlich besteht die Option, sie zur Miete als reservierten Fahrradstellplatz anzubieten. Insbesondere den heutzutage teils sehr hochwertigen und teuren Fahrrädern muss in besonderer Weise Rechnung getragen werden - Fahrradboxen können den Ansprüchen der Nutzenden gerecht werden. Fahrräder können über einen längeren Zeitraum gesichert abgestellt werden, wofür Radfahrende gerne auch bereit sind, etwas zu zahlen (beispielsweise Pendler\*innen).

Im zentralen Kernstadtbereich hingegen werden hauptsächlich kürzere Standzeiten der Fahrräder erwartet (beispielsweise während eines Marktbesuches oder Stadtbesorgungen). Dementsprechend sind hier Fahrradabstellanlagen in Form von Fahrradständern oder –anlehnbügeln in geeigneter Menge vorzusehen. Es wird angeraten, das vorhandene Netz durch mindestens 3 weitere Radabstellanlagen am Markt, Europa- und Klosterplatz zu ergänzen.

Werden die o.g. Kriterien erfüllt, werden die Fahrradabstellanlagen sicherlich gut angenommen. Dies dient der Förderung des Radverkehrs.

##### Ziele

- flächendeckende Bereitstellung von bedarfsgerechten Radabstellanlagen
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit
- Steigerung der Radnutzungszahlen

##### ToDos / Bausteine

- Festlegung geeigneter Standorte
- Planung und Herstellung der Radabstellanlagen (Anlehnbügel oder Fahrradbox)

##### Plan / Darstellung / Foto



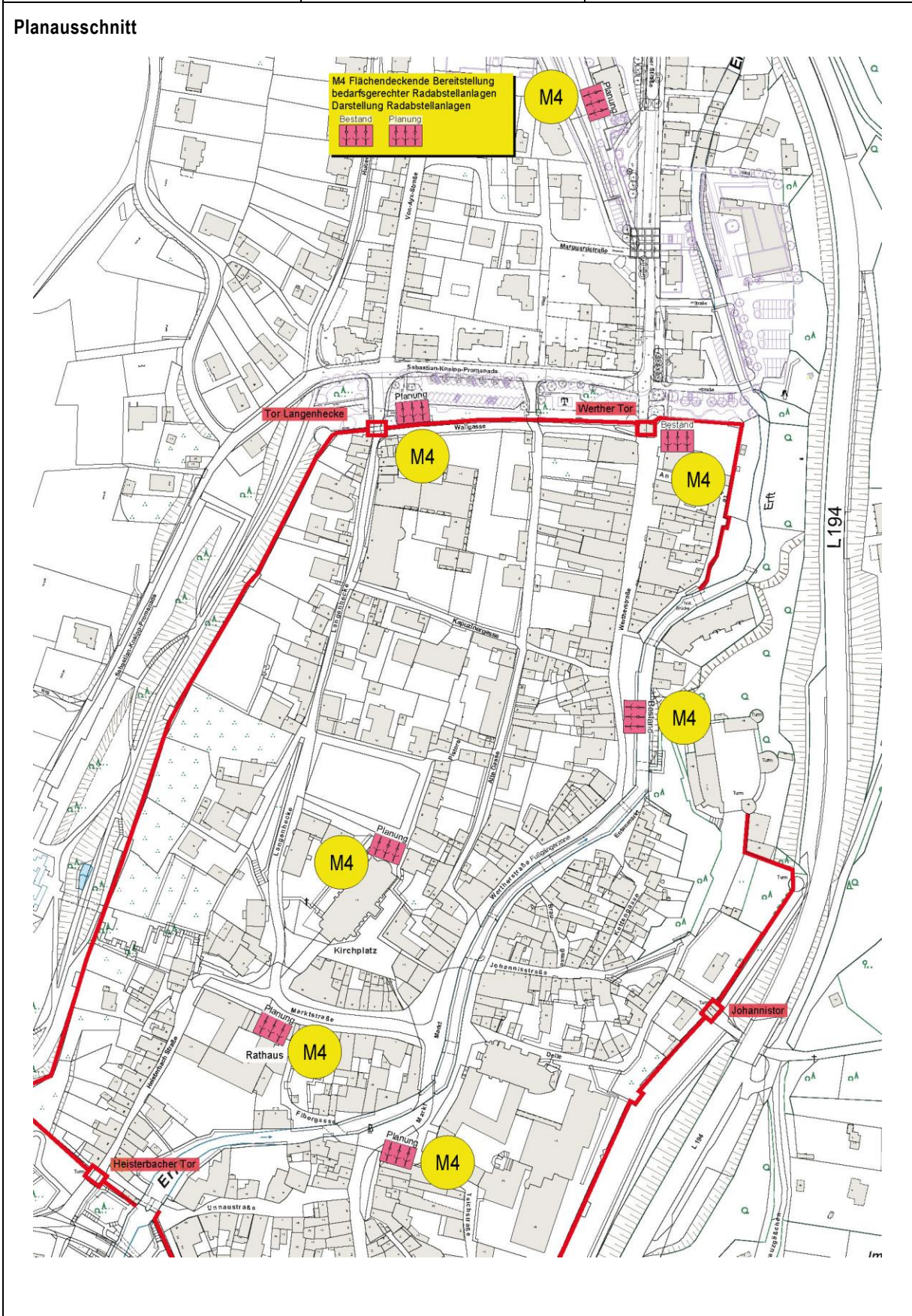
Bsp.: gesicherte Fahrradbox mit Lademöglichkeit,  
Quelle: DEINRADSCHLOSS



Bsp. Fahrradabstellanlage mit funktionellen  
Anlehnbügeln, Quelle: Fa.wsm



<p><b>Beteiligte / Akteure</b></p> <p>- Stadt</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p>Kann unabhängig von anderen Maßnahmen umgesetzt werden.</p>	<p><b>Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]</b></p> <p>ca. 19.000 €</p>
---	--	---



#### 4.1.5 M5 Tourismushaltestelle am Orchheimer Tor

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Tourismus stellt einen wichtigen Wirtschaftszweig für den Kneippkurort Bad Münstereifel dar. Neben der Attraktivität für Aktivreisende wie Wanderer und Radfahrer auf Grund seiner geografischen Lage hat sich die Stadt seit der Öffnung des Outlets 2014 auch zum sehr beliebten Einkaufsziel entwickelt.

Den dadurch entstandenen Anforderungen an die verkehrliche Infrastruktur wurde man durch den Ausbau des Parkplatzes „Goldenes Tal“ im Süden der Stadt und dessen Ausweisung als Outlet-Parkplatz gerecht. Outlet-Besucher werden seither über das neu entstandene Parkleit-System zielgerichtet um die Kernstadt herum zu dieser Parkplatfläche geführt.

Zu den zahlreichen Outlet-Besuchern zählen neben Kleingruppen, deren Anreise mit dem eigenen Pkw erfolgt, ganze Busgruppen, die Tagestouren nach Bad Münstereifel gebucht haben. Für diese Nutzergruppe ergibt sich ein großes Defizit hinsichtlich geeigneter Haltepunkte im direkten Umfeld der Kernstadt. Da hauptsächlich ein älterer Personenkreis vom Angebot der Bustouren Gebrauch macht, ist der Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen gestiegen. Kurze Wege sind demnach von zentraler Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurde bereits der Bau einer Haltebucht für bis zu 3 Reisebusse für Verkehre aus Fahrtrichtung Westen (BAB 1) umgesetzt. Jedoch ermöglicht diese Maßnahme nur den Ein- und Ausstieg der Besucher aus dieser Richtung. In entgegengesetzter Richtung besteht bislang keine adäquate Möglichkeit.

Die Anlage einer geeigneten Tourismushaltestelle ist Thema dieses Maßnahmenblattes. Dabei ist das Thema barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen zwingend zu berücksichtigen.

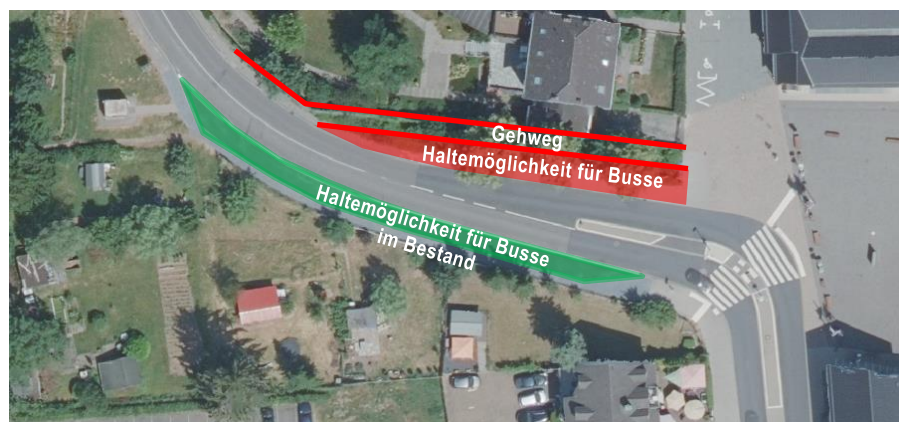
##### Ziel

Schaffung ausreichender Haltemöglichkeiten für Touristenbusse

##### ToDos / Bausteine

- Klärung der Eigentumsverhältnisse
- Erstellung einer Planung inkl. barrierefreier Aspekte
- Abstimmung mit der Stadt
- Umsetzung der Maßnahme

##### Plan / Darstellung / Foto



Quelle: Google Earth

##### Beteiligte / Akteure

- Stadt
- Baulastträger / Eigentümer
- Outlet (Information)

##### Priorität

**Kann unabhängig von anderen Maßnahmen umgesetzt werden.**

##### Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]

ca. 50.000€

#### 4.1.6 M6.1 Stadteingang Nord / Anlage eines KVP mit Nebenanlagen

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Der aktuelle Stadteingang aus Richtung Norden ist nur schwer erkennbar und wenig attraktiv gestaltet.

Verlässt man die Ortsumgehung (L194) im Norden der Stadt am KVP in Richtung Innenstadt, passiert man schnell die Ortstafel von Bad Münstereifel und befindet sich, zumindest formal betrachtet, innerhalb der Ortsdurchfahrt. Der Verkehrsraum allerdings weist keinen typischen innerstädtischen Charakter auf, wie z.B. beidseitige Bebauung, breite Nebenanlagen für Fußgänger, Parkstreifen o.ä.. Die L234 (Kölner Straße) ist im überwiegenden Teil ausschließlich auf der östlichen Seite bebaut, auf der westlichen Seite befindet sich neben der Anbindung eines Baugebietes der P+R-Parkplatz des Bahnhofs mit zwei Zufahrten. Der nächste Knotenpunkt (KNP) L234 (Kölner Straße) / L234 (Schleidalstraße) / Kölner Straße ist als abknickende Vorfahrt (L234) ausgestaltet. Diese Verkehrsführung ist für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer, die ins Zentrum der Stadt möchten, ungünstig gewählt. Sie werden zwar durch einen kleinen Pfeilwegeweiser in die gewünschte Richtung geführt, intuitiv jedoch, dem Straßenverlauf folgend, weg vom Zentrum in Richtung Fachhochschule geleitet.

