



Bericht: Mobilitätskonzept für die Stadt Geilenkirchen

November 2025





Auftraggeberin:



Stadt Geilenkirchen
Markt 9
52511 Geilenkirchen

Ansprechpartner:

René von den Driesch
Mobilitätsmanager

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr



BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Verwaltungsstandort: Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Bürostandort: Bahnhofsallee 11 | 40721 Hilden
Tel: 02103 / 911 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Lennart Bruhn
Sabrina Kirschbaum
Marius Lenz

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



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|------------|
| 1 | Einleitung | 5 |
| 1.1 | Veranlassung und Aufgabenstellung | 5 |
| 1.2 | Vorgehensweise..... | 6 |
| 1.3 | Beteiligungsverfahren..... | 8 |
| 1.3.1 | <i>Projektinterne Arbeitsgruppe (AG)</i> | 8 |
| 1.3.2 | <i>Lenkungskreis (LK)</i> | 8 |
| 1.3.3 | <i>Interaktive Mängel- und Ideenkarte</i> | 9 |
| 1.3.4 | <i>Bürgerkonferenzen</i> | 10 |
| 2 | Bestandsaufnahme | 12 |
| 2.1 | Raum- und Siedlungsstruktur | 12 |
| 2.1.1 | <i>Bevölkerungsentwicklung</i> | 14 |
| 2.1.2 | <i>Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte</i> | 15 |
| 2.1.3 | <i>Pendlerströme</i> | 16 |
| 2.1.4 | <i>Zentrenstruktur</i> | 17 |
| 2.1.5 | <i>Schulstandorte</i> | 18 |
| 2.1.6 | <i>Publikumswirksame Einrichtungen</i> | 20 |
| 2.1.7 | <i>Öffentliche Einrichtungen</i> | 21 |
| 2.2 | Verkehrsinfrastrukturen und -angebote..... | 21 |
| 2.2.1 | <i>MIV</i> | 21 |
| 2.2.2 | <i>Lkw- und Wirtschaftsverkehr</i> | 29 |
| 2.2.3 | <i>Verkehrssicherheit (Unfallhäufungsstellen)</i> | 29 |
| 2.2.4 | <i>ÖPNV/SPNV</i> | 29 |
| 2.2.5 | <i>Fuß- und Radverkehr</i> | 36 |
| 2.3 | SWOT-Analyse..... | 45 |
| 3 | Haushaltsbefragung | 50 |
| 3.1 | Aufbau und Methodik..... | 50 |
| 3.2 | Ergebnisse | 51 |
| 4 | Szenarien- und Leitbildentwicklung | 60 |
| 4.1 | Nullprognose 2035..... | 60 |
| 4.2 | Leitbild- und Szenarienentwicklung..... | 61 |
| 4.3 | Verlagerungspotenziale und Ziel-Modal Split..... | 66 |
| 5 | Umweltauswirkungen | 67 |
| 6 | Maßnahmenkonzept | 70 |
| 6.1 | Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes..... | 70 |
| 6.2 | Maßnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV) | 71 |
| 6.3 | Maßnahmen ruhender Verkehr (Parken) | 80 |
| 6.4 | Maßnahmen Lkw-Verkehr | 86 |
| 6.5 | Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) | 89 |
| 6.6 | Maßnahmen Multimodalität | 95 |
| 6.7 | Maßnahmen Radverkehr | 99 |
| 6.8 | Maßnahmen Fußverkehr | 108 |
| 6.9 | Maßnahmen Mobilitätsmanagement..... | 114 |
| 7 | Umsetzungsstrategie und Evaluierung | 122 |
| 7.1 | Umsetzungsstrategie | 122 |
| 7.2 | Stufenkonzept..... | 124 |
| 7.3 | Kommunikationsstrategie..... | 125 |
| 7.4 | Evaluierungs- und Controllingkonzept..... | 127 |



| | |
|------------------------------------|------------|
| Quellenverzeichnis | 131 |
| Abbildungsverzeichnis..... | 132 |
| Abkürzungsverzeichnis | 134 |



1 Einleitung

Die Stadt Geilenkirchen verfolgt mit der Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes das langfristige Ziel, den Weg hin zu einer nachhaltigen, bedarfsgerechten und sozialverträglichen Mobilität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gestalten. Die im Kreis Heinsberg gelegene Stadt weist mit rund 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die sich größtenteils auf die Kernstadt konzentrieren, eine flächenintensive Siedlungsstruktur auf. Die überregionale Anbindung der 27 Ortschaften und Dörfer ist durch ein gut ausgebautes, klassifiziertes Straßennetz (B56, B57, A44 und A46) sowie über die Schiene gewährleistet (u. a. RRX-Halt im Stadtzentrum und in Lindern). Sowohl die verkehrliche Anbindung als auch die attraktiven Arbeitsmöglichkeiten (u. a. NATO-Airbase) machen Geilenkirchen zu einer lebenswerten Stadt in direkter Nachbarschaft zu den Niederlanden und den beiden Oberzentren Aachen und Mönchengladbach.

In den vorangegangenen verkehrlichen Planungen und Konzepten sind die Potenziale der umweltfreundlichen Verkehrsmittel bereits erfasst und entwickelt worden (u. a. IHK Innenstadt, Klimaschutzkonzept). Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes wird daher zukünftig den nächsten Schritt hin zu einer gesamtstädtischen, CO₂-ärmeren Mobilität beschreiten. Im Jahr 2025 wurde zudem mit der Erarbeitung des Klimaschutz-Vorreiterkonzeptes mit konkreten CO₂-Reduktionszielen begonnen. In diesem werden alle Verkehrsarten unter einem zusammenhängenden, integrierten und vernetzten „Blickwinkel“ betrachtet. Der Fokus liegt eindeutig auf der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere in und zwischen den zahlreichen Ortschaften und Dörfern.

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Das integrierte Mobilitätskonzept stellt einen Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems innerhalb der Stadt Geilenkirchen dar. Es bildet die planerische Grundlage und den strategischen Rahmen zur Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen für die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsärmeren Mobilität. Ziel ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Geilenkirchen zu verfolgen. Zusätzlich kommt die Stadt den landes- und bundesweiten Zielen zur Reduktion der Treibhausgase nach (Treibhausgasneutralität 2045 in Deutschland). Dabei werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten, welche die Verwaltung bei der sukzessiven Umsetzung unterstützt, festgelegt. Der Beschluss zur Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes erfolgte im Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung am 11.03.2021. Im Wesentlichen stehen folgende Punkte im Vordergrund:

- Gleichberechtigung der Verkehrsarten
- Schaffung von hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen
- Förderung einer bewegungsaktivierenden Verkehrsplanung
- Umweltverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs
- Sicheres, selbstbestimmtes Zufußgehen sowie Radfahren
- Attraktive, transparente ÖPNV- und SPNV-Angebote
- Sicherung und Einhaltung des Gesundheits- und Klimaschutzes
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Berücksichtigung und Verschneidung bestehender Konzepte und Planungen mit Mobilitätsbezug zu Geilenkirchen
- Berücksichtigung siedlungs- und infrastrukturell feststehender Entwicklungen

Das Ziel besteht darin, ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Schwerpunkte bilden hierbei die Verkehrsarten mit kommunalem, aber auch interkommunalem Bezug, sowie Trends, Innovationen und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität. Das Ergebnis ist ein umfangreicher Maßnahmenkatalog, basierend auf dem Leitbild zur Entwicklung der Mobilität mit kurz-, mittel- und langfristigen Strategien. Wichtig ist, dass sämtliche hier



formulierten Maßnahmenvorschläge in der weiteren Bearbeitung alle politischen Gremien bis zur finalen Umsetzung durchlaufen müssen. Der Beschluss des Mobilitätskonzeptes im Ausschuss ist nicht gleichbedeutend mit einer 1:1-Umsetzung der in diesem Konzept befindlichen Maßnahmenvorschläge. Vielmehr stellt das Konzept einen Rahmenplan in der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden zehn bis 15 Jahre dar, welcher sukzessive umgesetzt wird.

1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Geilenkirchen wurde das Planungsbüro „büro stadtVerkehr“ aus Hilden beauftragt. Der zielgruppenspezifische Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wird prozessbegleitend durch das Team von büro stadtVerkehr initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckt sich von März 2023 bis Dezember 2025.

Der gesamte Arbeitsprozess wird von einer projektinternen **Arbeitsgruppe (AG)** unterstützt. Die AG tagt in insgesamt 4 Sitzungen zur Bestandsanalyse, zum Leitbild und zur Erarbeitung der Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge sowie zur Erstellung des konkreten Maßnahmenkataloges.

Die Projektbearbeitung wird zusätzlich durch einen **Lenkungskreis (LK)** begleitet, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Fachbereiche (u. a. Politik, Stadtverwaltung) sowie dem Team von büro stadtVerkehr zusammensetzt. Dieser LK findet sich in insgesamt 3 Sitzungen zusammen, zum einen zur Bestandsanalyse und dem Leitbild sowie zum anderen zu den Handlungsfeldern und Maßnahmenvorschlägen. In jeder Sitzung wird über den Planungs- und Arbeitsstand informiert und kurzfristige Festlegungen von abgestimmten Ergebnissen getroffen, die dann auch für die weiteren Arbeitsschritte verbindlich sind.

Ein breit angelegter Prozess der **Bürgerbeteiligung** findet sowohl online als auch in Form von 1 Bürgerkonferenz vor Ort statt. Ziel ist es, Ideen und Ansprüche aus der Bevölkerung argumentativ in das Mobilitätskonzept zu transportieren und dem Gutachterteam Einblicke in die lokalen Diskussionen und Befindlichkeiten zu gewähren. Ein wichtiges Element ist dabei die Diskussion über die Maßnahmenvorschläge für die jeweiligen Verkehrsmittel im Rahmen einer Veranstaltung. Die Zwischen- und Endergebnisse werden in zwei **politischen Sitzungen** im Stadtrat vorgestellt.



1.3 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Konzepterstellung ist ein umfangreicher partizipatorische Ansatz gewählt worden. Der Planungsprozess wird gemeinsam mit den Entscheidungsträgern sowie den Interessensverbänden, weiteren Behörden und selbstverständlich mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und gestaltet. Die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung besitzt den Vorteil, die Ideen und Vorstellungen zu möglichen Maßnahmen zu erfahren und damit den gesamten Bearbeitungsprozess und die Ergebnisse, Wünsche und Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer des aktuellen Verkehrssystems auf eine breite Basis der Unterstützung zu stellen.

Die Bearbeitung des Konzeptes wird deshalb durch eine breit aufgestellte Bürgerbeteiligung begleitet, um möglichst viele Interessen und Themen berücksichtigen zu können, sowie frühzeitig Konflikte aufzugreifen und konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten. Für die Konzepterstellung wurden zwei Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewählt:

- Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme und Analyse anhand einer Interaktiven Mängel- und Ideenkarte (Herbst 2023)
- 1 Bürgerkonferenzen vor Ort (Juni 2025) zu ausgearbeiteten Maßnahmenvorschlägen
- 2. Bürgerkonferenz als Infomesse vor Ort (September 2025) zu den Maßnahmensteckbriefen

Neben den Angeboten für die Bürgerinnen und Bürger werden die Verwaltung, die Politik, die Interessensverbände, Vereine sowie Akteure des Kreises und der Schulen im Rahmen eines Lenkungskreises (LK) eingebunden.

1.3.1 Projektinterne Arbeitsgruppe (AG)

Die projektinterne AG besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung (Dezernat II)¹ sowie der Bürgermeisterin und dem Team von büro stadVerkehr. Insgesamt kam das Arbeitsgremium zu drei Online-Sitzungen zu verschiedenen Themen zusammen:

1. Zur inhaltlichen und methodischen Ausgestaltung sowie personellen Zusammensetzung des Lenkungskreises
2. Zusammensetzung und Terminierung Lenkungskreis
3. Abstimmung bzgl. der Vorstellung des Arbeitsstandes im zuständigen Ausschuss und Zeitplan

Die Termine mit der AG dienen auch zu einer ersten inhaltlichen Vorbereitung der Sitzungen des Lenkungskreises und des Ausschusses. Zudem werden strategische und inhaltliche Diskussionen und Festlegungen bezüglich der Vorgehensweise durchgeführt. Das Auftaktgespräch, welches am 28.3.2023 stattfand, beinhaltete im Wesentlichen das Vorgehen, die Zusammensetzung der Abstimmungsrunden und die Herangehensweise sowie die Zielsetzung der Bürgerkonferenzen.

1.3.2 Lenkungskreis (LK)

Die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes lässt sich nur verwirklichen, wenn sich alle Akteure in den Gestaltungsprozess einbringen und mitarbeiten. Dazu ist es wichtig, dass die Akteure hinter dem Konzept stehen und es befürworten. Eine frühzeitige Einbindung, ein transparenter Ablauf, Kommunikation und Interaktion sind daher wichtige Elemente für eine gelungene Kooperation. Zu diesen Akteuren gehören:

- Arbeitsgruppe
- Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik (CDU, Freie Bürgerliste, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, FDP, Die Linke)
- Tiefbauamt (Amt 66)
- Jugend- und Sozialamt (Amt 51)

¹ Bestehend aus: Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Amt Stadtbetrieb, Tiefbauamt, Bauaufsichtsamt



- Ordnungsamt (Amt 32)
- Schulverwaltungs-, Sport- und Kulturamt (Amt 40)
- WestVerkehr GmbH
- Wirtschaftsförderung
- ADFC Kreisverband Heinsberg e.V.
- Behindertenbeauftragter Geilenkirchen
- Runder Tisch für Seniorenarbeit Geilenkirchen
- Netzwerk 60 +
- Wirtschaftsförderung
- Kreis Heinsberg, Amt für Umwelt u. Verkehrsplanung
- Zweckverband go.Rheinland GmbH (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Im Rahmen der Projektarbeit tagte der LK dreimal zu folgenden Themen:

- Workshop zum Leitbild/ Handlungsfelder und erste Maßnahmenvorschläge nur mit Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen
- Erste Maßnahmenvorschläge
- Maßnahmenkatalog (online)

Die erste Sitzung wurde einerseits als Auftaktsitzung, in der die Ziele, Anforderungen und die Vorgehensweise bei der Bestandsanalyse des Mobilitätskonzeptes vorgestellt wurden, und andererseits als Workshop zur Erarbeitung eines Leitbildes und Zielszenarios für das Prognosejahr 2035 konzipiert. Das Kernstück bildeten die Ergebnisse aus der Mobilitätserhebung (Haushaltsbefragung), welche wichtige Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der eigenen Bevölkerung lieferten. Auf Basis dieser Datengrundlage wurde ein realistischer Ziel-Modal Split vorgestellt, welcher im weiteren Bearbeitungsverlauf die Grundlage zur Entwicklung von Maßnahmen-vorschlägen bildete. Dieser Zielwert wurde im Laufe des Arbeitsprozesses hin zu einem mehrstufigen Modell mit dem endgültigen Zielhorizont 2045 ausgebaut. Hier war maßgeblich die parallel stattfindende Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Geilenkirchen ausschlaggebend.

Die darauffolgende zweite Sitzung diente zur Vorstellung des Arbeitsstandes und der ersten erarbeiteten Maßnahmenvorschlägen zu den einzelnen Verkehrsmitteln. In der abschließenden dritten Sitzung wurden diese Vorschläge in ausgereiften Maßnahmensteckbriefen über einen dreiwöchigen Zeitraum im Oktober 2025 online zur Einsicht und Kommentierung freigegeben. Danach erfolgte die Feinjustierung an den jeweiligen Maßnahmen, ehe die Vorstellung des Gesamtkonzeptes im zuständigen Ausschuss erfolgte.

1.3.3 Interaktive Mängel- und Ideenkarte

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten im Zeitraum vom 04.09.2023 bis zum 06.11.2023 umfassende Hinweise zu den folgenden Verkehrsmittelkategorien abgegeben werden:

- Autoverkehr
- Bus- und Bahnverkehr
- Fußverkehr
- Lkw-Verkehr
- Radverkehr
- Sonstiges

Die Aussagenverteilung auf die Kategorien bezogen ergibt folgendes Bild:

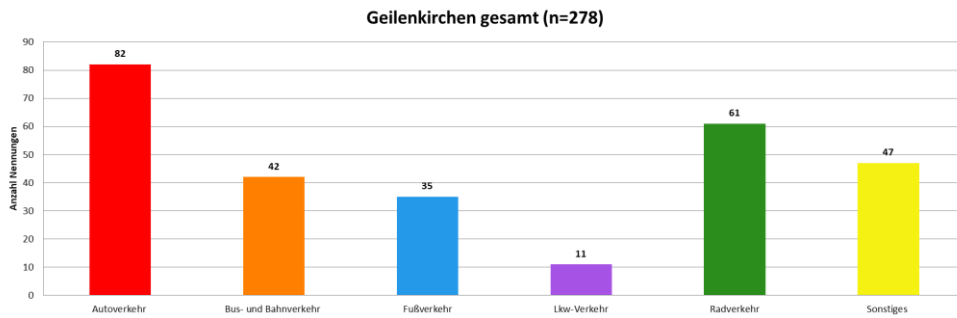


Abb. 1.3-1: Verteilung der Eintragungen nach Verkehrsmittelkategorien Online-Beteiligung

Insgesamt wurden 278 Einträge getätigt. Es fällt auf, dass die meisten Einträge den Kategorien Autoverkehr (n=82) und Radverkehr (n=61) zugeordnet werden können. Auch in der Kategorie Bus- und Bahnverkehr konnten mit 42 Einträgen einige positive wie negative Hinweise festgehalten werden. Unter „Sonstiges“ (n=47) sind eine Vielzahl von Hinweisen getätigt worden, u. a. zu den Themen Freizeit oder auch Grünanlagen.

Die Kernthemen im Autoverkehr waren u. a. das Unterbinden der Durchfahung der Innenstadt für den MIV sowie die Errichtung von Kreisverkehren, z. B. im Ortsteil Gillrath auf der Karl-Arnold-Straße. Im ÖPNV waren die bessere Anbindung von Haltestellen, die Einrichtung oder Bevorrechtigung von Bussen an Knotenpunkten und der barrierefreie Ausbau von Haltestellen Thema. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Fußverkehr kam vermehrt der Wunsch nach einem Fußgängerzonenbereich in der Innenstadt auf. Hier wurden die Konrad-Adenauer-Straße und der Friedlandplatz genannt. Im Schwerlastverkehr gab es Forderungen nach einer Entlastung sensibler Bereiche vom Lkw-Verkehr, wie dem Ortsteil Gillrath. Zum Thema Radverkehr wurden sichere Radabstellanlagen vor allem am Bahnhof sowie die Errichtung von Radverkehrsanlagen zu bestimmten Ortsteilen und auch in die Nachbargemeinden wie nach Birgden genannt.

1.3.4 Bürgerkonferenzen

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden zwei Bürgerkonferenzen zum Thema Mobilität vor Ort durchgeführt:

- 1. Bürgerkonferenz am 11.06.2025
- 2. Bürgerkonferenz als Infomesse am 23.09.2025

Die 1. Veranstaltung fand am 11.06.2025 in der Aula der städtischen Realschule in Geilenkirchen statt. Der Präsenztermin enthielt sowohl einen informativen (Inputvortrag) als auch interaktiven Part (Stellwände mit verkehrsmittelspezifischen Themenfeldern). Ziel der Bürgerkonferenz war es, die Ideen und Wünsche der Bevölkerung für die jeweiligen Verkehrsmittel und -angebote abzufragen. Die Grundlage bildeten die bisherigen Arbeitsschritte zur Bestandsaufnahme inkl. Haushaltsbefragung sowie die Leitbild- und Szenarienentwicklung und Ableitung von Handlungsfeldern. Insgesamt nahmen über 80 Personen an der Veranstaltung teil. Ein Grund für den hohen Zulauf stellte das persönliche Anschreiben von 100 zufällig ausgewählten Personen aus der Stadt dar, wodurch eine bessere Durchmischung der Alters- und Geschlechterzusammensetzung erzielt wurde.

Die Bürgerkonferenz wurden von büro stadtVerkehr inhaltlich vorbereitet, moderiert und dokumentiert (Ergebnisprotokoll).



Abb. 1.3-2: Impressionen der 1. Bürgerkonferenz im Juni 2025 in Geilenkirchen

Rund drei Monate nach der ersten Veranstaltung fand die 2. Bürgerkonferenz in Form einer Infomesse statt. In der Aula der städtischen Realschule versammelten sich erneut interessierte Bürgerinnen und Bürger (ca. 35 Personen, erneute Einladung der per Zufallsstichprobe gezogenen Bürgerinnen und Bürger), um in einem kurzen Inputvortrag den aktuellen Arbeitsstand zu erfahren, ehe es in den Rundgang mit den ausgehängten Maßnahmensteckbriefen ging. Hier konnten sich alle in erster Linie informieren, aber auch das Gespräch mit der Stadt und dem Team von büro stadVerkehr suchen. Anmerkungen und Hinweise wurden ebenfalls gesammelt und in die finale Überarbeitung der Maßnahmensteckbriefe einbezogen.



Abb. 1.3-3: Impressionen der 2. Bürgerkonferenz im September 2025 in Geilenkirchen

Unter den Anregungen und Ideen für die Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen für die Stadt Geilenkirchen sind in beiden Veranstaltungen bestimmte Themen aufgekommen, die die Öffentlichkeit zum Thema Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung bewegen. Hierzu zählen u. a. die Durchfahung der Innenstadt für den MIV und die damit einhergehende geringe Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehenden, das kontrovers diskutierte Thema der zentralen, kostenlosen öffentlichen Stellplätze in der Kernstadt sowie das mitunter unzureichende/unflexible ÖPNV-Angebot trotz MultiBus und die Fahrpreise im ÖPNV. Auch fehlende Radverkehrsanlagen und die unsichere Führung des Radverkehrs in der Kernstadt durch wechselnde Führungsformen oder gemeinsam mit dem Fußverkehr wurden genannt. Zudem sind die Ortsteile an die Radinfrastruktur anzuschließen.



2 Bestandsaufnahme

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts für die Stadt Geilenkirchen beginnt mit einer umfassenden Bestandsaufnahme und Analyse der aktuellen Situation. Dies beinhaltet die Überprüfung und Bewertung bestehender sowie geplanter Verkehrskonzepte und Gutachten zur Entwicklung der Verkehrs- und Siedlungsstrukturen der Stadt. Zudem werden die vorhandenen Verkehrsmittelangebote und Infrastrukturen bewertet.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung, die von September bis November 2023 stattfand, bilden den Ausgangspunkt für diese Bestandsanalyse. Die Informationen für die Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse stammen aus verschiedenen Quellen, darunter:

- Auswertungen vorhandener Unterlagen und Konzepte
- Eigene Beobachtungen vor Ort und Auswertungen
- Informationen von Akteuren und Beteiligten im Lenkungsreis (Dezember 2024)
- Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger aus der Online-Beteiligung

Zusätzlich fand im August 2023 eine Haushaltsbefragung statt, die fundierte Ergebnisse zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung erzielt hat. Diese Daten werden ebenfalls in die Analyse einbezogen (s. Kap. 3), um ein umfassendes Bild der aktuellen Verkehrssituation in der Gemeinde zu erhalten.

Im weiteren Verlauf werden in den folgenden Abschnitten eine umfassende Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen durchgeführt. Dabei werden für jeden Verkehrsträger Mängel, Konflikte und Potenziale identifiziert und dargestellt. Diese Themenfelder bilden die Grundlage für das Mobilitätskonzept sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen, welche im weiten Verlauf herausgearbeitet werden.

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Geilenkirchen liegt im Regierungsbezirk Köln und befindet sich im nordwestlichen Teil des Kreises Heinsberg in Nordrhein-Westfalen. Als kleine Mittelstadt eingestuft, grenzt Geilenkirchen von Norden im Uhrzeigersinn an die Städte bzw. Gemeinden Heinsberg, Hückelhoven, Linnich, Baesweiler, Übach-Palenberg und Gangelt.

Die Stadt Geilenkirchen, nördlich von Aachen gelegen und an die Niederlande angrenzend, erstreckt sich über eine Fläche von 83,16 km². Sie ist in 13 Stadtbezirke unterteilt, die insgesamt 30 Ortschaften umfassen. Der Stadtbezirk „Geilenkirchen (Kerngebiet) mit Hünshoven und Bauchem“ ist dabei der einwohnerstärkste Stadtbezirk und bildet das Stadtzentrum von Geilenkirchen. Die Gesamtbevölkerung beläuft sich auf etwa 28.252 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 2022).²

Zwischen den Jahren 2007 bis 2017 verzeichnete die Bevölkerung einen leichten Rückgang um 7 %. Seit 2018 lässt sich jedoch eine positive Bevölkerungsentwicklung feststellen. Die Bevölkerungszusammensetzung in Bezug auf verschiedene Altersgruppen zeigt eine vielfältige Verteilung. Die Gruppe der Unter-6-Jährigen macht etwa 6 % der Gesamtbevölkerung aus, während Jugendliche im Alter von 6 bis 17 Jahren etwa 12 % der Bevölkerung Geilenkirchens ausmachen. Die Altersgruppen von 30 bis 64 Jahren sind relativ gleichmäßig verteilt, wobei der Anteil der 50- bis 59-Jährigen mit etwa 16 % etwas höher ist. Personen über 64 Jahre bilden mit rund 20 % den größten Anteil. Über 60 % der Bevölkerung befindet sich im erwerbsfähigen Alter, während 18 % minderjährig sind (s. Abb. 2.1-1).³

² Quelle: Stadt Geilenkirchen (2023): Bürgerservice der Stadt Geilenkirchen. Daten zur Bevölkerung.

³ Quelle: IT.NRW (2024): Kommunalprofil Geilenkirchen.



Altersstruktur Geilenkirchen 2022 in Prozent

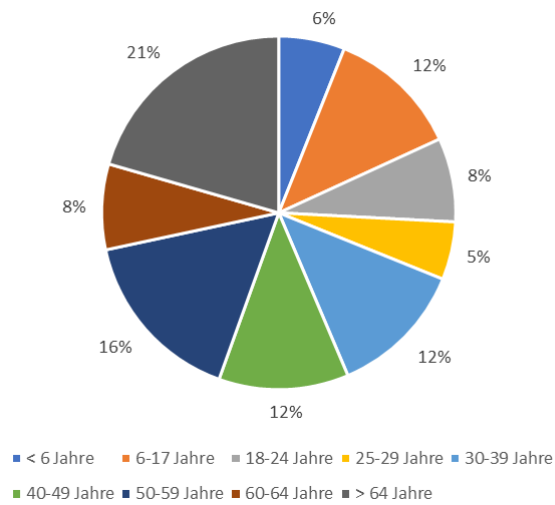


Abb. 2.1-1: Altersstruktur Stadt Geilenkirchen 2022

Geilenkirchen ist durch eine überwiegend dörfliche Struktur geprägt und weist eine flache Topographie auf, wobei die mittlere Höhenlage bei 88 m über NN liegt. Der größte Anteil der Fläche, (54,19 km²), wird von landwirtschaftlichen Flächen eingenommen. Etwa 24 % der Fläche sind Siedlungsflächen, während Waldflächen 9,8 % und Wasserflächen 0,6 % der Gesamtfläche ausmachen.⁴

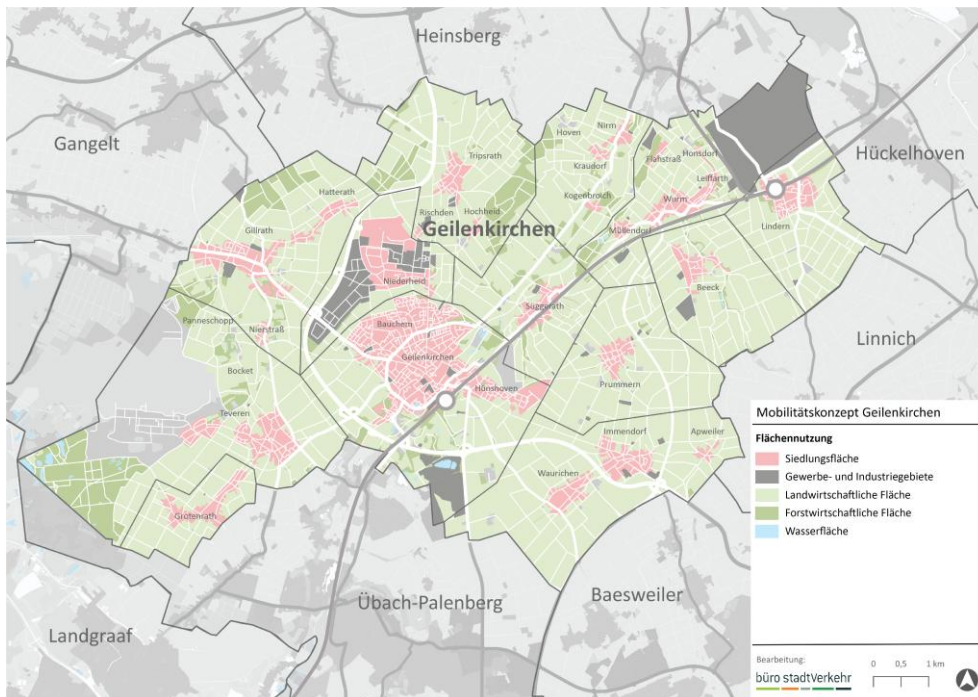


Abb. 2.1-2: Flächennutzung Stadt Geilenkirchen

⁴ Quelle: IT.NRW (2024): Kommunalprofil Geilenkirchen.



2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Gemäß der Bevölkerungsprognose des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2023 wird für Geilenkirchen bis zum Jahr 2040 eine Zunahme der Bevölkerung um ca. 3 % prognostiziert.⁵ Hierbei ist zu erwähnen, dass bei der jüngeren Bevölkerung (<40 Jahre) ein leichter Rückgang zu erwarten ist, während der Anteil der Menschen ab 65 Jahren an der Bevölkerung zunehmen wird, wie die beiden untenstehenden Abbildungen aufzeigen.

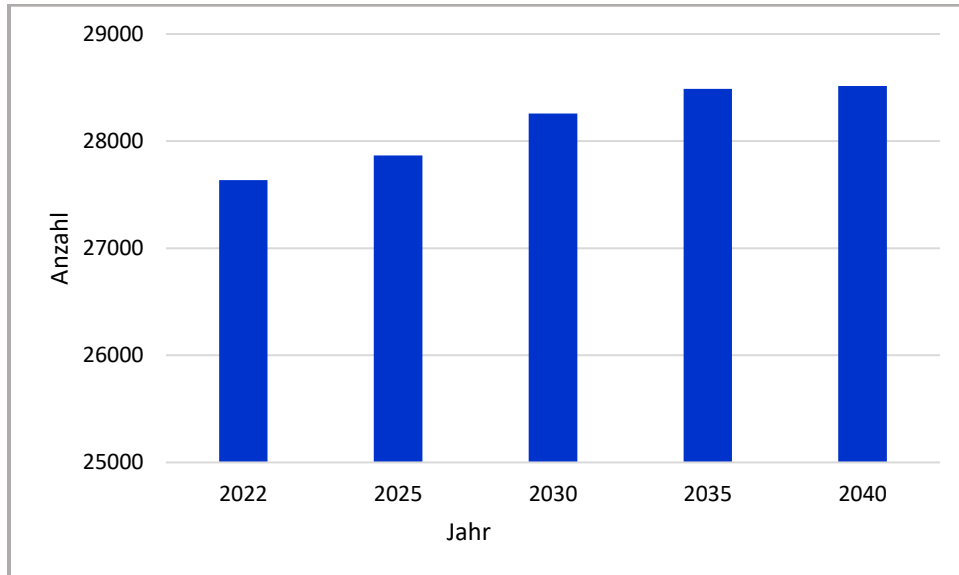


Abb. 2.1-3: Bevölkerungsentwicklung Geilenkirchen⁶

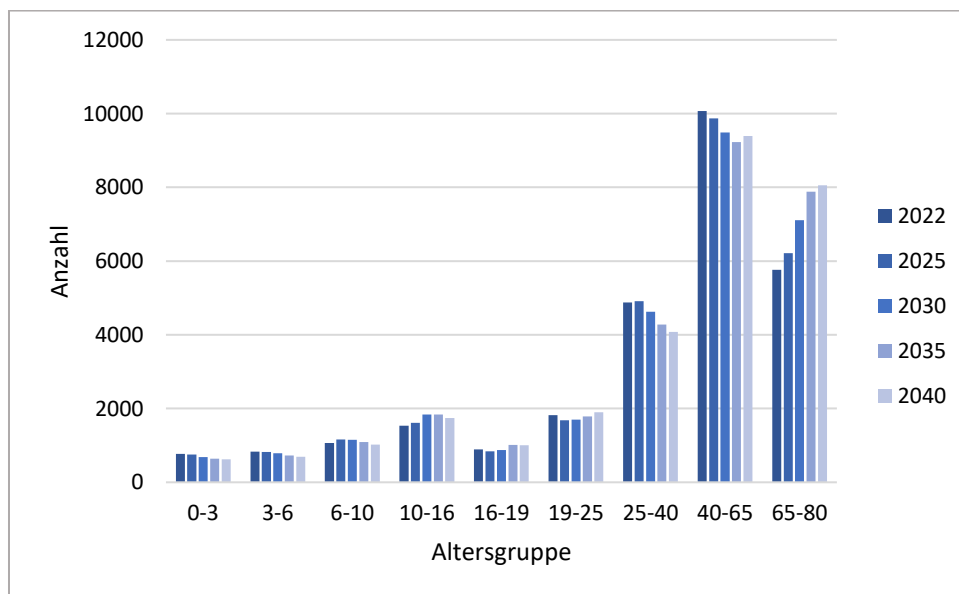


Abb. 2.1-4: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen Geilenkirchen⁷

⁵ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2021): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalen 2021 bis 2050; online verfügbar unter https://www.it.nrw/sites/default/files/itnrw_presse/72b_22.pdf

⁶ Quelle: IT.NRW (2024): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens bis 2021-2050.

⁷ Quelle: ebenda.



2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

Im Rahmen der Analyse der Gewerbe- und Industriegebiete in Geilenkirchen wird eine Reihe von Standorten identifiziert, die eine wichtige Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung der Region spielen. Zu diesen Gebieten gehören Fürthenrode, Selka, Niederheid und die Erweiterung Niederheid-Süd. Ein zukünftiges Industriegebiet in Lindern (FUTURE SITE InWEST), das eine Fläche von etwa 240 ha umfasst, wird ebenfalls betrachtet.