Gesicherte Querungsmöglichkeiten befinden sich auf der L234 (Kölner Straße) auf Höhe der beiden Zufahrten zum P+R-Parkplatz. Im Anschluss daran ist eine gesicherte Querung erst wieder vor dem Werther Tor möglich.

Um den nördlichen Stadteingang aus verkehrlicher Sicht zu attraktivieren, wird am KNP L234 (Kölner Straße) / L234 (Schleidalstraße) / Kölner Straße der Bau eines Kreisverkehrsplatzes vorgeschlagen. Durch diese Maßnahme kann optisch ein begreifbarer Stadteingang geschaffen und die Maßnahme M6.2 baulich eingeleitet werden. Zudem bietet er die Möglichkeit, in allen Knotenpunktarmen Fahrbahnteiler mit Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger vorzusehen. Somit können querende Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof in Richtung Fachhochschule und / oder dem nahegelegenen Parkplatz Viadukt zukünftig gesichert queren.

##### Ziele

- Schaffung eines attraktiven und wahrnehmbaren Stadteinganges aus Richtung Norden
- Optimierung der Querungssituation für Fußgänger\*innen am Knotenpunkt mittels eines Kreisverkehrsplatzes

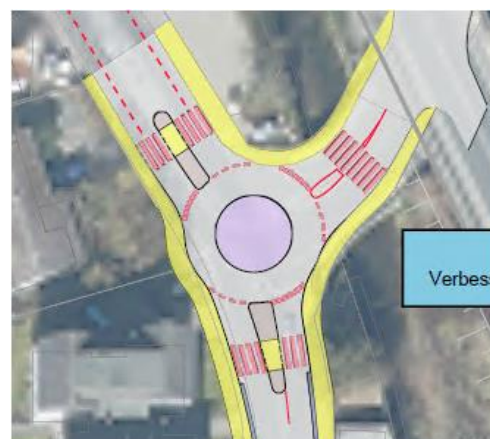
##### ToDos / Bausteine

- planerische Ausarbeitung des Konzeptes, Entwurfsplanung
- Abstimmung der Planung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW
- Ausführungsplanung und Umsetzung der Maßnahme

##### Plan / Darstellung / Foto



Bestandssituation Quelle: Google Maps



KVP-Planung Quelle: eigene Grafik

##### Beteiligte / Akteure

- Stadtverwaltung
- Baulasträger / Eigentümer

##### Priorität

Sollte im Zuge von / nach M6.2 erfolgen.

##### Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]

ca. 300.000 €

#### 4.1.7 M6.2 Stadteingang Nord / Shared-Space mit Übergangsbereich

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Der aktuelle Stadteingang im Norden der Stadt, aus Richtung Iversheim kommend, ist sowohl aus verkehrlicher als auch aus städtebaulicher Sicht wenig attraktiv gestaltet. Umfangreiche Planungen zur Umgestaltung und Umnutzung des gesamten durch den ÖPNV genutzten Geländes liegen bereits vor und werden alsbald umgesetzt. Eine Verlegung des Busbahnhofs parallel zur vorhandenen Bahnkante ist eine der Hauptmaßnahmen. Zusätzlich werden Nutzer\*innen des ÖPNV zukünftig mittels einer Rampe in Richtung Stadtzentrum gebündelt geführt. Eine Querung der Kölner Straße ist jedoch erst im direkten Stadteingangsbereich möglich.

Um eine gesicherte Querung durch den NMIV in diesem Bereich zu ermöglichen und den gesamten Straßenraum der zentralen Einfahrtsstraße aufzuwerten, wird der Umbau und die Ausweisung eines ca. 150m langen Streckenabschnittes zwischen der aktuell bestehenden Taxiwende und Werther Tor als Shared-Space Bereich mit Zielgeschwindigkeit 10-20km/h empfohlen. Es wird ein niveaugleicher Ausbau angestrebt, dabei handelt es sich NICHT um eine Mischverkehrsfläche. Die Fahrbahn für den MIV muss optisch deutlich von den Flächen des NMIV abgesetzt werden und klar erkennbar und begreifbar sein.

Um den Shared-Space-Bereich einzuleiten, wird ein Übergangsbereich zwischen dem neu geplanten Stadteingang Nord (vgl. M6.1) und dem Bahnhofsgebäude (Beginn Shared-Space) ebenfalls im weichen Trennprinzip definiert. Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h ist vorzusehen, bevor eine Rampe den Shared-Space Bereich einleitet (vgl. Ausarbeitung ISEK Maßnahme A.6 Masterplan Nord, Büro Isaplan).

##### Ziele

- Optimierung der Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Bahnhofs und des Werther Tors
- Aufwertung der Hauptachse aus Richtung Norden

##### ToDo's / Bausteine

- planerische Ausarbeitung des Konzeptes, Entwurfsplanung
- Prüfung der Möglichkeiten zur Erhaltung der Parkmöglichkeiten im Bereich der Apotheke
- Abstimmung der Planung mit Anwohnern und Anliegern
- Ausführungsplanung und Umsetzung der Maßnahme

##### Plan / Darstellung / Foto

Beispieldarstellung eines Shared-Space-Bereiches



Abb: Shared-Space - Die Zukunft der Begegnungszone in Velden, Foto: ZVG



Abb: ADAC Broschüre: Shared-Space - Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr? (Darstellung „Bühler Stern“)

##### Beteiligte / Akteure

- Stadt BAM
- Anwohner / Anlieger

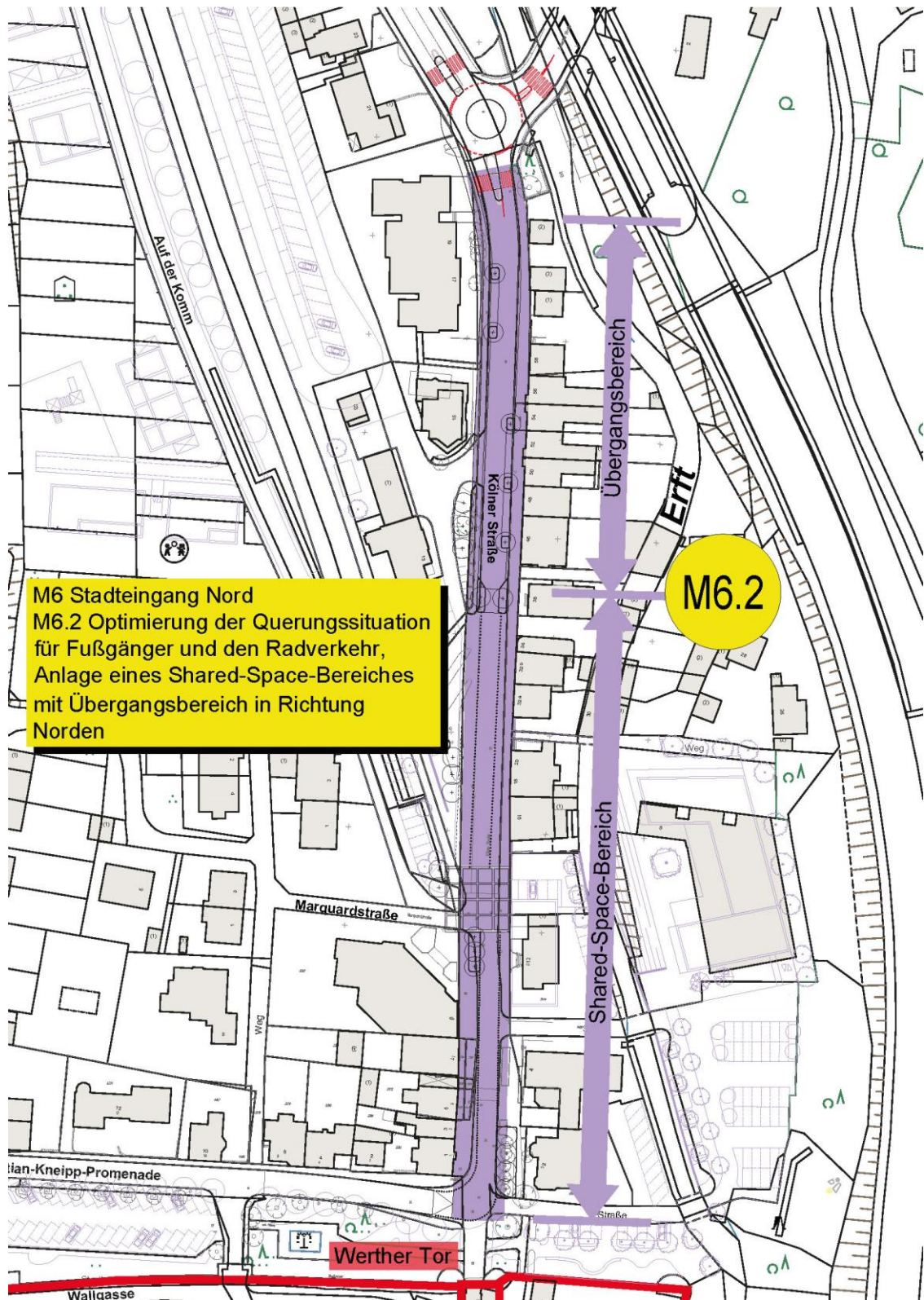
##### Priorität 1

Planung läuft bereits, vgl. ISEK Maßnahme A.6 „Masterplan Nord“

##### Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]

ca. 600.000 €

Planausschnitt



**4.1.8 M7.1 Lückenschluss im Radnetz Kölner Straße (L234)**

**Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Ziel ist es, ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz im zentralen Bereich von Bad Münstereifel für den Freizeit- und Alltagsverkehr zu gewährleisten. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, bestehen sowohl im Norden als auch im Süden außerhalb der Kernstadt Defizite im Radverkehrsnetz. Die Maßnahme M7 beschäftigt sich mit Lösungsansätzen für den Norden der Stadt.

Von Norden, aus Richtung Iversheim, wird der Radverkehr im Bestand durch eine Radroutenbeschilderung auf östlicher Seite, parallel zur L194, geführt. Ein offizieller Radweg ist hier jedoch nicht vorhanden. Im Zulauf des KVP L194 / Kölner Str. / L194 / Bendenweg geht die Radroute in einen gemeinsamen Geh-/ Radweg über, welcher, gesichert mittels Fahrbahnteiler, auf die westliche Parallelachse der L194 geführt wird. Dort wird er über ein kurzes Stück Gehweg („Radfahrer frei“) auf die Fahrbahn geführt, wo er, genau wie auf der östlichen Parallelachse, bis zum KVP L194 / L234 (Kölner Str.) weiter verläuft. Passiert man die OD weiter in Richtung Innenstadt, sind die Seitenräume zu schmal, um eine gemeinsame Nutzung durch zu Fuß Gehende und Rad Fahrende zu ermöglichen. Im Mischverkehr wird der Radverkehr auf der L234 (Kölner Straße) zum Stadtzentrum geführt. Dabei bietet die L234 (Kölner Straße) mit einer Verkehrsbelastung von ca. 2.600 Kfz/24h (offizielle Straßenverkehrszählung 2015) gute Voraussetzungen zur Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Gemäß ERA ist die Anlage von Schutzstreifen nicht zwingend erforderlich (Belastungsbereich I).

Vor dem Hintergrund, dass mit einer stetigen Verkehrszunahme zu rechnen ist und unter Berücksichtigung, dass die heutige Verkehrsbelastung laut ERA bereits heute im Übergangsbereich zu Belastungsbereich II (Schutzstreifen oder Gehweg „Radfahrer frei“) liegt, werden die nach Belastungsbereich II anzustrebenden Maßnahmen

- Schutzstreifen mit Mindestbreite und
- Gehweg „Radfahrer frei“

zur Umsetzung empfohlen, um den Radverkehr nachhaltig und zukunftsorientiert zu stärken und zu fördern.

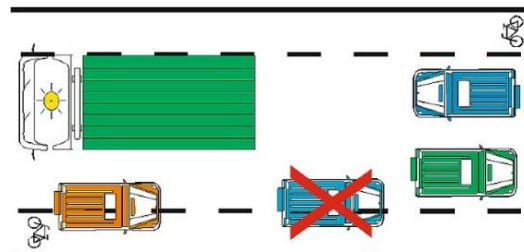
**Ziele**

- Herstellung eines zusammenhängenden Radnetzes für Alltagsverkehre durch
  - Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn und / oder
  - Ausweisung des vorhandenen Gehweges mit Zusatz „Radfahrer frei“ (ohne Benutzungspflicht)

**ToDo's / Bausteine**

- Erstellung einer konkreten Planung
- Abstimmung mit der Stadt und Straßen NRW
- Umsetzung der Maßnahme

**Plan / Darstellung / Foto**



schematische Darstellung von Schutzstreifen und deren Nutzung, Quelle: Landkreis Elbe-Elster



VZ 239 Gehweg mit ZZ 1022-10 „Radfahrer frei“

**Beteiligte / Akteure**

- Stadtverwaltung
- Baulastträger / Eigentümer

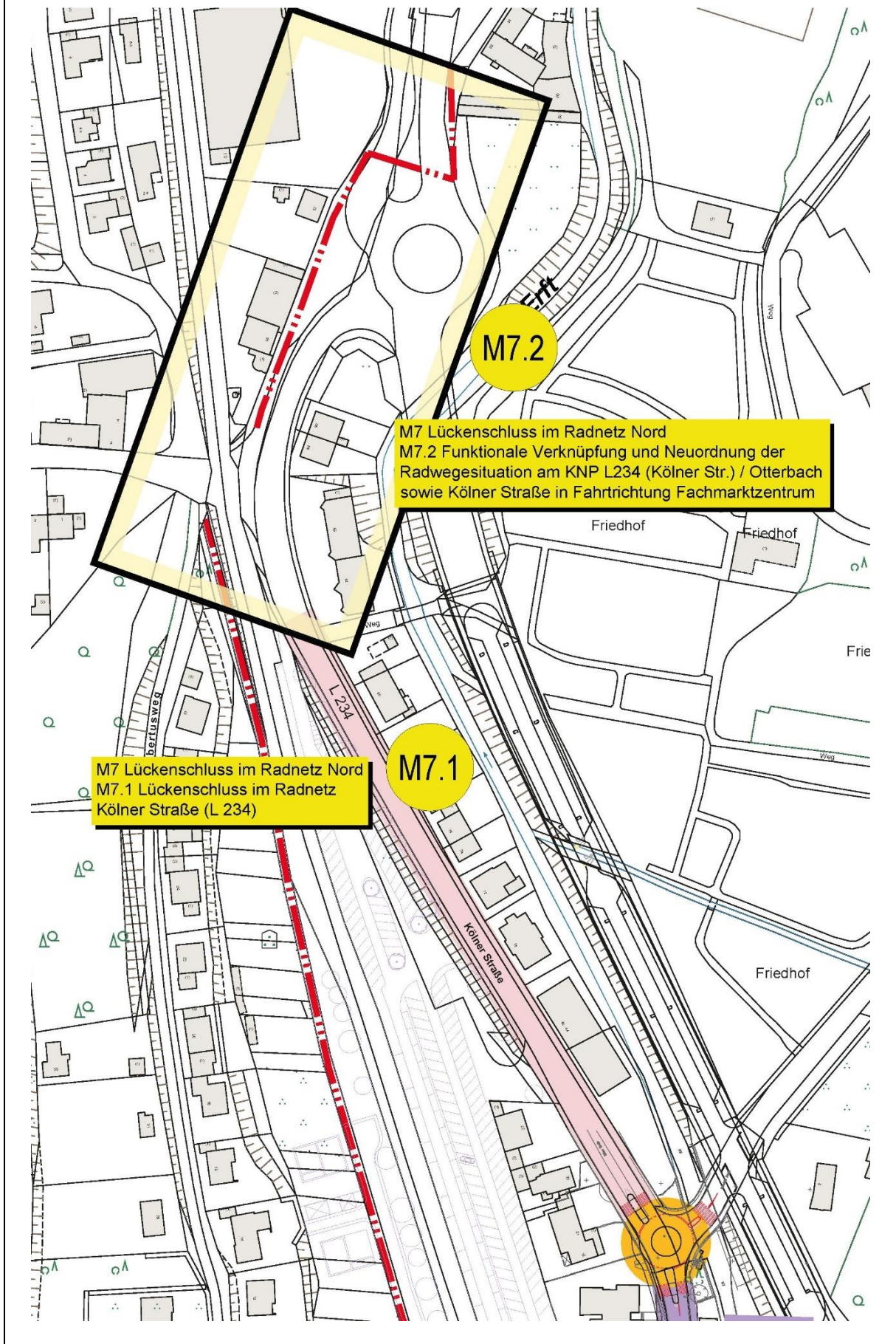
**Priorität**

Sollte nach M6.1 erfolgen.

**Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]**

ca. 80.000 €

## Planausschnitt



**4.1.9 M7.2 Funktionale Verknüpfung und Neuordnung der Radwegesituation am KNP L234 (Kölner Straße) / Otterbach sowie Kölner Straße in Fahrtrichtung Fachmarktzentrum**

**Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Der innerstädtische Knotenpunkt L234 (Kölner Straße) / Otterbach ist durch eine bedarfsgesteuerte LSA geprägt, welche zum Einsatz kommt, sobald ein Zug den Knotenpunkt passieren möchte. Die Auflösung des aus Richtung Norden kommenden gemeinsamen Rad- / Gehweges ist aktuell nicht gelöst. Zudem gibt es keine fahrradfreundliche Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt.

Die Maßnahme M7 behandelt bereits die Optimierung der Bestandssituation auf der freien Strecke in Richtung Kernstadt. Die hier beschriebene Maßnahme M8 verfolgt das Ziel, den gesamten KNP L234 (Kölner Straße) / Otterbach besonders zu optimieren. Dabei sind die besonderen Anforderungen des Radverkehrs zu berücksichtigen. Die Erstellung von Fahrradschleusen und gesicherten Querungsmöglichkeiten sind am Knotenpunkt genauso ein Thema wie die Fortführung des Radverkehrs in Richtung Norden.

Die Fahrstreifenaufteilung ist ebenfalls im Hinblick auf den Radverkehr zu optimieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass „Das Linksabbiegen des Radverkehrs [...] direkt oder indirekt erfolgen [kann]. Sind Linksabbiegestreifen vorhanden, sollten nach Möglichkeit auch dort Schutzstreifen markiert werden, um einen vorgezogenen Aufstellbereich zu ermöglichen (vgl. Bild 48). Ist die Markierung von Schutzstreifen aus Platzgründen nicht möglich, soll der Fahrstreifen mit dem stärksten Radverkehr zu Lasten der anderen auf mindestens 3,50 m verbreitert werden.“ (vgl. ERA 2010, Kapitel 4.4.5)

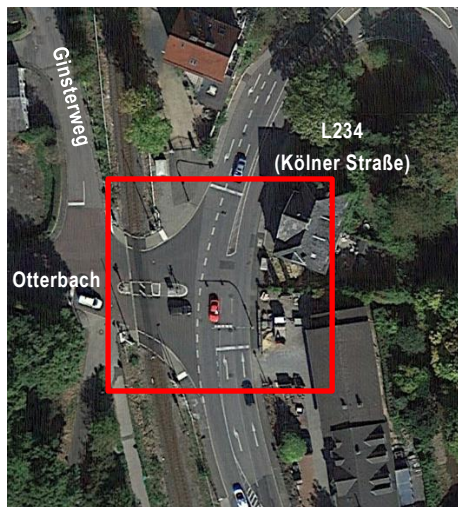
**Ziele**

- Gewährleistung der uneingeschränkten Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt
- Verbesserung der Radverkehrsführung

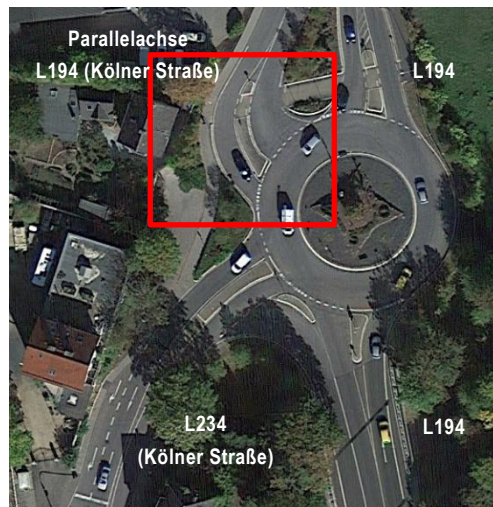
**ToDos / Bausteine**

- Erstellung einer konkreten Planung am Knotenpunkt und Parallelachse der L194 (Kölner Straße) zur Optimierung der Radverkehrsführung
- Abstimmung mit der Stadt und Straßen NRW
- Umsetzung der Maßnahmen

**Plan / Darstellung / Foto**



Quelle: Google Earth



Quelle: Google Earth

**Beteiligte / Akteure**

- Stadtverwaltung
- Baulastträger / Eigentümer

**Priorität**

Sollte im Zuge von / nach M7 erfolgen.

**Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]**

ca. 80.000 €



**4.1.10 M8 Lückenschluss im Radnetz Süd**

**Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Die Maßnahme M8 beschäftigt sich - analog zur Maßnahme M7 - mit Lösungsansätzen hinsichtlich des Radverkehrsnetzes für den Süden der Stadt.