Im Gewerbegebiet Selka sind Unternehmen wie die AS Tech Industrie- und Spannhydraulik GmbH (ca. 50 Beschäftigte), ViaNobis - Die Chancengeber (ca. 350 Beschäftigte) und Supertape Deutschland (ca. 200 Beschäftigte) ansässig. Das Gewerbegebiet Fürthenrode beherbergt Unternehmen wie den MEDA Küchenfachmarkt und die CSB Unternehmensgruppe (ca. 550 Beschäftigte). Im Gewerbegebiet Niederheid und der Erweiterung Niederheid-Süd sind Unternehmen wie die LBBZ GmbH (ca. 200 Beschäftigte), Buir Bliesheimer (ca. 100 Beschäftigte), KSK Industrielackierungen GmbH & Co. KG (ca. 400 Beschäftigte) und die Bauunternehmung Tholen GmbH (ca. 110 Beschäftigte) ansässig.

Die Standorte der Gewerbe- und Industriegebiete sind vor allem auf die Kernstadt und den Stadtteil Lindern konzentriert. Unter diesen ist das zukünftige Industriegebiet Lindern "FUTURE SITE InWEST" mit ca. 240 ha das größte. Diese Konzentration spiegelt die strategische Ausrichtung der städtischen Entwicklungsplanung wider, die darauf abzielt, wirtschaftliche Aktivitäten zu bündeln und synergetische Effekte zu fördern. Langfristig ist die Realisierung eines innovativen und klimaneutralen Industriestandortes geplant.⁸

Eine wichtige infrastrukturelle Komponente für die Gewerbe- und Industriegebiete ist die straßenverkehrliche Anbindung über die B56 an die umliegenden Autobahnen. Diese gewährleisten eine effiziente Anbindung an überregionale Verkehrsnetze und machen die Gewerbegebiete zu bedeutenden Zielen im Pendler- und Güterverkehr.

Insgesamt tragen die Gewerbe- und Industriegebiete in Geilenkirchen wesentlich zur wirtschaftlichen Dynamik der Region bei und spielen eine entscheidende Rolle bei der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Förderung des regionalen Wachstums. Die nachfolgende Karte bildet die Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt ab (s. Abb. 2.1-5). Die südlich der Kernstadt gelegene Fläche ist eine Kiesgrube.

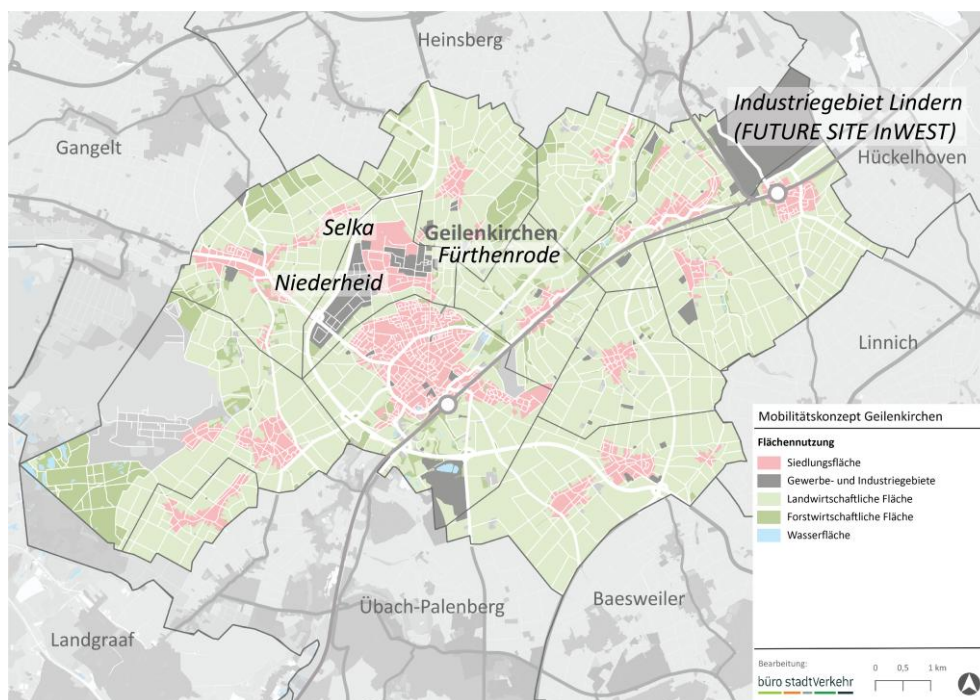


Abb. 2.1-5: Gewerbe- und Industriegebiete Stadt Geilenkirchen

⁸ FUTURE SITE InWEST Entwicklungsgesellschaft mbH (2025): Projekt & Konzept.



2.1.3 Pendlerströme

Im Rahmen der Analyse der Pendlerströme zeigt sich ein negatives Pendlersaldo mit einem Auspendlerüberschuss von -1.407 Personen (Stand 2024). Dies bedeutet, dass mehr Menschen aus Geilenkirchen herauspendeln, als nach Geilenkirchen hineinpendeln.

Die Anzahl der Berufseinpendler beträgt insgesamt 6.327 Personen. Unter den Kommunen mit den stärksten Einpendlerströmen sind Heinsberg mit 1.257 Einpendlern, Übach-Palenberg mit 1.053 Einpendlern und Gangelt mit 597 Einpendlern die herausragenden Standorte. Dem gegenüber stehen 7.734 Berufsauspendler. Die stärksten Auspendlerströme führen in die Städte Aachen mit 1.546 Auspendlern, gefolgt von Heinsberg mit 1.334 Auspendlern und Übach-Palenberg mit 815 Auspendlern. Innerhalb Geilenkirchens pendeln 2.952 zwischen den Stadt- und Ortsteilen zur Arbeit. Insgesamt sind als über 17.000 Pendlerbewegungen täglich zu verzeichnen. Der Arbeitsweg ist somit einer der Hauptzwecke in der Alltagsmobilität (s. Kap. 3.2). Die nachfolgende Abbildung 2.1-6 zeigt die Top 10 Hauptein- und Auspendelgebiete:⁹

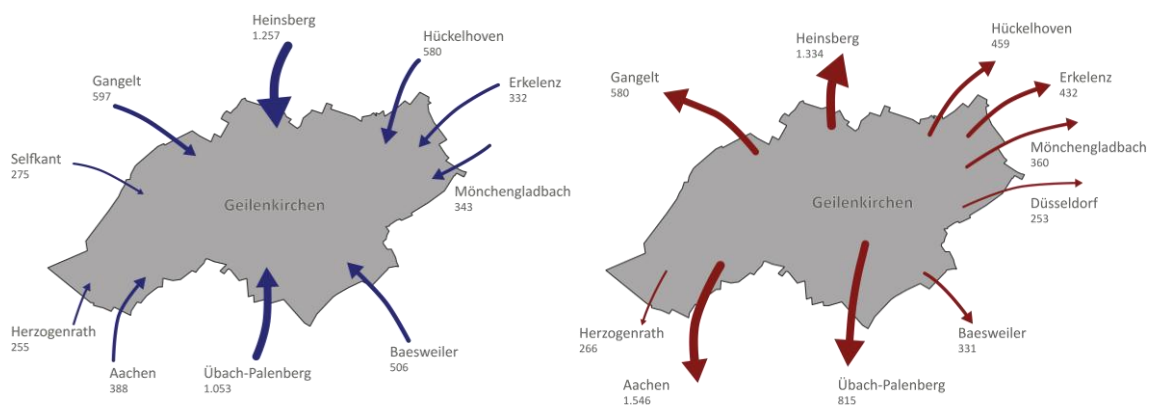


Abb. 2.1-6: Ein- und Auspendlerströme Stadt Geilenkirchen¹⁰

Im Reisezeitvergleich wird deutlich, dass der Pkw nahezu in alle Hauptein- und auspendlergebiete die größten Zeitersparnisse gegenüber dem ÖPNV und erst rect dem Rad birgt. Der ÖPNV ist nach Mönchengladbach sowie nach Heinsberg, Übach Palenberg und Aachen durchaus konkurrenzfähig. Als Startpunkt wurde das Zentrum Geilenkirchens, der Marktplatz, gewählt. Zielpunkt war jeweils der Bahnhof/zentrale Haltestelle. Es ist daher nur ein beispielhafter Vergleich. Je weiter sich der Zielpunkt vom Bahnhof/zentrale Haltestelle entfernt, nimmt auch die Reisezeit im ÖPNV zu.

⁹ Quelle: Statistische Ämter der Länder (2025): Pendleratlas.

¹⁰ Quelle: Statistische Ämter der Länder (2025): Pendleratlas.

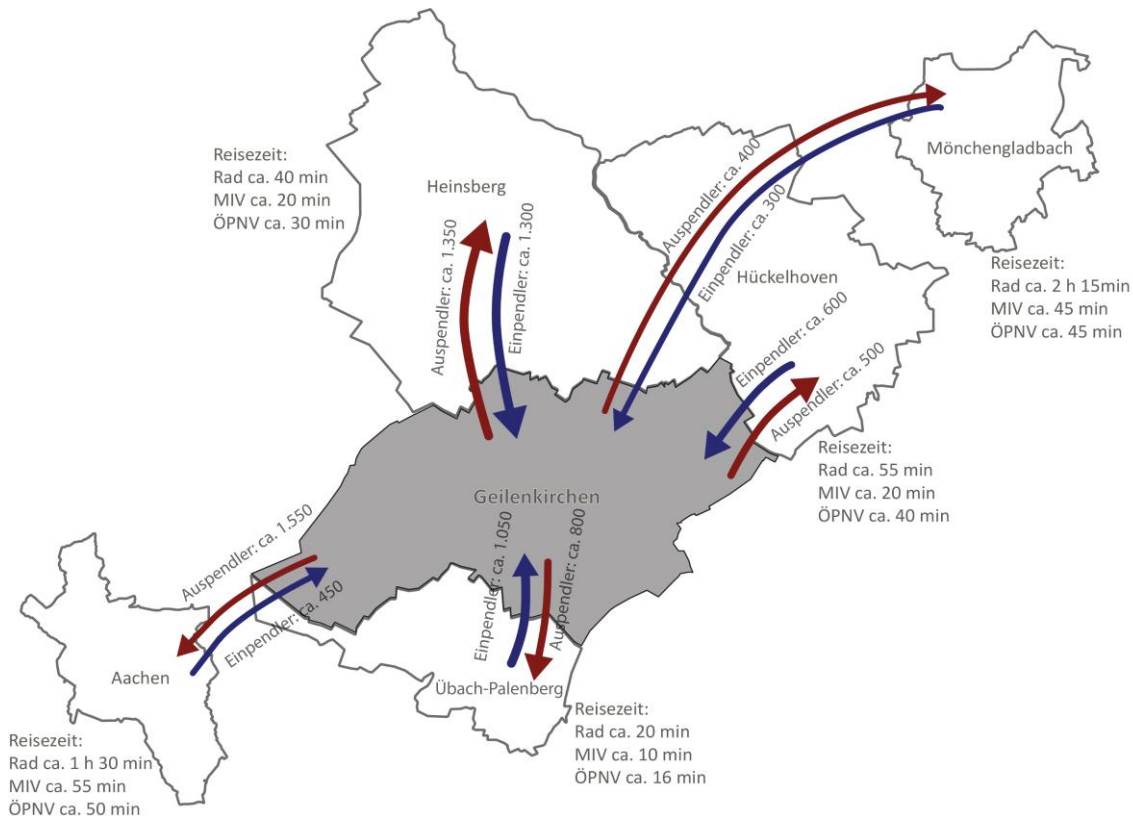


Abb. 2.1-7: Reisezeitvergleich MIV-ÖPNV-Rad in ausgewählte Pendlerkommunen

2.1.4 Zentrenstruktur

Die Kernstadt von Geilenkirchen stellt den Dienstleistungs- und Einzelhandelsschwerpunkt für die Stadt dar. Entlang der Straßenzüge nordwestlich vom Bahnhof Geilenkirchen bis zum Rathaus finden sich zahlreiche Gewerbetreibende wieder, die die wichtigsten Produkte des täglichen und periodischen Bedarfs anbieten. Darüber hinaus befinden sich an der Von-Humboldt-Straße im Gewerbegebiet Niederheid sowie in Bauchem mehrere Supermärkte und Discounter mit Produkten des täglichen und periodischen Bedarfs. Der Wochenmarkt findet jeden Dienstag und Freitag von 07:00 bis 15:00 Uhr auf dem Markt statt.

Aufgrund der hohen Dichte an Versorgungseinrichtungen in und um die Kernstadt herum werden viele Versorgungsfahrten dorthin unternommen. Es ist eine der wichtigsten Ziel- und Quellebeziehungen in Geilenkirchen, auch aufgrund der mit den Einrichtungen verbundenen Arbeitsplätze.

Die zentralen Versorgungsbereiche sowie Discounter und Vollsortimenter sind in der folgenden Abbildung 2.1-7 abgebildet.

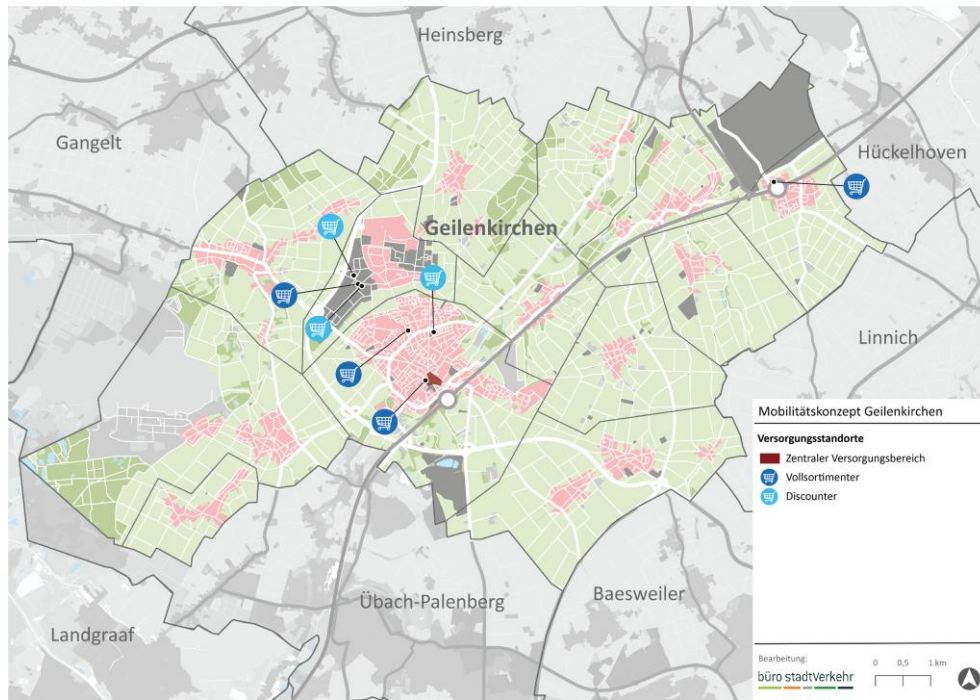


Abb. 2.1-8: Versorgungstandorte Stadt Geilenkirchen

2.1.5 Schulstandorte

In Geilenkirchen gibt es insgesamt neun Schulen mit knapp 2.350 Schülerinnen und Schülern, die sich über das Stadtgebiet verteilen. Die Sekundarschulen, das Gymnasium sowie zwei Grundschulen befinden sich im Zentrum von Geilenkirchen. Darüber hinaus sind in den äußeren Ortschaften Gillrath, Teveren, Immendorf und Würm Grundschulen vorhanden. Neun von insgesamt 17 Kitastandorten verteilen sich ebenfalls mehrheitlich über das Stadtzentrum. Die Schulstandorte und Schülerzahlen verteilen sich wie folgt (s. Abb. 2.1-8).

| Grundschulen | Schülerzahl 2023/2024 ¹¹ | Prognose bis 2030 ¹² |
|---------------------------------|--|------------------------------------|
| Kath. Grundschule | 294 | 308 |
| Europa-Grundschule | 225 | 213 |
| KGS Teveren | 107 | 103 |
| GGs Gillrath | 187 | 173 |
| KGS Würm | 140 | 128 |
| KGS Immendorf | 109 | 120 |
| Insgesamt | 1.062 | 1.045 |
| Weiterführende Schulen | | |
| Städt. Realschule | 442 | 405 |
| Anita-Lichtenstein-Gesamtschule | 849 | 943 |
| Sankt-Ursula-Gymnasium | 1.084 (Jahr 2021) ¹³ | 1295 |
| Insgesamt | 3.437 | 3.688 |

Abb. 2.1-9: Schulstandorte und Schülerzahlen Stadt Geilenkirchen

¹¹ Quelle: Stadt Geilenkirchen (2024): Haushaltsplan 2024.

¹² Quelle: Dr. Garbe, Lexis & von Berlepsch (2022): Stadt Geilenkirchen Schulentwicklungsplan 2021/22 - 2026/27.

¹³ Quelle: Kreis Heinsberg (2022).

Die Verteilung der Schulstandorte zeigt, dass auch im Ausbildungsverkehr viele Wege in die Kernstadt führen. Alle weiterbildenden Schulangebote finden sich dort wieder.

Die nachfolgende Abbildung 2.1-9 zeigt die Lage der jeweiligen Schulen im Gemeindegebiet auf.

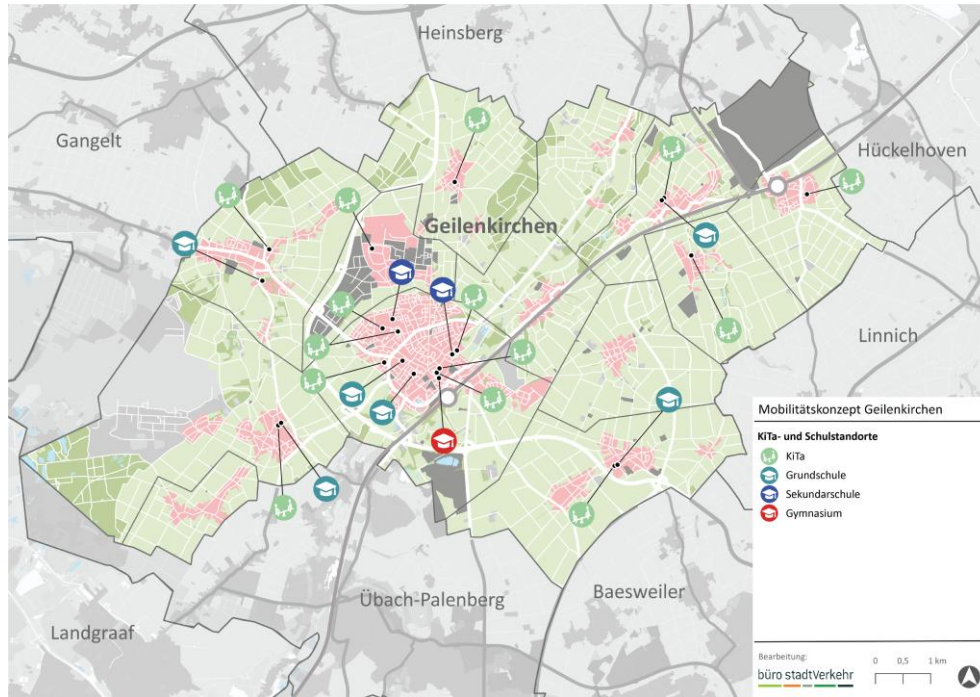


Abb. 2.1-10: Schulstandorte Stadt Geilenkirchen

Nachfolgend ist die größte weiterführende Schule, unmittelbar im Zentrum Geilenkirchens am Markt und Rathaus gelegen, abgebildet.



Abb. 2.1-11: Sankt-Ursula-Gymnasium Geilenkirchen (Quelle: eigene Aufnahme)

2.1.6 Publikumswirksame Einrichtungen

Als publikumswirksame Einrichtungen sind neben Sporteinrichtungen auch geistliche und historische Ziele zu bezeichnen. Diese sind über das gesamte Stadtgebiet verstreut (s. Abb. 2.1-11). Somit finden im Gegensatz zu den Versorgungs- und Ausbildungsfahrten viele Wege innerhalb bzw. zwischen den Stadt- und Ortsteilen statt.

- Sportanlagen
- Schwimmbad GELOBAD
- Kleine und große katholische und evangelische Kirchen
- Schloss Leerodt
- Seniorenwohnpark Trips
- Historisches Klassenzimmer Museum
- Golfpark Loherhof

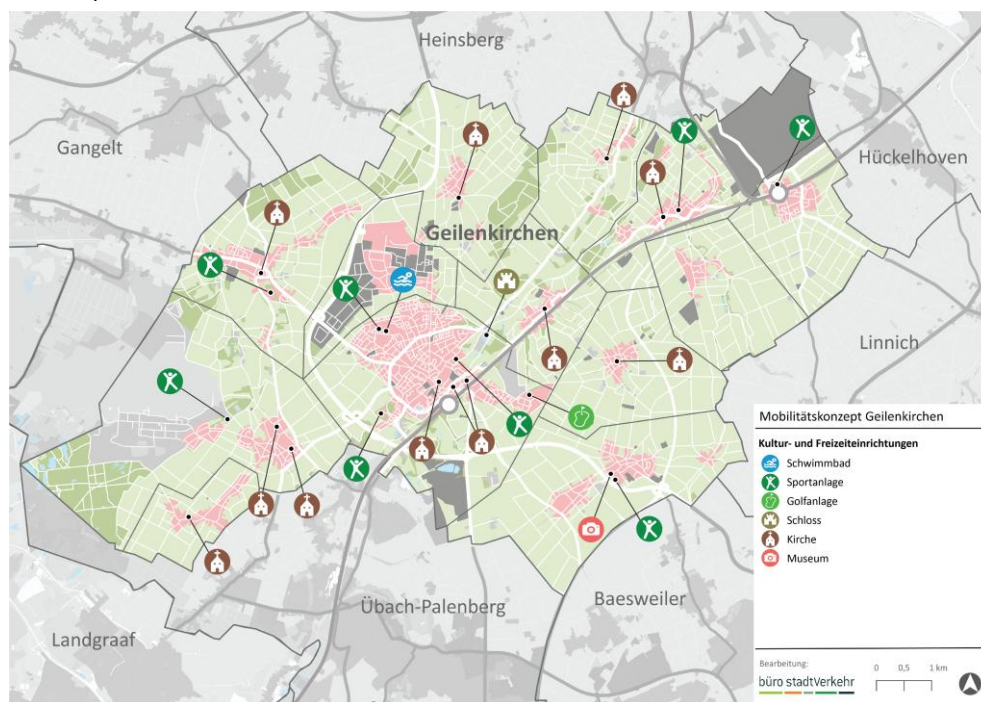


Abb. 2.1-12: Kultur- und Freizeiteinrichtungen Stadt Geilenkirchen



Seniorenwohnpark Trips



Radwanderweg an der Wurm Richtung Burg Trips

Abb. 2.1-13: Burg Trips und Radwanderweg (Quelle: eigene Aufnahmen)



2.1.7 Öffentliche Einrichtungen

Die öffentlichen Einrichtungen konzentrieren sich hauptsächlich auf die Kernstadt von Geilenkirchen. Dazu gehören:

- Stadtverwaltung Geilenkirchen
- Polizei Geilenkirchen
- Feuerwehr Geilenkirchen
- Arbeitsamt
- Bücherei.

Nachfolgende Abbildung zeigt die öffentlichen Einrichtungen in Geilenkirchen.

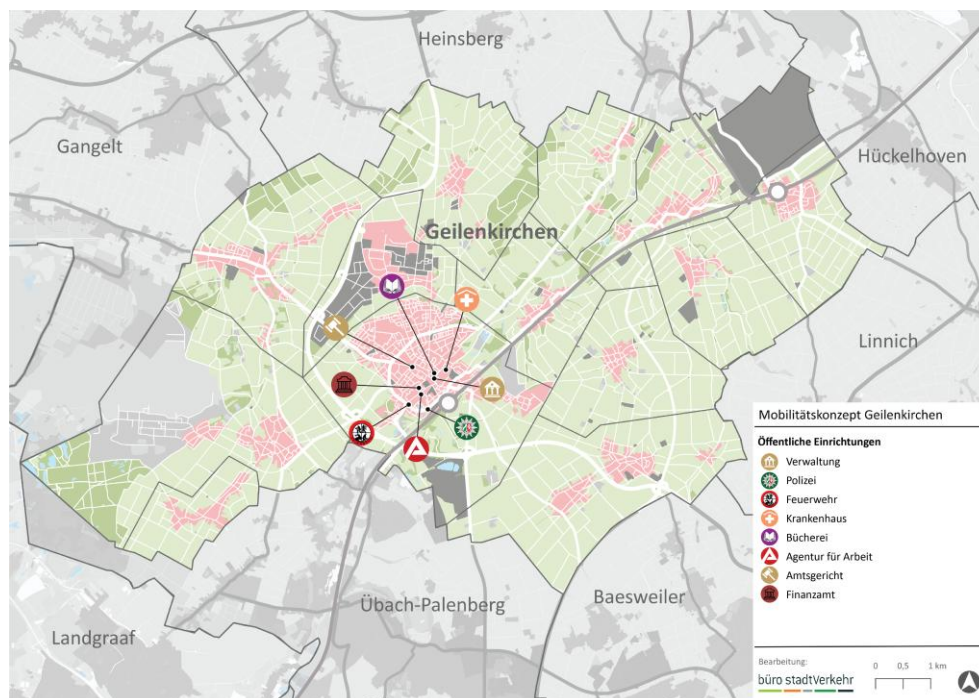


Abb. 2.1-14: Öffentliche Einrichtungen Stadt Geilenkirchen

2.2 Verkehrsinfrastrukturen und -angebote

Ein gut ausgebautes Netz aus Straßen, Stadt- und Regionalbuslinien sowie Fuß- und Radwegen sichert die Mobilität aller Bewohnerinnen und Bewohner in Geilenkirchen. Im Folgenden sind alle wichtigen Informationen zum Straßen- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) sowie dem Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr) aufgeführt.

2.2.1 MIV

Fließender Verkehr

Geilenkirchen verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz mit einer Vielzahl leistungsfähiger klassifizierter Straßen. Die gute Anbindung spiegelt sich auch in dem MIV-Anteil von 64 % wider. Rund 95 % der Haushalte in der Stadt verfügen über ein Pkw (s. Kap. 3.2). Besonders hervorzuheben ist die Anbindung an das überregionale Straßennetz durch die Bundesstraßen B56 und B57 sowie die Autobahnen A46 und A44. Die A46 bietet eine Verbindung Richtung Erkelenz/Mönchengladbach und weiter nach Neuss/Düsseldorf und ist über die Anschlussstelle Heinsberg erreichbar, während die A44 über die Anschlussstellen Aldenhoven und Alsdorf eine Verbindung Richtung Aachen und Mönchengladbach ermöglicht.

Die B56 führt von Geilenkirchen über Gangelt nach Sittard in den Niederlanden und bildet somit eine wichtige Verbindung in die benachbarte Region sowie eine Umgehungsstraße



für den überörtlichen Verkehr um den Stadtkern herum. Ebenso bedeutend ist die B57, die von Mönchengladbach über Erkelenz und Geilenkirchen bis nach Alsdorf verläuft.

Die Landesstraßen spielen ebenfalls eine entscheidende Rolle im Straßennetz von Geilenkirchen. Die L42 verbindet Landgraaf (NL) mit Heinsberg und führt dabei durch das Stadtgebiet. Ebenso wichtig sind die L47 von Sittard über Gangelt nach Geilenkirchen und die L164 von Übach-Palenberg über Geilenkirchen nach Alsdorf. Die Landesstraßen 42 und 364 bilden zusammen einen inneren Ring um das Zentrum Geilenkirchens (Theodor-Heuss-Ring/Berliner Ring). Die zentrale Achse Konrad-Adenauer-Straße verbindet beide Landesstraßen direkt durch das Zentrum Geilenkirchens.

Zu den Kreisstraßen, die Geilenkirchen erschließen, gehören unter anderem die K3 nach Gangelt, die K6 nach Heinsberg und die K27 nach Baesweiler. Nachfolgend ist ein Überblick über das klassifizierte Straßennetz gegeben.

Autobahnen

- A46 (über AS Heinsberg)
- A44 (über AS Aldenhoven und Alsdorf)

Bundesstraße

- B56 (Sittard – Gangelt – Geilenkirchen – Baesweiler – Aldenhoven)
- B57 (Mönchengladbach – Erkelenz – Geilenkirchen – Übach-Palenberg – Alsdorf)

Landesstraßen

- L42 (Landgraaf – Geilenkirchen – Heinsberg)
- L47 (Sittard – Gangelt – Geilenkirchen)
- L164 (Übach-Palenberg – Geilenkirchen – Alsdorf)
- L228 (Linnich – Geilenkirchen – Heinsberg)
- L364 (Geilenkirchen – Hückelhoven)

Kreisstraßen

- K3 (Geilenkirchen – Gangelt)
- K4 (Geilenkirchen)
- K6 (Geilenkirchen – Heinsberg)
- K24 (Geilenkirchen)
- K27 (Geilenkirchen – Baesweiler)

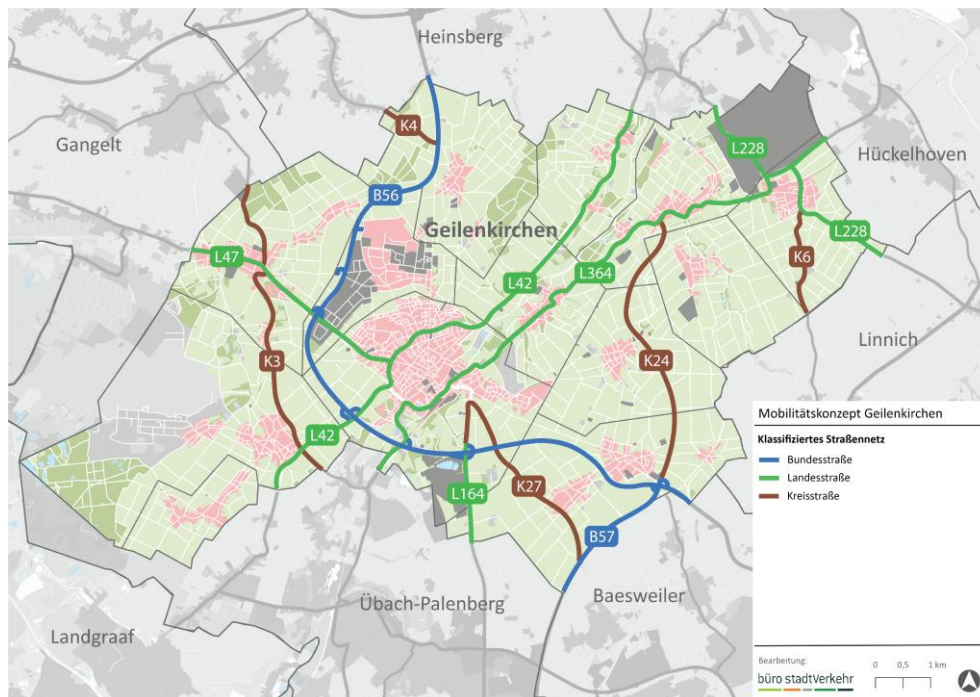


Abb. 2.2-1: Klassifiziertes Straßennetz Geilenkirchen



DTV (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke)

Die DTV weist die täglichen Verkehrsbelastungen auf einem bestimmten Straßenabschnitt auf. Das Land NRW erhebt in regelmäßigen Abständen die Verkehrszahlen an den klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes-, Bundesstraßen und Autobahnen). Die aktuellen Werte liegen für das Jahr 2021 vor und sind für den Werktag (Mo-Sa) in der nachfolgenden Karte (s. Abb. 2.2-2) aufgeführt. Nicht abgebildet sind die Spitzenstunden, die i. d. R. vormittags zwischen 07:00 und 09:00 Uhr sowie nachmittags zwischen 16:00 und 18:00 Uhr zu Arbeitsbeginn und -ende erreicht werden. Zu diesen Zeiten sind die Verkehrsbelastungen in der Stunde besonders hoch.

Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von über 20.000 Kfz/d weist die B56 die höchste Verkehrsbelastung auf, insbesondere durch Durchgangsverkehre. Ebenfalls zeigen die Verkehrszählungen erhöhte Belastungen auf den Verbindungen in Richtung Heinsberg. Des Weiteren verzeichnen die Bundesstraße in Richtung Baesweiler sowie die Landesstraße in Richtung Übach-Palenberg bedeutende Verkehrsstärken, mit DTV-Werten von 10.733 bzw. 12.356 Kraftfahrzeugen pro Tag. In den ländlicheren Gebieten zwischen den Ortsteilen hingegen sind tendenziell niedrigere Verkehrsstärken zu verzeichnen. Dies spiegelt wider, dass die Verkehrsbelastung in Geilenkirchen vor allem durch die Hauptverkehrsadern und die Anbindung an benachbarte Städte und Gemeinden geprägt ist.

Die Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz sind für gewöhnlich immer am höchsten, da die Straßen eine übergeordnete Funktion einnehmen und den regionalen Verkehr abwickeln. Es bestehen jedoch auch wichtige Erschließungsfunktionen im innerörtlichen Verkehr. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) gelten für innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten Belastungsgrenzen, um eine verträgliche Nutzung in dicht bebauten Gebieten sicherzustellen. Demnach sollten Ortsdurchfahrten und innerörtliche Hauptachsen – abhängig von ihrer Einbindung in das Straßennetz und ihrer städtebaulichen Umgebung – in der Regel nicht dauerhaft mit mehr als ca. 8.000 bis 10.000 Kfz/Tag belastet sein. Dies trifft auf keine der Straßen, für die Zähldaten vorliegen, zu.

In der nachfolgenden Abbildung sind die DTV-Werte im Kfz und Schwerlastverkehr (SV) für 2021 und 2019 dargestellt. Aufgrund der Corona-Pandemie sind die Werte von 2021 größtenteils niedriger als im Vergleich zu den Ergebnissen vorheriger Erhebungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW (Erhebungen alle fünf Jahre). In grüner Schrift sind niedrigere DTV-Belastungen, in roter Schrift höhere DTV-Belastungen im Vergleich zu 2019 dargestellt. Es handelt sich dabei um eine Auswahl von Zählstellen (ZS) des Landesbetriebs. Eine Gesamtübersicht der ZS im Stadtgebiet von Geilenkirchen ist der Abbildung 2.2-3 zu entnehmen.