Aus Richtung Süden, aus Richtung Eicherscheid, wird der Radverkehr bis zum KVP L194 / Sittardweg / Trierer Straße im Bestand parallel zur Fahrbahn auf westlicher Seite als gemeinsamer Rad-/Gehweg geführt. Dort wird er, gesichert mittels Fahrbahnteiler, über die zu führenden Äste des Sittardwegs und der Trierer Straße geführt, wo er schlussendlich auf die Fahrbahn geleitet wird.

Die Trierer Straße ist mit knapp 4.800 Kfz/24h (offizielle Straßenverkehrszählung 2015) mäßig stark belastet. Gemäß ERA ist die Trierer Straße dem Belastungsbereich II zuzuordnen. Demnach ist hier die Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn sowie eine Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit dem Zusatz "Radfahrer frei" möglich.

Die Seitenräume der Trierer Straße bieten mit einer Breite von mindestens 2,50m, eine ausreichende Breite um den vorhandenen Gehweg zur Mitbenutzung durch den Radverkehr freizugeben (Gehweg „Radfahrer frei“).

Auf diese Weise kann ein adäquater Lückenschluss bis zum Orchheimer Tor realisiert werden.

**Ziele**

- Herstellung eines zusammenhängenden Radnetzes für Alltagsverkehre durch
  - Anlage von einseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn und / oder
  - Ausweisung des vorhandenen Gehweges mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ (ohne Benutzungspflicht)

**ToDos / Bausteine**

- Erstellung einer konkreten Planung
- Abstimmung mit der Stadt und Straßen NRW
- Umsetzung der Maßnahme

**Plan / Darstellung / Foto**



Foto: Bestandssituation Trierer Straße



VZ 239 Gehweg mit  
ZZ 1022-10 „Radfahrer frei“

**Beteiligte / Akteure**

- Stadtverwaltung
- Baulastträger / Eigentümer

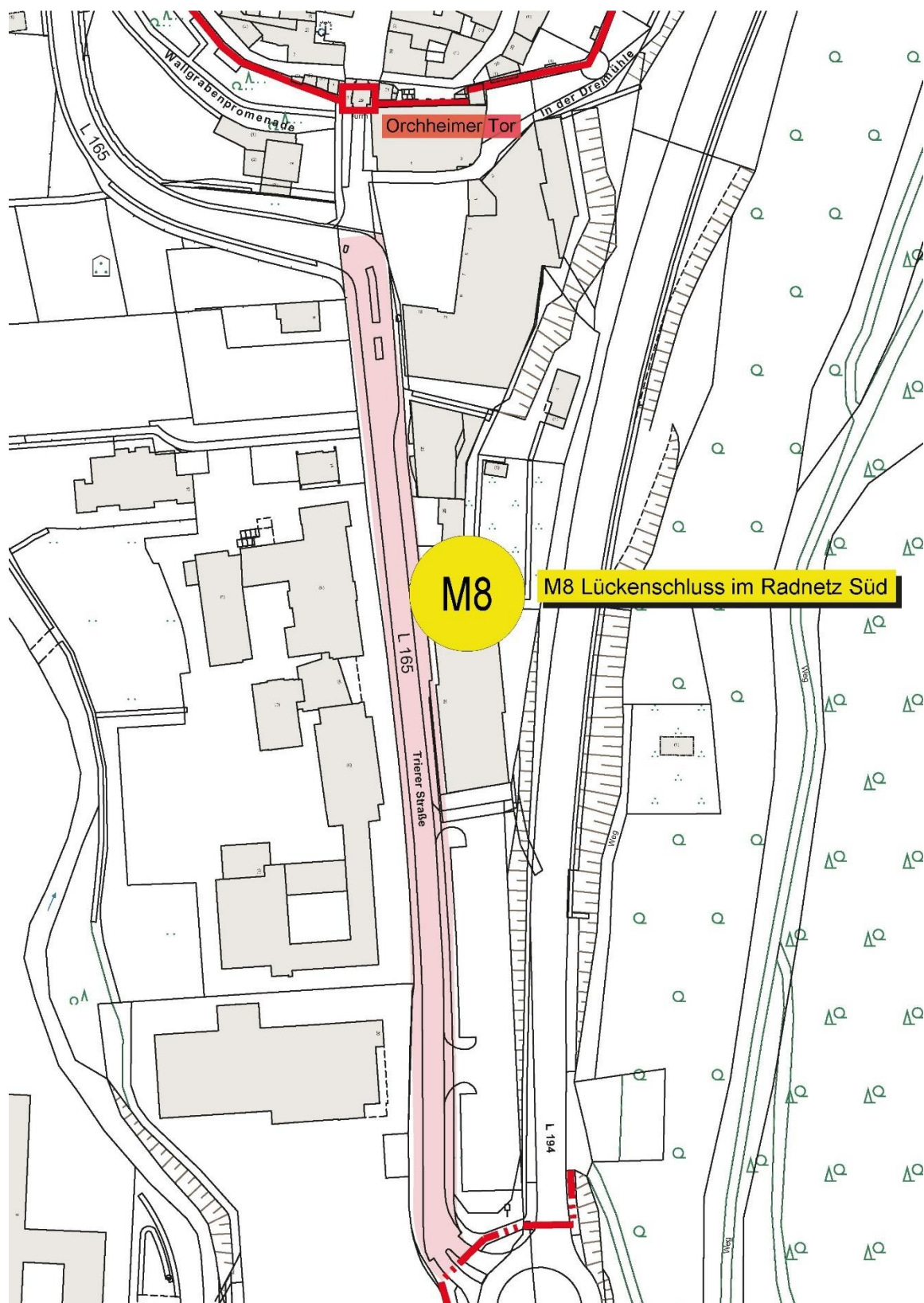
**Priorität**

**Kann unabhängig von anderen Maßnahmen umgesetzt werden.**

**Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]**

ca. 20.000 €

Planausschnitt



**4.1.11 M9 Instandhaltung und Pflege von Radwegen**

**Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Die Instandhaltung und Pflege von Radwegen ist unerlässlich, um ein attraktives Radverkehrsnetz anbieten zu können. Es wird das Ziel verfolgt, die bauliche Substanz über einen möglichst langen Zeitraum zu erhalten und somit die Befahrbarkeit, Verkehrssicherheit und Akzeptanz zu gewährleisten.

Hierzu sind regelmäßige Streckenkontrollen durchzuführen. Dabei ist darauf zu achten, dass sich die Fahrbahnoberfläche und / oder Wegedecke in einem einwandfreien Zustand befindet. Ausbrüche und Risse im Belag, Beschädigungen der Fahrbahn durch Wurzelwuchs oder Verengung der Fahrbahn durch Grünbewuchs sind nur einige der möglichen Mängel. Es ist stets darauf zu achten, dass das Lichtraumprofil freigehalten wird, ggf. muss ein Rückschnitt des Bewuchses erfolgen. Sollten Mängel festgestellt werden, ist eine Schadensdokumentation anzulegen. Es ist wichtig, frühzeitig die richtigen Maßnahmen einzuleiten, um auf lange Sicht gesehen die Gesamtaufwendungen so gering wie möglich zu halten. Außerdem sollten die Radwege regelmäßig auf ihre Sauberkeit und ausreichende Beleuchtung geprüft werden, damit das vorhandene Radwegenetz komfortabel und sicher ist.

Ein weiteres Thema ist die Kontrolle der Radwegeausweisung. Viele Radwege sind, gerade im innerstädtischen Raum, durch Fahrbahnmarkierungen und Fahrradpiktogramme unkompliziert in der Pflege. Durchschnittlich sollte jedoch spätestens alle 5-10 Jahre die vorhandene Markierung erneuert werden, da sich die Sichtbarkeit in der Nacht und bei Nässe zunehmend verschlechtert und somit die Sicherheit abnimmt. Touristische Radwege und -routen sind oft mit einer konkreten Beschilderung / Wegweisung versehen, um gerade an Knotenpunkten eine kontinuierliche Verkehrsführung für ortsunkundige Nutzer gewährleisten zu können. Die vorhandene Beschilderung sollte regelmäßig auf ihre Vollständigkeit überprüft und bei Bedarf erneuert oder ergänzt werden.

**Ziel**

Gewährleistung eines sicheren und attraktiven Radnetzes

**ToDo's / Bausteine**

- Aufstellung eines Mängelkataloges
- Festlegung von Routen zur regelmäßigen Streckenkontrolle
- Beseitigung der festgestellten Mängel

**Plan / Darstellung / Foto**

Beispiele möglicher Radwegschäden:



Foto: Stadt Bamberg



Foto: Hans Jürgen Huy für Weser Kurier



Foto: Twitter Andreas Rahe

**Beteiligte / Akteure**

- Stadt

**Priorität**

**Sofort / ständig**

**Unterhaltungskosten [EUR]**

Ansatz Straßenunterhaltung  
Stadt Bad Münstereifel

#### 4.1.12 M10 Stärkung der Erftalbahn Bad Münstereifel - Euskirchen

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die S-Bahnlinie 23 von Bad Münstereifel nach Bonn Hbf (zwischen Bad Münstereifel und Euskirchen als RB23) soll mittelfristig komplett elektrifiziert und bis Bonn-Mehlem verlängert werden. Neben dem Ausbau der Schieneninfrastruktur ab Euskirchen in Richtung Bonn sollte langfristig auch die Infrastruktur zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel ertüchtigt werden, um ein verdichtetes Taktangebot von und nach Euskirchen zu ermöglichen um die Attraktivität dieser ÖPNV-Achse erheblich zu steigern. Neben einer Taktverdichtung der RB23 ist alternativ auch eine Weiterführung der RB28 von Düren denkbar, um den Takt zwischen Bad Münstereifel und Euskirchen auf zwei Verbindungen pro Stunde (= Bonn – BAM sowie Düren – BAM) zu verdichten, um so die Außenanbindung wesentlich zu verbessern. Hierzu sind in Zukunft weitere Begegnungsabschnitte auf der Erftalbahn (z.B. Wiedereinrichtung einer Zugbegegnungsstelle in Arloff) einzurichten bzw. am Linienendpunkt in Bad Münstereifel neue Umsetz- und Gleisrichtungswechselgleise auf noch vorhandenen Bahntrassen einzuplanen. Durch die ausgebauten Infrastruktur könnten darüber hinaus in Zukunft wieder touristische Sonderfahrten angeboten werden, was derzeit ohne Einschränkungen des Regelverkehrs nicht möglich ist. Des Weiteren ist eine Anhebung der derzeitigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h zu prüfen, um die Reisezeit im Vergleich zum MIV wettbewerbsfähiger zu gestalten und Fahrzeitpuffer für neue Haltepunkte einrichten zu können.

##### Ziele

- Zu den Hauptverkehrszeiten häufigere und insgesamt schnellere Außenanbindung
- Attraktivierung der ÖPNV-Achse Bad Münstereifel – Euskirchen
- Verlagerung erheblicher Verkehrsmengen auf den SPNV als wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende

##### ToDos / Bausteine

- Absprache mit dem NVR über Anpassung des S-Bahn/Regionalbahnkonzeptes des NVR
- Forcierung des Themas langfristige Taktverdichtung auf der Erftalbahn gegenüber dem NVR im Rahmen einer gemeinsamen Aktion mit dem Kreis Euskirchen
- Freihaltung und Sicherung von Bahnflächen in Arloff und Bad Münstereifel (an beiden Stellen, da zurzeit noch kein Taktmuster für einen verdichteten Fahrplan absehbar ist)
- Berücksichtigung des Flächensicherung für Bahnanlagen im Regionalplan und der kommunalen Bauleitplanung (F- und B-Pläne)

##### Plan / Darstellung / Foto



Foto: Bf Bad Münstereifel 2019

<b>Beteiligte / Akteure</b>	<b>Priorität</b>	<b>Kostenrahmen [EUR]</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Stadtverwaltung</li><li>- Kreis Euskirchen</li><li>- NVR</li></ul>	<b>Langfristig</b>	Finanzierung von SPNV-Maßnahmen über den NVR; ggf. Grunderwerb, falls Flächen nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen

#### 4.1.13 M11 Prüfung Einrichtung eines Regionalbahnhalt punktes am Bendenweg

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Um die Erreichbarkeit des Ärztehauses, sowie die Erschließung des Wohngebietes „Uhlenberg“ und der Gewerbegebiete nachhaltig zu verbessern, ist die Einrichtung eines weiteren Regionalbahnhalt es am Bahnübergang „Bendenweg“ zu prüfen. Hierdurch könnte eine attraktive und schnelle ÖPNV-Erschließung der nördlichen Kernstadt erzielt werden und in Kombination mit der Linie 801 eine Taktverdichtung erzielt werden bzw. attraktive Umsteigebeziehungen zum CityBus erreicht werden.

##### Ziele

- Verbesserte und schnellere ÖPNV-Erschließung der nördlichen Kernstadt
- Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Ärztehauses
- Verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes am Bendenweg
- Beitrag zur Verlagerung erheblicher Verkehrsmengen auf den SPNV als wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende

##### ToDos / Bausteine

- Zunächst Nutzwertanalyse, bei positivem Ergebnis Standardisierte Bewertung
- Freihaltung und Sicherung von Grundstücksflächen im Bereich des Bendenwegs
- Darstellung von Flächenbedarfen in den kommunalen Bauleitplänen (B-Plan, F-Plan)

##### Plan / Darstellung / Foto



Abb.: Erste Skizze der Lage eines möglichen Haltepunktes

##### Beteiligte / Akteure

- Stadtverwaltung
- Kreis Euskirchen
- NVR

##### Priorität

Langfristig

##### Kostenrahmen [EUR]

Finanzierung von SPNV-Maßnahmen über den NVR; ggf. Grunderwerb, falls Flächen nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen

#### 4.1.14 M12 Einrichtung von Mobilstationen an den Haltepunkten Bad Münstereifel Bf, Iversheim Bf und Arloff Bf

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Mobilstationen stellen ein wichtiges Bindeglied in einer multimodalen und vernetzten Mobilität der Zukunft dar. Mobilstationen dienen hierbei als Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Durch die räumliche Konzentration der Mobilitätsangebote wird der Wechsel für die Nutzer\*innen wesentlich vereinfacht. Neben der Verknüpfungsfunktion nehmen Mobilstationen auch weitere Aufgaben wahr. So dienen sie zur Sicherstellung von Informationen und Serviceangeboten und können letztendlich bei einer attraktiven Gestaltung zu einer Aufwertung der Umgebung dienen und einen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität leisten. Ein einheitliches Design garantiert schließlich einen hohen Wiedererkennungswert. Das Ziel von Mobilstationen ist hierbei, alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken gezielt einzusetzen, die Verkehrsströme zu bündeln und eine attraktive multimodale Wegeketten zu ermöglichen.

An den drei relevanten Stationen im Stadtgebiet von Bad Münstereifel ist der Umfang der Angebots- und Ausstattungsmerkmale für den jeweiligen Standort zu prüfen. Fehlende Mindestausstattungsmerkmale wie u.a. B+R-Anlagen, dynamische Fahrgastinformationsanzeiger etc., die vom NVR empfohlen werden, sind nachzurüsten. Weiterhin sind Flächenbedarfe und Flächenverfügbarkeiten zur Errichtung der Mobilstation zu prüfen.

Die Mobilstationen stellen eine wichtige Basis für das gemeinsam mit dem Kreis Euskirchen zu entwickelnde Fahrradverleihsystem mit E-Bikes dar (siehe M18). Folgende Ausstattungsmerkmale werden aus einem NVR-Gutachten für oben beschriebenen Mobilstationen empfohlen (im Folgenden werden nur die fehlenden Merkmale aufgeführt):

Station	Mindestausstattung	Elemente hoher Notwendigkeit
Bad Münstereifel Bf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B+R-Anlage</li> <li>▪ Blindenleitsystem Zug</li> <li>▪ Blindenleitsystem Bus</li> <li>▪ DFI für Bus</li> <li>▪ Notrufsäule/-Funktion</li> <li>▪ Stele Mobilstation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B+R Boxen/Käfige</li> <li>▪ Gepäckschließfächer</li> </ul>
Arloff Bf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B+R-Anlage</li> <li>▪ DFI für Bus</li> <li>▪ Notrufsäule/-Funktion</li> <li>▪ Stele Mobilstation</li> <li>▪ Uhr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B+R-Boxen/Käfige</li> <li>▪ Gepäckschließfächer</li> <li>▪ P+R-Anlage</li> </ul>
Iversheim Bf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B+R-Anlage</li> <li>▪ Notrufsäule/-Funktion</li> <li>▪ Stele Mobilstation</li> <li>▪ Uhr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B+R-Boxen/Käfige</li> <li>▪ Gepäckschließfächer</li> <li>▪ P+R-Anlage</li> </ul>

##### Hinweis:

Im Rahmen eines Förderprojektes des NVR wurden bereits im Jahre 2012 Überlegungen angestellt den Bahnhof Bad Münstereifel zu einer Verknüpfungsstation auszubauen. Aktuell prüft der Kreis Euskirchen in einer eigenen Untersuchung die Standorte für Mobilstationen im gesamten Kreisgebiet. Hierbei werden für die im NVR-Gutachten

von 2018 vorgeschlagenen Standorte und die vom NVR vorgeschlagenen Ausstattungsmerkmale geprüft. Die Planungen erfolgen in Abstimmung mit der Stadt Bad Münstereifel.

### Ziele

- Vereinfachung der Umsteigebeziehungen durch räumliche Konzentration der Mobilitätsangebote
- Mobilstationen als wichtiges Infrastrukturelement einer vernetzten und nachhaltigen Mobilität
- Attraktivierung und Werbung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Sicherung einer sozialverträglichen Mobilität
- Sicherung der Erreichbarkeit von ländlichen Räumen

### ToDos / Bausteine

- Prüfung von vorhandenen Flächen an den Standorten der Mobilstationen
- Darstellung von Flächenbedarfen in den kommunalen Bauleitplänen (B-Plan, F-Plan)
- Auswahl der sinnvollen Ausstattungsmerkmale an den jeweiligen Standorten (siehe auch Empfehlungen aus dem NVR-Gutachten von 2018)
- Abstimmungen mit dem Kreis im Rahmen des kreisweiten Mobilstationenkonzepts sowie im Rahmen des aufzubauenden E-Bikesharing- Systems (siehe M18)

### Plan / Darstellung / Foto



Foto: Beispiel Mobilstation Erftstadt Bf

### Beteiligte / Akteure

- Stadtverwaltung
- Kreis Euskirchen
- NVR

### Priorität

Mittelfristig

### Kostenrahmen [EUR]

ca. 170.000 €  
(nur Materialkosten netto)



#### 4.1.15 M13 Ausbau des Spätverkehrs

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das derzeitige ÖPNV-Angebot entspricht vollkommen den im Nahverkehrsplan des Kreis Euskirchen festgelegtem Bedienungsstandards. Im Spätverkehr an Wochentagen von Montag bis Donnerstag ergeben sich aus Gutachter-sicht im Vergleich zu Kommunen an der Eifelstrecke jedoch Nachteile durch einen zu frühen Betriebsschluss der ÖPNV-Verbindungen aus Richtung Köln und Bonn über Euskirchen nach Bad Münstereifel. Die letzte Verbindung stellt Mo-Do die Regionalbahnverbindung um 20:33 Uhr ab Euskirchen Bf in Richtung BAM dar. Eine kontinuierliche Ausweitung des Spätangebotes im ÖPNV-Achse Euskirchen – Bad Münstereifel entweder durch Ausweitung des Fahrplans auf der Bahnstrecke oder zusätzliche Fahrten bei der Linie 801 sollten Ziel sein. Ziel sollte auch sein, dass es unter der Woche montags bis donnerstags sowie sonn- und feiertags eine letzte Anbindung mindestens um 23:00 Uhr ab Euskirchen gibt.

##### Hinweis:

Der NVR bestellt zum Fahrplanjahr 2021 Mo-Fr ein zusätzliches Fahrtenpaar der RB23 im Spätverkehr (EU ab 21:33 Uhr, BAM an 21:56 Uhr; BAM ab 22:05 Uhr, EU an 22:26 Uhr). Hierdurch wird die Betriebszeit um eine Stunde verlängert.

##### Ziele

- Verbesserte Spätanbindung von Bad Münstereifel im ÖPNV
- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes
- Attraktivierung des Wohnstandortes Bad Münstereifel durch gute und ganz tägige ÖPNV-Erreichbarkeit von den Oberzentren aus und umgekehrt

##### ToDos / Bausteine

- Abstimmungen mit dem Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV sowie für den Schienenverkehr mit dem NVR

##### Plan / Darstellung / Foto



Foto: Bad Münstereifel Bf 2019

##### Beteiligte / Akteure

- NVR
- Kreis Euskirchen
- Stadt Euskirchen
- SVE
- RVK
- DB Regio

##### Priorität

**Kurzfristig**

##### Kostenrahmen [EUR]

je nach Variante: Betriebskosten (netto)  
zwischen ca. 10.000 €– 20.000 € p.a.