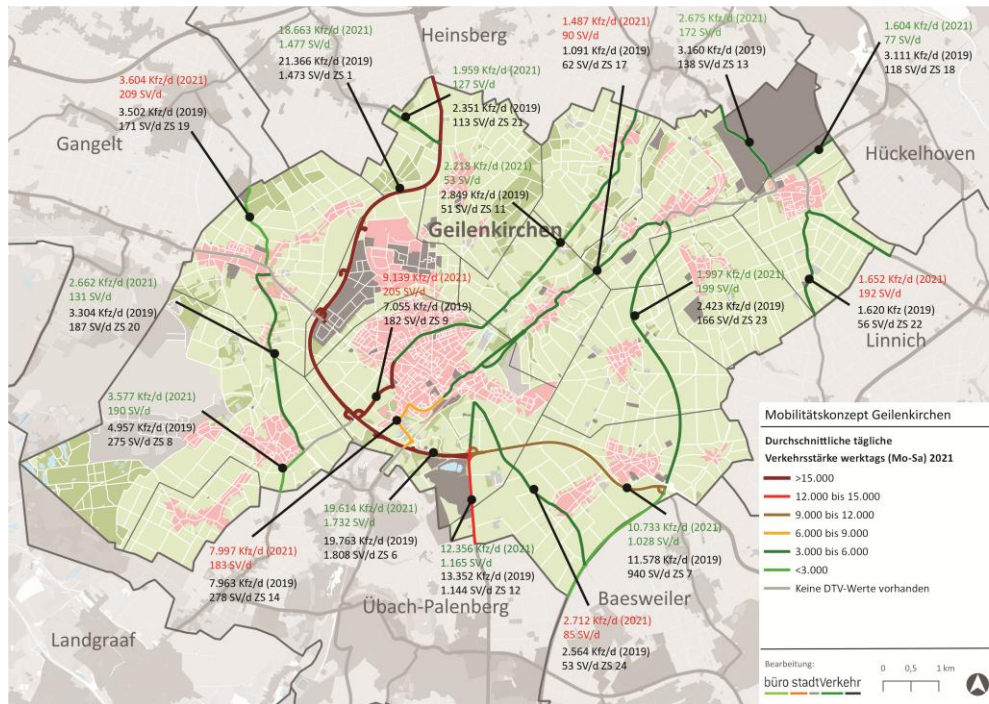


Abb. 2.2-2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags (Mo-Sa) 2021 in Geilenkirchen¹⁴

¹⁴ Datenquelle: NWSIB (2024)



| Zählstelle (ZS) | Straße | Straßenname (Zählstellen) im Rahmen der Straßenverkehrszählungen (Straßen.NRW) | DTV Kfz 2019 (Mo-Sa) | DTV Kfz 2021 (Mo-Sa) | Abweichung DTV Kfz in % (2019-2021) |
|-----------------|--------|--|----------------------|----------------------|-------------------------------------|
| 1 | B56 | Abs.Nr. 5,1 (Höhe Landstraße) | 21.366 | 18.663 | -14% |
| 2 | B56 | Abs.Nr. 6,1 (Höhe Von-Braun-Straße) | 21.080 | 18.438 | -14% |
| 3 | B56 | Abs.Nr. 8,1 (zwischen Von-Humboldt-Str. & Karl-Arnold-Str.) | 20.489 | 18.176 | -13% |
| 4 | B56 | Abs.Nr. 9 (zwischen Karl-Arnold-Str. & L42) | 23.075 | 20.784 | -11% |
| 5 | B56 | Abs.Nr. 10,1 (zwischen L42 & Wurmthalstraße) | 20.092 | 20.312 | 1% |
| 6 | B56 | Abs.Nr. 11 (zwischen Freienberger Weg & L164) | 19.763 | 19.614 | -1% |
| 7 | B56 | Abs. Nr. 12 (Höhe Waurichen) | 11.578 | 10.733 | -8% |
| 8 | L42 | Abs.Nr. 2 (Höhe Kreuzung Siepenbuschstr./Chorherrenstr.) | 4.957 | 3.577 | -39% |
| 9 | L42 | Abs.Nr. 4 (KVP Kreuzstraße/Berliner Ring/Am Mausberg) | 7.055 | 9.139 | 23% |
| 10 | L42 | Abs.Nr. 7 (Höhe Kraudorf) | 2.611 | 1.931 | -35% |
| 11 | L42 | Abs.Nr. 7 (Höhe Gut Leerodt) | 2.849 | 2.218 | -28% |
| 12 | L164 | Abs.Nr. 2 (Höhe Muthagen) | 13.352 | 12.356 | -8% |
| 13 | L228 | Abs.Nr. 13 (Höhe Honsdorf) | 3.160 | 2.675 | -18% |
| 14 | L364 | Abs.Nr. 6,2 (Kreuzung Herzog-Wilhelm-Str./Th.-Heuss-Ring/ Am Mausberg) | 7.963 | 7.997 | 0% |
| 15 | L364 | Abs.Nr. 6,3 (Höhe Konrad-Adenauer-Straße) | 5.177 | 4.760 | -9% |
| 16 | L364 | Abs.Nr. 6,5 (Höhe Horrigger Weg) | 1.186 | 1.095 | -8% |
| 17 | L364 | Abs.Nr. 6,6 (Höhe Im Hufeisen) | 1.091 | 1.487 | 27% |
| 18 | L364 | Abs.Nr. 9 (Stadtgrenze zu Hückelhoven) | 3.111 | 1.604 | -94% |
| 19 | K3 | Abs.Nr. 6 (Stadtgrenze zu Gangelt) | 3.502 | 3.604 | 3% |
| 20 | K3 | Abs.Nr. 8 (zwischen Niederstraß & Teveren) | 3.304 | 2.662 | -24% |
| 21 | K4 | Abs.Nr. 5 (zwischen B56 und Stadtgrenze zu Heinsberg) | 2.351 | 1.959 | -20% |
| 22 | K6 | Abs.Nr. 9 (Höhe Lohfelder Hof) | 1.620 | 1.652 | 2% |
| 23 | K24 | Abs.Nr. 1,2 (Höhe Ederener Straße) | 2.423 | 1.997 | -21% |
| 24 | K27 | Abs.Nr. 1 (Höhe Floverich) | 2.564 | 2.712 | 5% |

Abb. 2.2-3: Verkehrsdaten Geilenkirchen DTV Kfz 2019 und 2021¹⁵

¹⁵ Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW (2024): <https://www.nwsib-online.nrw.de/>



| Zählstelle (ZS) | Straße | Straßenname (Zählstellen) im Rahmen der Straßenverkehrszählungen (Straßen.NRW) | DTV SV 2019 (Mo-Sa) | DTV SV 2021 (Mo-Sa) | Abweichung DTV SV in % (2010-2021) |
|-----------------|--------|--|---------------------|---------------------|------------------------------------|
| 1 | B56 | Abs.Nr. 5,1 (Höhe Landstraße) | 1.473 | 1.477 | 0% |
| 2 | B56 | Abs.Nr. 6,1 (Höhe Von-Braun-Straße) | 1.452 | 1.457 | 0% |
| 3 | B56 | Abs.Nr. 8,1 (zwischen Von-Humboldt-Str. & Karl-Arnold-Str.) | 1.445 | 1.443 | 0% |
| 4 | B56 | Abs.Nr. 9 (zwischen Karl-Arnold-Str. & L42) | 1.758 | 1.727 | -2% |
| 5 | B56 | Abs.Nr. 10,1 (zwischen L42 & Wurmtalstraße) | 1.874 | 1.724 | -9% |
| 6 | B56 | Abs.Nr. 11 (zwischen Freienberger Weg & L164) | 1.808 | 1.732 | -4% |
| 7 | B56 | Abs. Nr. 12 (Höhe Waurichen) | 940 | 1.028 | 9% |
| 8 | L42 | Abs.Nr. 2 (Höhe Kreuzung Siepenbuschstr./Chorherrenstr.) | 275 | 190 | -45% |
| 9 | L42 | Abs.Nr. 4 (KVP Kreuzstraße/Berliner Ring/Am Mausberg) | 182 | 205 | 11% |
| 10 | L42 | Abs.Nr. 7 (Höhe Kraudorf) | 57 | 60 | 5% |
| 11 | L42 | Abs.Nr. 7 (Höhe Gut Leerodt) | 51 | 53 | 4% |
| 12 | L164 | Abs.Nr. 2 (Höhe Muthagen) | 1.144 | 1.165 | 2% |
| 13 | L228 | Abs.Nr. 13 (Höhe Honsdorf) | 138 | 172 | 20% |
| 14 | L364 | Abs.Nr. 6,2 (Kreuzung Herzog-Wilhelm-Str./Th.-Heuss-Ring/Am Mausberg) | 278 | 183 | -52% |
| 15 | L364 | Abs.Nr. 6,3 (Höhe Konrad-Adenauer-Straße) | 113 | 115 | 2% |
| 16 | L364 | Abs.Nr. 6,5 (Höhe Horrigger Weg) | 57 | 57 | 0% |
| 17 | L364 | Abs.Nr. 6,6 (Höhe Im Hufeisen) | 62 | 90 | 31% |
| 18 | L364 | Abs.Nr. 9 (Stadtgrenze zu Hückelhoven) | 118 | 77 | -53% |
| 19 | K3 | Abs.Nr. 6 (Stadtgrenze zu Gangelt) | 171 | 209 | 18% |
| 20 | K3 | Abs.Nr. 8 (zwischen Niederstraß & Teveren) | 187 | 131 | -43% |
| 21 | K4 | Abs.Nr. 5 (zwischen B56 und Stadtgrenze zu Heinsberg) | 113 | 127 | 11% |
| 22 | K6 | Abs.Nr. 9 (Höhe Lohfelder Hof) | 56 | 192 | 71% |
| 23 | K24 | Abs.Nr. 1,2 (Höhe Ederener Straße) | 166 | 199 | 17% |
| 24 | K27 | Abs.Nr. 1 (Höhe Floverich) | 53 | 85 | 38% |

Abb. 2.2-4: Verkehrsdaten Geilenkirchen DTV SV 2019 und 2021¹⁶

¹⁶ Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW (2024): <https://www.nwsib-online.nrw.de/>



Die in den Abbildungen 2.2-3 und 2.2-4 aufgeführten Zahlen zeigen die Entwicklungen an den Zählstellen für die Jahre 2019 und 2021 auf. Es fällt auf, dass auf der B56 als die regionale Achse und Umgehungsstraße für das Geilenkirchener Stadtgebiet im Jahr 2021 eine Abnahme des Verkehrs gegenüber dem Niveau von 2019 stattgefunden hat. Im Gegensatz zu den Kfz-Zahlen sind die Belastungen im Schwerlastverkehr im Jahr 2021 angestiegen (Tendenz steigend).

Generell sind die Zahlen aus dem Jahr 2021 aufgrund der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen (u. a. weniger Freizeitverkehr) nur eingeschränkt belastbar. Belastbare Zahlen für das Nach-Corona-Niveau liegen bisher noch nicht vor. Es ist jedoch aufgrund der allgemeinen Entwicklungen davon auszugehen, dass die aktuellen Zahlen mit denen des Vor-Corona-Niveaus annähernd vergleichbar sind.

Bahnübergang Konrad-Adenauer-Straße

Der Bahnübergang Konrad-Adenauer-Straße befindet sich im Zentrum Geilenkirchens und stellt aufgrund der Schließzeiten (3-4-mal/h) ein Nadelöhr in der Verkehrsinfrastruktur dar. Eine Verkehrsbeobachtung wurde am Mittwoch, den 12.06.2024 außerhalb der Ferienzeit durchgeführt. An diesem Tag gab es keinerlei Baustellen oder andere Ereignisse, die den Bahn- oder Kfz-Verkehr in irgendeiner Form eingeschränkt haben. Die Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE 2012) definieren Zeiträume, die als Spitzenstunden für Verkehrszählungen gelten. Diese umfassen typischerweise den Morgenverkehr von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie den Nachmittagsverkehr von 15:00 bis 19:00 Uhr. Innerhalb dieser Zeitfenster treten in der Regel die höchsten Verkehrsbelastungen auf, da sie mit den typischen Pendlerströmen und anderen mobilitätsintensiven Aktivitäten übereinstimmen. Für die Verkehrsbeobachtung wurden jeweils zwei Zeitfenster ausgewählt, um die typischen Spitzenzeiten abzudecken. Die Verkehrsbeobachtung erfolgte am Morgen von 8:00 bis 9:00 Uhr und am Nachmittag von 16:00 bis 17:00 Uhr. Diese Zeiträume liegen innerhalb der in den Empfehlungen für Verkehrserhebungen definierten Zeiträumen.



Abb. 2.2-5: Bahnübergang Konrad-Adenauer-Straße (Quelle: eigene Aufnahme)

| Zeitpunkt der Schließung | Dauer der Schließung | Wartende Fahrzeuge Richtung außerhalb | Wartende Fahrzeuge Richtung Innenstadt |
|--------------------------|----------------------|---------------------------------------|--|
| 8:00 Uhr | 3:30 min | 12 | 24 |
| 8:12 Uhr | 2:30 min | 13 | 18 |
| 8:46 Uhr | 2:30 min | 11 | 16 |
| 16:07 Uhr | 2:30 min | 14 | 13 |
| 16:45 Uhr | 3:00 min | 17 | 25 |
| 17:00 Uhr | 3:30 min | 20 | 27 |

Abb. 2.2-6: Zählung am Bahnübergang Konrad-Adenauer-Straße



Am Erhebungstag wurden keine besonderen Auffälligkeiten registriert. Der Rückstau aufgrund der Schließzeiten zu den Hauptverkehrszeiten ist verkehrlich vertretbar. In den aufgeführten Zahlen (s. Abb. 2.2-6) sind Lkw sowie Busse enthalten. Der Reisezeitverlust aufgrund der Schließzeiten wirkt sich insbesondere auf den Bus- sowie Fuß- und Radverkehr negativ aus, da hier im Vergleich zum MIV aufgrund der geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit per se mit längeren Fahrzeiten gerechnet werden muss.

Ruhender Verkehr

Es stehen insgesamt 1.685 Stellplätze auf insgesamt 20 öffentlichen Parkplätzen im Stadtkern von Geilenkirchen zur Verfügung, die laut einer Erhebung von 2005 keine Kapazitätsengpässe aufweisen. Zu Spitzenzeiten waren 65 % der Stellplätze belegt. Dabei gibt es räumliche Unterschiede hinsichtlich der Auslastung und Nutzergruppen. Während die zentral gelegenen Parkplätze zu Spitzenzeiten hauptsächlich durch Kurzzeitparker belegt sind (überwiegend Parkscheibenregelung 1h bis 1,5h), nimmt die Belegung und Anzahl der Parkvorgänge mit zunehmender Entfernung zum Stadtzentrum ab (Parkscheibenregelung 1,5h bis 2h oder keine Bewirtschaftung).¹⁷ Da die Ergebnisse auf einer 20 Jahre alten Erhebung beruhen, sind keine validen Aussagen bzgl. der aktuellen Auslastung und räumlichen Verteilung der parkenden Kfz möglich.



Abb. 2.2-7 Parkplatznutzung Stadt Geilenkirchen (Stand 2006)¹⁸



Kurzzeitparkplatz Konrad-Adenauer-Str.



Kurzzeitparkplatz Frielandplatz

Abb. 2.2-8 Parkplätze in Geilenkirchen (Quelle: eigene Aufnahme)

¹⁷ Quelle: Planungsgruppe MWM (2006): Integriertes Handlungskonzept Stadtkern.

¹⁸ Quelle: Planungsgruppe MWM (2006): ebenda.



2.2.2 Lkw- und Wirtschaftsverkehr

Die Stadt Geilenkirchen ist am SEVAS-Routensystem beteiligt (Stand April 2024)¹⁹. Es handelt sich um ein Programm zur Routenoptimierung für den Schwerlastverkehr, welches insbesondere in Siedlungsbereichen im Hinblick auf die Größendimensionierung und die Größe von LKWs relevant ist.

Die B56 umfährt die Innenstadt von Geilenkirchen weiträumig. Es ist davon auszugehen, dass viele LKW, die nicht im Quell- und Zielverkehr durch Geilenkirchen fahren, diese Route verwenden. Die Routen entlang der Bundes- und Landesstraßen werden gemäß SEVAS als Vorrangrouten ausgewiesen.

Restriktionen für den LKW-Verkehr bestehen hauptsächlich in den Zufahrtstraßen zur Innenstadt von Geilenkirchen sowie im Ortsteil Niederheid auf der Von-Humboldt-Straße zwischen Landstraße und Quimperléstraße.²⁰ Hierdurch ist es möglich, den LKW-Verkehr aus/in Richtung Gewerbegebiet Niederheid über die B56 anstatt über die Landstraße zu lenken und den Schwerlastverkehr aus dem dort befindlichen Wohngebiet herauszuhalten.

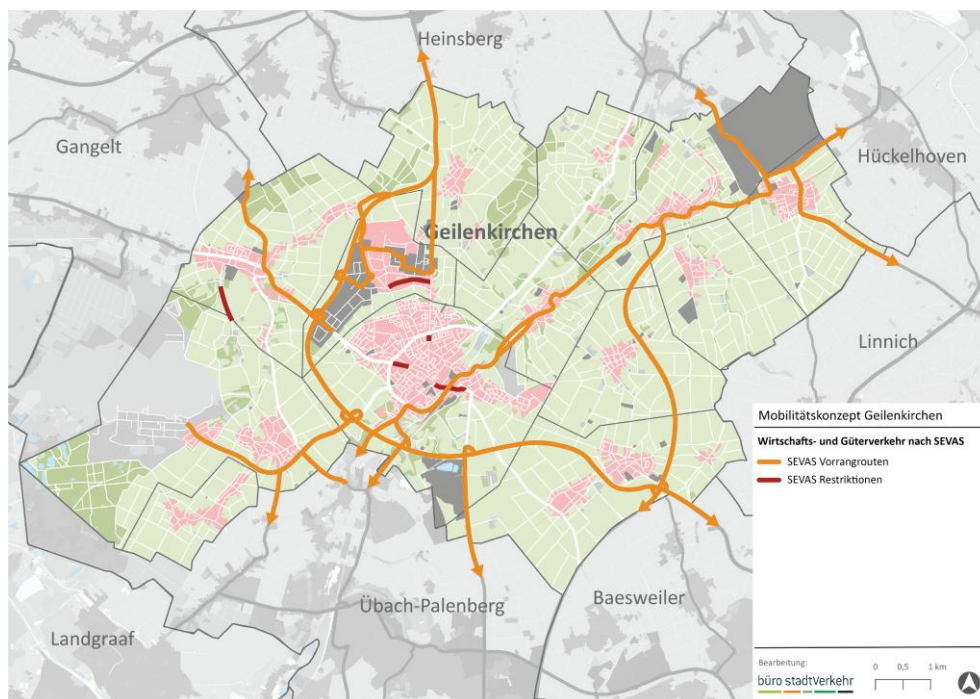


Abb. 2.2-9 Lkw-Vorrangrouten und Restriktionen nach SEVAS

2.2.3 Verkehrssicherheit (Unfallhäufungsstellen)

Laut der Definition liegt ein Unfallhäufungspunkt vor, wenn innerhalb eines Kalenderjahres drei Unfälle des gleichen Unfalltyps oder innerhalb von drei Kalenderjahren Unfälle ungleichen Grundtyps registriert werden. Als Unfalltyp wird der Verkehrsvorgang bzw. die Konfliktsituation bezeichnet, woraus der Unfall geschehen ist. In der Stadt Geilenkirchen sind keine Unfallhäufungsstellen zu verzeichnen.

2.2.4 ÖPNV/SPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Geilenkirchen sind in den Aachener Verkehrsverbund (AVV) integriert. Der Kreis Heinsberg ist der ÖPNV-Aufgabenträger. Alle der in Geilenkirchen verkehrenden Buslinien werden durch das Verkehrsunternehmen WestVerkehr GmbH (west) betrieben.

¹⁹ Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2024): Lkw-Navigationsdaten für NRW.

²⁰ Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2024): Lkw-Navigationsdaten für NRW.



Insgesamt nutzen gut 8 % der Bevölkerung Bus und Bahn auf ihren täglichen Wegen. Dabei nutzen insbesondere die Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende den ÖPNV (s. Kap. 3.2).

Der Bahnhof Geilenkirchen liegt zentral im Ortskern und dient als Verknüpfungspunkt mit fast allen im Stadtgebiet fahrenden Buslinien. Ein weiterer Haltepunkt befindet sich im Ortsteil Lindern im Nordosten von Geilenkirchen.



Bahnhof und Busbahnhof

Bushaltestelle Geilenkirchen Markt

Abb. 2.2-10 ÖPNV und SPNV in Geilenkirchen (Quelle: eigene Aufnahme)



Legende

■ Ziel außerhalb des AVV-Gebietes, das Sie mit AVV-Tickets mit den genannten Linien erreichen können.

Abb. 2.2-11: Tarifgebiet AVV²¹

Hinsichtlich der Tarifarten und Abo-Möglichkeiten gilt das Ticketangebot des Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Für Vielfahrer werden Abo-Tickets angeboten (z. B. Monats-Abo, Aktiv-Abo für Menschen ab 60 Jahren, Schüler-Abo, Azubi-Abo). Hervorzuheben ist das Mobil-Ticket für den Kreis Heinsberg für 28,80 €, das Menschen angeboten wird, die

²¹ Quelle: Aachener Verkehrsverbund (2024): Tickets. Verbundgebiet.



Sozialleistungen empfangen.²² Für Gelegenheitsnutzer des ÖPNV ohne Zeitkarte werden Einzel-, 4er- und Tagestickets angeboten. Eine Einzelfahrkarte für eine Fahrt innerhalb von Geilenkirchen kostet 3,40 €. Für eine einfache Fahrt von Geilenkirchen nach Aachen gilt ein Fahrpreis von 11,00 €. (Stand April 2024).²³ Darüber hinaus gilt seit dem Mai 2023 auch das Deutschlandticket innerhalb des Tarifgebietes, einschließlich bestimmter Linien in die Niederlande und nach Belgien (s. Abb. 2.2-10). Des Weiteren besteht die Möglichkeit der Nutzung des eazy.nrw-Tickets für den Nahverkehr in NRW per Smartphone. Es basiert auf einer einfachen Check-in-/Check-out-Funktion, bei der die gefahrene Strecke automatisch berechnet wird. Die Abrechnung erfolgt nach dem Kilometerpreis.

Die Buslinien in Geilenkirchen werden größtenteils durch den regionalen Betreiber WestVerkehr GmbH (west) betrieben. Einige Linien verkehren nur unregelmäßig ohne feste Taktung (z. B. alle 60 Minuten). Zudem verkehren einige Linien nur an Schultagen, bzw. vereinzelt an schulfreien Tagen. Zusätzlich existiert ein On-Demand-Angebot zu Schwachverkehrszeiten im Kreis Heinsberg. Der MultiBus verkehrt werktags von 09:00 bis 12:00 Uhr und von 14:00 bis 00:30 Uhr. Samstag (06:30 bis 00:30 Uhr) und sonntags/feiertags (07:30 bis 00:30 Uhr) wird das Angebot ganztägig vorgehalten. Bei Bedarf verkehrt der MultiBus auch zu festgelegten Zeiten in die Niederlande. Generell ist eine Vorbestellung der Fahrt notwendig. Nach erfolgter Buchung wird die genaue Abfahrtszeit und der -ort genannt. Die Fahrzeuge sind für mobilitätseingeschränkte Personen bspw. mit Rollstuhl oder auch Kinderwägen geeignet.²⁴

Besonders hervorzuheben ist die Schnellbuslinie SB1 von Geilenkirchen in die Kreisstadt Heinsberg und nach Erkelenz. Zudem sind die Linien 431 und 432 zwischen Geilenkirchen und Baesweiler zu erwähnen. Diese Linien verkehren täglich im 60-Minuten-Takt, die Linie 432 allerdings nicht an Sonntagen (an Sonntagen als MultiBus) Zudem ist die Stadtbuslinie GK1, welche die zentralen Ortsteile von Geilenkirchen mit dem Zentrum und dem Bahnhof verbindet, von Bedeutung. Das Busliniennetz in Geilenkirchen (Stand: Juli 2025) ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

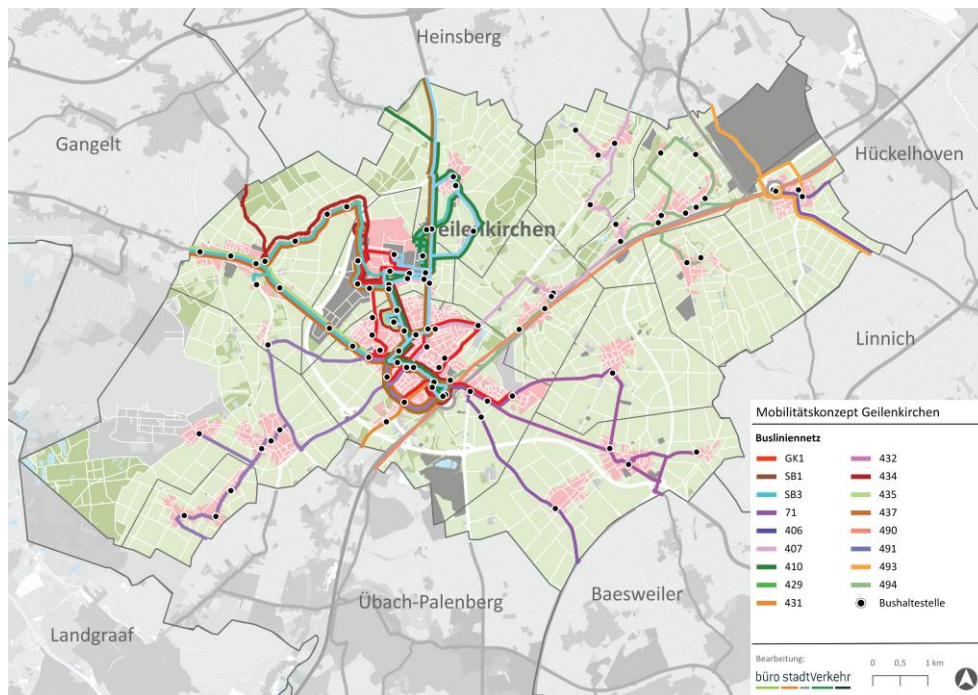


Abb. 2.2-12: Busliniennetz Geilenkirchen

Der Regionalexpress 4 (RE4) und die Regionalbahnlinie 33 (RB33) verkehren jeweils Montag bis Sonntag (inkl. Feiertag) stündlich zwischen Aachen – Geilenkirchen – Mönchengladbach. (s. Abb. 2.2-12). Die RB33 Richtung Aachen fährt am Bahnhof Geilenkirchen zur Minute :01

²² Quelle: Aachener Verkehrsverbund (2024): ebenda.

²³ Quelle: Aachener Verkehrsverbund (2024): ebenda.

²⁴ Quelle: WestVerkehr GmbH (2024): Ihr Bus. Multibus.



und der RE4 zur Minute :14 ab. In Richtung Mönchengladbach fährt die RB33 ebenfalls zur Minute :01, der RE4 zur Minute :45 ab. Aufgrund der Abfahrzeiten der beiden Linien ergibt sich bei der Überlagerung der Abfahrzeiten eine Lücke von ca. 15 bzw. 45 Minuten auf dieser Relation. Dies kann gerade für Pendlerinnen und Pendler, die zwischen Bus und Bahn umsteigen, einen signifikanten Nachteil mit sich bringen, da es hierdurch zu längeren Wartezeiten kommen kann. Die zeitliche Lücke bei den Abfahrzeiten ist dadurch zu erklären, dass der RE4 insbesondere zwischen Lindern und Mönchengladbach nur wenige Zwischenhalte aufweist und in Mönchengladbach ein annähernder 30-Minuten-Takt auf der Relation besteht. In Aachen besteht Anschluss an den ICE nach Brüssel und nach Frankfurt am Main sowie an den Eurostar nach Paris und einzelne weitere Fernverkehrszüge. In Mönchengladbach besteht ebenfalls Anschluss an einzelne Züge des Fernverkehrs. Geilenkirchen selbst wird sowohl morgens als auch abends von jeweils zwei ICE-Verbindungen bedient, die in Richtung Berlin abfahren bzw. aus Berlin ankommen.



| Buslinien | Betreiber | Linienverlauf | Takt | Fahrzeit |
|--------------------------|-----------|--|--|--|
| Stadtbuslinien | | | | |
| GK1 | west | Geilenkirchen Niederheid – Burg Trips/ Geilenkirchen Amtsgericht – Geilenkirchen Bahnhof – Geilenkirchen Loherhof | 60' (Mo-Fr) | Geilenkirchen Loherhof bis Niederheid, August-Thyssen-Str. 23 Min. |
| Schnellbuslinie | | | | |
| SB1 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Heinsberg Busbahnhof – Wassenberg ZOB – Erkelenz Bahnhof | 60' (Mo-So) Zusätzliche Fahrten an Schultagen | Geilenkirchen Bahnhof bis Erkelenz Bahnhof 65 Min. |
| SB3 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Gillrath – Stahe – Gangelt – Süsterseel – Tüddern – Sittard (NL) | 60' (Mo-Sa) 120' (So) | Geilenkirchen Bahnhof bis Sittard Station 45 Min. |
| Weitere Buslinien | | | | |
| 71 | ASEAG | Geilenkirchen Bahnhof – Baesweiler Bushof-Setterich – Siersdorf – Aldenhoven Markt | Annähernd 60' (Mo-Fr) 120' (Sa; bis 14:00 h) | Geilenkirchen Bahnhof bis Aldenhoven Markt 48 Min. |
| 406 | west | Erkelenz Bahnhof – Golkrath – Kleingladbach – Ratheim – Hückelhoven – Hilfrath – (Lindern) – Linnich | Einzelne Fahrten in Lindern (Mo-Fr) | Lindern Bahnhof bis Erkelenz Bahnhof 53 Min. |
| 407 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Randerath – Hückelhoven – Gerderath – (Myhl) | Einzelne Fahrten (Mo-Fr) | Geilenkirchen Bahnhof bis Gerderath Sparkasse 64 Min. |
| 410 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Tripsrath – Straeten – Waldenrath – Scheifendahl – Aphoven – Heinsberg | 60' (Mo-Fr) An Schultagen teils abweichend | Geilenkirchen Bahnhof bis Heinsberg Busbahnhof 48 Min. |
| 429 | west | Gillrath – Hatterath – Niederheid – Rischden – Tripsrath – Hochheid | Einzelne Fahrten (Mo-Fr an Schultagen) | Tripsrath Straelener Weg bis Gillrath Grundschule 21 Minuten |
| 431 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Palenberg Bahnhof – Übach – Baesweiler Bushof | 60' (Mo-So) An Schultagen teils abweichend | Geilenkirchen Bahnhof bis Baesweiler Bushof 54 Min. |
| 432 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Immendorf – Setterich – Baesweiler Bushof | 60' (Mo-Sa) An Schultagen teils abweichend | Geilenkirchen Bahnhof bis Baesweiler Bushof 33 Min. |
| 434 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Hatterath – Birgden – Breberen – Saeffelen – Höngen | Einzelne Fahrten (Mo-Fr an Schultagen) An schulfreien Tagen eine Fahrt frühmorgens Richtung Geilenkirchen | Geilenkirchen Bahnhof bis Höngen Schule 47 Min. |
| 435 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Birgden – Gangelt – Tüddern – Höngen | Einzelne Fahrten (Mo-Fr an Schultagen) An schulfreien Tagen zwei Fahrten frühmorgens Richtung Geilenkirchen | Geilenkirchen Bahnhof bis Höngen Schule 63 Min. |
| 437 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Gillrath – Niederbusch – Gangelt – Hastenrath – Höngen | Einzelne Fahrten (Mo-Fr an Schultagen) | Geilenkirchen Bahnhof bis Höngen Schule 44 Min. |
| 490 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Niederheid – Hochheid – Tripsrath – Uetterath – Schleiden – Heinsberg | Einzelne Fahrten (Mo-Fr an Schultagen) | Geilenkirchen Bahnhof bis Heinsberg Busbahnhof 43 Min. |



| Buslinien | Betreiber | Linienverlauf | Takt | Fahrzeit |
|-----------|-----------|--|--|---|
| | | | An schulfreien Tagen je eine Fahrt pro Richtung | |
| 491 | west | Geilenkirchen Bahnhof – (Nierstraß) – Teveren – Grotenrath – Scherpenseel – (Siepenbusch) – Marienberg – Palenberg Bahnhof – (Übach Sportzentrum) | 60' (Mo-Fr) An Schultagen teils abweichend | Geilenkirchen Bahnhof bis Übach Sportzentrum 39 Min. |
| 493 | west | Heinsberg - Oberbruch - Dremmen - Porselen - Horst - Randerath - Lindern - Linnich | 60' (Mo-Fr) An Schultagen teils abweichend | Lindern Bahnhof bis Heinsberg Busbahnhof 37 Min. |
| 494 | west | Geilenkirchen Bahnhof – Süggerath – Beeck – Flahstraß – Honsdorf – Leiffarth – Lindern | Einzelne Fahrten (Mo-Fr an Schultagen) An schulfreien Tagen eine Fahrt frühmorgens Richtung Lindern | Geilenkirchen Bahnhof bis Lindern Bahnhof 24 Min. |
| MultiBus | west | On-Demand-Angebot im Kreis Heinsberg (und grenzüberschreitend in die Niederlande) | Bei Bedarf | - |

| Bahnlinie | Betreiber | Linienverlauf | Takt | Fahrzeit |
|-----------|------------------|---|-------------|---------------------------------------|
| RE4 | National Express | Aachen Hbf. – Geilenkirchen – Lindern – Mönchengladbach Hbf. – Düsseldorf Hbf. – Wuppertal Hbf. – Hagen Hbf. – Dortmund Hbf. | 60' (Mo-So) | Geilenkirchen bis Aachen Hbf. 22 Min. |
| RB33 | DB Regio | Aachen Hbf. – Geilenkirchen – Lindern (<i>Zugteilung in Lindern</i>) <i>Zugteil 1:</i> – Mönchengladbach Hbf. – Krefeld Hbf. – Duisburg Hbf. – Essen Hbf. – Essen-Steele <i>Zugteil 2:</i> – Heinsberg (Rhld.) | 60' (Mo-So) | Geilenkirchen bis Aachen Hbf. 26 Min. |

Abb. 2.2-13: Bus- und Bahnlinien Taktung und Fahrzeit in der Stadt Geilenkirchen

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität mit dem ÖPNV ist ein sehr bedeutendes Kriterium zur Bewertung der Attraktivität des ÖPNV. Anhand festgelegter Einzugsbereiche um einen Bahnhof oder eine Bushaltestelle wird analysiert, welche Siedlungsbereiche innerhalb eines festgelegten Einzugsbereichs durch den ÖPNV erschlossen sind. Als Vorgabe werden hier die Angaben aus dem Nahverkehrsplan des Kreises Heinsberg angeführt, der einen Einzugsbereich im zentralen Bereich von 300 m und außerhalb der zentralen Bereiche von 500 m vorschreibt. Für die Haltepunkte im Schienenverkehr wird ein Einzugsbereich von 1.000 m festgelegt. Die Siedlungsbereiche, die sich außerhalb dieser Einzugsbereiche befinden, gelten dabei als nicht erschlossen und werden somit als Erschließungslücken dargestellt (s. Abb. 2.2-13).

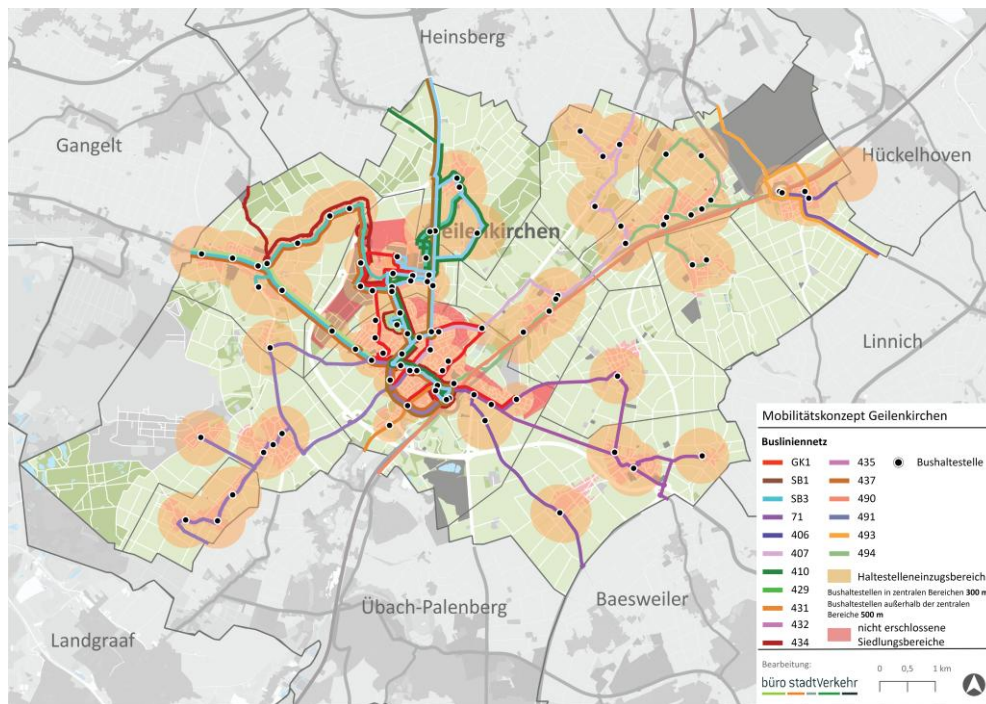


Abb. 2.2-14: ÖPNV-Erschließungsqualität Geilenkirchen

Wie die obenstehende Abbildung aufzeigt, orientieren sich die Linienverläufe der Buslinien an den zentralen Achsen in die verschiedenen Ortsteile und Nachbarorte sowie zwischen dem Ortskern und dem Bahnhof. Einige Randlagen sind nicht ausreichend durch den Busverkehr erschlossen. Einzelne Erschließungslücken bestehen in Hünshoven (v. a. nördlich, südlich und westlich des Ortsteils), Bauchem (v. a. nördlich und östlich des Ortsteils) und Niederheid (v. a. nördlich und südöstlich des Ortsteils). Aufgrund der zentralen Lage des Bahnhofes wird in dessen Einzugsbereich von 1.000 m ein Großteil der Kernstadt abgedeckt.

Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2026 einen barrierefreien ÖPNV vor. Nicht nur um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern grundsätzlich auch um die sich im Wandel befindenden Beförderungsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft und des ÖPNV-Kundenstamms zu befriedigen, muss dem Thema eine höhere Bedeutung beigemessen werden, als dies bisher der Fall war. Von dieser Frist kann nur abgewichen werden, wenn konkrete Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Sowohl der Bahnhof Geilenkirchen als auch der Bahnhof Lindern sind barrierefrei ausgebaut. Im Weiteren ist der Ausbau von 32 Haltestellen im Geilenkirchener Stadtgebiet geplant.



2.2.5 Fuß- und Radverkehr

Die Stadt Geilenkirchen ist bestrebt, insbesondere die Nahmobilität in den nächsten Jahren verstärkt zu fördern. Das Ziel besteht darin, den Verkehr in Geilenkirchen sozialverträglich abzuwickeln und ein gleichberechtigtes Zusammenspiel zwischen allen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Nahmobilität kann eine elementare, sogar tragende Rolle für die Mobilität in Geilenkirchen spielen, gleichwohl die Entfernungen insbesondere zwischen den Ortsteilen teilweise recht groß und somit für das Zuzußgehen zu zeitaufwendig sind. Gerade bei diesen Verbindungen spielt die Förderung des Radverkehrs eine wichtige Rolle, um hier Potenziale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Rad auszuschöpfen.

Fußverkehr

Die ursprünglichste Form der Fortbewegung stellt das Zuzußgehen dar. Die Mehrheit der Bevölkerung legt täglich Wege zu Fuß zurück, die häufig im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmitteln und damit intermodal (z. B. der Weg zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Parkplatz) kombiniert werden. Fußverkehrsanlagen sind an ausgebauten Straßen überall erforderlich sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Regelbreite liegt bei 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzone). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege weisen ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m auf. Die allgemeinen Qualitäts- und Ausbaustandards basieren auf den bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA).²⁵

Der Fußverkehrsanteil in Geilenkirchen liegt bei 15 % am Gesamt-Modal Split (s. Kap. 3.2). Dies stellt nach dem MIV den höchsten Anteil im Modal Split dar. Vor allem kurze Wege mit einer Länge von 1,0 km bis maximal 2,5 km werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Entfernungen darüber hinaus sind für den Fußverkehr im Alltagsverkehr eher zu vernachlässigen. Insbesondere in Bezug auf die Versorgungsstandorte und Schulen im Stadtgebiet spielt die Nahbereicherschließung eine wichtige Rolle. Wege mit dem Zweck „Einkaufen“ und „Bringen und Holen“ liegen mit 15 % Fußverkehrsanteil genau im Durchschnitt. Der Zweck „Schule/Ausbildung“ stellt mit 31 % den höchsten Fußverkehrsanteil. Um den Anteil gerade beim „Einkaufen“ im Stadtkern künftig auszubauen, bedarf es vor allem in der näheren Umgebung der Versorgungszentren ein gut ausgebautes Fußwegenetzes.

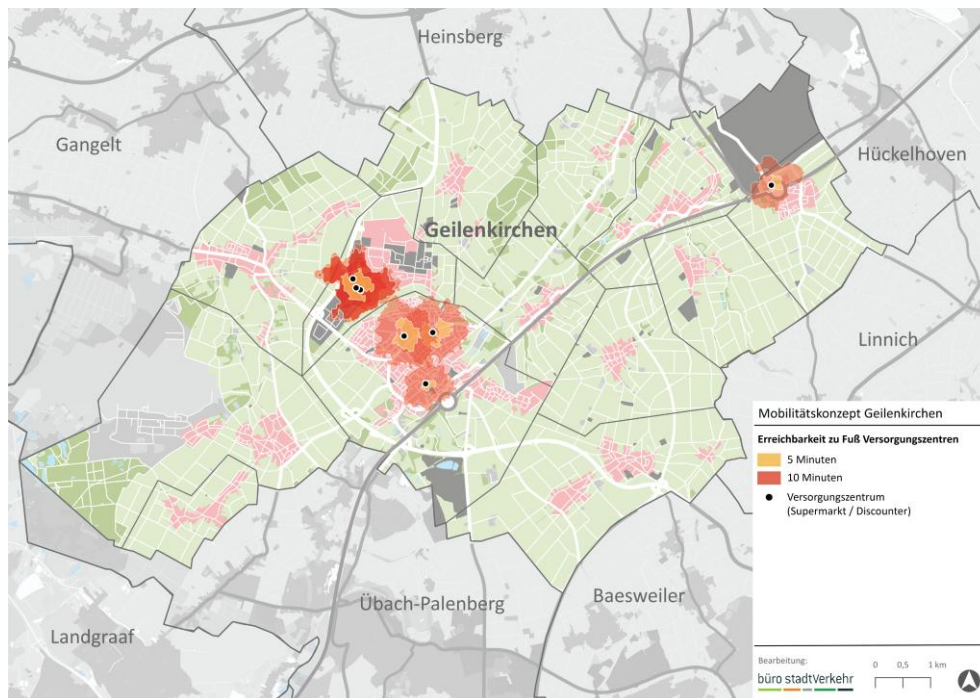


Abb. 2.2-15: Erreichbarkeit der Versorgungszentren zu Fuß

²⁵ RAST = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen; FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswe-
sen e. V.; EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen



Die Analyse in der Abb. 2.2-15 zeigt, dass bereits weite Teile der Siedlungsbereiche, insbesondere im Stadtkern, in fußläufiger Entfernung (10 Gehminuten = ca. 1,0 km) zu erreichen sind. Da im Gewerbegebiet Niederheid rundum die Von-Humboldt-Straße gleich drei Betriebe konzentriert zu finden sind, überlappen die Einzugsbereiche und damit auch die Farbintensitäten. Hier wird jedoch deutlich, dass der fußläufige Einzugsradius begrenzt ist. In diesem Bereich befinden sich überwiegend Gewerbe- und Industrieflächen. Die Fußwege aus den dicht besiedelten Bereichen Geilenkirchens in Richtung Niederheid sind für die Alltagsmobilität zu lang. Deutlich wird, dass vor allem erhebliche Versorgungslücken in den südlichen und östlichen Ortsteilen bestehen. Hier bestehen keine Möglichkeiten zu Fuß zum nächsten Supermarkt oder Discounter zu gelangen.

Weitere Probleme und Herausforderungen bestehen insbesondere im Bereich Barrierefreiheit. Auf einigen Straßenabschnitten bestehen verengte Situationen durch Objekte und Bäume auf Gehwegen, welche die Barrierefreiheit einschränken.

Die Nutzung von kombinierten Geh- und Radwegen innerorts stellt insbesondere im Hinblick auf die verstärkte Nutzung von E-Bikes und Pedelecs und den damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten eine höhere Unfallgefahr und -schwere dar. Die Breitenanforderungen für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern hängen von den Fußgänger- und Radfahrerbelastungen in der Spitzenstunde ab. Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und der ERA (2010) ist hier ebenfalls eine Mindestbreite von 2,50 m erforderlich.

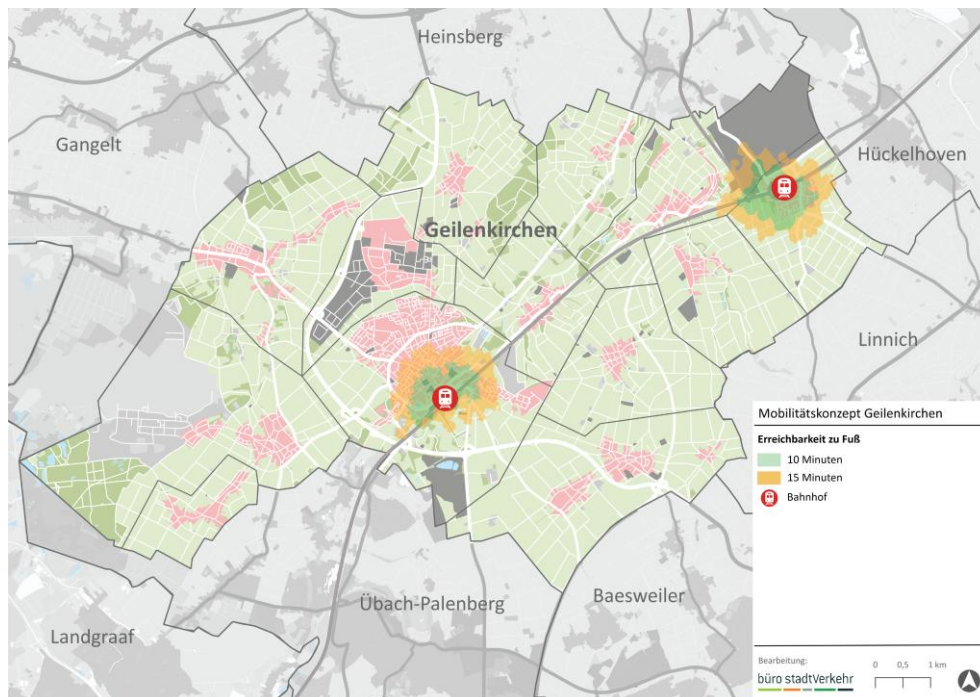


Abb. 2.2-16: Fußläufige Erreichbarkeit Geilenkirchen

Die obenstehende Abb. 2.2-16 zeigt die Gebiete auf, die innerhalb von zehn bzw. 15 Minuten von den beiden Bahnhöfen Geilenkirchen und Lindern zu Fuß erreichbar sind. Vom Bahnhof Geilenkirchen sind weite Teile der Innenstadt innerhalb von 15 Minuten erreichbar, darunter auch der Markt. Beim Bahnhof Lindern fällt auf, dass das zukünftige Industriegebiet bis auf einen kleinen Teil nicht innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichbar ist. Gerade hier kann der Radverkehr als Zu- und Abbringer eine wichtige Funktion einnehmen.

Viele Straßen in Geilenkirchen erfüllen aufgrund der historischen Bauweise und städtebaulichen Entwicklungen nicht die empfohlenen Standards und Querschnitte für sichere Gehwege. Auf vielen Wohn- und Erschließungsstraßen sind Gehwege teils nur abmarkiert und weisen keine bauliche Trennung auf. Hier besteht dringender Handlungs-



bedarf, um Netzlücken zu schließen und fehlende Gehwegverbindungen perspektivisch herzustellen.

Nachfolgend ist ein Vorschlag für eine Netzkategorisierung auf Basis der genannten täglichen Ziele in fußläufigen Distanzen aufgeführt.

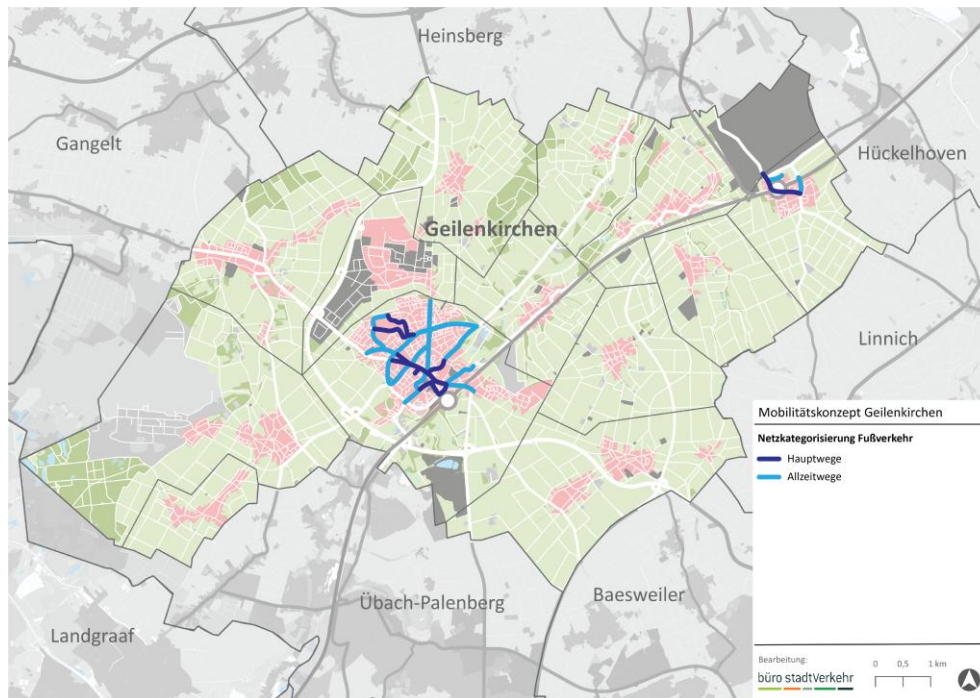


Abb. 2.2-17: Netzkategorisierung Fußverkehr Geilenkirchen

In der Online-Beteiligung (s. Kap. 1.3) wurden an verschiedenen Stellen Mängel und Gefahren an Fußgängerüberwegen und Querungsanlagen vorgebracht. An vielen Straßen wurde zudem auf das Fehlen von Gehwegen und Querungsstellen hingewiesen. Auch wenn sich bisher keinerlei Unfallhäufungen mit Bezug auf den Fußverkehr feststellen lassen, ist das subjektive Sicherheitsempfinden für Fußgänger abseits der zentralen Bereiche eher negativ zu beurteilen.

Dementsprechend lässt sich festhalten, dass neben baulichen Ergänzungen und Verbesserung der Barrierefreiheit (wo immer möglich) auch das Thema Verkehrssicherheit bzw. Sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle spielen wird.

Radverkehr

Geilenkirchen ist wie alle Gemeinden und Städte in Nordrhein-Westfalen in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschildert. Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Das Netz dient zur Verbindung der ausgeschilderten Radrouten und stellt einen Anschluss an die Nachbargemeinden und -städte her. Die Auswahl berücksichtigt verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege.

Für den Alltagsradverkehr sind hingegen direkte, sichere Routen wegweisend. Daher sind in der nachfolgenden Abbildung neben den Verbindungen des Radverkehrsnetzes NRW auch die regionalen Freizeitrouten der NiederRheinroute und die zugehörigen Nebenrouten verzeichnet (s. Abb. 2.2-18). Darüber hinaus gibt es weitere regionale Freizeitrouten, welche auch im Alltagsverkehr eine Rolle spielen, gleichwohl diese nicht immer die kürzeste Route darstellen. Hinzu kommt, dass Freizeitwege oftmals nicht ganzjährig befahrbar sind (wassergebundene Decke, kein Winter-/Räumdienst, keine Beleuchtung). Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split im Jahr 2023 (12,5 %) hat gegenüber dem Jahr 2018 (9 %)



zugenommen (s. Kap. 3.2) und unterstreicht somit die steigende Bedeutung des Radverkehrs in der Stadt.

Geplante Radverkehrsrouten Rheinisches RadverkehrsRevier

Im Rahmen der Förderung des Radverkehrs in der Region ist unter dem Titel „Rheinisches RadverkehrsRevier“ ein Radverkehrsnetz in Planung. Dieses sieht die Einrichtung von Radvorrangrouten entlang der Achsen in die Nachbarstädte und Ortsteile von Geilenkirchen vor. Deren Verlauf orientiert sich überwiegend an den MIV-Achsen in die Nachbarstädte sowie entlang des Flusses Wurm. Darüber hinaus ist eine **Radschnellwegverbindung** in die Nachbarstadt Übach-Palenberg vorgesehen (s. Abb. 2.2-20).²⁶

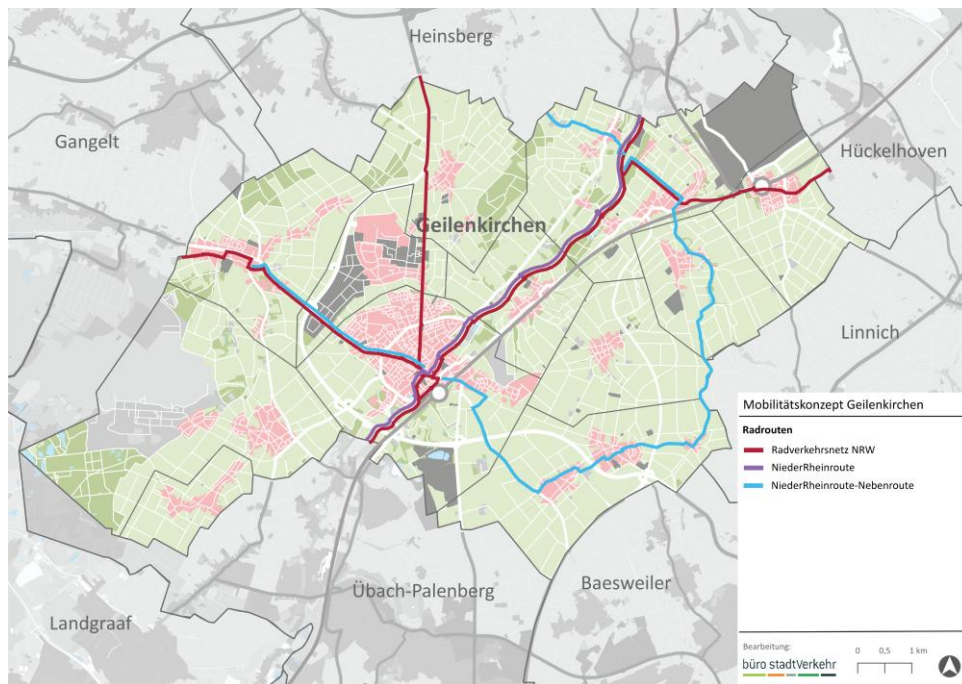


Abb. 2.2-18: Bestehende Alltags- und Freizeitradrouten Geilenkirchen

Radverkehrsführung an Radverkehrsanlagen

Die Führungsform ist von verschiedenen Faktoren abhängig wie der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Eine sichere, alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine direkte und stringente Führung aus. Wechselnde Führungsformen und fehlende Radverkehrsanlagen bei Tempo 50 mindern die Attraktivität zur Nutzung des Fahrrads oder führen zum Befahren von Gehwegen.

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Grundlage für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten sind gute und frühzeitige Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Eine vorhandene Radverkehrsanlage muss deutlich erkennbar sein, ebenso wie die Vorfahrtsverhältnisse. Die Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit stellen folglich eine Grundanforderung für sicher befahrbare Knotenpunkte dar.

Es gibt zahlreiche Regelungen für die Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgenden daher nicht vertiefend eingegangen. Grundsätzlich werden an den Radverkehr an Knotenpunkten folgende Anforderungen gestellt:

- Knotenpunkte sollen aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sein
- Der Radverkehr in Knotenpunkten ist sicher zu führen
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen sind für den Radverkehr vorzusehen

²⁶ Quelle: Rheinisches RadverkehrsRevier (2024): Idealtypisches Radverkehrsnetz. <https://www.radverkehrsrevier.de/karte/interaktive-karte>.



- Konfliktvermeidung von geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz-Verkehr

Netzkategorisierung

Anhand der relevanten Quellen (Siedlungsgebiete) und Zielen im Radverkehr (Schulen/Arbeitsplätze, publikumswirksame Einrichtungen, Versorgungseinrichtungen) (s. Kap. 2.1) wird in der folgenden Abbildung ein Wunschliniennetz (Luftliniennetz) abgeleitet (s. Abb. 2.2-19). Dieses ist in die drei Kategorien untergliedert, die sich anhand der zuvor genannten Quellen und Zielen ableiten lassen. Die Haupt- und Nebenrouten stellen regionale Routen in die benachbarten Kommunen mit hohen und mittleren Pendleraufkommen her. Reine kommunale Verbindungen zwischen den Ortsteilen in Geilenkirchen fallen unter Ergänzungsrouten. Jedem Verbindungstyp obliegen unterschiedliche Anforderungen hinsichtlich der Ausbau- und Qualitätsstandards. Gerade die MIV-Wege bis 5 km Wegelänge stellen immense Verlagerungspotenziale vom MIV auf das Fahrrad dar (s. Kap. 3.2).

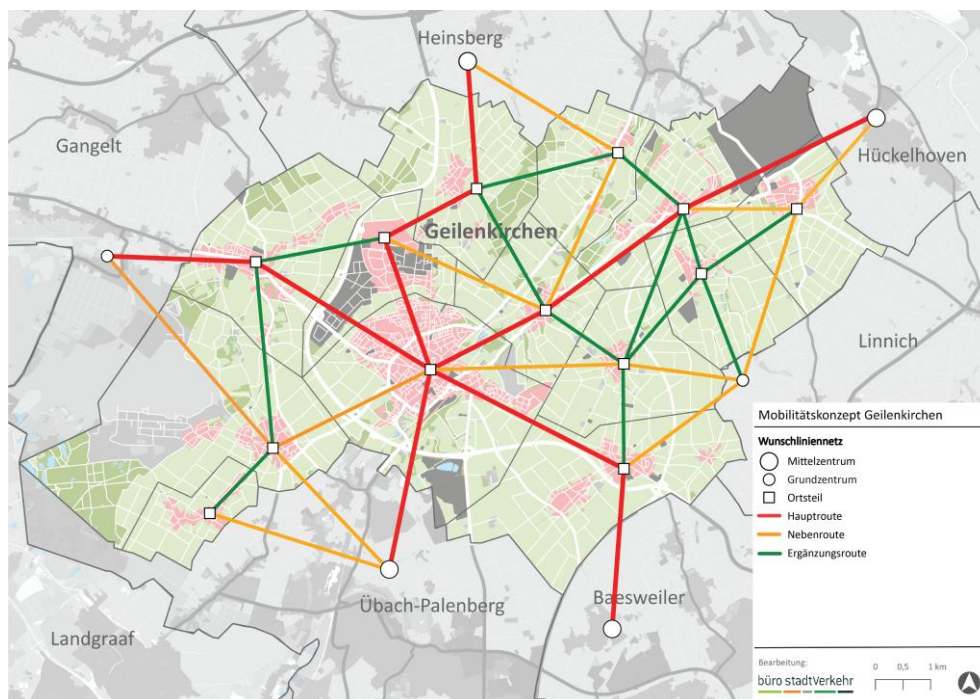


Abb. 2.2-19: Wunschliniennetz Radverkehr Geilenkirchen

Das **Hauptnetz** (Hauptrouten) verbindet die wichtigsten Ziele auf direktem und sicherem Weg entlang der Haupt- und klassifizierten Straßen. Dazu gehören Arbeits- und Bildungsstandorte, aber auch Freizeiteinrichtungen, die nahezu täglich angefahren werden. Die Ausbau- und Qualitätsstandards richten sich mindestens nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA):

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Direkte Verbindung zwischen den Ortsteilen und in die Nachbarkommunen
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den Standards der ERA oder darüber hinaus entsprechen

Das **Nebennetz** (Nebenrouten) ist wie das Hauptnetz für den Alltagsradverkehr von Bedeutung und stellt Verbindungen mit mittlerer Priorität dar. Im Fokus stehen dabei vor allem die Wegeverbindungen auf Stadtteilebene:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)



- Die Mindestmaße der ERA-Standards sind grundsätzlich einzuhalten

Das **Ergänzungsnetz** dient hingegen vorwiegend der touristischen Radverkehrsverbindung und hat daher eine eher untergeordnete Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen, z. B. auf Feld-/Wirtschaftswegen zur Anbindung der Ortsteile untereinander oder in benachbarte Kommunen. Zum Ergänzungsnetz gehören:

- Radwegeverbindung mit geringer Priorität
- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Häufig Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

Das Wunschliniennetz (Luftliniennetz) wird im nächsten Schritt auf das Straßennetz umgelegt (s. Abb. 2.2-20). Daraus ergeben sich wiederum drei Kategorien, denen jeweils eine entsprechende Bedeutung für den Alltagsradverkehr und den damit verbundenen Ausbau- und Qualitätsstandards zukommt. Die Kategorisierung erfolgt auf Basis der Bedürfnisse der Stadt Geilenkirchen.

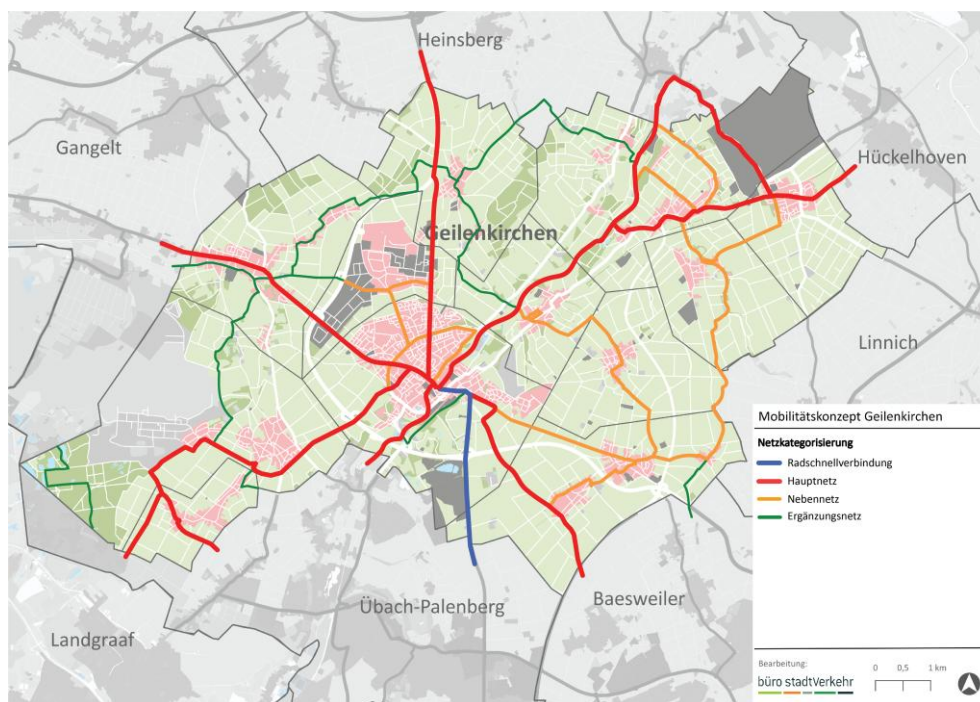


Abb. 2.2-20: Netzkategorisierung Radverkehr Geilenkirchen

Dass der Radverkehr in Geilenkirchen bereits heute eine wichtige Rolle spielt und dies auch zukünftig werden wird, zeigen die Entfernungsradien in Minuten (s. Abb. 2.2-21). Der Ausgangspunkt befindet sich am Bahnhof Geilenkirchen. Es ist deutlich zu erkennen, dass bereits in rund zehn Minuten Fahrzeit der Ortsteil Niederheid erreicht wird. Bei Verdoppelung der Fahrzeit ist ein Großteil des Stadtgebietes abgedeckt. Lediglich der Ortsteil Lindern, der über eine eigene SPNV-Station verfügt, sowie einige Ortsteile im Außenbereich sind mit dem Fahrrad vom Bahnhof Geilenkirchen weiter entfernt. Die zentrale Lage des Bahnhofes ermöglicht die Erreichbarkeit wichtiger Orte mit dem Fahrrad in angemessener Zeit. Für die Fahrt mit dem Rad zwischen den meisten Ortsteilen kann eine Fahrzeit von maximal 30 Minuten angesetzt werden.

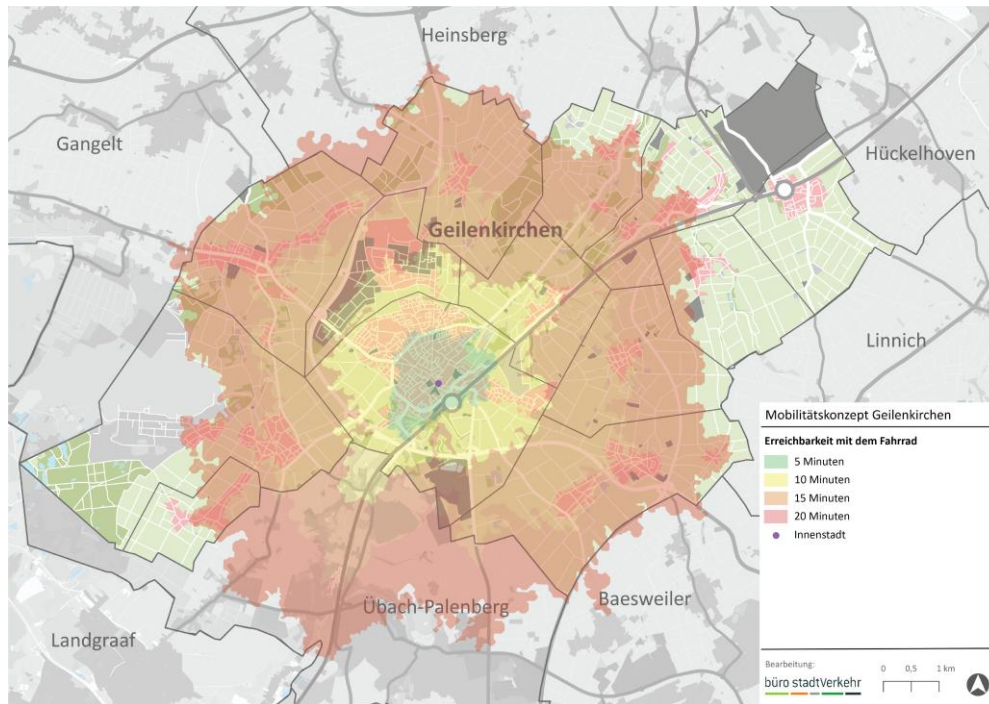


Abb. 2.2-21: Entfernungsradien Rad Geilenkirchen

Radabstellmöglichkeiten

An den Bahnhöfen Geilenkirchen und Lindern bestehen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Besonders hervorzuheben ist die Abstellung in Form von Fahrradboxen, welche eine diebstahl- und witterungsgeschützte Möglichkeit zur Abstellung von Fahrrädern ermöglicht. Am Bahnhof Geilenkirchen sind insgesamt 20 Fahrradboxen mit jeweils zehn Boxen vor und hinter dem Bahnhof vorhanden. Am Bahnhof Lindern bestehen ebenfalls zehn Fahrradboxen.²⁷ Die Kapazitäten beider Standorte sind bereits vollends ausgeschöpft. Die Buchung erfolgt über das Buchungssystem von radbox.nrw über die Webseite oder per App. Darüber hinaus bestehen weitere Abstellmöglichkeiten im Stadtgebiet in Form von Fahrradbügel, die teilweise überdacht sind.



Fahrradboxen am Bahnhof Geilenkirchen



Überdachte Fahrradbügel Bahnhof Geilenkirchen

Abb. 2.2-22: Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof Geilenkirchen²⁸

²⁷ Quelle: Stadt Geilenkirchen (2024): https://service.geilenkirchen.de/suche/-/vr-bis-detail/dienstleistung/35400/show_

²⁸ Bildquellen: Stadt Geilenkirchen



Inter-/Multimodalität

Eine Strategie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist die Multi- und Intermodalität. Unter Multimodalität wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für die Gesamtheit der Wege verstanden, während die Intermodalität die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette umfasst. Ein Element zur Förderung der Multi- und Intermodalität ist die Einrichtung von Mobilstationen.

Als Mobilstationen werden Anlagen bezeichnet, welche als multimodale Verknüpfungspunkte mindestens zwei verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombinieren (z. B. Bahn – Rad, Bus – Rad, Auto – Rad – Bahn). Gemäß dieser Definition gelten Bike+Ride- sowie Park+Ride-Anlagen als Mobilstationen. Eine solche Park+Ride-Anlage mit 520 Stellplätzen ist am Bahnhof Geilenkirchen vorhanden.²⁹

Mobilstationen sind häufig an Bahnhöfen oder (End-)Haltestellen des ÖPNV/SPNV zu finden, oft in Form von Park+Ride- oder Bike+Ride-Anlagen sowie mit einem Leihangebot (Pkw/Rad). Gerade die „letzte Meile“ vom Bahnhof oder Bahnhaltepunkt wird dabei häufig mit einem Leihfahrzeug zurückgelegt. Jedoch können Mobilstationen auch quartiersbezogen installiert werden, hier insbesondere mit einem Fahrrad- und/oder Verleihangebot. In Geilenkirchen existiert noch keine solche Mobilstation (Stand April 2024).³⁰ Unter den gegebenen Bedingungen sollten insbesondere die beiden Bahnhöfe Geilenkirchen und Lindern als Standorte für Mobilstationen in Betracht gezogen werden.