**4.1.16 M14 Mobilitätstestwochen**

**Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Die von den Industrie- und Handelskammern initiierten Mobilitätstestwochen bieten Unternehmen und Betrieben die Möglichkeit, für einen begrenzten Zeitraum verschiedene Mobilitätsformen zu testen, um die betriebliche Mobilität zu verbessern und nachhaltiger zu gestalten. In diesem Rahmen werden Pedelecs, Elektro-Autos, ÖPNV, Carsharing oder Lastenräder kostenlos den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Auf diese Weise können Alternativen zum Pendlerverkehr mit dem privaten Pkw aufgezeigt werden. Neben der zur Verfügungstellung von Verkehrsmitteln und Tickets werden auch Beratungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement vorgenommen. (Siehe auch: <https://www.aachen.ihk.de/zielgruppen2/unternehmen/branchen/verkehr/mobilitaetsmanagement/mobilitaetstestwochen-3697078>)

Für Bad Münstereifel wird vorgeschlagen, den Teilnehmerkreis über die betrieblichen Anwendungen hinaus auszuweiten: So sollten spezielle Testwochen für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie Senior\*innen oder Schüler\*innen bzw. in räumlicher Hinsicht wie etwa für bestimmte Dörfer im Stadtgebiet geprüft werden. Gerade in ländlichen Bereichen könnten verschiedene nachhaltige Mobilitätsformen auf einfache Art und Weise durch die örtliche Bevölkerung getestet und Beratungsangebote zur Verfügung gestellt werden.

**Ziele**

- Sensibilisierung für nachhaltige Mobilitätsformen
- Umweltschutz
- Werbung für nachhaltige Mobilitätsformen
- Stärkung spezifischer sozialen Gruppen
- Unterstützung dörflicher Siedlungsstrukturen durch Schaffung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen

**ToDos / Bausteine**

- Konzepterstellung: Erweiterung des Modells „Mobilitätswochen“
- Projektentwicklung und -steuerung
- Kommunikation mit Betrieben sowie in der erweiterten Form mit sozialen Gruppen und/oder Dorfgemeinschaften

**Plan / Darstellung / Foto**



Abb.: Flyer der IHK Aachen

<b>Beteiligte / Akteure</b>	<b>Priorität</b>	<b>Kostenrahmen [EUR]</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Stadtverwaltung</li><li>- Stabsstelle Wirtschaftsförderung Kreis Euskirchen</li><li>- IHK Aachen</li><li>- Verkehrsunternehmen</li><li>- Unternehmen</li><li>- Verein, Dorfgemeinschaften, bürgerschaftliche Gruppen</li><li>- Zukunftsnetz Mobilität NRW</li></ul>	<b>Kurzfristig</b>	ca. 7.000 € (netto) pro Testwoche

#### 4.1.17 M15 Verlängerung der Buslinie 801 ins südliche Stadtgebiet

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Derzeit hat die Buslinie 801 nach Ankunft von Euskirchen eine Standzeit von ca. 38 bis 41 Minuten am Bahnhof in Bad Münstereifel bevor die Rückfahrt nach Euskirchen erfolgt. Diese Standzeit könnte produktiv dazu verwendet werden, weitere Ortsteile mit hinreichendem Fahrgastpotenzial Stadtgebiet zu bedienen. Nach ersten Einschätzungen des Gutachters sowie des Kreis Euskirchen als Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen RVK böten sich z.B. Verlängerungen ins südliche Stadtgebiet (z.B. nach Rodert, Nöthen) an. Eine Verlängerung in Richtung Eicherscheid und Schönau wäre aufgrund des dichten TaxiBusPlus-Angebotes auf dieser Achse aus Sicht des Kreises nicht zielführend.

Durch die Verlängerung könnte, wie in der Umfrage zur Mobilität von den Bürger\*innen gewünscht, eine Festbedienung einzelner Ortsteile unter Ausnutzung vorhandener Buskapazitäten erfolgen. Aus Gutachtersicht sollte zunächst ein auf zwei Jahre befristeter Probetrieb erfolgen.

##### Ziele

- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes
- Nachfragesteigerung durch Angebot weiterer ÖPNV-Verbindungen in Festbedienung
- Attraktivierung der dörflichen Siedlungsbereiche

##### ToDos / Bausteine

- Abstimmungen mit Kreis und Verkehrsunternehmen
- Prüfung von Potenzialen und Linienvarianten
- Darstellung von Fahrplanmodellen
- Detaillierte Kostendarstellung

##### Plan / Darstellung / Foto



Foto: Linie 801 endet derzeit in Bad Münstereifel Bf

##### Beteiligte / Akteure

- Stadtverwaltung
- Kreis Euskirchen
- RVK

##### Priorität

**Kurzfristig**

##### Kostenrahmen [EUR]

ca. 40.000 € p.a. (netto Betriebskosten)

#### 4.1.18 M16 Weiterentwicklung des TaxiBusPlus-Systems zu einem flexiblen On-Demand-Verkehr

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die ländlich-strukturierten Ortsteile im Osten sowie Süden des Stadtgebietes sind geprägt durch in räumlich und zeitlich disperse Verkehrsströme. Speziell für diese Räume wurde im Kreis Euskirchen ab dem Jahre 2002 der TaxiBus als bedarfsgesteuertes ÖPNV-Angebot etabliert. Im Stadtgebiet von Bad Münstereifel weisen die TaxiBusPlus-Linien eine hohe Angebotsqualität durch ein dichtes Fahrplanangebot sowie einer großen Anzahl an bedienten Haltestellen auf.

In der Bürgerbefragung zur Mobilität ist deutlich geworden, dass das fahrplanorientierte Modell teilweise als zu unflexibel empfunden wird. Manche Binnenrelationen werden durch die bestehenden Linien nicht abgedeckt. Eine weitere Flexibilisierung des derzeitigen TaxiBusPlus-Angebotes hin zu einem fahrplan- und linienungebundenen Betrieb erscheint überprüfungswert. Hierdurch könnte eine sinnvolle nachhaltige Alternative zum individuellen Pkw-Verkehr sowie insbesondere auch eine sozialverträgliche Mobilität für ältere Personen und Menschen ohne Auto geschaffen werden.

##### Ziele

- Attraktivierung und Sicherstellung des ÖPNV-Angebots in den Ortsteilen
- Schaffung neuer Querverbindungen zwischen den dörflichen Siedlungsbereichen

##### ToDos / Bausteine

- Machbarkeitsstudie zur Weiterentwicklung des TaxiBusPlus-Systems in Richtung eines On-Demand-Systems
- Prüfung von Chancen und Grenzen der Flexibilisierung und des fahrplanungebundenen Betriebs
- Besondere Berücksichtigung fixer Anschlussknoten an den SPNV
- Technische Prüfung der Möglichkeiten der eingesetzten DispoSoftware auf Umstellung auf flexiblen, fahrplanfreien Betrieb

##### Plan / Darstellung / Foto

Abb.: Werbung für das TaxiBusPlus-System



##### Beteiligte / Akteure

- Stadtverwaltung
- Kreis Euskirchen
- RVK

##### Priorität

Mittelfristig

##### Kostenrahmen [EUR]

Nach Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu beziffern

#### 4.1.19 M17 Marketing-Konzept zum ÖPNV und Vernetzter Mobilität

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Um die Nutzung des ÖPNV-Angebots zu unterstützen und um dieses noch besser in der Bevölkerung bekannt zu machen, ist es erforderlich, kontinuierliche Marketingmaßnahmen durchzuführen. Im Bereich von Klein- und Mittelstädten haben sich vielfältige Maßnahmen bewährt. Diese zielen sowohl auf die digitale als auch auf die analoge Ebene ab, um alle Nutzergruppen diskriminierungsfrei anzusprechen. Es werden bewusst solche Maßnahmen vorgeschlagen, die finanziell überschaubar und kontinuierlich durchführbar sind. Hierbei wird auch explizit auf das Know-How des VRS sowie des Zukunftsnetzes Mobilität NRW zurückgegriffen, das sich intensiv mit dem Thema Vernetzte Mobilität und deren Etablierung vor Ort auseinandersetzt.

Das Marketing-Konzept umfasst: Kontinuierlich fortgeschriebene Mobilitätsseite auf der städtischen Website, digitale Push-Informationen zur Mobilität durch die Stadt, Werbekampagnen für den City- und TaxiBusPlus, ÖPNV-Broschüre in Print- und Digitalversion, Stadtfahrplan, Zielgruppenaktionen mit Senior\*innen, Schüler\*innen, gemeinsame Aktionen mit dem örtlichen Einzelhandel etc., CityTicket- / Schnupper-Abo-Aktion, Dialogmarketing, Pressearbeit.

##### Ziele

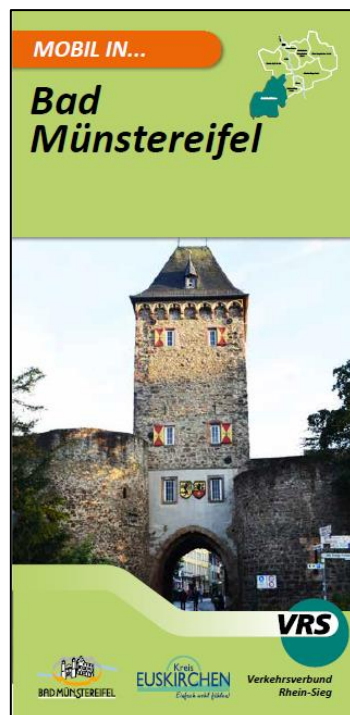
- Steigerung der Nutzung und damit der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV
- Bürgeransprache und -information
- Aufklärungsarbeit zum ÖPNV
- Etablierung der Idee der vernetzten Mobilität
- Entlastung des Stadtverkehrs vom MIV

##### ToDos / Bausteine

- Erstellung eines systematischen Marketing-Konzepts
- Priorisierung von Maßnahmen
- Erstellung eines Zeit- und Maßnahmenplans

##### Plan / Darstellung / Foto

Abb.: ÖPNV-Infobroschüre 2016



<b>Beteiligte / Akteure</b>	<b>Priorität</b>	<b>Kostenrahmen [EUR]</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Stadtverwaltung</li><li>- Kreis Euskirchen</li><li>- VRS</li><li>- Zukunftsnetz Mobilität in NRW</li><li>- RVK</li><li>- Bürgerschaftliche Gruppen</li><li>- Einzelhandel</li></ul>	<b>kurzfristig</b>	10.000 € - 15.000 € p.a. (netto Planungs- und Druckkosten)

#### 4.1.20 M18 Fahrradverleihsystem

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Moderne Fahrradverleihsysteme bieten vielseitige Möglichkeiten in einem vernetzten und nachhaltigen Mobilitätssystem. Die wesentlichen Stärken von FVS werden in einer multimodalen Angebotspalette vor allen Dingen als Verkehrsmittel für die „letzte Meile“ zwischen ÖPNV-Haltestelle und Zieladresse gesehen bzw. auch in kurzen Verbindungen, die durch den ÖPNV nicht abgedeckt werden. Neben der Nutzung für Alltagswege ist ein solches System äußerst attraktiv für den Tourismus. Hierdurch könnten insbesondere Kapazitätsengpässe in den Regionalbahnen zu den Hauptverkehrszeiten abgedeckt werden.