Für den Kreis Heinsberg liegt bislang kein konkretes Konzept für Standorte für Mobilstationen vor (Stand: April 2024). Hinsichtlich der Multi- und Intermodalität weist der Bahnhof Geilenkirchen verschiedene Verknüpfungselemente auf, darunter eine große P+R-Anlage sowie witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, u. a. in Form von Fahrradboxen. Allerdings fällt bei der Betrachtung auf, dass kein einheitliches Design vorhanden ist, und somit der Wiedererkennungswert als „Mobilstation“ fehlt. Dies ist auf die verschiedenen Anbieter der Dienste und die damit verbundene fehlende Koordinierung untereinander zurückzuführen. Aufgrund dieser Tatsache fehlt hierbei ein Wiedererkennungswert für diese Dienste, und das Potenzial zur Förderung der Multi- und Intermodalität kann nicht in vollem Maße ausgeschöpft werden. Gerade für ortsfremde Personen sind diese Dienste somit meistens nicht auf dem ersten Blick erkennbar.

²⁹ Quelle: Deutsche Bahn (2024): <https://www.bahnhof.de/geilenkirchen/parkplaetze>

³⁰ Quelle: mobil.nrw (2024): Ein Netz für mehr Vernetzung. <https://www.mobil.nrw/verbinden/vernetzt-mobil-dank-mobilstationen.html>.



Abb. 2.2-23: „Wheesy“-Ladesation am Bahnhof Geilenkirchen (links) und Leihfahrräder „West-Bike“ am Rathaus Geilenkirchen (rechts)³¹

Wie die obenstehenden Abbildungen aufzeigen, bestehen am Bahnhof Geilenkirchen verschiedene Angebote zur Förderung der Multi- und Intermodalität. Allerdings lassen sich durch die verschiedenen Anbieter und das uneinheitliche Design keine Verknüpfungen der Angebote zueinander feststellen.

Am Bahnhof Geilenkirchen befinden sich zwei Standorte für Fahrradboxen mit jeweils zehn Boxen (Vorder- und Rückseite des Bahnhofes).³² In Lindern sind es ebenfalls zehn Boxen am Parkplatz an der Lindener Bahn. Darüber hinaus werden durch den regionalen Verkehrs- und Versorgungsdienstleister NEW ein Mobilitäts-Hub mit Ladestation unter der Marke „Wheesy“ betrieben, an dem zwei Kleinwagen angemietet werden können, sowie ein Car-sharing-Standort der Deutschen Bahn unter dem Namen „Flinkster“. Weitere Standorte für Ladesäulen bestehen in der Nähe des Bahnhofes Geilenkirchen und Lindern, am Sportzentrum Bauchem, am Markt sowie am Sportpark Loherhof. Darüber hinaus befindet sich eine Schnellademöglichkeit an der Sittarder Straße im Stadtteil Bauchem, in unmittelbarer Nähe zur B56. Die NEW hat eine Bürgerbeteiligung eingesetzt, in der Nutzerinnen und Nutzer gewünschte Standorte für Lademöglichkeiten verorten können.³³ In Geilenkirchen betrifft dies besonders Standorte an zentralen Plätzen in den Ortsteilen, oftmals an Standorten von Nahversorgern (z. B. in Niederheid).

ADFC-Fahrradklimatest 2024

Der Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutsche Fahrrad-Clubs (ADFC) aus dem Jahr 2024 untersucht auf Basis der Einschätzungen befragter Radfahrerinnen und Radfahrer die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen. Es handelt es sich hierbei um die weltweit größte Befragung zum Radfahrklima. Die Befragung wurde mittels eines zweiseitigen Fragebogens schriftlich oder online durchgeführt. Für den Fahrradklimatest nahmen in Geilenkirchen insgesamt 58 Personen teil (62 Personen 2022). Aufgrund der niedrigen Teilnehmerszahl sind die Ergebnisse nicht als repräsentativ anzusehen, geben allerdings einen Einblick darin, inwieweit das Radfahren in den Kommunen bereits möglich ist, und in welchen konkreten Bereichen Verbesserungsbedarf besteht.

³¹ Bildquellen: Stadt Geilenkirchen.

³² Quelle: mobil.nrw (2024): Entdecke deine Flexibilität. <https://www.mobil.nrw/verbinden/vernetzt-mobil-dank-mobilstationen.html>.

³³ Quelle: NEW-Energie (2024): <https://www.new-energie.de/elektromobilitaet/meine-wunschladesaeule>.



Mit einer Schulnote von 4,4 belegte Geilenkirchen bundesweit Rang 402 von 429 untersuchten Orten in der Ortsgrößenklasse 20.000-50.000 EW und liegt im Vergleich mit anderen Orten vergleichbarer Größe am Ende der Tabelle. Im Vergleich zum Test von 2022 ist eine leichte Verschlechterung festzustellen (Rang 345 von 447). Betrachtet man die Zeitreihe der letzten Erhebungen, so ist eine Wellenbewegung zu beobachten. Die Gesamtbewertung der Radinfrastruktur schwankt zwischen 4,2 und 4,4 (2016-2024).³⁴ Besonders positive Bewertungen, wenn auch nur im befriedigenden Bereich, gab es für Geilenkirchen in den Bereichen „Radfahren für Alt und Jung“ (Note 3,4), „Erreichbarkeit Stadtzentrum“ (Note 3,5) und „zügiges Radfahren“ (Note 3,7). Sowohl „Radfahren für Alt und Jung“ als auch die „Erreichbarkeit Stadtzentrum“ waren in der vorangegangenen Erhebung 2022 ebenfalls unter den Top 3. Besonders negative Bewertungen wurden in den Bereichen „Ampelschaltungen für Radfahrer“ (5,2), „Oberfläche der (Rad)wege“ (5,2) und „Reinigung der Radwege“ (5,2) abgegeben. Die unkomfortable Schaltung der Ampelanlagen für Radfahrer war bereits 2022 unter den Schwächen Geilenkirchens aufgeführt. Diese Einzelbewertungen zeigen die Bereiche auf, in denen für die weitere Förderung des Radverkehrs Verbesserungsbedarf besteht, um den Radverkehr in Geilenkirchen weiter zu fördern.

Zusätzlich wurde im Rahmen des Fahrradklimatests ein Vergleich mit anderen Städten in der Größenkategorie durchgeführt. Hierbei konnten in den Bereichen „öffentliche Fahrräder/Fahrradverleih“ „Hindernisse auf Radwegen“ und „Konflikte mit Kfz“ positivere Ergebnisse im Vergleich mit anderen Städten erzielt werden. Schwächen im Städtevergleich wurden in den Bereichen „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“, „Oberfläche der (Rad)wege“ und „Reinigung der Radwege“ festgestellt. Aus diesen Ergebnissen lässt sich folgern, dass in Geilenkirchen ein erhöhter Handlungsbedarf besteht, um die Straßen im Stadtgebiet fahrradfreundlicher zu gestalten und das Radfahren in der Stadt weiter zu fördern.

2.3 SWOT-Analyse

Die Mängelanalyse für die Grundlagenermittlung erfolgt in Form einer SWOT-Analyse, welche die Stärken (*Strengths*), Schwächen (*Weaknesses*), Chancen (*Opportunities*) und Risiken (*Threats*) des Untersuchungsgebietes aufzeigt. Die SWOT-Analyse wird sektoral nach Verkehrsmitteln vorgenommen:

- MIV, Lkw und ruhender Verkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV/SPNV)
- Radverkehr
- Fußverkehr

Im Fokus stehen hier neben der Bewertung der innerstädtischen Verkehrsinfrastrukturen und -angebote auch die Pendlerverflechtungen in die Region. Anhand der SWOT-Analyse wird ein umfangreiches Stärken-/Schwächenprofil des Untersuchungsraumes erstellt. Mögliche Indikatoren zur Bewertung einzelner Verkehrsmittel können folgende sein:

- Erreichbarkeitsanalyse (z. B. Haltestelleneinzugsbereich)
- Reisezeitvergleich
- Qualität Verkehrsinfrastrukturen (Dimensionierung/Aufteilung Straßenraum)

Die Ergebnisse der Mängelanalyse bilden für den weiteren Bearbeitungsprozess die Grundlage, um hieraus Handlungsfelder und Maßnahmen verkehrsmittelspezifisch abzuleiten.

Die Verkehrsinfrastrukturen in Geilenkirchen sind hauptsächlich auf die Bedürfnisse des **MIV** ausgerichtet. Alle Ortsteile sind sehr gut an das überörtliche Straßennetz angebunden. Geilenkirchen weist eine hohe Anzahl klassifizierter Straßen in Baulastträgerschaft von Bund, Land und Kreis auf. Die Bundesstraßen B56 und B57 verbinden Geilenkirchen mit den Autobahnen A44 (Aachen – Mönchengladbach) und A46 (Heinsberg – Düsseldorf). Die B56 führt dabei weiträumig um das Kernstadtgebiet von Geilenkirchen herum, sodass der

³⁴ Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Bundesverband) e. V. (2024): ADFC-Fahrradklima-Test 2024. Auswertung. Ortsgrößengruppe: <20.000 Einwohner.



überörtliche Durchgangsverkehr aus der Innenstadtlage herausgehalten werden kann. Allerdings führt die Landesstraße L42 zwischen Heinsberg, Geilenkirchen und dem niederländischen Landgraaf durch die Kernstadt durch, wodurch auf dieser Relation von einem erhöhten Verkehrsaufkommen auszugehen ist. Gleiches gilt für die L364 zwischen Geilenkirchen und Hückelhoven sowie der zentralen Achse Konrad-Adenauer-Straße. Alle bedeutenden Verwaltungseinrichtungen konzentrieren sich auf die Kernstadt, wodurch dieser eine hohe Bedeutung innerhalb der Stadt zukommt. Schulstandorte und Kitas befinden sich über das gesamte Stadtgebiet verteilt, wobei die weiterführenden Schulen alle samt in der Kernstadt zu finden sind. Die Arbeitsplatzschwerpunkte liegen sowohl in der Kernstadt als auch im Ortsteil Niederheid, welcher zudem ein wichtiges Nahversorgungszentrum bildet, sowie im Ortsteil Lindern. Für den ruhenden Verkehr stehen ausreichend öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Diese sind in der Kernlage zumeist bewirtschaftet (Parkscheibenregelung), welche mit zunehmender Entfernung vom Zentrum Geilenkirchens wegfällt. Aussagekräftige Daten zur Auslastung liegen nicht vor. Der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird vom Energieversorger NEW gemeinsam mit der Öffentlichkeit vorangetrieben. Der beschränkte Bahnübergang an der Konrad-Adenauer-Straße führt während der Hauptverkehrszeiten zu keinen nennenswerten verkehrlichen Problemen. Einzig die Reisezeitverlängerung wirkt sich insbesondere für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes negativ aus.

Das **Busnetz** besteht aus einer Stadtbus-, zwei Schnellbus- und mehreren regionalen Linien, welche größtenteils von WestVerkehr betrieben werden. Der Bahnhof wird von fast allen Buslinien in Geilenkirchen bedient und ermöglicht somit eine sehr gute Verknüpfung mit dem SPNV. Die Buslinien 431 (über Übach-Palenberg) und 432 (über Setterich und Immen-dorf) bilden eine regelmäßige Verbindung zwischen Geilenkirchen und Baesweiler. Zudem besteht mit der Schnellbuslinie SB1 eine hochwertige, zum MIV konkurrenzfähige Busverbindung in die Kreisstadt Heinsberg, einer der Hauptein- und Auspendlerkommunen. Die SB3 bringt Reisende in gut 45 Minuten in die niederländische Stadt Sittard. Bis auf wenige Ausnahmen an den Rändern der Siedlungsgebiete wird fast das gesamte Siedlungsgebiet in Geilenkirchen durch den Busverkehr erschlossen. Viele Buslinien verkehren allerdings nur montags bis freitags, teilweise auch nur an Schultagen. Zu den starken Linien zählen die weitestgehend im 60-Minutentakt verkehrenden Schnellbusse sowie Regionallinien nach Baesweiler. Eine wesentliche Zielgruppe im Busverkehr sind wie in vielen Regionen die Schülerinnen und Schüler, auf dessen Bedürfnisse das Busangebot weitestgehend angepasst ist. Das Busnetz wird durch den MultiBus ergänzt, ein flexibles und bedarfsorientiertes Angebot, das insbesondere in weniger frequentierten Gebieten oder zu Randzeiten Lücken im regulären Linienverkehr schließt.

Im **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** bieten der RE4 und die RB33 eine schnelle, interkommunale Anbindung Geilenkirchens in Richtung Aachen und Mönchengladbach (jeweils 60-Minuten-Takt), die durchaus auch konkurrenzfähig zum Pkw ist. Allerdings ist aufgrund der Abfahrzeiten kein durchgehender 30-Minuten-Takt gegeben. Ein weiterer SPNV-Haltepunkt im Ortsteil Lindern ermöglicht die Anbindung des künftigen Industriegebietes FUTURE SITE InWEST an den Schienenverkehr. Sowohl der Bahnhof Geilenkirchen als auch der Bahnhof Lindern sind barrierefrei ausgebaut (Stand April 2024). In Geilenkirchen bestehen zur Förderung der Multi- und Intermodalität zwar Car- und Bike-Sharing-Möglichkeiten sowie eine Park+Ride- und eine Bike+Ride-Anlage. Jedoch sind diese Angebote nicht erkennbar miteinander verknüpft, sodass gerade für Ortsunkundige eine Erkennbarkeit dieser Angebote nur eingeschränkt gegeben ist. Der Ausbau zu einer Mobilstation am Bahnhof Geilenkirchen mit einem einheitlichen Corporate Design und hohen Wiedererkennungswert bietet hier eine Chance zur Verbesserung. Der Bus- und Radverkehr spielen am Bahnhof Geilenkirchen als Zu- und Abbringer eine wichtige Rolle, da fast alle Buslinien am Bahnhof Geilenkirchen verkehren und ein Großteil des Stadtgebietes vom Bahnhof Geilenkirchen in einer fahrradfreundlichen Distanz zu erreichen ist.

Im Hinblick auf den **Radverkehr** ist insbesondere die flache und damit radfahrerfreundliche Topographie anzuführen. Innerhalb der Ortsteile sind alle wichtigen Ziele innerhalb von maximal 20 Minuten erreichbar. Auch der Bahnhof liegt innerhalb fahrradfreundlicher Distanzen, welche durch E-Bikes/Pedelecs zusätzlich „verkürzt“ werden. Allerdings wurde durch den ADFC-Fahrradklimatest 2024 ein erhöhter Handlungsbedarf hinsichtlich des



Zustands und der Gestaltung der Fahrradwege sowie der LSA-aufgezeigt. Die künftigen Velorouten in der Region sowie innerhalb von Geilenkirchen werden attraktive Verbindungen in Region herstellen. Am Bahnhof und in den Ortsteilen fehlt jedoch eine ausreichende Anzahl an gut gesicherten und insbesondere witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten. Zwar gibt es am Bahnhof bereits Sammelabstellanlagen und am Bahnhof Geilenkirchen auch diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradboxen, aber deren Kapazitäten sind bereits ausgeschöpft. Am Bahnhof Geilenkirchen besteht ein Car- und Bikesharingangebot.

Der **Fußverkehr** spielt ausschließlich innerhalb der jeweiligen Ortsteile eine bedeutsame Rolle. Viele Ziele des täglichen Bedarfs wie Nahversorger oder Grundschulen und Kitastandorte sind fußläufig sehr gut erreichbar („Stadt der kurzen Wege“). Dies gilt auch für den Weg zwischen dem Bahnhof Geilenkirchen und der Innenstadt. Da nicht in allen Ortsteilen Einkaufsmöglichkeiten oder öffentliche Einrichtungen sowie eine große Anzahl von Arbeitsplätzen vorhanden sind, bestehen in diesen Ortsteilen nur begrenzte Potenziale zur Förderung des Fußverkehrs im Alltag.

Nachfolgend werden die Stärken, Schwächen sowie Chancen und Risiken der jeweiligen Verkehrsträger und -angebote kompakt aufgeführt (SWOT-Analyse).

MIV, Lkw und ruhender Verkehr

| Stärken | Schwächen |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Gute Anbindung an das überregionale Straßennetz• Gute Lkw-Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete• B56 als weiträumige Umgehungsstraße der Kernstadt für den überörtlichen Verkehr → Reduzierung des Durchgangsverkehrs• Ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen in der Kernstadt | <ul style="list-style-type: none">• Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sowie ruhendem Verkehr (z. B. Friedlandplatz)• Hohe Geschwindigkeiten und Verkehrsaufkommen in Wohngebieten• Lkw-Durchfahrten in den Wohngebieten (z. B. Karl-Arnold-Straße)• viele kurze Wege (bis 5 km) werden mit dem Pkw zurückgelegt |
| Chancen | Risiken |
| <ul style="list-style-type: none">• Gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz erhalten• Nutzung E-Mobilität und andere alternative Antriebe• Heraushalten des Schwerlastverkehrs aus Innenstadt und Wohngebieten | <ul style="list-style-type: none">• Umweltbelastungen durch hohen MIV-Anteil• Autoorientierte Verkehrsinfrastruktur begünstigt MIV-Nutzung im Pendler- und Binnenverkehr → wenig Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund• Oftmals keine städtische Planungshoheit an klassifizierten Straßen |

Abb. 2.3-1: SWOT-Analyse MIV, Lkw und ruhender Verkehr



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV/SPNV)

Stärken

- Zentrale gelegene Bahnhöfe in Geilenkirchen und Lindern
- Barrierefreie Bahnhöfe
- Umsteigefreie Verbindung nach Aachen Hbf und Mönchengladbach Hbf
- SPNV- und Schnellbus-Verbindung in die Kreisstadt Heinsberg
- Stadtbuslinie zur Verknüpfung der Ortsteile mit dem Bahnhof
- Busverbindungen in die Nachbarkommunen
- On-Demand-Angebot (MultiBus)

Chancen

- Errichtung von Mobilstationen an den Bahnhöfen Geilenkirchen und Lindern
- Verknüpfung von Fahrrad und Bahn (B+R)
- Verbesserung der Taktungen im ÖPNV
- Finanzieller Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV/SPNV durch das Deutschlandticket
- Sukzessiver barrierefreier Ausbau
- SPNV Zielnetz 2040

Abb. 2.3-2: SWOT-Analyse ÖPNV/SPNV

Schwächen

- Unzureichende Taktung einiger Linien (besonders abends und am Wochenende)
- Busse fahren teilweise nur montags bis freitags an Schultagen
- Kein 30-Minuten-Takt im SPNV zwischen Aachen und Mönchengladbach aufgrund der Abfahrzeiten
- Kein einheitliches Corporate Design der Mobilitätsangebote am Bf. Geilenkirchen → Wiedererkennungswert nicht gegeben

Risiken

- Busangebot größtenteils nicht attraktiv für den Alltags- und Pendlerverkehr (Fokus auf den Schülerverkehr)
- Keine (alleinige) Planungs-/Entscheidungshoheit im ÖPNV/SPNV
- Hohe Kosten

Radverkehr

Stärken

- Sehr gute Voraussetzungen zum Radfahren durch topographische Gegebenheiten
- Kurze Wege in der Kernstadt
- Größtenteils fahrradfreundliche Entfernung der Stadtteile zum Zentrum
- Witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten am Bahnhof in Form von Radboxen
- Attraktive touristische Routen

Chancen

- Nutzung der guten Rahmenbedingungen für Radfahrende (Topographie)
- Schaffung von witterungsgeschützten, sicheren Radabstellmöglichkeiten
- Erweiterung des Aktionsradius durch E-Bikes/Pedelecs
- Stärkung der Multi-/Intermodalität durch die Errichtung von Mobilstationen
- Verbesserung der Radwegeverbindung zwischen den Ortsteilen
- Ausbau der Geh- und Radwege auf heutige Standards

Abb. 2.3-3: SWOT-Analyse Radverkehr

Schwächen

- Keine fahrradfreundliche Straßengestaltung
- Nicht immer ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr gegeben
- Bedarfs-LSA (Lichtsignalanlage) als „Bremse“ im Radverkehr
- Kaum Werbung für Radverkehr in Geilenkirchen

Risiken

- Keine städtische Planungshoheit an klassifizierten Straßen
- Das Fahrrad stellt kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnissen und in den Wintermonaten)
- Hohe Auslastung der Radboxen am Bahnhof → Kapazitätsprobleme



Fußverkehr

Stärken

- Kurze Wege zu den alltäglichen Zielen innerhalb der Ortsteile
- Innenstadt vom Bahnhof fußläufig erreichbar

Schwächen

- Keine fußgängerfreundliche Straßengestaltung
- Bedarfs-LSA als „Bremse“ im Fußverkehr
- Keine durchgehende barrierefreie Gestaltung

Chancen

- Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch gestalterische Maßnahmen
- Förderung der Nahmobilität

Risiken

- Keine Planungshoheit der Stadt an klassifizierten Straßen
- Begrenzttes Potenzial zur Hebung des Fußverkehrsanteils im Modal Split durch längere Wege zwischen den Ortsteilen

Abb. 2.3-4: SWOT-Analyse Fußverkehr



3 Haushaltsbefragung

3.1 Aufbau und Methodik

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Geilenkirchen eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für deren zukünftige Mobilitätsplanung. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten.

Die Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr ist aufgrund des standardisierten Verfahrens eine beschränkte Form der Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie liefert jedoch neben konkreten Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auch repräsentative Ergebnisse über die Bewegungsmuster der Bevölkerung im Alltagsverkehr und erlaubt Rückschlüsse sowie Vergleiche in der Zeitreihe und darüber hinaus Quervergleiche mit anderen Städten/Gemeinden. Die Haushaltsbefragung stellt somit eine wichtige Datenbasis zum aktuellen Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner Geilenkirchens dar, anhand dessen sich Potenziale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund ableiten lassen.

Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert. Neben der schriftlichen Teilnahme hatten die Befragten auch die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder die Befragung telefonisch durchzuführen.

Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens eignen (Dienstag, der 08.08.2023 / Donnerstag, der 10.08.2023 sowie Dienstag, der 15.08.2023 / Donnerstag, der 17.08.2023). Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Gesamtstadtebene. Die Auswertung erfolgt auf Ebene der gesamten Stadt, trotzdem wurden die 4.000 Fragebögen auf Ebene der 13 Stadtbezirke verteilt.

Bei einer Rücklaufquote von 13 % konnten 1.100 Personen in 505 Haushalten erreicht und befragt werden. Der für die Erzielung statistisch gesicherter Ergebnisse benötigte Stichprobenumfang von ca. 1.000 Personen ist somit in der Befragung erreicht worden. Von den befragten Haushalten wählten 398 die schriftliche, 103 die internetgestützte und vier die telefonische Teilnahmemöglichkeit.

Die Befragungsunterlagen bestanden aus insgesamt vier Fragebogenteilen (s. Abb. 3.1-1), deren Inhalte zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden.

| Befragungsunterlagen | | | |
|--|--|--|--|
| Haushaltsfragebogen | Personenfragebogen | Wegeprotokoll | Zusatzfragebogen |
| <ul style="list-style-type: none"> Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen Fahrzeugausstattung des Haushalts Fahrzeugnutzung des Haushalts | <ul style="list-style-type: none"> Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Fahrradbesitz, Pedelec-/E-Bike-Besitz, Nutzung Car-Sharing, Nutzung Homeoffice Verkehrsmittelverfügbarkeit | <ul style="list-style-type: none"> Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck | <ul style="list-style-type: none"> Abfrage der Zielrichtung der Mobilität in Geilenkirchen auf Personenebene Abfrage von jeweils drei Aussagen pro Themenblock |

Abb. 3.1-1: Befragungsinhalte



Abgleich mit der Grundgesamtheit

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die „Grundgesamtheit“ ist die in den Ortsteilen lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit in den Ortsteilen auf. Dies gilt vor allem für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in zahlreichen anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden. Abweichungen bestehen vor allem in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen.

Als Auswertungsebene wurde die Gesamtstadt gewählt. Die Aggregation der Mobilität erfolgte auf Verkehrszellenebene. Die Auswertung umfasst Basisdaten der Stichproben (Zeitkartenbesitz, Führerscheinbesitz) sowie Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

3.2 Ergebnisse

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Basisdaten zur Stichprobe erläutert. Daran schließt die Vorstellung der Befragungsergebnisse an, die wichtige aktuelle Mobilitätsdaten für das Mobilitätskonzept liefern.

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Etwa 21 % der Befragten in Geilenkirchen besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist wählen sie den ÖPNV als Verkehrsmittel, um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zu gelangen.

Insbesondere die jüngeren Altersklassen sind im Besitz von Zeitkarten. Hier liegt der größte Anteil mit 65 % bei den 15- bis 17-Jährigen vor. Mit zunehmendem Alter nimmt der Anteil immer weiter ab. Die niedrigste Besitzquote liegt in den Altersklassen ab 65 Jahren mit 6 % vor (s. Abb. 3.2-1).

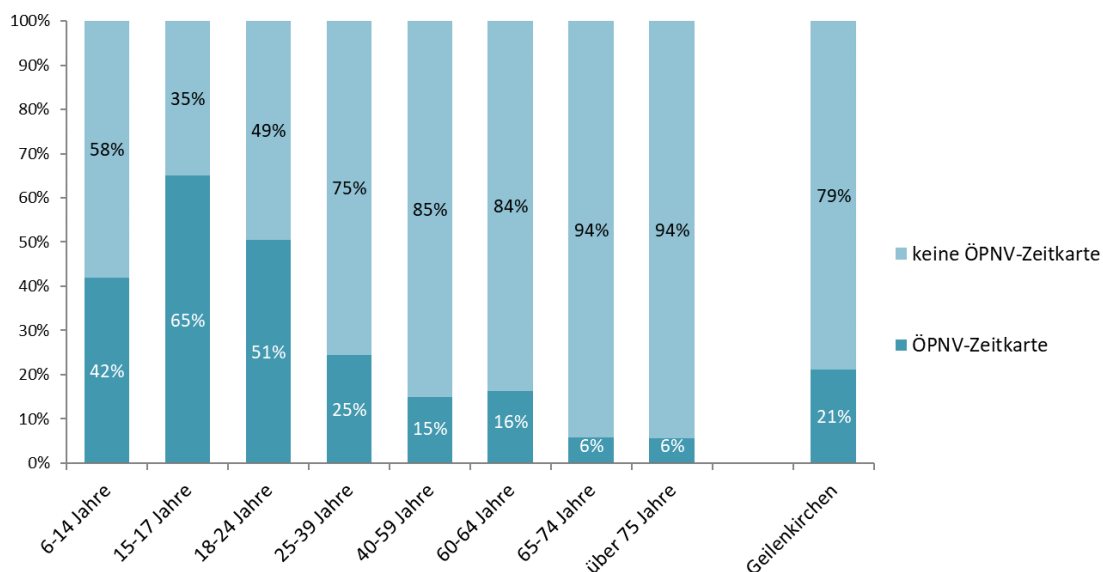


Abb. 3.2-1: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Alter



Die ÖPNV-Besitzquote nach Alter spiegelt sich in der Verteilung nach Berufstätigkeit wider. Zeitkarten werden vor allem von Studierenden sowie Schülerinnen und Schülern genutzt. Die übrigen Berufsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Der geringste Besitz ist bei Rentnerinnen und Rentnern vorhanden (s. Abb. 3.2-2).

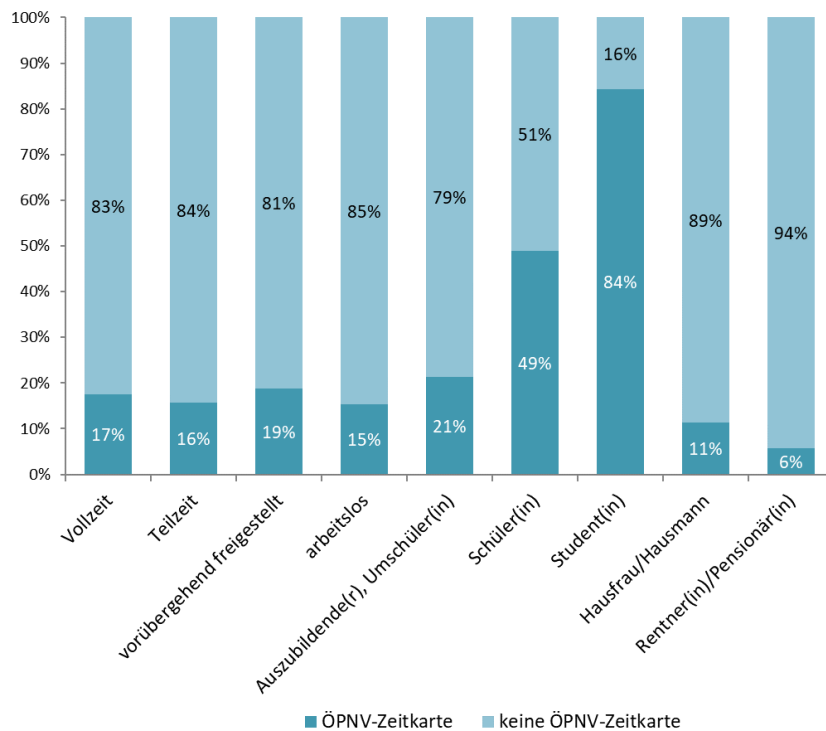


Abb. 3.2-2: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit

Die Analyse des Führerscheinbesitzes zeigt, dass 93 % der befragten Personen ab 18 Jahren einen Führerschein besitzen. Die gesamtstädtisch hohe Besitzquote zeigt auf, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw kaum zu bestreiten ist (s. Abb. 3.2-3).

Vor allem in den mittleren Altersgruppen ist der Führerscheinbesitz besonders hoch. Dagegen ist dieser in den jüngeren und älteren Altersgruppen verhältnismäßig geringer. Mit einer Besitzquote von 84 % hat die Gruppe der 18 bis 24-Jährigen den kleinsten Anteil.

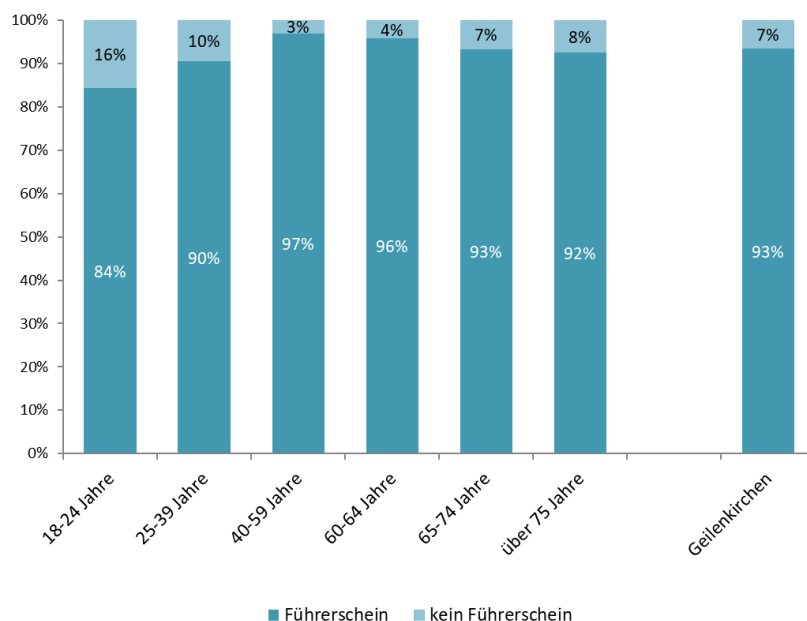


Abb. 3.2-3: Führerscheinbesitz nach Berufstätigkeit



Die Kombination aus dem Besitz eines Führerscheins und einer ÖPNV-Zeitkarte dient als Indikator für die Abhängigkeit von oder die Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl im Bereich öffentlicher Verkehrsmittel. Sie verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen ist, und welche Personen die Möglichkeit haben, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen.

Die Mobilität derjenigen Personen, die weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, wird als eingeschränkt angesehen. Diese Gruppe hat möglicherweise weniger Flexibilität bei der Wahl ihrer Transportmittel und ist stärker auf andere Formen der Mobilität angewiesen.

Einige allgemeine Trends lassen sich aus den Daten ableiten (s. Abb. 3.2-4): Frauen und ältere Personen sind tendenziell häufiger mobil eingeschränkt, was auf verschiedene Faktoren wie Familienverpflichtungen oder gesundheitliche Einschränkungen zurückzuführen sein könnte. 78 % der Befragten besitzen einen Führerschein, jedoch keine ÖPNV-Zeitkarte. Dies deutet darauf hin, dass die Mehrheit der Befragten den privaten PKW als bevorzugtes Verkehrsmittel nutzt und weniger auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen ist. Diejenigen, die sowohl über einen Führerschein als auch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, haben die Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl. Dies trifft auf 15 % der Befragten zu, was darauf hindeutet, dass diese Personen je nach Bedarf zwischen privatem PKW und öffentlichen Verkehrsmitteln variieren können.

| Führerschein- und Zeitkartenbesitz (Personen ab 18 Jahre) | | | | |
|--|-------------------|----------------------|-------------------------|---------------|
| Altersklasse | weder noch | nur Zeitkarte | nur Führerschein | beides |
| 18-24 Jahre | 10% | 6% | 39% | 44% |
| 25-39 Jahre | 5% | 5% | 71% | 20% |
| 40-59 Jahre | 2% | 1% | 83% | 13% |
| 60-64 Jahre | 2% | 2% | 81% | 14% |
| 65-74 Jahre | 5% | 1% | 89% | 4% |
| über 75 Jahre | 8% | 0% | 87% | 6% |
| Geschlecht | weder noch | nur Zeitkarte | nur Führerschein | beides |
| weiblich | 6% | 2% | 78% | 14% |
| männlich | 2% | 3% | 79% | 16% |
| Gesamt | 4% | 2% | 78% | 15% |

Abb. 3.2-4: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)
Anm.: Abweichungen von 100 % durch rundungsbedingte Differenzen

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen einen hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung Geilenkirchens auf (s. Abb. 3.2-5). So besitzen lediglich 5 % der befragten Haushalte keinen privaten Pkw, und es verfügen ca. 48 % der Haushalte sogar über mehr als einen privaten Pkw. Dies führt zu einem durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,56 Pkw pro Haushalt. Ausstattung mit E-Fahrzeugen ist im Vergleich zur Ausstattung mit Verbrennern deutlich niedriger. Nur ca. 7 % der Haushalte in Geilenkirchen besitzen ein oder mehrere E-Fahrzeug(e). Dies entspricht einem durchschnittlichen Besitz von 0,09 E-Fahrzeugen pro Haushalt.

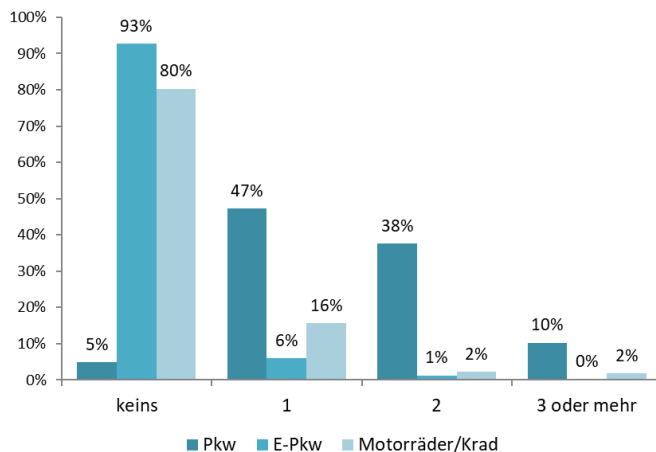


Abb. 3.2-5: Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, E-Pkw, Motorräder/Krad

Neben dem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz verfügen jedoch auch ca. 88 % aller befragten Haushalte über mindestens ein Fahrrad, etwa 69 % der Haushalte besitzen sogar zwei oder mehr Fahrräder. Dies ergibt durchschnittlich 2,28 Fahrräder je Haushalt. In Geilenkirchen besitzen 48 % der Haushalte ein E-Bike/Pedelec. Die durchschnittliche Besitzquote beträgt dabei 0,73 E-Bikes/Pedelecs pro Haushalt. Im Gegensatz dazu sind nur wenige Haushalte im Besitz eines E-Scooters: Lediglich 5 % der Haushalte in Geilenkirchen besitzen einen E-Scooter, was einer durchschnittlichen Quote von 0,05 E-Scootern pro Haushalt entspricht (s. Abb. 3.2-6).

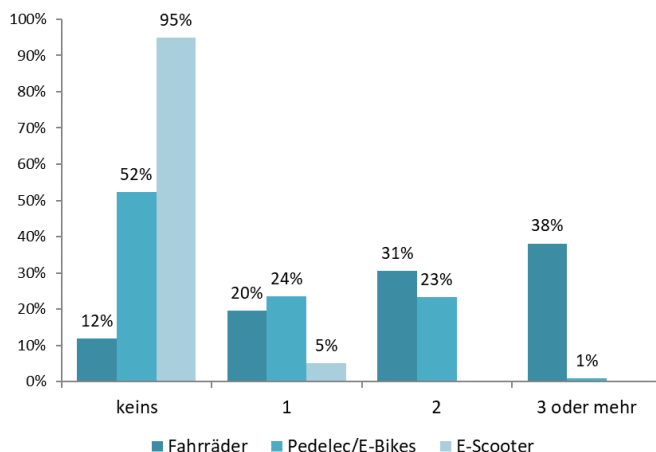


Abb. 3.2-6: Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad, Pedelec/E-Bike, E-Scooter

Homeoffice

Von den befragten Berufstätigen machen insgesamt 32 % Gebrauch von den Möglichkeiten des Homeoffice. Diese flexible Arbeitsform gewinnt zunehmend an Bedeutung und ermöglicht es den Arbeitnehmern, ihre Arbeitszeit und -ort flexibler zu gestalten. Unter denjenigen, die die Möglichkeit zum Homeoffice haben, zeigt sich, dass die meisten entweder einmal oder zweimal pro Woche von zu Hause aus arbeiten (65 %) (s. Abb. 3.2-7).

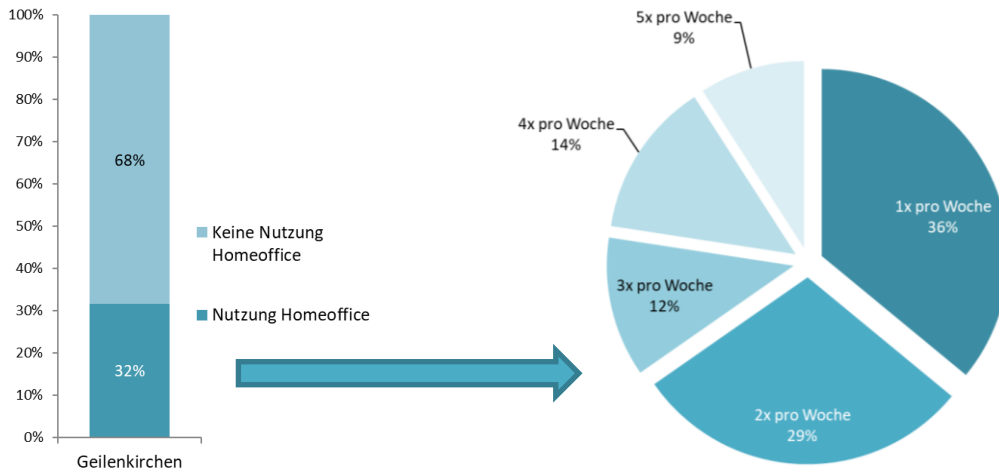


Abb. 3.2-7: Nutzung Homeoffice und Häufigkeit der Nutzung

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von diversen Faktoren beeinflusst, die im Folgenden anhand der Wegelängen, der Wegezwecke und der Wegedauer sowie der Verkehrsverflechtungen benannt werden (s. Abb. 3.2-8).

Der Modal Split in Geilenkirchen, also die Verteilung der Verkehrsmittel für alle außerhäuslichen Wege auf Ebene der Gesamtstadt, zeigt eine Dominanz des MIV als maßgebliches Verkehrsmittel. Etwa 64 % aller Wege werden in der Stadt mit dem MIV zurückgelegt. Diese Zahlen verdeutlichen die hohe Präsenz des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt. Im Vergleich dazu macht der Umweltverbund, der ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr umfasst, etwa 36 % aller Wege aus. Trotz der vorherrschenden Nutzung des Autos deutet dieser Anteil des Umweltverbunds auf eine vermehrte Nutzung von nachhaltigen Verkehrsmitteln hin. Insbesondere zeigt die Aufschlüsselung, dass knapp 28 % der Wege in Geilenkirchen entweder zu Fuß (15,3 %) oder mit dem Fahrrad (12,5 %) zurückgelegt werden.

Im Zeitreihenvergleich zeigen sich einzelne Veränderungen am Modal Split in Geilenkirchen. Der Radverkehrsanteil zwischen 2018 und 2023 um drei Prozentpunkte gestiegen, von 9 % im Jahr 2018 auf 12 % im Jahr 2023. Die Fußverkehrsanteile sind ebenfalls um drei Prozentpunkte gestiegen. Dadurch erreicht der Fußverkehr einen ähnlichen Anteilswert wie im Jahr 2012. Der Anteil des ÖPNV ist seit 2012 leicht gesunken und blieb zwischen 2018 und 2023 mit einem Anteil von 8 % konstant. Der Anteil des MIV ist zwischen 2018 und 2023 um sechs Prozentpunkte gesunken.

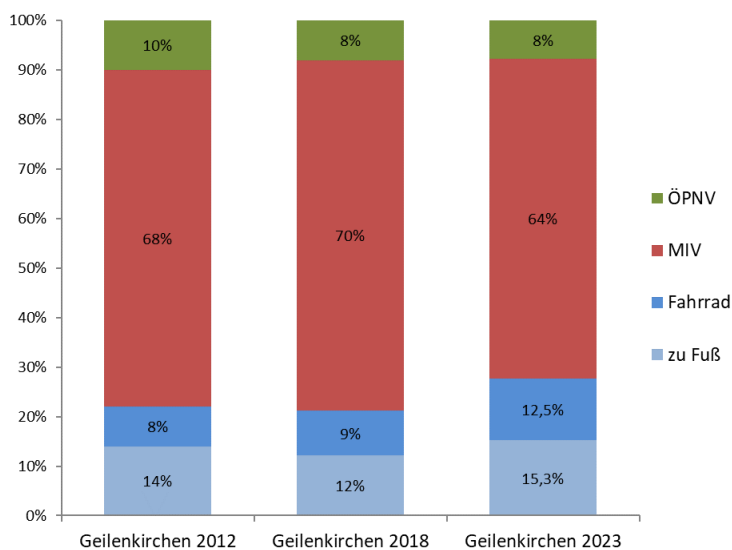


Abb. 3.2-8: Modal Split Geilenkirchen im Zeitverlauf



Im Vergleich mit den Ergebnissen aus angrenzenden oder umliegenden Städten zeigt sich, dass Geilenkirchen hinsichtlich des Fuß-, Rad- und ÖPNV-Anteils größtenteils auf einem ähnlichen Niveau liegt. Beispielsweise weisen Geilenkirchen und Erkelenz ähnliche Werte auf, während vereinzelte Unterschiede zu beobachten sind. So ist in Geilenkirchen der Radverkehrsanteil höher als in Übach-Palenberg, während in Hückelhoven der Radverkehrsanteil höher ist als in Geilenkirchen.

Ein Vergleich mit den Mittelwerten von Nordrhein-Westfalen zeigt, dass in Geilenkirchen der Radverkehrs- und MIV-Anteil höher sind, während die Anteile im Fußverkehr und ÖPNV geringer ausfallen (s. Abb. 3.2-9).

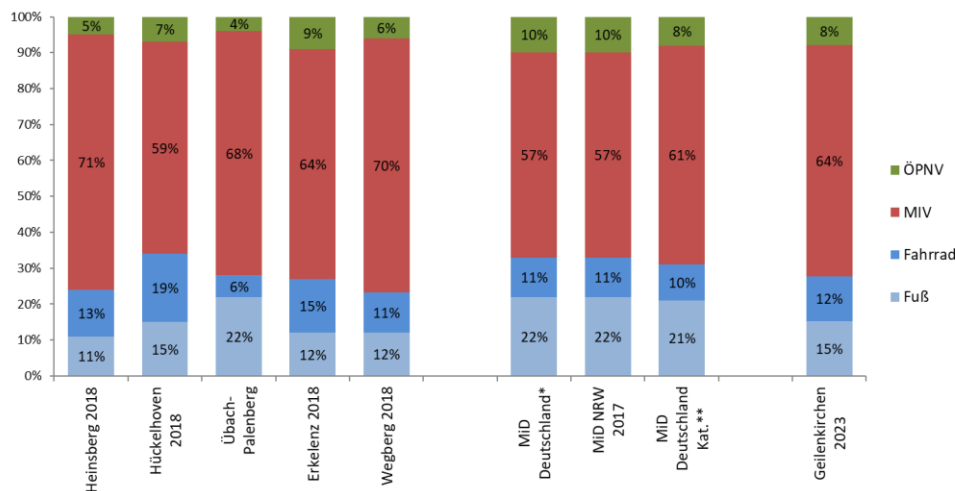


Abb. 3.2-9: Modal Split im Vergleich

Im Nahbereich, insbesondere für Wege unter 1 km und zwischen 1 und 2,5 km, wird der Großteil der Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit zunehmender Distanz nehmen jedoch sowohl die Fußgänger- als auch die Radverkehrsanteile ab, insbesondere ab einer Strecke von 5 km. Dabei fällt auf, dass längere Distanzen im Radverkehr vor allem mit E-Bikes oder Pedelecs zurückgelegt werden. Auch im Nahbereich werden bereits einige Wege mit dem MIV zurückgelegt, was auf ein mögliches Verlagerungspotenzial hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln deutet.

Die Anteile des ÖPNV steigen mit zunehmenden Distanzen an, besonders in der Wegelänglenklasse ab 50-100 km. Dies verdeutlicht den Reisezeitvorteil des Zugverkehrs oder Fernverkehrs für längere Strecken. Trotzdem dominieren insgesamt bei weiten Distanzen die Anteile des motorisierten Individualverkehrs (s. Abb. 3.2-10).

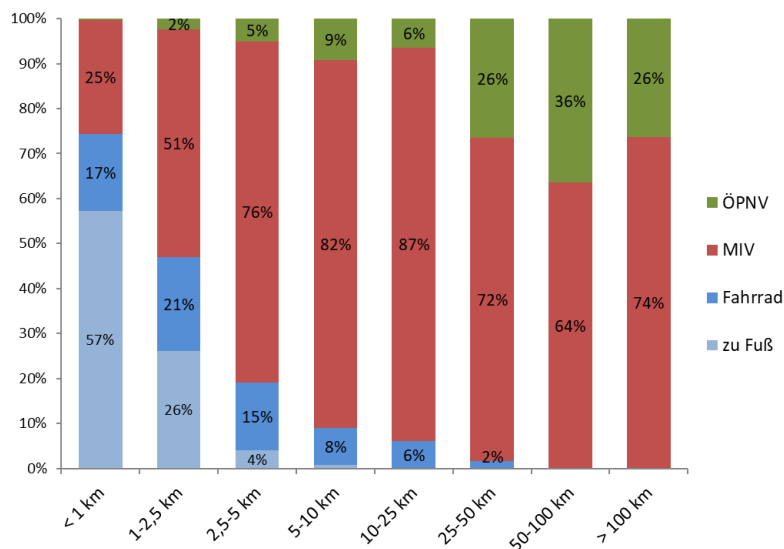


Abb. 3.2-10: Modal Split nach Wegelänge



Die Analyse der Wegezwecke zeigt, dass jeder Zweck mit einer typischen Verkehrsmittelnutzung verbunden ist: Für Wegezwecke wie „Arbeit“, „geschäftlich“, „Einkaufen“ sowie „Bringen/Holen“ sind Fahrten mit dem MIV am häufigsten. Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ zeigt sich eine vermehrte Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds, wobei 31 % zu Fuß gehen, 5 % das Fahrrad nutzen und 35 % den öffentlichen Nahverkehr wählen. Dies deutet darauf hin, dass Schul- und Ausbildungswege oft mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden. Wegezwecke wie Ausbildungs-, Freizeit-, Besuchs- und Einkaufswege zeichnen sich durch einen erhöhten Anteil an Nahmobilität aus, wobei ein hoher Fußgänger- und Fahrradanteil zu beobachten ist. Auf Arbeitswegen nutzen 13 % der Befragten den ÖPNV und 11 % das Fahrrad (s. Abb. 3.2-11).

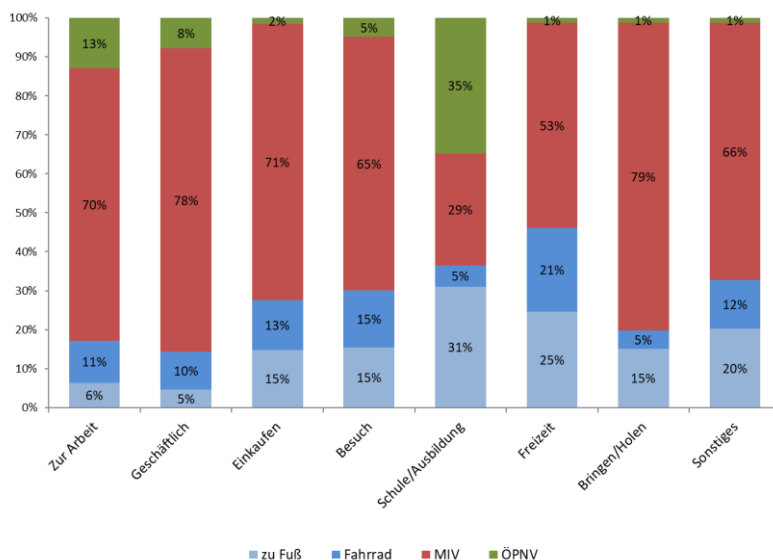


Abb. 3.2-11: Modal Split nach Wegezweck

Wegeaufkommen

Von den befragten Personen waren 87 % am Stichtag mobil, dementsprechend haben 13 % am Stichtag keine Wege zurückgelegt. Es schließt sich die Frage an, warum einige Personen keine Wege an den Stichtagen zurückgelegt haben und wie diese Beeinflussung aussieht. Gemäß Abbildung 3.2-12 wird deutlich, dass bei einem Großteil der Befragten keine außerhäuslichen Termine vorlagen (43 %) oder aufgrund von Urlaub (15 %) sowie Krankheit (12 %) am Stichtag keine Wege zurückgelegt wurden (s. Abb. 3.2-12).

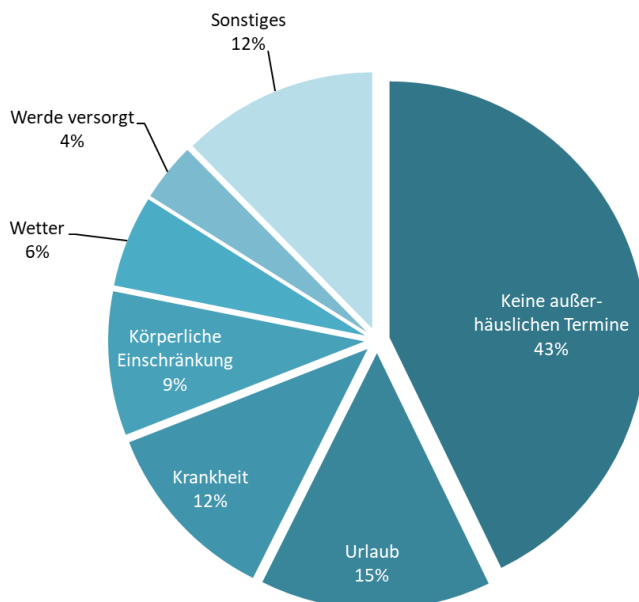


Abb. 3.2-12: Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag



Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner Geilenkirchens hochgerechnet werden täglich etwa 95.000 Wege unternommen. Dabei entfallen 61.300 Wege auf den MIV, gefolgt von 14.600 Wege zu Fuß sowie 11.800 mit dem Rad und 7.400 Wege mit dem ÖPNV (s. Abb. 3.2-13).

| | zu Fuß | Fahrrad | MIV | ÖPNV | Gesamt | Wege/Person |
|---------------|--------|---------|--------|-------|--------|-------------|
| Geilenkirchen | 14.500 | 11.800 | 61.300 | 7.400 | 95.000 | 3,2 |

Abb. 3.2-13: Gesamtwegeaufkommen Geilenkirchen

Es zeigt sich, dass die Anzahl der Wege pro Person ab dem Alter von 60 Jahren langsam abnimmt, was auf eine tendenziell reduzierte Mobilität in dieser Altersgruppe hindeutet. Im Gegensatz dazu sind die Personen in den mittleren Altersklassen zwischen 25 und 59 Jahren am mobilsten, wobei sie im Durchschnitt jeweils 3,5 Wege pro Person zurücklegen. Eine geringere Mobilität ist auch bei den älteren Personen ab 75 Jahren festzustellen, die im Durchschnitt nur 2,7 Wege pro Person durchführen. Trotzdem haben etwa 10 % der Geilenkirchener täglich mehr als 6 Wege unternommen, und 4 % sogar mehr als 8 Wege pro Tag. Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person in der Stadt beträgt 3,2, während diejenigen, die mobil sind, durchschnittlich 3,7 Wege pro Tag unternehmen. Diese Daten verdeutlichen die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und -muster in verschiedenen Altersgruppen (s. Abb. 3.2-14).

| Altersklasse | Keine Wege | 1 Weg | 2-3 Wege | 4-5 Wege | 6-7 Wege | 8 oder mehr Wege | Wege/Person | Wege/mobiler Person |
|--------------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------------|-------------|---------------------|
| 6 bis 14 Jahre | 6% | 0% | 45% | 44% | 5% | 0% | 3,0 | 3,2 |
| 15 bis 17 Jahre | 9% | 0% | 38% | 48% | 4% | 0% | 3,1 | 3,4 |
| 18 bis 24 Jahre | 7% | 0% | 53% | 38% | 2% | 0% | 2,8 | 3,0 |
| 25 bis 39 Jahre | 6% | 1% | 44% | 31% | 12% | 5% | 3,5 | 3,8 |
| 40 bis 59 Jahre | 9% | 0% | 44% | 27% | 14% | 6% | 3,5 | 3,8 |
| 60 bis 64 Jahre | 15% | 0% | 40% | 33% | 9% | 3% | 3,1 | 3,6 |
| 65 bis 74 Jahre | 20% | 0% | 32% | 35% | 10% | 3% | 3,1 | 3,8 |
| 75 Jahre und älter | 28% | 0% | 37% | 21% | 9% | 4% | 2,7 | 3,7 |
| Gesamt | 12% | 0% | 42% | 32% | 10% | 4% | 3,2 | 3,7 |

Abb. 3.2-14: Wegeaufkommen nach Altersklassen

Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden. Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellenschwerpunkte gemäß getroffener Zelleneinteilung ermittelt worden. Bei den nachfolgenden Auswertungen zu Wegelänge und -dauer sind Wege über 100 Kilometer ausgeklammert worden und fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte ein.

Die mittlere Wegelänge beträgt 9,8 km bei einer Dauer von 16 Minuten. Die kürzeste mittlere Wegelänge von 1,1 km wird im Fußverkehr verzeichnet. Innerhalb des Radverkehrs zeigt sich zudem ein Unterschied zwischen herkömmlichen Fahrrädern und Pedelecs/E-Bikes. Während die mittlere Wegedistanz bei herkömmlichen Rädern bei 3,3 km liegt, steigt sie bei Pedelecs und E-Bikes auf 4,2 km an. Dies deutet darauf hin, dass Elektrofahrräder vermehrt für längere Wege genutzt werden.



Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 12,0 km und die Wegedauer 15 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 8,7 km und 12 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (z. B. Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufig nur eine Person im Fahrzeug sitzt, beispielsweise bei Arbeitswegen.

Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz über alle betrachteten Verkehrsmittel bei nur 2,8 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab, weshalb die zurückgelegten Distanzen im Binnenverkehr unabhängig vom Verkehrsmittel ähnliche Werte aufweisen. Beim MIV und ÖPNV sind im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr ersichtlich. Die mittlere Wegedauer beträgt im Binnenverkehr 9 Minuten (s. Abb. 3.2-15).

| Verkehrsmittel | Gesamt | | Binnenverkehr | |
|------------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|
| | Distanz in km | Dauer in Minuten | Distanz in km | Dauer in Minuten |
| zu Fuß | 1,1 | 10 | 1,1 | 10 |
| Fahrrad | 3,3 | 16 | 1,9 | 12 |
| Pedelec/E-Bike | 4,2 | 20 | 2,7 | 15 |
| E-Scooter | 2,2 | 15 | 2,2 | 15 |
| Motorrad/Mofa | 7,8 | 12 | 3,2 | 6 |
| Auto als Fahrer(in) | 12,0 | 15 | 3,5 | 7 |
| Auto als Mitfahrer(in) | 8,7 | 12 | 3,5 | 7 |
| Bus | 5,6 | 18 | 4,6 | 16 |
| Zug | 40,8 | 60 | 3,9 | 13 |
| Insgesamt | 10,0 | 16 | 2,8 | 9 |

Abb. 3.2-15: Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel

Die zurückgelegten Entfernungen und die Dauer der Wege nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung 3.2-16 dargestellt. Während zu Arbeitszwecken mit durchschnittlich 19 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 4,8 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 5 % der Wege zur Arbeit eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und 57 % der Wege eine Distanz von 10 Kilometern überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

| Fahrtzweck | < 1 km | 1-2,5 km | 2,5-5 km | 5-10 km | 10-25 km | 25-50 km | 50-100 km | Distanz in km | Dauer in Minuten |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|------------------|
| Zur Arbeit | 5% | 15% | 11% | 12% | 27% | 23% | 7% | 19,0 | 26 |
| Geschäftlich | 13% | 13% | 18% | 12% | 23% | 10% | 11% | 16,6 | 21 |
| Einkaufen | 19% | 35% | 22% | 13% | 6% | 3% | 1% | 4,8 | 10 |
| Besuch | 20% | 16% | 17% | 18% | 19% | 9% | 1% | 9,4 | 15 |
| Schule/ Ausbildung | 18% | 24% | 19% | 26% | 6% | 4% | 4% | 8,1 | 17 |
| Freizeit | 22% | 24% | 16% | 20% | 14% | 4% | 1% | 6,1 | 14 |
| Bringen/Holen | 22% | 18% | 26% | 24% | 3% | 6% | 0% | 5,5 | 10 |
| Sonstiges | 17% | 30% | 19% | 15% | 10% | 8% | 1% | 7,2 | 13 |
| Gesamt | 15% | 23% | 18% | 18% | 13% | 10% | 3% | 10,0 | 16 |

Abb. 3.2-16: Wegelängenverteilung nach Wegezweck



4 Szenarien- und Leitbildentwicklung

Das Mobilitätskonzept dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung Geilenkirchens als bedeutsamer Lebens- und Wirtschaftsstandort im Kreis Heinsberg. Ziel des Konzeptes ist es, ein umsetzbares Leitbild für die Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsangebote mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln, und somit den strategischen Rahmen für die daraus folgenden konkreten Maßnahmevorschläge zu setzen. Hierfür wurden drei Szenarien skizziert, die die verkehrliche Ausrichtung des Leitbildes umschreiben. Das Leitbild wurde aus der Erarbeitung des parallel in Erarbeitung befindlichen Klimaschutzkonzeptes für Geilenkirchen übernommen (Klimaneutralität 2040). Zuvor ist jedoch die Betrachtung der Nullprognose 2035 entscheidend, da diese einen Ausblick auf die verkehrliche Entwicklung der Stadt unter den bereits feststehenden demografischen und infrastrukturellen Entwicklungen liefert.

4.1 Nullprognose 2035

Unter Nullprognose werden die Veränderungen der Verkehrsmengen und -verteilungen auf Grundlage der prognostizierten Bevölkerungsveränderungen und Flächenentwicklungen zum Prognosejahr 2035 ohne die Umsetzung weiterer verkehrsplanerischer Maßnahmen verstanden. Wie in der Bevölkerungsprognose von IT.NRW und der Stadt Geilenkirchen bereits dargestellt worden ist (s. Kap. 2.1.1), kann von einer positiven Bevölkerungsentwicklung (+3 %) ausgegangen werden. Die Bevölkerungszahl wird 2035 demnach von 28.252 EW auf gut 29.100 EW zunehmen. Zusätzlich ist auch von einer Zunahme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und somit auch der Pendlerbewegungen sowohl innerhalb Geilenkirchens als auch aus der Region aufgrund der Entwicklung des Industrieareals FUTURE SITE InWEST in Lindern auszugehen. Wie viele Beschäftigte auf dem Areal zu erwarten sind, ist derzeit nicht prognostizierbar.

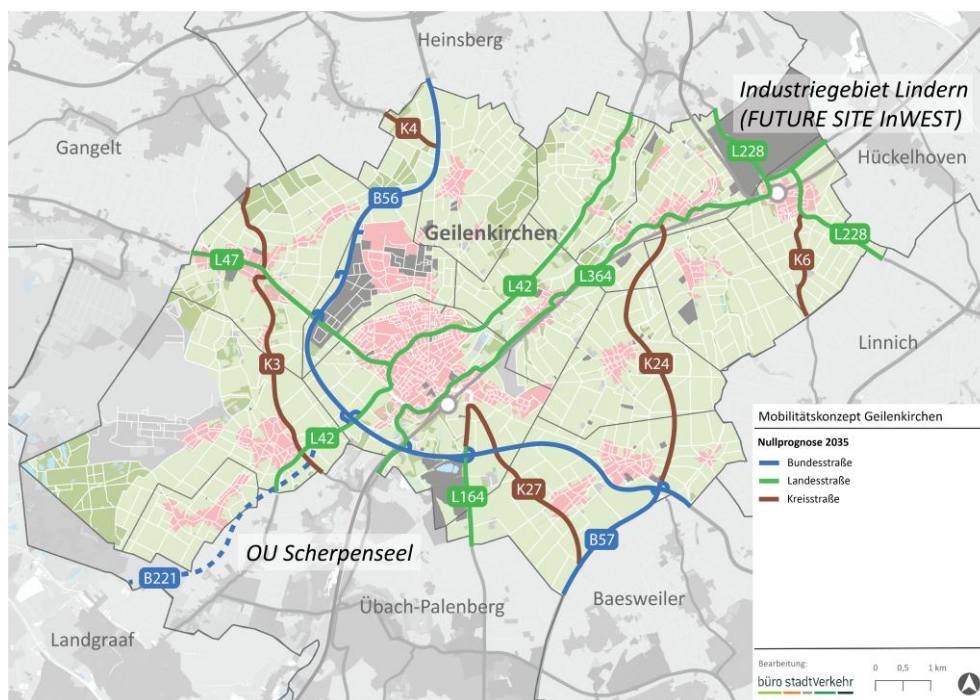


Abb. 4.1-1: Nullprognose 2035

Der Modal Split der Verkehrsmittelwahl ändert sich mit der Nullprognose nicht. Die Gesamtwegezanzahl im Binnen- und Auspendlerverkehr steigt aufgrund der zunehmenden Bevölkerungszahl um rund 2.850 Wege von 95.016 auf gut 97.866 Wege an einem Werktag (Mo-Fr) im Jahr 2035 (+3 %). Auf den MIV entfallen dabei gut 63.085 Wege/Tag (+1.837 Wege/Tag). Die Wege mit dem ÖPNV steigen leicht um ca. 223 Wege/Tag, zu Fuß und mit dem Fahrrad werden insgesamt 790 zusätzliche Wege zurückgelegt.



Größere Ausbau- und Neubauprojekte in der Straßen- und Schieneninfrastruktur gibt es bis auf die Ortsumgehung B221 südlich von Teveren bis nach Landgraaf (NL) nicht (s. Abb. 4.1-1). Die rund 5 km zweispurige Trasse ist aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses in den Vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Durch den Neubau wird vor allem der Ortskern Scherpenseel vom Durchgangsverkehr entlastet. Aufgrund von Gewerbeflächenentwicklungen auf niederländischer Seite wird die Verkehrsbelastung von derzeit rund 10.000 Kfz/24 auf bis zu 16.000 Kfz/24 zunehmen.³⁵ Dies wird auch Auswirkungen auf die B56 haben, die den Verkehr in Richtung A44 und A46 verteilen wird. Die B56 weist heute DTV-Werte von bis zu 23.000 Kfz/24 auf (s. Kap. 2.2.1). Die Bundesstraße weist noch ausreichend Kapazitäten für die Aufnahme zusätzlicher Verkehre auf, von denen sicherlich auch eine größere Menge an Schwerlastverkehren zu erwarten ist.

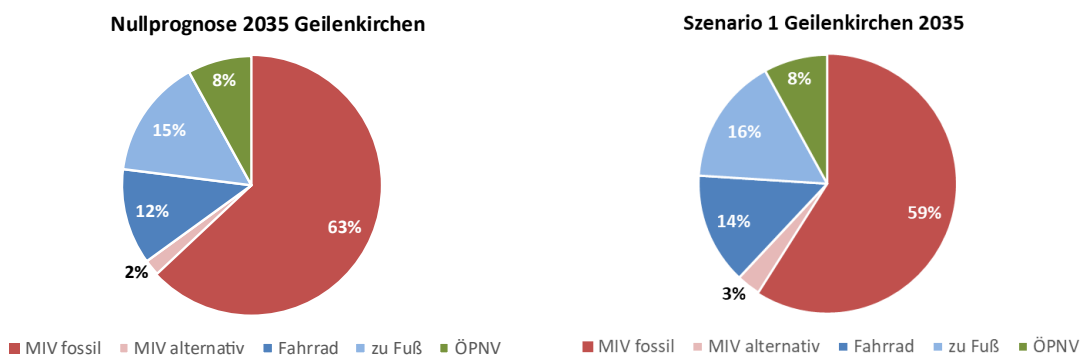
Für die Nullprognose 2035 ist festzuhalten, dass sich die Wegeanzahl und damit die Verkehrsbelastungen im Geilenkirchener Stadtgebiet leicht erhöhen werden. Der überwiegende Anteil der Wege wird nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt, d. h. am Gesamt-Modal Split ändert sich nichts.

4.2 Leitbild- und Szenarienentwicklung

Zur Leitbild- und Szenarienentwicklung wurden alle relevanten Akteure aus Verwaltung und Politik sowie Interessierte aus der Bevölkerung in folgenden Sitzungen in den Bearbeitungsprozess einbezogen:

- Auftaktgespräch (Workshop mit allen Projektbeteiligten)
- Arbeitsgruppe (AG)
- Lenkungskreis (LK)
- Workshop zur Leitbild- und Zielentwicklung (AG + LK)
- Ausschuss
- Gutachter für die Erstellung des Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Geilenkirchen

Die Szenarienvwahl der Teilnehmenden des Workshops zur Leitbild- und Zielentwicklung erfolgte zunächst „offen“. Jede oder jeder konnte seine Stimme einem verkehrlichen Szenario geben (s. folgende Abb. 4.2-1). Unter MIV alternativ verbergen sich Fahrzeuge ohne Verbrennermotor.



³⁵ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2025): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. OU Scherpenseel.

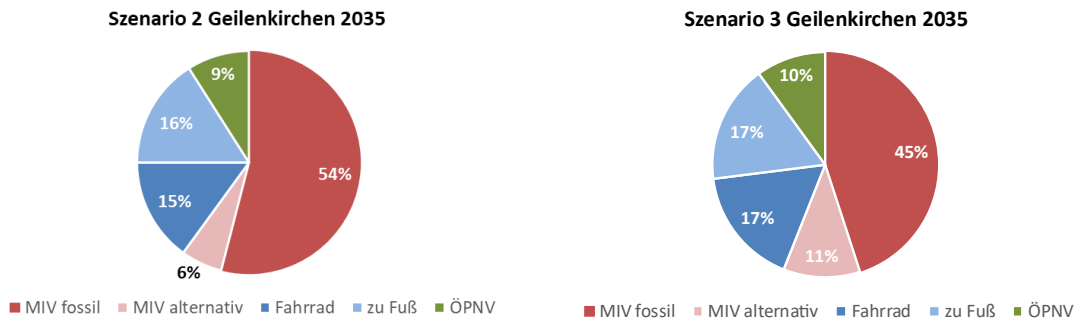


Abb. 4.2-1: Ziel-Modal Split 2035 Stadt Geilenkirchen

Ziel aller drei Szenarien ist es, den Anteil des Umweltverbundes in der täglichen Verkehrsmittelwahl zu stärken, d. h. der MIV-Anteil verringert sich im Vergleich zum Ausgangsjahr 2023 und im Vergleich zur Nullprognose 2035. Um diese drei gleichen, hinsichtlich ihrer Intensität jedoch unterschiedlichen Ziele erreichen zu können, bedarf es unterschiedlicher Mitteleinsätze:

- Szenario 1: Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils um bis zu 3 % (= bis zu 2.000 Wege am Tag³⁶) mit kostenschonendem Mitteleinsatz
- Szenario 2: Steigerung des Anteils am Umweltverbund um bis zu 5 % (= bis zu 4.300 Wege am Tag³⁶) mit moderatem Mitteleinsatz
- Szenario 3: Steigerung des Anteils am Umweltverbund um bis zu 9 % (= bis zu 7.500 Wege am Tag³⁶) mit großzügigem Mitteleinsatz

Alle drei Szenarien haben gemein, dass mit den Eigenmitteln in erster Linie Fördermittel akquiriert werden, um den Eigenanteil möglichst gering zu halten und zielgerichtet verwenden zu können (Eigenmittel = „Hebelwirkung“ für Fördermittel). Durch die Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund werden die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor in der Stadt Geilenkirchen gesenkt. Dabei bietet das Szenario 1 die geringsten und das Szenario 3 die größten CO₂-Einsparpotenziale.