Für die Stadt Bad Münstereifel wird vorgeschlagen, ein ähnliches System zu etablieren, wie es derzeit durch die RVK in den linksrheinischen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises sowie der Gemeinde Weilerswist umgesetzt worden ist. Dort ist ein stationsbasiertes E-Bike-Verleihsystem eingerichtet worden.

In einer ersten Stufe wären Hauptstandorte mit notwendigen Ladinfrastrukturen an den Mobilstationen (siehe M12) einzurichten. Weitere virtuelle Standorte, d.h. Standorte ohne jegliche Infrastrukturen, könnten an Nachfrageschwerpunkten in der Kernstadt oder an topografisch exponierten Lagen eingerichtet werden. Als virtuelle Standorte könnten eingerichtet werden: Klosterplatz, eifelbad, Gewerbegebiet Bendenweg, Neubaugebiet Kirspenich, Arloff-Zentrum, Kalkar. Darüber hinaus sind zusätzliche Erweiterungen im gesamten Stadtgebiet zu prüfen.

##### Hinweis:

*Der Kreis Euskirchen plant den Aufbau eines E-Bike-Sharing-Systems mit 110 Pedelecs an 10 zu Mobilstationen auszubauenden ÖPNV-Haltestellen sowie weiteren 20 virtuellen Standorten. Die Stadt Bad Münstereifel beteiligt sich am Projekt „Eifel.E-Bike – kreisweites Fahrradverleihsystem mit Erprobung eines Dorfrades“ über den Kreis Euskirchen und dem Projektpartner RVK.*

##### Ziele

- Verbesserte Verbindungen auf der letzten Meile zwischen ÖPNV-Verknüpfungspunkt und Zieladresse
- Bedienung von Gebieten, die nur unzureichend mit dem ÖPNV erschlossen werden
- Entlastung der Fahrradmitnahme in den Zügen bei Kapazitätsengpässen
- Nachhaltiges Mobilitätsangebot für Alltag und Tourismus

##### ToDos / Bausteine

- Koordination mit dem Kreis
- Prüfung eines flächendeckenden Standortkonzepts
- Fördermöglichkeiten prüfen

##### Plan / Darstellung / Foto

Foto: Station des RVK e-Bike-Systems





<b>Beteiligte / Akteure</b>	<b>Priorität</b>	<b>Kostenrahmen [EUR]</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Kreis Euskirchen</li><li>- Stadtverwaltung</li><li>- RVK</li></ul>	<b>Mittelfristig</b>	ca. 60.000 € investive Maßnahmen (netto Baukosten)

#### 4.1.21 M19 Schaffung eines Carsharing-Angebotes durch die Verwaltung

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

In der Bürgerbefragung zur Mobilität konnte festgestellt werden, dass in der Bevölkerung, vor allem bei den Bewohner\*innen in der Kernstadt, ein hinreichendes Interesse an der Nutzung von Carsharing besteht. Aufgrund der besonderen Ausgangsvoraussetzungen von Carsharing in regional-peripheren Räumen, wie niedrigerem Nutzerpotenzial und dispersen Nutzerstrukturen, wird vorgeschlagen, zunächst das Interesse von kommerziellen Carsharing-Anbietern zu prüfen sowie private Initiativen zum Autoteilen verstärkt anzustoßen und über Marketingmaßnahmen zu forcieren.

Seitens der Stadtverwaltung soll zudem geprüft werden, ob Kooperationen mit privaten Anbietern durchgeführt werden, bei denen Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters tagsüber für Dienstfahrten der Mitarbeiter\*innen genutzt werden können. Außerhalb dieser Zeiten können die Fahrzeuge allen Bürger\*innen gegen ein Entgelt zur Verfügung gestellt werden. Zu prüfen wäre in diesem Zusammenhang der Einsatz von emissionsfreien Pkw. Auch Kooperationen mit örtlichen Energieversorgern der lokalen Autohäusern könnten dabei sinnvoll sein. Ein Beispiel für ein solches Vorgehen wurde von der Stadt Bad Driburg initiiert und getestet. Hier können Mitarbeiter\*innen der Stadt wie auch sonstige Interessierte sich ein Fahrzeug teilen:

*„Zum Jahreswechsel 2019/20 ist das städtische Klimaschutz-Pilotprojekt „E-Auto fahren und CarSharing testen“ ausgelaufen. Aufgrund der positiven Resonanz während der gut dreimonatigen Testphase stellt der CarSharinganbieter den Renault Zoe der Bad Driburger Öffentlichkeit bis auf weiteres zur Verfügung.“* (Quellen: <https://www.bad-driburg.de/de/bauen-wohnen/klimaschutz/>, <https://www.bad-driburg.de/de/stadt/aktuelles/meldungen/CarSharing-Elektroauto-steht-in-Bad-Driburg-weiterhin-zur-Verfuegung.php>)

Ein weiteres kommunales Carsharing-Projekt findet sich in der Stadt Paderborn:

*„Gegen eine Gebühr können die Beschäftigten die Dienstwagen sogar nach Feierabend und am Wochenende nutzen. Das erhöht die Auslastung der Fahrzeuge. »Unser Siebensitzer ist am Wochenende viel unterwegs: für den Möbelkauf, für Sportveranstaltungen oder Kindergeburtstage«, erklärt Bürger. Die Abrechnungsmethode sei vom Finanzamt anerkannt.*

*Das elektronische Buchungssystem könnte in einem weiteren Schritt auch auf die Bevölkerung ausgeweitet werden, erklärt Monika Bürger. Die Handy-App legt dann je nach Bedarf fest, welches Fahrzeug von wem für was genutzt wird. Die vorhandene Technik in den Fahrzeugen ist bereits darauf ausgelegt. Sie funktioniert völlig automatisiert und öffnet zum Beispiel erst nach einer Führerscheinüberprüfung die Türen.*

*Die Amtsleiterin geht davon aus, dass spätestens mit dem Neubau der Verwaltung am Abdinghof das Bürger-Carsharing starten kann. Beim Neubau sollen Ladesäulen berücksichtigt werden.“* (Quelle: <https://www.westfalenblatt.de/OWL/Kreis-Paderborn/Paderborn/3702567-Stadt-Paderborn-plant-Carsharing-mit-eigenen-Fahrzeugen-Dienstwagen-fuer-die-Buerger>)

##### Ziele

- Schaffung flexibler Mobilitätsangebote
- Angebot nachhaltiger Mobilitätslösungen
- Entlastung der Bürger\*innen von der Notwendigkeit, mehrere Pkw vorzuhalten
- Attraktivierung des Wohnstandorts Bad Münstereifel durch ein breites Spektrum an Mobilitätsangeboten

**ToDo's / Bausteine**

- Erstellung eines Carsharing-Konzepts für Bad Münstereifel (Prüfung verschiedener Carsharing-Träger-schaftsmodelle, rechtliche Prüfungen)
- Recherchen in kleineren und mittleren Städten mit Car-Sharing-Erfahrung
- Prüfung möglicher Anbieter
- Nutzerakquise

**Plan / Darstellung / Foto**

Foto: Carsharing in Detmold

**Beteiligte / Akteure**

- Stadtverwaltung
- Ggf. sonstige Unternehmen
- Örtlicher Energieversorger
- Lokales Autohaus

**Priorität****Mittelfristig****Kostenrahmen [EUR]**

ca. 20.000 €- 30.000 € (netto)  
 einmalig für Anschaffung Auto +  
 Buchungssoftware

#### 4.1.22 M20 Integration von Schülerspezialverkehr in den ÖPNV

##### Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Stadt Bad Münstereifel ist eine der wenigen Kommunen im Kreis Euskirchen, welche die vollständige Integration des Schülerspezialverkehrs in den ÖPNV noch nicht vollzogen hat. Insgesamt beträgt das Volumen an Spezialverkehren derzeit 127.000 km p.a. Laut Angaben der Stadt Bad Münstereifel werden folgende Schulstandorte und Stadtteile noch im Schülerspezialverkehr bedient:

(GV – Grundschulverkehre; WV – Verkehre zu weiterführenden Schulen)

- Einzugsbereich Grundschulstandort Mutscheid
- Einzugsbereich Grundschulstandort Arloff
- Einzugsbereich Grundschulstandort Houverath
- Bergrath (GV + WV)
- Eicherscheid (GV)
- Eschweiler (GV + WV)
- Iversheim (GV + WV)
- Kalkar (GV + WV)
- Rodert (GV + WV)
- Witscheiderhof (GV + WV)

sowie aus den Nachbarkommunen:

- Antweiler/Wachendorf (WV)
- Kirchheim (WV)

Ziel ist es, diese Spezialverkehre vollumfänglich in das Linienangebot des ÖPNV-Netzes in Bad Münstereifel zu integrieren. Hierdurch ergeben sich vielfältige Vorteile. So erhielten alle Schüler\*innen im Stadtgebiet Bad Münstereifel ein Prima- oder SchülerTicket des VRS und es bestünde eine einheitliche tarifliche Regelung. Zudem können SchülerTicket-Nutzende in der Freizeit das gesamte Angebot des VRS mitnutzen und so ihre Wege kostengünstig mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Weiterhin entstünde durch die Integration ein einheitliches ÖPNV-System in der Gesamtstadt für alle Bürger\*innen und Bürger. Hierdurch wird die Erreichbarkeit der Ortsteile teilweise verbessert und einzelne neue Querverbindungen geschaffen. Dies könnte durch einen weiterentwickeltes TaxiBusPlus-System noch unterstützt werden (siehe Steckbrief „Weiterentwicklung des TaxiBusPlus-Systems zu einem flexiblen On-Demand-Verkehr“).

##### Ziele

- Öffnung des Schülerspezialverkehrs für alle Bürger\*innen durch Integration in das bestehende ÖPNV-Netz
- Attraktivierung des ÖPNV-Netzes für Schüler\*innen durch Einführung von VRS-SchülerTickets
- Schaffung neuer Querverbindung zwischen den Ortsteilen
- Synergieeffekte

##### ToDos / Bausteine

- Kontinuierliche Planungsabstimmungen mit den Schulen
- Abstimmungen mit dem Kreis als Aufgabenträger
- Abstimmungen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen
- Vertragliche Regelungen

## Plan / Darstellung / Foto



Foto: Schülerverkehr am Bf Bad Münstereifel

Beteiligte / Akteure	Priorität	Kostenrahmen [EUR]
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schulen</li> <li>- Stadtverwaltung</li> <li>- Kreis Euskirchen</li> <li>- RVK</li> </ul>	<p><b>Kurzfristig</b></p>	<p>ca. 15.000 € bis 45.000 € p.a. (netto Betriebskosten)</p>

## 5 Zusammenfassung

Das vorliegende Mobilitätskonzept für die Stadt Bad Münstereifel stellt eine Maßnahme des integrierten Stadtentwicklungs- und Handlungskonzeptes (ISEK) dar. Dabei sind die speziell für den Bereich Mobilität im ISEK bestehenden Analysen vertieft worden. Angestoßene Empfehlungen wurden konkretisiert und weiterentwickelt.