In der zweiten Abstimmungsrunde erfolgte eine „verdeckte“ Abfrage des Szenarios. Zu jedem der acht Handlungsfelder, welche sich im Laufe der Bearbeitung ergaben, konnte eine von drei Aussagen zugeordnet werden. Die acht Handlungsfelder sind der nachstehenden Abbildung 4.2-2 zu entnehmen.

³⁶ Bezogen auf die Nullprognose



| | |
|-------------|--|
| MIV | Handlungsfelder und Ziele MIV (inkl. E-Mobilität) |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Autoorientierte Verkehrsinfrastrukturen begünstigen Fahrten auf kurzen Distanzen • Enge Straßenquerschnitte mit eingeschränktem Handlungsspielraum für Veränderungen • Umweltbelastungen konträr zu Umwelt- und Klimazielen durch hohen MIV-Anteil |
| ÖPNV | Handlungsfelder und Ziele ÖPNV/SPNV |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Busangebot auf Schülerverkehr zugeschnitten • Unzureichende Taktung einiger Buslinien an Wochenenden und abends • Umstieg Bus-Bahn und Bahn-Bus teilweise nicht aufeinander abgestimmt |
| FUSS | Handlungsfelder und Ziele Fußverkehr |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Sicherstellung der Barrierefreiheit • Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität |
| RAD | Handlungsfelder und Ziele Radverkehr |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Teilweise zu schmale und fehlende Radwege/Querungsmöglichkeiten • Fahrradfreundliche LSA-Schaltung • Unzureichende Anzahl sicherer Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof |

Abb. 4.2-2: Handlungsfelder und Ziele Stadt Geilenkirchen

Hinter jeder Aussage verbarg sich ein verkehrliches Szenario, welches jedoch nicht zu erkennen war. Jedem Handlungsfeld konnte ein Punkt, d. h. eine Stimme vergeben werden (insgesamt acht Punkte pro Person). Dadurch konnte ein differenziertes Bild für die jeweiligen Handlungsfelder und dem Szenario geschaffen werden (s. Abb. 4.2-3).

| | | | |
|--------------------------------------|---|--|--|
| Autoverkehr | Umfangreiche Neuordnung und Verkehrsberuhigung im städtischen Straßennetz | Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Fokus auf dem MIV | Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Vorrang für den Umweltverbund |
| | 4 | 1 | 11 |
| Parken (ruhender Verkehr) | Moderate Ausweitung des Parkraumangebotes | Verringerung des Parkraumangebotes | Beibehaltung des Parkraumangebotes + höhere Parkraumbewirtschaftung |
| | 0 | 10 | 3 |
| Lieferverkehre | Einrichtung eines Vorrangnetzes für den Lkw- und Lieferverkehr | Einrichtung eines Vorrangnetzes + Restriktionen für den Lkw- und Lieferverkehr | Beibehaltung der heutigen Lkw-Routen und Lieferzonen |
| | 0 | 13 | 1 |
| Schülerverkehr | Gleichberechtigter Schülerverkehr (alle Verkehrsarten) | Abbau von Hol- und Bringverkehren (weniger Elterntaxis) | Kein Hol- und Bringverkehr (keine Elterntaxis) |
| | 0 | 12 | 2 |
| Szenario 1 | Szenario 2 | Szenario 3 | |

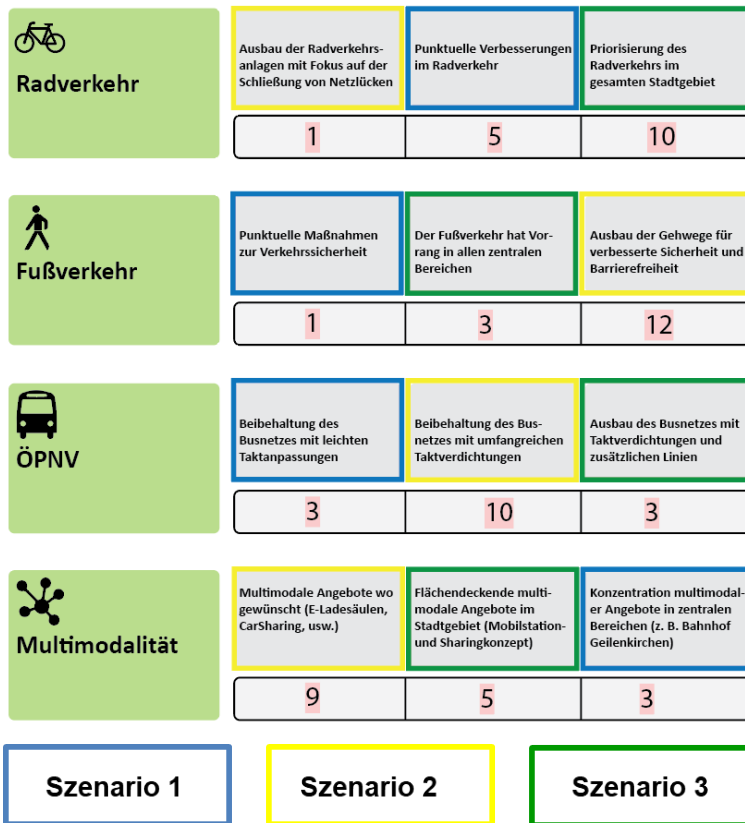


Abb. 4.2-3: „Verdeckte“ Szenarienwahl 2035

Die Ergebnisse der Abstimmung wurden mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung verglichen (s. Abb. 4.2-4). Größere Abweichungen gab es vor allem in den Handlungsfeldern ruhender MIV und Lieferverkehr.

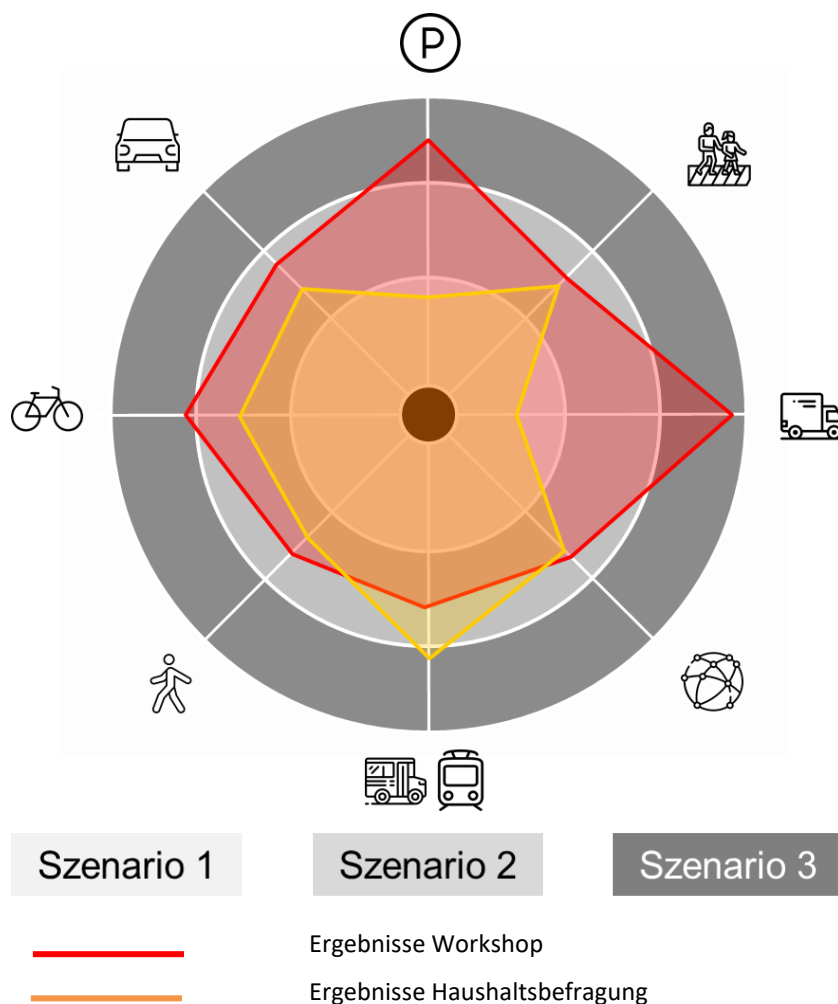


Abb. 4.2-4: Ergebnisse der „verdeckten“ Szenarienwahl Workshop und Haushaltsbefragung

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung und des Workshops zur Szenarienwahl für die acht Handlungsfelder zeigen eine deutliche Tendenz zugunsten von Szenario 2 mit einem Zeithorizont bis 2035. In der Haushaltsbefragung wurden für zwei Handlungsfelder Szenario 1, für fünf Handlungsfelder Szenario 2 und für ein Handlungsfeld Szenario 3 ausgewählt. Die Auswertung des Workshops ergab, dass für Szenario 1 keine Handlungsfelder berücksichtigt wurden, während für jeweils 4 Handlungsfelder Szenario 2 und Szenario 3 gewählt wurden.

Für jedes der 8 Handlungsfelder wurde ein Szenario entschieden, das als strategische Grundlage für die Entwicklung der jeweiligen Themen dient. Auf Basis dieser Ergebnisse wird zunächst Szenario 2 als die bevorzugte Lösung identifiziert, insbesondere im Hinblick auf die strategische Ausrichtung bis 2035. Für einige Handlungsfelder, vor allem den ÖPNV, den ruhenden Verkehr, den Lieferverkehr und den Radverkehr, erscheint jedoch eine Ausrichtung auf Szenario 3 sinnvoll. Für diese Handlungsfelder werden insbesondere langfristig ausgelegte Maßnahmen über das Jahr 2035 hinaus in Betracht gezogen.

Im Rahmen der 1. Bürgerkonferenz im Juni 2025 (s. Kap. 1.3) wurde die Dringlichkeit zum Handeln bzgl. einer klimafreundlicheren Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Stadt erkannt und auf eine ambitioniertere Zielsetzung in Bezug auf den Modal Split gesetzt. Hinzu kam das parallel in Erarbeitung befindliche Klimaschutzkonzept der Stadt, welches als Zielwert die Klimaneutralität bis 2040 vorgibt. Daher wurde in Abstimmung mit den Zuständigen aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung (STEWI) Ende Juni 2025 ein mehrstufiges Verfahren abgestimmt. Das Szenario 2 bis zum Jahr 2035 bleibt maßgeblich bei der Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen, gefolgt vom Szenario 3 in den darauffolgenden Jahren bis zum Zieljahr 2040. Als langfristiges Ziel wird die



Klimaneutralität³⁷ Geilenkirchens bis zum Jahr 2040 anvisiert. Diese deckt sich auch mit den landes- und bundesweiten Zielsetzungen 2045. Mit dieser langfristigen Zielsetzung geht eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger einher (50 % MIV/50 % Umweltverbund) (s. Abb. 4.2-5).



Abb. 4.2-5: Langfristiges Szenario Klimaneutralität bis 2040

Für das langfristige Szenario Klimaneutralität wird der Anteil der täglich genutzten Verkehrsmittel des Umweltverbundes um 15 % angehoben. Dies entspricht einer Zunahme von über 14.000 Wegen gegenüber der Nullprognose 2035 (35 % Modal Split-Anteil des Umweltverbundes).

4.3 Verlagerungspotenziale und Ziel-Modal Split

Nachdem nun das Leitbild und verkehrliche Szenario für die Stadt Geilenkirchen sowie die Handlungsfelder entwickelt bzw. abgeleitet wurden, gilt es im nächsten Schritt, die Potenziale zur Verlagerung von Wegen vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, bezogen auf das gewählte Szenario, abzuschätzen. Anhand von Modal Split-Zielen wurden quantifizierbare Werte definiert, die ein eindeutiges Ziel hin zu einer nachhaltigeren, umweltverträglicheren Mobilität vorgeben. Dieses Ziel lässt sich in turnusmäßigen Untersuchungen (Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten) überprüfen und ggf. nachjustieren, wenn eine Verfehlung des anvisierten Zieles droht (s. Kap. 7.4).

Auf Basis der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung (s. Kap. 3.2) wurde ein realistischer Ziel-Modal Split für Geilenkirchen für das Jahr 2035 abgeleitet (1. Stufe). Ausschlaggebend hierfür waren die Ergebnisse aus der Leitbild- und Szenarienentwicklung (s. Kap. 4.2), die ein Stimmungsbild aus der Politik und Bevölkerung widerspiegeln. Das **Szenario 2** sieht eine Verteilung des Modal Splits wie folgt vor: ein MIV-Anteil von 60 %, ein Radverkehrsanteil von 15 %, ein Fußverkehrsanteil von 16 % und ein ÖPNV-Anteil von 9 %. Dies zieht eine Verringerung des MIV-Anteils von 5 % mit sich. Die damit einhergehende Verlagerung von MIV-Wege auf den Umweltverbund sieht wie folgt aus:

- MIV: ca. -4.300 Wege/Tag
- Fuß: ca. +750 Wege/Tag
- Rad: ca. +2.600 Wege/Tag
- ÖPNV: ca. +950 Wege/Tag

In den Jahren bis 2040 wird die Erreichung des **Szenarios 3** anvisiert (2. Stufe). In diesem Szenario werden weitere rund 4 Prozentpunkte auf die MIV-Reduktion verbucht, so dass insgesamt folgende Wege vom MIV auf den Umweltverbund verlagert werden:

- MIV: ca. - 7.500 Wege/Tag
- Fuß: ca. + 1.400 Wege/Tag
- Rad: ca. + 3.900 Wege/Tag

³⁷ Klimaneutralität = Klimaneutralität bedeutet, dass menschliches Handeln das Klima insgesamt nicht beeinflusst. Eine klimaneutrale Wirtschaft setzt also entweder keine klimaschädlichen Treibhausgase (Lexikon-Eintrag zum Begriff aufrufen) frei oder die Emissionen werden vollständig ausgeglichen.



- ÖPNV: ca. + 2.200 Wege/Tag

Langfristig wird die **Klimaneutralität** und Gleichberechtigung der Verkehrsträger bis 2040 angestrebt. Das bedeutet, dass weitere 6 % der Gesamtwege mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden müssen. Insgesamt werden 50 % mit dem Pkw (rund 25 % davon mit alternativen Antrieben erwartbar) und 50 % mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt. Für die Gesamtwegeanzahl am Tag bedeutet dies:

- MIV: ca. – 14.000 Wege/Tag
- Fuß: ca. + 2.300 Wege/Tag
- Rad: ca. + 8.500 Wege/Tag
- ÖPNV: ca. + 3.200 Wege/Tag

5 Umweltauswirkungen

Die Stadt Geilenkirchen hat sich bereits in 2013 mit der Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes Ziele zur Einsparungen von CO₂-Emissionen gesetzt (Klimaschutzkonzept Geilenkirchen 2013). Zudem wird die bundesweite Treibhausgasneutralität für das Jahr 2045 angestrebt. Unter Treibhausgasneutralität wird ein Gleichgewicht zwischen Emissionen und Abbau verstanden, d. h. ab 2035 dürfen nur noch so viel CO₂-Emissionen ausgestoßen werden, wie gebunden werden können. Hierunter fallen nicht nur verkehrsbedingte Treibhausgase (23 %, Stand jeweils 2021), sondern auch diejenigen aus den Sektoren Industrie (20 %), privates Wohnen (13 %) sowie Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungssektor (5 %).³⁸ Insbesondere im Verkehrssektor sind in den letzten rund 30 Jahren keinerlei nennenswerte Verbesserungen hinsichtlich der Reduzierung der CO₂-Emissionen festzustellen. Die anvisierte Klimaneutralität der Stadt Geilenkirchen wiederum zielt auf eine Vermeidung negativer Einflüsse auf das Klima durch den Menschen ab, d. h. nicht nur die Treibhausgasemissionen müssen bei null liegen bzw. ausgeglichen/gebunden werden, sondern auch generelle negative Einflüsse des Menschen auf das Klima müssen reduziert werden (u. a. Landnutzung, Albedo-Effekt).³⁹

Die CO₂-Emissionen für das Jahr 2023 und für das Zieljahr 2035 (Nullprognose) sowie für die drei verkehrlichen Szenarien (Szenario 1 bis 3) werden anhand der vom Umweltbundesamt ermittelten durchschnittlichen Werte der CO₂-Emissionen in Gramm pro Personenkilometer (g/Pkm) abgeschätzt. Für die Nullprognose 2035 sowie die drei Szenarien werden Annahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen in g/Pkm aufgrund technologischer Fortschritte in der Motorentechnologie getroffen. Die gilt auch für das langfristige Szenario der Klimaneutralität der Stadt Geilenkirchen bis 2040.

Zur Ermittlung der CO₂-Bilanz wird das Territorialprinzip angewendet, das heißt, es wird nur der Verkehr betrachtet, der von der Bevölkerung Geilenkirchens erzeugt wird (Binnen- und Auspendlerverkehr). Die Aufnahme des Einpendlerverkehrs erfolgt auf der Basis der verfügbaren Pendlerdaten. Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO₂-Aufkommens wurden dabei folgende Berechnungsgrundlagen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) gewählt:

- unterschiedliche Reiseweiten je nach Verkehrsmittel (pro Weg in km)
- 300 Tage Hochrechnung auf ein Jahr
- CO₂-Werte pro km (Werte des BMU für den Personenverkehr):
 - 164 g pro km 2023 und 95 g pro km ab 2035 für den MIV
 - 92 g pro km 2023 für den Linienbus (Nahverkehr)
 - 49 g pro km 2023 für die Eisenbahn (Nahverkehr)
 - 45 g pro km ab 2035 für den ÖPNV gesamt (Tendenz bis 2045 weiter sinkend)

³⁸ Quelle: Umweltbundesamt (2023): Energiebedingte Emissionen von Klimagasen und Luftschadstoffen.

³⁹ Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2022): Was ist eigentlich Klimaneutralität?



| Verkehrsmittel | | Treibhausgase ¹ | Stickoxide | Partikel ² | Auslastung |
|---|---------|----------------------------|-------------|-----------------------|------------------------|
| Pkw ³ | | 164 | 0,30 | 0,012 | 1,4 Pers./Pkw |
| ^L davon Elektro-Pkw | | 72 | 0,07 | 0,003 | |
| ^L davon Hybrid-Pkw | | 114 | 0,09 | 0,007 | |
| ^L davon Diesel-Pkw | | 172 | 0,49 | 0,014 | |
| ^L davon Benzin-Pkw | | 164 | 0,17 | 0,012 | |
| Flugzeug, Inland | | 297 ⁴ | 0,95 | 0,019 | 70 % |
| Eisenbahn, Fernverkehr | g / Pkm | 26 | 0,03 | 0,001 | 49 % |
| Linienbus, Fernverkehr | | 30 | 0,03 | 0,002 | 52 % |
| Eisenbahn, Nahverkehr | | 49 | 0,16 | 0,004 | 27 % |
| ^L davon Dieseltraktion | | 84 | 0,62 | 0,014 | |
| ^L davon Elektrotraktion | | 40 | 0,04 | 0,002 | |
| Linienbus, Nahverkehr ⁵ | | 92 | 0,23 | 0,008 | 16 % |
| ^L davon Elektrobusse | | 66 | 0,07 | 0,003 | |
| ^L davon Dieselbusse | | 95 | 0,25 | 0,008 | |
| Straßen-, Stadt- und U-Bahn | | 50 | 0,05 | 0,002 | 17 % |
| Pedelec | | 3 | 0,00 | 0,000 | 1 Pers./Pedelec |

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, Flüssig- und Erdgas sowie Kerosin; sämtliche für Elektroantrieb ausgewiesenen Emissionsfaktoren basieren auf Werten zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. "CO₂Kompass" der Deutschen Bahn AG), können daher von den in der Tabelle dargestellten Werten abweichen.

Abb. 5.1-1: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2023 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.51 (02/2025))

Für den ÖPNV ergibt sich ein gemittelter Wert von 100 g pro km 2023 (Eisenbahn, Nahverkehr und Linienbus, Nahverkehr).

CO₂-Werte pro km (Werte vom BMU) für den Güterverkehr:

- 119 g pro tkm für den Lkw-Verkehr für 2023 bei 5 t pro Fahrt im Durchschnitt = 595 g pro Lkwkm
- 90 g pro tkm für den Lkw-Verkehr ab 2035 bei 5 t pro Fahrt im Durchschnitt = 450 g pro Lkwkm

| Verkehrsmittel | | Treibhausgase ¹ | Stickoxide | Partikel ² |
|---------------------------------------|---------|----------------------------|--------------|-----------------------|
| Lkw gesamt ³ | g / tkm | 119 | 0,177 | 0,009 |
| ^L davon Lkw 3,5-7,5t | | 561 | 1,651 | 0,064 |
| ^L davon Lkw 7,5-12t | | 392 | 1,003 | 0,038 |
| ^L davon Lkw >12t | | 249 | 0,546 | 0,020 |
| ^L davon Last- & Sattelzüge | | 101 | 0,122 | 0,007 |
| Güterbahnen ⁴ | | 15 | 0,029 | 0,001 |
| ^L davon Dieseltraktion | | 28 | 0,241 | 0,006 |
| ^L davon Elektrotraktion | | 14 | 0,017 | 0,001 |
| Binnenschiffe | | 34 | 0,383 | 0,010 |

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Diesel, Flüssig- und Erdgas;

Abb. 5.1-2: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2023 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.51 (02/2025))

Das CO₂-Emissionsvolumen für den MIV und ÖPNV im Istzustand 2023, der Nullprognose 2035 sowie der der verkehrlichen Szenarien bis 2035/2040 sowie der Klimaneutralität 2040 ist in Abbildung 5.1-3 dargestellt. Als Basis dienen die Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung (s. Kap. 3.2), welche Daten zu den zurückgelegten Wegen mit den jeweiligen Verkehrsmitteln Pkw, ÖPNV, mit dem Rad und zu Fuß liefern. Die beiden letztgenannten fallen unter CO₂-neutrale Fortbewegungsmittel und sind deshalb nicht in der Abbildung aufgeführt. Die Lkw-Fahrten sind in den Ergebnissen der Haushaltsbefragung nicht enthalten. Eine grobe Abschätzung der täglichen Lkw-Fahrten und den damit einhergehenden CO₂-Emissionen kann durch die Auswertung der DTV-Werte im



Schwerlastverkehr auf klassifizierten Straßen des Landes NRW aus dem Jahr 2021 erfolgen (s. Kap. 2.2).

Die Summe der CO₂-Emissionen des MIV und des ÖPNV beträgt im Istzustand 2023 ca. 44.500 t pro Jahr. Der ÖPNV nimmt mit knapp 12 % den weitaus kleineren Anteil ein (ca. 4.500 t pro Jahr).

In der Nullprognose 2035 ergibt sich bereits eine Reduktion um ca. 41 % auf 26.000 t CO₂ pro Jahr (u. a. aufgrund technologischer Entwicklungen) gegenüber dem Ausgangsjahr 2023. Die Wahl des verkehrlichen Szenarios 2 (s. Kap. 4.2) sieht eine Reduzierung des Emissionsvolumens auf insgesamt 19.000 t (-57,0 % gegenüber 2023) CO₂ pro Jahr bis 2035 vor. Bis 2040 sind zusätzliche 5.500 t CO₂ weniger gegenüber 2023 erwartbar (-69,0 % gegenüber 2023).

Das langfristige Ziel der Klimaneutralität bezieht sich auf ein Gleichgewicht zwischen der Emission und Aufnahme von Treibhausgasen. Zusätzlich sind weitere negative Einflüsse auf das Klima durch den Menschen zu reduzieren. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil an Pkw mit alternativen Antrieben sowie die technologischen Fortschritte in Bezug auf Fahrzeug- und Betriebstechniken weitere CO₂-Einsparungen mit sich bringen. Die CO₂-Emissionen sinken auf insgesamt rund 10.200 t CO₂.

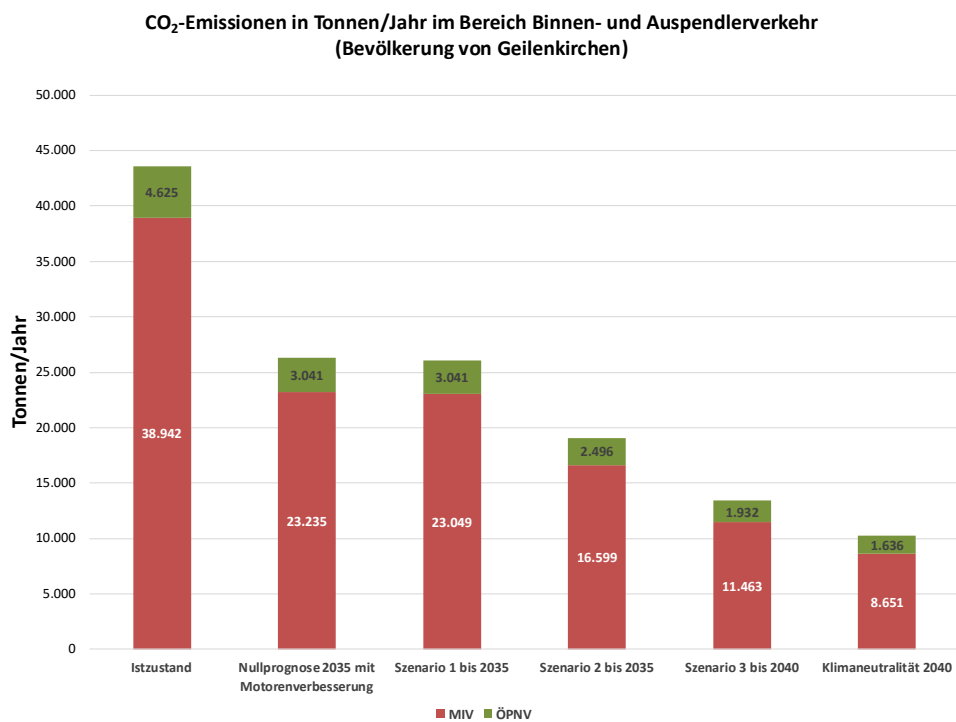


Abb. 5.1-3: CO₂-Ausstoß der Geilenkirchener Bevölkerung pro Tonnen im Jahr 2023 und 2035 im MIV und ÖPNV

Die CO₂-Einsparungen im ÖPNV können aufgrund einer Erhöhung der Fahrleistung mitunter nur moderat ausfallen.



6 Maßnahmenkonzept

6.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

Das vorliegende Maßnahmenkonzept wurde auf der Basis einer umfassenden Analyse verschiedener Quellen entwickelt. Grundlage bildeten die Auswertung vorhandener Gutachten, Studien und bereits laufender oder geplanter Entwicklungsvorhaben der Stadt Geilenkirchen. Darüber hinaus flossen die Ergebnisse und Anregungen zahlreicher Beteiligungsformate ein, bei denen sowohl Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung und Politik als auch Bürgerinnen und Bürger aktiv eingebunden wurden. Diese integrative Vorgehensweise gewährleistet, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen sowohl fachlich fundiert als auch auf die lokalen Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung abgestimmt sind. Langfristig zielen die Maßnahmen auf eine Erreichung der Klimaneutralität 2040 für die Stadt Geilenkirchen ab (s. Kap. 4.2).

Die Maßnahmen im Konzept sind klar strukturiert und nach unterschiedlichen Handlungsfeldern (HF) gegliedert, um eine gezielte und systematische Umsetzung zu ermöglichen.

| HF | Maßnahme | Seite |
|---------|---|-------|
| MIV 1 | Prüfung bedarfsgerechter Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur | 73 |
| MIV 2 | Prüfung Straßenraumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße | 74 |
| MIV 3 | Prüfung Verkehrslenkung Innenstadt | 78 |
| P 1 | Parkraummanagement | 81 |
| P 2 | Prüfung von Quartiersparken in den Ortsteilen | 82 |
| P 3 | Prüfung einer Stellplatzsatzung | 83 |
| P 4 | Multifunktionale Nutzung von öffentlichen/halböffentlichen Stellplätzen | 85 |
| LKW 1 | Vorrangrouten für den Lkw-Verkehr | 87 |
| ÖPNV 1 | Prüfung City-Tarif | 90 |
| ÖPNV 2 | Standards in der Haltestellenausstattung | 91 |
| ÖPNV 3 | Herstellung der Barrierefreiheit | 92 |
| ÖPNV 4 | Go.Rheinland-Zielnetz 2040 | 93 |
| MULTI 1 | Errichtung von Mobilstationen an den Bahnhöfen | 96 |
| MULTI 2 | Prüfung Errichtung von weiteren Mobilstationen in Wohnquartieren und an Versorgungsstandorten | 97 |
| MULTI 3 | Mobilitätskonzept FUTURE SITE InWEST | 98 |
| RAD 1 | Definition eines Zielnetzes im Radverkehr | 100 |
| RAD 2 | Prüfung Einrichtung von Fahrradstraßen | 102 |
| RAD 3 | Prüfung Öffnung von Einbahnstraßen | 104 |
| RAD 4 | Prüfung Ausbau von Radabstellanlagen | 105 |
| RAD 5 | Gestaltung von Umlaufsperrern | 106 |
| RAD 6 | Radfahrerfreundliche Lichtsignalanlagen | 107 |
| FUSS 1 | Definition eines Zielnetzes im Fußverkehr | 109 |
| FUSS 2 | Erhöhung der Aufenthaltsqualität | 111 |
| FUSS 3 | Herstellung der Barrierefreiheit | 112 |
| FUSS 4 | Überprüfung der Fußgängerüberwege | 113 |
| MM 1 | Kommunales Mobilitätsmanagement | 115 |
| MM 2 | Betriebliches Mobilitätsmanagement | 116 |
| MM 3 | Schulisches Mobilitätsmanagement | 118 |
| MM 4 | Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen | 119 |
| MM 5 | Etablierung einer Mobilitätskommission | 120 |
| MM 6 | Interkommunale Vernetzung und Zusammenarbeit | 121 |

Abb. 6.1-1: Übersicht Maßnahmenvorschläge



Die Maßnahmenvorschläge werden anhand nachfolgender Kriterien hinsichtlich der Realisierung, Kosten sowie CO₂-Reduktion, Gleichberechtigung und Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund bewertet. Zusätzlich sind einige Steckbriefe mit einem Megafon-Symbol versehen, um zu signalisieren, dass dieser Vorschlag aus der Bevölkerung kam (Online-Beteiligung und Bürgerkonferenz).

Umsetzungsdauer

- beständige und fortlaufende Umsetzung
- kurzfristige Umsetzung (≤ 2030)
- mittelfristige Umsetzung (bis 2035)
- langfristige Umsetzung (≥ 2040)

Gleichberechtigung

- – (keine messbare Wirkung)
- Gering (geringer Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit & gerechteren Flächenverteilung)
- Mittel (mittlerer Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit & gerechteren Flächenverteilung)
- Hoch (großer Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit & gerechteren Flächenverteilung)

Kostenschätzung (in Euro)

- – (keine Kosten: Umsetzung durch andere Aufgabenträger)
- Fortlaufende Kosten
- ≤ 5.000 Euro
- 5.000 - 50.000 Euro
- 50.000 - 100.000 Euro
- > 100.000 Euro
- Nicht abschätzbar

Verlagerungswirkung (MIV auf den Umweltverbund)

- – (keine messbare Wirkung)
- Verlagerung zum ÖPNV
- Verlagerung zum Radverkehr
- Verlagerung zum Fußverkehr

CO₂-Reduktion

- – (keine messbare Wirkung)
- Gering (geringe messbare Wirkung)
- Mittel (mittlere messbare Wirkung)
- Hoch (hohe messbare Wirkung)

Anmerkung aus der Bevölkerung



Abb. 6.1-2: Bewertungskriterien Maßnahmenvorschläge

6.2 Maßnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV prägt vielerorts – so auch in Geilenkirchen – das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums. Das Auto spielt für viele Menschen eine zentrale Rolle im täglichen Mobilitätsverhalten. Fast alle Personen (95 % der Haushalte in Geilenkirchen besitzen mindestens einen Pkw, s. Kap. 3.2) verfügen über einen Pkw, die Straßeninfrastruktur ist sehr gut ausgebaut und es gibt ein großzügiges öffentliches Stellplatzangebot. Gleichzeitig bringt der MIV erhebliche Herausforderungen mit sich: eine intensive Flächeninanspruchnahme, hohe CO₂-Emissionen sowie eine steigende Verkehrsdichte belasten die Lebensqualität und stellen eine zentrale Hürde auf dem Weg zu einer treibhausgasneutralen und zukunftsfähigen Mobilitätsstruktur dar.

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, attraktive Alternativen zum eigenen Pkw zu bieten und den Straßenraum möglichst stadtverträglich in eine multimodale Mobilitätslandschaft einzubetten.

Da der Pkw in ländlichen Räumen wie im Falle der Stadt Geilenkirchen weiterhin eine zentrale Rolle spielen wird, stellt die Antriebswende ein Baustein auf dem Weg zur angestrebten Treibhausgasneutralität dar. Darüber hinaus bieten straßengestalterische Maßnahmen die Möglichkeit MIV-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern bzw. das Durchfahren sensibler Stadträume wie dem Zentrum Geilenkirchens zu unterbinden. Folgende Vorschläge enthält das Mobilitätskonzept:

- Prüfung bedarfsgerechter Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur



- Prüfung Straßenraumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße (zwei Varianten)
- Prüfung Verkehrslenkung Innenstadt



MIV
1

Prüfung bedarfsgerechter Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur

| | | |
|--|----------------------------|-------------|
| Ausgangslage | Umsetzungszeitraum | Fortlaufend |
| Mit der Zunahme an E-Fahrzeugen am Gesamt-Kfz-Bestand steigt der Bedarf an öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur – insbesondere in Wohnquartieren/ Ortsteilen ohne eigenen Stellplatz. Gleichzeitig dürfen neue öffentliche Ladeangebote nicht zulasten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) gehen, etwa durch die Errichtung auf Gehwegen oder Radverkehrsanlagen. | Kostenschätzung | > 100.000 € |
| | Zielerreichung | |
| | CO ₂ -Reduktion | Hoch |
| | Gleichberechtigung | - |
| | Verlagerungspotenzial | - |

| | |
|---|---|
| Ziele | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: |
| <ul style="list-style-type: none"> • Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur • Verbesserung der Ladeverfügbarkeit im öffentlichen Raum, v. a. in Wohngebieten | P 2, P 3, MULTI 3 |

| | |
|--|---------------------------------------|
| Träger / Akteure / Beteiligte | Anmerkung aus der Bevölkerung: |
| Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Tiefbauamt, NEW, Kreis Heinsberg | |

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst den Ausbau öffentlicher, barrierefreier Ladeinfrastruktur an geeigneten Standorten – vor allem in Wohnquartieren/Ortsteilen mit geringem Anteil an privaten Stellplätzen. Unter Barrierefreiheit ist sowohl die Erreichbarkeit als auch die Bedienbarkeit der Ladesäulen zu verstehen (Höhe Bedienterminal, Stecker etc.). Gleichzeitig wird die Errichtung privater Ladepunkte durch Beratung und ggf. finanzielle Förderung durch die Stadt unterstützt (z. B. Wallbox-Zuschüsse). Die Anforderungen zur Integration von Ladeinfrastruktur sollten in die Stellplatzsatzung aufgenommen werden (s. P 3). Gemäß dem Förderprogramm Emissionsarme Mobilität aus progres.nrw werden sowohl private als auch öffentliche Ladeinfrastruktur gefördert. Auch Unternehmen und kommunale Einrichtungen sind mit in dieser bis Ende 2026 laufenden Förderung inbegriffen.