Es werden Vorschläge gemacht wie der Verkehr zukünftig stadtverträglich gestaltet werden kann. Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle auftretenden Verkehrsarten mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten und die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückzunehmen.

**Dabei ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass dies keine letztgültigen Planungen sind, die so wie beschrieben umzusetzen sind. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung aus fachlicher Sicht, wie die städtebaulichen Defizite im Hinblick auf die Ausgestaltung des Mobilitätssystems behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten Beteiligten, auf deren Grundlage eine Feinplanung vorgenommen werden kann.**

### Konzeptinhalte

Inhalt dieses Konzeptes ist die Entwicklung von Maßnahmen zur Entlastung der Kernstadt von Liefer- und Parksuchverkehren, eine Wiedergewinnung städtischer Flächen sowie eine Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit der Kernstadt. In gleicher Weise betrachtet das Mobilitätskonzept die Möglichkeiten zur Verlagerung von motorisiert zurück gelegten Wegen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Neben der Betrachtung der Kernstadt, in der sich zahlreiche Probleme bündeln und überlagern, wird ebenfalls der dörfliche Bereich nicht außer Acht gelassen. Hier stehen vor allem die Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV und die Ansätze im Vordergrund, verschiedene Mobilitätsformen zu vernetzen.

Im vorliegenden Mobilitätskonzept wird somit dargestellt, wie der Verkehr in Bad Münstereifel zukünftig stadtverträglich gestaltet werden kann und städtebauliche Qualitäten durch die Förderung der Nahmobilität und der Verkehrsarten des Umweltverbundes von allen Bürger\*innen und Gästen der Stadt wieder angemessen spürbar und erlebbar gemacht werden können.

### Verkehrssicherer stadt- und sozialverträglicher Stadtraum

Die historische Altstadt von Bad Münstereifel soll mit Hilfe des Mobilitätskonzeptes - und des gesamten ISEKs - als sicherer, stadt- und sozialverträglicher Stadtraum aufgewertet werden. Der Charakter eines flächenhaften, kleinstädtisch-urbanen fußläufig gut erschließbaren Bereichs, der das Stadtbild zu großen Teilen prägt, soll erhalten und ausgebaut werden. Ein zentrales Element hierbei ist daher unter anderem die Überprüfung der heute dezentral verteilten Parkplätze nördlich und südlich der Altstadt, aber auch innerhalb der Altstadt.

### Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Ein wichtiger Baustein innerhalb des Konzeptes ist die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems mit dem Ziel, die Mobilität der Bürger\*innen zu verbessern, um den Wohn- und Gewerbestandort Bad Münstereifel zu stärken und zwar sowohl im regional ausgerichteten Verkehr als auch im Binnenverkehr. Der ÖPNV soll in Form einer ausgebauten Erftalbahn, einem optimierten Linienbus- und TaxiBusPlus-Angebot sowie mit einer

guten Vernetzung mit den übrigen Verkehrsarten an bereits konkret geplanten Mobilstationen in viel stärkerem Maß als bisher Leistungsträger einer Klima- und sozialverträglichen Mobilität werden.

### **Zielvorstellung Stadt der kurzen Wege und des Umweltverbundes**

Letztendlich wird mit dem Mobilitätskonzept eine Vision einer klimafreundlichen Stadt der kurzen Wege und des Umweltverbundes entwickelt. Eine besondere Bedeutung hat dabei die Nahmobilität in Form des Fuß- und Radverkehrs und deren Vernetzung mit dem ÖPNV. Fahrrad fahren in Bad Münstereifel entwickelt sich dank der zunehmend elektrisch unterstützten Formen des Radverkehrs zu einer Verkehrsart der Zukunft. Diese Entwicklung soll forciert werden. Fußgänger\*innen sollen sich in Bad Münstereifel sicher und wohl fühlen, mobilitätseingeschränkte Personen auf barrierefreien oder zumindest barrierearmen Wegen am öffentlichen Leben weitestgehend teilhaben.

### **Modulare Projektbausteine als Angebot an die Stadtplanung**

Im Mobilitätskonzept werden als Ergebnis verschiedene Einzelmaßnahmen in Form von Projektsteckbriefen vorgeschlagen, auf Umsetzbarkeit geprüft und mit den betroffenen Stellen im Zuge des Planungsprozesses erörtert. Das Gesamtpaket besteht aus Bausteinen, die einzeln und modular umsetzbar sind und Schritt für Schritt im Zusammenspiel ihre maximale Wirkung entfalten.

### **Planungsprozess**

Der Planungsprozess umfasst folgende Schritte: Nach einer ausführlichen Bestandserfassung vor Ort konnten Stärken und Schwächen benannt werden. Um die Defizite zu beseitigen, wurden Leitziele formuliert, aus denen Handlungsempfehlungen und konkrete Maßnahmen resultieren.

### **20 Projektbausteine**

So wurde ein Gesamtmaßnahmenkonzept mit insgesamt 22 bausteinartigen Einzelmaßnahmen entwickelt. Diese sollen die Mobilität der Bürger\*innen und Gäste in Bad Münstereifel zukunftsfähig machen. Die Maßnahmen teilen sich wie folgt auf die einzelnen Bereiche auf:

- Maßnahmen zum motorisierten Individualverkehr inklusive ruhendem Verkehr
- Maßnahmen zum Wirtschafts- und Tourismusverkehr
- Maßnahmen zum Radverkehr
- Maßnahmen zum Fußverkehr
- Maßnahmen zum ÖPNV und zur Vernetzten Mobilität

In Ihrem Zusammenspiel ergeben Sie die Mobilität der Zukunft in Bad Münstereifel.

Leverkusen, 16.06.2020

Köln, 16.06.2020

ISAPLAN Ingenieur GmbH  
Brückenstraße 4  
51379 Leverkusen

Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6  
50667 Köln

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Prinzipskizze zum geschichteten Ebenenkonzept der Kommunikation und Beteiligung	8
Abbildung 2:	Lage im Raum (Kartengrundlage OpenStreetMap contributors)	10
Abbildung 3:	Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland (BBSR Bonn 2018, entnommen aus der MID 2017)	11
Abbildung 4:	Einwohnerverteilung im Stadtgebiet (Stand 2016) (entnommen aus ISEK erstellt durch complan)	12
Abbildung 5:	Großräumige Verkehrsanbindung von Bad Münstereifel	14
Abbildung 6:	Verkehrsmittelwahl in Bad Münstereifel im Vergleich (Daten aus der Haushaltsbefragung des Kreises 2012 und der MiD 2017)	15
Abbildung 7:	Binnenverkehrsanteil bei den Verkehrsverflechtungen in Bad Münstereifel	16
Abbildung 8:	Außenverkehrsverflechtungen von Bad Münstereifel an einem repräsentativen Werktag	17
Abbildung 9:	Verkehrsmittelnutzung im Stadtgebiet Bad Münstereifel	19
Abbildung 10:	Verkehrsmittelnutzung in die Nachbarstädte	19
Abbildung 11:	Bekanntheit und Nutzung des TaxiBusPlus im Stadtgebiet	20
Abbildung 12:	Interesse bezüglich der Nutzung von Carsharing oder Dorfauto im Stadtgebiet	20
Abbildung 13:	Interesse an der Nutzung des Fahrrades im Alltag	21
Abbildung 14:	Gefährliche Orte im Radverkehr aus Sicht der befragten Personen	21
Abbildung 15:	Schmäler und intensiv genutzter Straßenquerschnitt in der Unnaustraße: Für Fußgänger ist hier kein Durchkommen mehr.	24
Abbildung 16:	Punktuelle Einengungen reduzieren den ohnehin engen Straßenquerschnitt in der Heisterbacher Straße.	25
Abbildung 17:	Auslastung der Parkflächen, Parkraumuntersuchung 2018, Isaplan Ingenieur GmbH	27
Abbildung 18:	Differenzierung der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr, Isaplan Ingenieur GmbH	27
Abbildung 19:	Voll ausgelastete Parkstände entlang des Straßenzuges an der Marktstraße	28
Abbildung 20:	Großfahrzeuge stören in der Kernstadt und sind gefährlich. Die Versorgung muss aber dennoch gesichert werden.	29
Abbildung 21:	Die historische Bausubstanz macht Bad Münstereifel attraktiv zum Verweilen und als Ausgangs- und Zielpunkt für touristische Aktivitäten.	31
Abbildung 22:	CityBus-Anbindung an das historische Kurhaus und das "Heino-Café"	32
Abbildung 23:	Am Bahnhof Bad Münstereifel fehlt ein Gleis zum Abstellen von Sonderzügen.	33
Abbildung 24:	Fußgängerzone Wertherstraße	38



Abbildung 25:	Historisierender Straßenbelag auf dem Streckenzug Langenhecke .....	39
Abbildung 26:	Historisierender Straßenbelag in der Heisterbacher Straße .....	39
Abbildung 27:	In den ÖPNV integrierte Linie 761 nach Mahlberg an der nicht barrierefrei ausgebauten Haltestelle "Klosterplatz" .....	43
Abbildung 28:	Info-Broschüre für den TaxiBusPlus im Kreis Euskirchen; Quelle: RVK/Kreis Euskirchen; <a href="https://www.rvk.de/fileadmin/documents/TaxiBus_und_AST/Taxibus-Flyer-Ansicht_Einzelseiten.pdf">https://www.rvk.de/fileadmin/documents/TaxiBus_und_AST/Taxibus-Flyer-Ansicht_Einzelseiten.pdf</a> .....	44

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Stärken und Schwächen des MIV .....	26
Tabelle 2:	Stärken und Schwächen des ruhenden Verkehrs .....	28
Tabelle 3:	Stärken und Schwächen des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs .....	30
Tabelle 4:	Stärken und Schwächen des Tourismusverkehrs .....	33
Tabelle 5:	Stärken und Schwächen des Radverkehrs .....	37
Tabelle 6:	Stärken und Schwächen des Fußverkehrs .....	41
Tabelle 7:	Stärken und Schwächen des ÖPNV und der vernetzten Mobilität.....	46

## Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Darstellung des Straßennetzes (Geschwindigkeiten)
- Anlage 2: Darstellung des Straßennetzes (Zuständigkeiten)
- Anlage 3: Darstellung der Ziel- und Quellbereiche
- Anlage 4: Erfassung und Analyse der Bestandssituation, MIV inkl. ruhendem Verkehr
- Anlage 5: Erfassung und Analyse der Bestandssituation, NMIV (Fußgänger und Radverkehr)
- Anlage 6: Erfassung und Analyse der Bestandssituation, ÖPNV
- Anlage 7: Zusammenfassung der Anregungen der Bürgerbeteiligung vom 14.11.2019
- Anlage 8: Gesamtmaßnahmenplan