Auf Bundesebene wird das Deutschlandnetz mit über 9.000 Schnellladepunkte, welche vorrangig an Autobahnen und Bundesstraße errichtet werden, weiterentwickelt. Zudem steht ein Gesetzesvorhaben in Aussicht, welches ab 2028 Tankstellenbetreiber mit mindestens 200 Tankstellen in Deutschland zur Errichtung von mindestens einem Schnellladepunkt verpflichtet. Es kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund des Markthochlaufes an E-Fahrzeugen (ca. 1/10 aller Kfz batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) / Hybrid- / Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge, Stand 2024) die Tankstellenbetreiber ohnehin sukzessive Lademöglichkeiten bereitstellen werden.

Neben der Ladeinfrastruktur für Kfz ist auch der Ladebedarf für E-Bikes/Pedelecs nicht unerheblich, zumal bereits 48 % der Haushalte in Geilenkirchen über mindestens ein E-Bike/Pedelec verfügen (s. Haushaltsbefragung 2023). Hier ist zunächst der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur zu erfragen, da die meisten Ladevorgänge wie auch beim Kfz am Wohnort bzw. Arbeitsplatz stattfinden. Potenzielle Ladestandorte können die beiden Bahnhöfe, das Zentrum sowie ggf. touristische Einrichtungen in der Stadt Geilenkirchen sein (Integration in bestehende Apps erleichtern den Zugang).

Umsetzungshinweise

Die Umsetzung im öffentlichen Raum erfolgt unter der Maßgabe, bestehende Fuß- und Radwege nicht zu beeinträchtigen. Parallel wird die Aufstellung einer Stellplatzsatzung im Steckbrief P 3 empfohlen, um hier entsprechende Anforderungen an die Ladeinfrastruktur zu ergänzen. Eigentümer und Wohnungsunternehmen werden durch Infoangebote und Förderberatung eingebunden. Die Kombination von Förderprogrammen (z. B. progres.nrw) mit städtischen Zuschüssen kann zusätzliche Anreize schaffen.



**MIV
2a**

Prüfung Straßenraumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße

Ausgangslage

Die Gestaltung des Straßenraumes im Zentrum entspricht einer modernen, überwiegend auf den Pkw ausgerichtete Gestaltung. Der Abschnitt von der Heinsberger Straße bis Haihover Straße sowie bis zum Theodor-Heuss-Ring wurde mithilfe von Fördergeldern umfassend umgestaltet. Der gesamte Abschnitt ist als Tempo-20-Zone ausgewiesen und verfügt über mehrere Fußgängerüberwege sowie einen Kreisverkehr. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Am Markt befindet sich eine zentrale Bushaltestelle in Fahrtrichtung Nord-Westen, einige Bäume und Sitzgelegenheiten. Zudem befindet sich dort eine weiterführende Schule. Die Straßenraumgestaltung weist jedoch nicht den Charakter eines Tempo 20 Bereiches auf.

| | |
|----------------------------|--------------------|
| Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 |
| Kostenschätzung | 50.000 - 100.000 € |
| Zielerreichung | |
| CO ₂ -Reduktion | Hoch |
| Gleichberechtigung | Hoch |
| Verlagerungspotenzial | Zum ÖPNV, Rad |

Ziele

- Verkehrs- und umweltverträgliche Anpassung von Straßenquerschnitten
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Förderung des Klimaschutzes durch Begrünung und Schaffung von Aufenthaltsqualität

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

P 1, FUSS 2

Anmerkung aus der Bevölkerung:

Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Ordnungsamt, Wirtschaftsförderung, Stadt Geilenkirchen Straßenverkehrsbehörde

Beschreibung

Variante 1 (s. Abb. 6.2-1 nachfolgende Seite):

Die erste Variante umfasst eine Umwandlung der zehn Schrägparker gegenüber der Bushaltestelle Markt in Aufenthaltsflächen mit Sitzmöglichkeiten und Grünflächen zur Erholung und Kühlung des Stadtraumes. Denkbar ist auch die Einrichtung einer Lieferzone für Lieferdienste, Handwerker und soziale Dienste, um eine gesicherte Abstellmöglichkeit im Zentrum der Stadt bereitzustellen (Umwandlung vier bis fünf Schrägparker in Längsparker). Die dortigen öffentlichen Stellplätze sind bewirtschaftet (Parkscheibe 1,5 h werktags 8-18 h) und verursachen Parksuchverkehre. Inwieweit die Stellplätze zu den unterschiedlichen Tageszeiten belegt sind und von welchen Nutzergruppen, kann im Rahmen einer Parkraumerhebung evaluiert werden (s. P 1). Im Rahmen eines Reallabors während der jährlichen Europäischen Mobilitätswoche im September kann die temporäre Umwandlung der Stellplätze mit mobilem Grün und Sitzmöglichkeiten erfolgen, die bspw. über das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM NRW) bezogen werden können. Die Stadt Geilenkirchen ist bereits Mitglied im landesweiten Netzwerk.

Umsetzungshinweise

Die Erprobung von gestalterischen oder verkehrslenkenden Maßnahmen sollte zunächst im Rahmen eines befristeten Reallabors (Laufzeit mind. drei Monate, s. Leitfaden Stadtexperimente 2021 vom ZNM NRW) erprobt werden. Dieses zeichnet sich durch eine Evaluation vor, während und nach dem Versuch aus, wodurch positive wie negative Auswirkungen bspw. in Form von Verkehrsverlagerungen in andere Straßenabschnitte oder ein erhöhter Parkdruck ermittelt werden kann. Nach Auswertung der Ergebnisse kann über eine bauliche Veränderung und damit eine Verstetigung des Straßenraumes entschieden werden. Zusätzlich ist mit der Bezirksregierung Köln zu klären, ob eine dauerhafte Umgestaltung mit der Rückzahlung von Fördergeldern verbunden ist.

Zur Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung ist eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit bzw. Bereitstellung und Veröffentlichung von Informationen über alle gängigen Informationskanäle dringend zu empfehlen.



Abb. 6.2-1 MIV 2a Straßenraumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße



**MIV
2b**

Prüfung Straßenraumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße

Ausgangslage

Die Gestaltung des Straßenraumes im Zentrum entspricht einer modernen, überwiegend auf den Pkw ausgerichtete Gestaltung. Der Abschnitt von der Heinsberger Straße bis Haihover Straße sowie bis zum Theodor-Heuss-Ring wurde mithilfe von Fördergeldern umfassend umgestaltet. Der gesamte Abschnitt ist als Tempo-20-Zone ausgewiesen und verfügt über mehrere Fußgängerüberwege sowie einen Kreisverkehr. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Am Markt befindet sich eine zentrale Bushaltestelle in Fahrtrichtung Nord-Westen, einige Bäume und Sitzgelegenheiten. Zudem befindet sich dort eine weiterführende Schule. Die Straßenraumgestaltung weist jedoch nicht den Charakter eines Tempo 20 Bereiches auf.

| | |
|----------------------------|--------------------|
| Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 |
| Kostenschätzung | 50.000 - 100.000 € |
| Zielerreichung | |
| CO ₂ -Reduktion | Hoch |
| Gleichberechtigung | Hoch |
| Verlagerungspotenzial | Zum ÖPNV, Rad |

Ziele

- Verkehrs- und umweltverträgliche Anpassung von Straßenquerschnitten
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Förderung des Klimaschutzes durch Begrünung und Schaffung von Aufenthaltsqualität

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

P 1, FUSS 2

Anmerkung aus der Bevölkerung:

Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Ordnungsamt, Wirtschaftsförderung, Stadt Geilenkirchen Straßenverkehrsbehörde

Beschreibung

Variante 2 (s. Abb. 6.2-2 nachfolgende Seite):

Alternativ kann die Einrichtung einer Umweltspur im gleichen Abschnitt erfolgen. Dieser ist nur für Busse, Taxen und den Radverkehr sowie ggf. für den Lieferverkehr frei. Die zehn Schrägparker gegenüber der Bushaltestelle Markt entfallen und können anderen Nutzungen wie Sitzmöglichkeiten und Begrünung zugeführt werden. Durch die Umweltspur wird der Pkw-Verkehr, aus dem zentralen Bereich Geilenkirchens herausgehalten. Wendemöglichkeiten bestehen wie derzeit auch am Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße/Herzog-Wilhelm-Straße oder über die Straße Markt mit der Schleife entlang des Parkhauses am Rathaus. Möglicher Durchgangsverkehr wird über den Theodor-Heuss-Ring/Am Mausberg/Berliner Ring geleitet. Der Eltern-Taxi-Verkehr wird in diesem Bereich ebenfalls unterbunden. Insgesamt wird die Nutzung eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels auf kurzen Wegen bis zu 2,5 km zu Fuß und vor allem mit dem Fahrrad aus den direkt angrenzenden Stadtteilen gestärkt. Dies hat einen positiven Effekt auf die CO₂-Bilanz, die Gleichberechtigung der Verkehrsträger sowie für Menschen aus entfernter liegenden Ortsteilen, die auf ihren Pkw ins Zentrum Geilenkirchens angewiesen sind (weniger Kfz-Verkehr aus den angrenzenden Stadtteilen = mehr freie Stellplätze für diejenigen, die auf ihren Pkw angewiesen sind).

Umsetzungshinweise

Die Erprobung von gestalterischen oder verkehrslenkenden Maßnahmen sollte zunächst im Rahmen eines befristeten Reallabors (Laufzeit mind. drei Monate, s. Leitfaden Stadtexperimente 2021 vom ZNM NRW) erprobt werden. Dieses zeichnet sich durch eine Evaluation vor, während und nach dem Versuch aus, wodurch positive wie negative Auswirkungen bspw. in Form von Verkehrsverlagerungen in andere Straßenabschnitte oder ein erhöhter Parkdruck ermittelt werden kann. Nach Auswertung der Ergebnisse kann über eine bauliche Veränderung und damit eine Verstetigung des Straßenraumes entschieden werden.

Zusätzlich ist mit der Bezirksregierung Köln zu klären, ob eine dauerhafte Umgestaltung mit der Rückzahlung von Fördergeldern verbunden ist. Zur Steigerung der Akzeptanz in der

Bevölkerung ist eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit bzw. Bereitstellung und Veröffentlichung von Informationen über alle gängigen Informationskanäle dringend zu empfehlen.



Abb. 6.2-2 MIV 2b Straßenraumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße



**MIV
3**

Prüfung Verkehrslenkung Innenstadt

Ausgangslage

Die Konrad-Adenauer-Straße ist vom Kreisverkehr Herzog-Wilhelm-Straße bis zum Knotenpunkt Nikolaus-Becker-Straße als Tempo 20 Zone und entlang des Parkplatzes bis zur Sparkasse zusätzlich als Einbahnstraße ausgewiesen. In Gegenrichtung verläuft nördlich des Parkplatzes eine Einbahnstraße bis zur Sparkasse. Der Radverkehr ist in Gegenrichtung nicht freigegeben. Es sind straßenbegleitende Stellplätze vorhanden (Längs-/Schrägparker).

Der nördliche Abschnitt der Haihover Straße ist bis zum Parkplatz des Rewe-Centers als Einbahnstraße ausgewiesen. Im weiteren Verlauf ist die Straße bis zum Kreisverkehr am Theodor-Heuss-Ring in beide Richtungen befahrbar. Der Radverkehr ist in Gegenrichtung nicht freigegeben. Es sind straßenbegleitende Stellplätze vorhanden (Schrägparker). Am Rewe-Center befindet sich eine Bushaltestelle.

Ziele

- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Beschleunigung des ÖPNV und Radverkehrs
- Kanalisierung des fließenden und ruhenden Verkehrs

Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Ordnungsamt, Wirtschaftsförderung, Stadt Geilenkirchen Straßenverkehrsbehörde

Beschreibung

Die Anpassung der Verkehrslenkung dient vorrangig der Beschleunigung des ÖPNV und des Radverkehrs durch eine klare Verkehrsführung. Der Radverkehr bekommt zudem eine legale Umfahrung des Stadtkerns rund um den Friedlandplatz.

Variante 1:

Die Haihover Straße wird als eine durchgängige Einbahnstraße von Norden nach Süden ausgewiesen. Der Radverkehr kann in Gegenrichtung frei gegeben werden. Dafür ist ein Entfall der straßenbegleitenden Stellplätze (Schrägparker) zu prüfen. Diese können in einen Radfahrstreifen umgewandelt werden. Die beiden Fußgängerüberwege sind hierfür anzupassen.

- Haihover Straße Einbahnstraße von Nord nach Süd + Radverkehr in Gegenrichtung frei

Variante 2:

Alternativ kann der Busverkehr auch in beiden Richtungen in der Haihover Straße durch die Einrichtung einer Busspur mit Radverkehr frei eingerichtet werden. Zusätzlich kann eine Haltestelle auf der Höhe der Commerzbank in Richtung Herzog-Wilhelm-Straße eingerichtet werden. Hierfür ist ebenfalls der Entfall der straßenbegleitenden Stellplätze (Schrägparker) und die Anpassung beider Fußgängerüberwege zu prüfen.

- Haihover Straße Einbahnstraße von Nord nach Süd + Busspur mit Radverkehr frei

Umsetzungshinweise

Die Erprobung von gestalterischen oder verkehrslenkenden Maßnahmen sollte zunächst im Rahmen eines befristeten Reallabors (Laufzeit mind. drei Monate, s. Leitfaden Stadtexperimente 2021 vom ZNM NRW) erprobt werden. Dieses zeichnet sich durch eine Evaluation vor, während und nach dem Versuch aus, wodurch positive wie negative Auswirkungen bspw. in Form von Verkehrsverlagerungen in andere Straßenabschnitte oder ein erhöhter Parkdruck ermittelt werden kann. Nach Auswertung der Ergebnisse kann über eine bauliche Veränderung und damit eine Verstetigung des Straßenraumes entschieden werden. Die Variante 2

| | |
|----------------------------|---------------|
| Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 |
| Kostenschätzung | > 100.000 € |
| Zielerreichung | |
| CO ₂ -Reduktion | Hoch |
| Gleichberechtigung | Hoch |
| Verlagerungspotenzial | Zum ÖPNV, Rad |

| |
|---|
| Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: |
| MIV 2a/2b, P 1 |
| Anmerkung aus der Bevölkerung: |
| |



kann nur teilweise im Rahmen eines Versuches erprobt werden, da die nördliche Einfahrtsituation in die Haihover Straße sowie der Fußgängerüberweg auf Höhe des Rewe-Centers wohlmöglich keine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung ermöglichen kann. Für einen Wegfall bzw. Umwandlung der Stellplätze ist zunächst das Ergebnis der Parkraumerhebung abzuwarten. Sofern ausreichende Stellplatzkapazitäten zur Verfügung stehen, können die Schrägparker in der Haihover Straße einer anderen Nutzung zugefügt werden.

Perspektivisch kann über eine Umwandlung des Parkplatzes auf dem Friedlandplatz nachgedacht werden, welcher stets Parksuchverkehre erzeugen wird. Auch hierfür sind die Ergebnisse der Parkraumerhebung hinzuzuziehen.



6.3 Maßnahmen ruhender Verkehr (Parken)

Die Flächeneinnahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beschränkt sich nicht nur auf die Fahrbahnen, sondern manifestiert sich in erheblichem Maße auch im Straßenseitenraum, insbesondere durch parkende Fahrzeuge. Diese beanspruchen oftmals überproportional viel Raum, da der MIV durch seine langen Stehzeiten eine besonders flächenintensive Nutzung verursacht. Fahrzeuge stehen häufig bis zu 23 Stunden am Tag ungenutzt im öffentlichen Raum und blockieren damit wertvolle Flächen, die anderweitig nutzbar wären.

Um eine gerechtere und effizientere Flächenverteilung im öffentlichen Raum zu erreichen, ist eine bedarfsorientierte Ausrichtung des Stellplatzangebots unerlässlich. Das bedeutet, dass dort, wo ein tatsächlicher Bedarf an Pkw-Stellplätzen besteht, etwa in Wohnquartieren, entsprechende Kapazitäten erhalten oder gezielt ergänzt werden können. Gleichzeitig sollen Flächen, die aktuell über das tatsächliche Bedürfnis hinaus vom ruhenden Verkehr beansprucht werden, zurückgewonnen und einer anderen Nutzung zugeführt werden. Um dies evaluieren zu können, ist eine ausführliche Datengrundlage des Parkraums von zentraler Bedeutung.

Ziel ist es, durch eine gezielte Reduzierung überdimensionierter Stellplatzflächen Raum für andere Nutzungen zu schaffen: Grünflächen, Fuß- und Radwege, Aufenthaltsbereiche oder urbane Treffpunkte. Dies fördert nicht nur die Aufenthaltsqualität und die städtische Lebensqualität insgesamt, sondern leistet auch einen Beitrag zur klimaresilienten Stadtentwicklung und zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen.

Das Mobilitätskonzept umfasst folgende Maßnahmen:

- Parkraummanagement
- Prüfung von Quartiersparken in den Ortsteilen
- Prüfung einer Stellplatzsatzung
- Multifunktionale Nutzung von öffentlichen/halböffentlichen Stellplätzen



P 1 Parkraummanagement

Ausgangslage

Die Parkraumerhebung von 2005 hat ergeben, dass ausreichend Stellplatzkapazitäten vorhanden sind. Seitdem haben sich Mobilitätsverhalten, Stadtentwicklung und Flächenbedarf verändert. Die zentralen öffentlichen Stellplätze in Geilenkirchen sind bewirtschaftet (Parkscheibe), die weiter entfernt liegenden sind kostenlos nutzbar. Es ist anzunehmen, dass an zentralen Punkten – etwa am City-Parkplatz oder am stark frequentierten Rewe-Parkplatz – der Stellplatzbedarf hoch ist.

| | |
|----------------------------|--------------------|
| Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 |
| Kostenschätzung | 5.000 - 50.000 € |
| Zielerreichung | |
| CO ₂ -Reduktion | Mittel |
| Gleichberechtigung | Groß |
| Verlagerungspotenzial | Zum ÖPNV, Rad, Fuß |

Ziele

- Schaffung einer Datengrundlage
- Auslastung der STP und Ableitung von Handlungserfordernissen (z. B. Anpassung Parkraumbewirtschaftung, Reduzierung/Erhöhung Stellplätze)
- Ermittlung von Flächenpotenzialen für alternative Nutzungen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MIV 2a/b, P 4, MULTI 3

Anmerkung aus der Bevölkerung:



Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Ordnungsamt, Wirtschaftsförderung

Beschreibung

Parkraummanagement umfasst zum einen die Nutzung, Bewirtschaftung und Verortung von öffentlichen/halböffentlichen Stellplätzen und zum anderen die Verkehrslenkung (Parksuchverkehre) zu den Parkplätzen, -häusern und straßenbegleitenden Stellplätzen. Ziel ist es, die Auslastung durch Bewirtschaftung (Parkschein, Parkscheibe) zu steuern, Flächen effizient zu nutzen und ggf. Flächen für alternative Nutzungen wie Begrünung, Sitzgelegenheiten oder auch Radabstellmöglichkeiten und Außengastronomie zu identifizieren.

Es wird empfohlen eine erneute Parkraumerhebung durchzuführen, um die Kapazitäten und Auslastung öffentlicher/halböffentlicher Stellplätze zu verschiedenen Tageszeiten und ggf. an verschiedenen Tagen zu ermitteln. Somit können Reserven aber auch Engpässe an öffentlichen/halböffentlichen Stellplätzen ermittelt werden. Insbesondere im Stadtkern Geilenkirchens nimmt das Parken eine zentrale Rolle ein. Eine zusätzliche Erfassung der Kennzeichen (anonymisiert) kann Aufschluss über die Nutzergruppen geben und somit Bedarfe für bspw. Beschäftigte am Krankenhaus, am Berufskolleg oder auch Anwohnende im Stadtkern geben. Ein Stellplatzmangel für Bewohnende dient als Begründung zur Ausweisung von Anwohnerstellplätzen.

Umsetzungshinweise

Ausschreibung und Vergabe einer Parkraumerhebung an einen externen Dienstleister. Diese kann folgende Vorgaben enthalten:

- Erhebung der öffentlichen/halböffentlichen Stellplätze und Bewirtschaftungsform im Bestand
- Erhebung an einem Werktag (Dienstag oder Donnerstag außerhalb der Ferien und ohne Feiertag, ggf. auch einem Samstag und/oder Event)
- Festlegung von Erhebungsintervallen, z. B. um 06:00, 11:00, 16:00 und 21:00 Uhr
- Ggf. zusätzliche anonymisierte Kennzeichenerfassung zur Ermittlung der Nutzergruppe (z. B. Anwohnende, Beschäftigte)
- Ergebnis: Handlungsempfehlungen zur effizienteren Stellplatznutzung (z. B. Freigabe öffentlicher Stellplätze für Anwohnende nachts), „Hebel“ zur Verkehrslenkung (Kanalisierung ruhender Verkehr und Parksuchverkehre durch Bewirtschaftung)



P 2 Prüfung von Quartiersparken in den Ortsteilen

| | | |
|---|----------------------------|---------------|
| Ausgangslage In den Ortsteilen liegt bisher kein Parkkonzept vor. Aufgrund von Platzmangel oder anderweitiger Nutzung von privaten Garagen auf dem eigenen Grundstück werden Fahrzeuge mitunter im öffentlichen Straßenraum abgestellt, wodurch gewerblicher Verkehr und Besuchsverkehr teilweise keinen Stellplatz finden und infrastrukturelle Verbesserungen für den Umweltverbund erschwert werden. | Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 |
| | Kostenschätzung | > 100.000 € |
| | Zielerreichung | |
| | CO ₂ -Reduktion | Mittel |
| | Gleichberechtigung | Groß |
| | Verlagerungspotenzial | Zum ÖPNV, Rad |

| | |
|--|---|
| Ziele <ul style="list-style-type: none"> Konzentration des ruhenden Verkehrs und Verringerung des Parkdrucks Förderung nachhaltiger Mobilität | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: MIV 1, P 3, MULTI 3, RAD 4 |
| Träger / Akteure / Beteiligte Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Ordnungsamt, Tiefbauamt | Anmerkung aus der Bevölkerung: |

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst die Analyse und Prüfung geeigneter Standorte für Quartiersparkplätze oder -garagen. Bestehende Stellplatzkapazitäten werden an einem zentralen Ort gebündelt, um den verbleibenden öffentlichen Straßenraum (überwiegend der Ortskern) neu zu strukturieren. Exemplarisch ist in Immendorf bereits ein Quartiersparkplatz mit acht Stellplätzen ausgewiesen worden. Quartiersparken zeichnet sich dabei durch zentrale Standorte im Quartier (z. B. Ortsmitte) oder am Ortsteilrand aus, eine Festlegung eines Stellplatzschlüssels (P 3) sowie die Integration weiterer Funktionen. Dazu gehören bspw. Quartiersmobilstationen mit Carsharingangeboten, Ladeinfrastruktur für den MIV (MIV 1) sowie ggf. Paketstationen. Durch diese Bündelung sollen Suchverkehre reduziert, Parkflächen effizienter genutzt und Flächenpotenziale für alternative Mobilität sowie eine höhere Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Umsetzungshinweise

Die Errichtung von Quartiersparken erfordert zum einen die Ermittlung von verfügbaren Flächen sowie ggf. ein Betreiberkonzept. Bisher gibt es kein flächendeckendes kostenloses Angebot. Es soll geprüft werden, in welchen Bereichen von Geilenkirchen sich Quartiersparken sinnvoll integrieren und umsetzen lässt.



P 3

Prüfung einer Stellplatzsatzung

Ausgangslage

Seit Juli 2022 gilt die landesweite Stellplatzverordnung, die den Kommunen die Möglichkeit eröffnet, mit einer eigenen Stellplatzsatzung die Anzahl und Ausgestaltung privater Stellplätze für Kfz und Fahrräder zu steuern. Die Stadt Geilenkirchen verfügt derzeit noch über keine eigene Stellplatzsatzung. Dies führt mitunter dazu, dass aufgrund einer zu geringen Stellplatzzahl auf privatem Grund insbesondere die Kfz im öffentlichen Raum abgestellt werden.

Umsetzungszeitraum

bis 2035

Kostenschätzung

5.000 -
50.000 €

Zielerreichung

CO₂-Reduktion

Gering

Gleichberechtigung

Mittel

Verlagerungspotenzial

-

Ziele

- Schaffung einer rechtlichen und planerischen Grundlage
- Effizientere Flächennutzung und Beitrag zur städtebaulichen Qualität
- Förderung alternativer Mobilitätsformen

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

P 1, RAD 4, MIV 1

Anmerkung aus der Bevölkerung:



Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Ordnungsamt, ggf. Wohnungsbaugenossenschaften/-unternehmen

Beschreibung

Die Aufstellung einer Stellplatzsatzung stellt ein zentrales Steuerungsinstrument in der kommunalen Verkehrsentwicklung dar. Die Festlegung der Mindestanzahl und Ausgestaltung von Stellplätzen (Kfz und Fahrräder) auf privatem Grund für Neubauten oder Nutzungsänderungen trägt zu einer Verkehrsregulierung und Entlastung des öffentlichen Raumes bei. Durch die Festsetzung einer Ablösesumme kann von dem Stellplatzschlüssel abgewichen werden. Dies gilt häufig in zentralen Lagen, wie dem Innenstadtbereich. Die Ablösesumme wird in die Entlastung der Straßen insbesondere vom ruhenden Verkehr investiert bspw. in die Herstellung und Modernisierung bestehender Stellplatzmöglichkeiten, die Errichtung von Ladeinfrastruktur sowie Radverkehrsanlagen oder auch Mobilitätsmanagement und Sharingangeboten. Neben reinen Wohngebäuden können auch gewerbliche Einrichtungen, Bildungseinrichtungen oder auch Sportstätten im Hinblick auf Besucherverkehre insbesondere bei neuen Baugebieten mit in die Stellplatzsatzung aufgenommen werden.

Perspektivisch ist in Geilenkirchen eher von einem steigenden Stellplatzbedarf auszugehen, der durch ein intelligentes Stellplatzmanagement in bestehende Strukturen integriert werden sollte.

- Einführung differenzierter Stellplatzanforderungen je nach Lage, Nutzung und Erschließungsqualität der Gebietstypen (u. a. Größe, Nutzungsdichte, ÖPNV-Erschließungsqualität) oder bspw. Einwohner- und Pkw-Dichte, Modal Split
- Reduzierung oder Befreiungsmöglichkeiten von Pkw-Stellplätzen, wenn bestimmte Mobilitätsbausteine realisiert werden (z. B. Anbindung an Mobilstationen, Carsharing-Stellplätze, Jobtickets)
- Verbindliche Vorgaben für Fahrradstellplätze, u. a. zu Anzahl, Qualität, Überdachung und Diebstahlschutz
- Integration von Stellplatzflächen für E-Mobilität, z. B. Ladeinfrastruktur oder Vorverkabelung
- Gestaltungsanforderungen zur Vermeidung von Flächenversiegelung, Förderung von Grünflächen und Versickerung
- Flexibilisierungsmöglichkeiten, etwa durch Mobilitätskonzepte bei größeren Bauvorhaben oder durch Stellplatzablösebeträge zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Quartier



Umsetzungshinweise

Die Aufstellung einer Stellplatzsatzung sollte durch die Stadtverwaltung initiiert und fachlich von einem rechtlich erfahrenen Planungsbüro begleitet werden. Zur Unterstützung ist hier der Leitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW zu empfehlen. Es sollte darauf geachtet werden, dass sich der neue Entwurf an den städtischen Entwicklungszielen orientiert und gleichzeitig praxistauglich ist. Eine enge Abstimmung mit der Bauaufsicht, der Verkehrsplanung und dem Klimaschutzmanagement ist ebenso erforderlich wie eine politische und öffentliche Diskussion über die Ziele der Satzung.



P 4 Multifunktionale Nutzung von öffentlichen/halböffentlichen Stellplätzen

| | | |
|---|--|--|
| <p>Ausgangslage</p> <p>Der öffentliche Raum in Geilenkirchen wird häufig durch den ruhenden Verkehr beansprucht. Stellplätze werden in der Regel ausschließlich für das Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Es liegt bislang kein systematisches Konzept zur Mehrfach- oder temporären Nutzung vor.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>≤ 2030</p> <p>5.000 - 50.000 €</p> <p>Gering</p> <p>Mittel</p> <p>-</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexible und bedarfsorientierte Nutzung öffentlicher Flächen • Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum • Unterstützung von Gastronomie, Handel und Kultur | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>MIV 2a/b, P 1</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Ordnungsamt, Wirtschaftsförderung, Gastronomiebetriebe / Einzelhandel</p> | | |
| <p>Beschreibung</p> <p>Die Maßnahme sieht vor, ausgewählte öffentliche oder halböffentliche Stellplätze zeitlich begrenzt für andere Nutzungen freizugeben. Beispiele sind Gastronomie-Außenflächen am Wochenende oder kulturelle Nutzungen im Sommer. In der Konrad-Adenauer-Straße könnten hierfür geeignete Stellflächen identifiziert und pilotweise freigegeben werden. Durch diese multifunktionale Nutzung wird die Aufenthaltsqualität gesteigert, ohne dauerhaft auf Stellplätze verzichten zu müssen.</p> <p>Im Rahmen eines Reallabors können folgende Stellplätze temporär einer anderen Nutzung, wie z. B. Sitzmöglichkeiten, Radabstellmöglichkeiten oder eine Kombination aus beidem, zur Verfügung gestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temporäre Umwandlung der zehn Schrägparker am Marktplatz in der Konrad-Adenauer-Straße | | |
| <p>Umsetzungshinweise</p> <p>In enger Abstimmung mit Gastronomiebetrieben und dem Einzelhandel kann die Stadt ein Pilotprojekt zur testweisen Umwidmung von Stellplätzen anstoßen – beispielsweise im Rahmen eines verkaufsoffenen Sonntags oder der Europäischen Mobilitätswoche (jährlich im September). Nach einer Evaluation der Erfahrungen lässt sich das Konzept schrittweise zeitlich und räumlich ausweiten. Zur Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung ist eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit bzw. Bereitstellung und Veröffentlichung von Informationen über alle gängigen Informationskanäle dringend zu empfehlen.</p> | | |



6.4 Maßnahmen Lkw-Verkehr


Der Wirtschafts- und Güterverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des städtischen Lebens: Er sichert die Versorgung von Unternehmen, Einzelhandel, Handwerk und Privathaushalten, ermöglicht regionale Wertschöpfungsketten und ist unverzichtbar für eine funktionierende städtische Infrastruktur. Gleichzeitig verursacht der Güterverkehr Emissionen, Lärm, Flächenkonflikte und Belastungen für die Verkehrsinfrastruktur.

Die B56 fungiert als Umgehungsstraße für den überörtlichen Verkehr. Mit über 20.000 Kfz/Tag weist die Bundesstraße auch die höchsten Verkehrsbelastungen innerhalb des Stadtgebietes auf. Dennoch gibt es Potenzial zur Optimierung der wirtschaftlichen Verkehrsflüsse, um Transporte effizienter zu gestalten, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmern zu reduzieren und die städtische Infrastruktur zu entlasten. Ziel ist es, die Versorgungssicherheit zu gewährleisten, negative Auswirkungen auf Umwelt und Verkehr zu minimieren und die Lebensqualität der Bevölkerung langfristig zu erhalten.

Folgende Maßnahme ist daher relevant:

- Vorrangrouten für den Lkw-Verkehr



| | | | |
|---|---|--|------------------|
| LKW 1 | Vorrangrouten für den Lkw-Verkehr | | |
| | Ausgangslage | Umsetzungszeitraum Kostenschätzung | Fortlaufend - |
| | Der Güterverkehr mit Lastkraftwagen (Lkw) stellt auch für Geilenkirchen einen bedeutsamen Bestandteil des Gesamtverkehrs und der hiesigen Betriebe dar. Es besteht bereits ein definiertes Lkw-Vorrangnetz des Landes (SEVAS-Routing) (s. Abb. 2.2-9), welches die Führung des Güterverkehrs auf geeigneten Straßen sicherstellen und gleichzeitig Wohngebiete und sensible Bereiche (z. B. Schulen, Innenstadt) vom Schwerlastverkehr entlasten soll. Mit Blick auf sich wandelnde Standortstrukturen (z. B. FUTURE SITE Inwest in Lindern), Verkehrsbelastungen, Baustellenumleitungen oder neue gesetzliche Rahmenbedingungen (z. B. Lärm- und Emissionsschutz) ist jedoch eine regelmäßige Aktualisierung des Vorrangnetzes erforderlich. | Zielerreichung CO ₂ -Reduktion Gleichberechtigung Verlagerungspotenzial | Gering - - |
| | Ziele | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Bündelung und Lenkung des Lkw-Verkehrs auf geeignete Routen insbesondere des Durchgangsverkehrs • Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen • Schutz sensibler Bereiche • Optimierung der Rahmenbedingungen für Wirtschafts-, Waren- und Lieferverkehre | Anmerkung aus der Bevölkerung:  | | |
| Träger / Akteure / Beteiligte | | | |
| Ordnungsamt, Wirtschaftsförderung, Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt ggf. Straßenbaulastträger | | | |
| Beschreibung | | | |
| <p>Die Maßnahme umfasst die Festlegung und Aktualisierung von Vorrangrouten für den Lkw-Verkehr (Zuständigkeit Ordnungsamt (Amt 32), Stand 2025). Ziel ist auf Grundlage von Verkehrsanalysen, Beteiligungsverfahren und strategischer Stadtentwicklung eine klare Bündelung des Schwerlastverkehrs auf leistungsfähige Achsen und die gleichzeitige Entlastung sensibler Bereiche. Neben der Umleitung und Lenkung werden begleitende Maßnahmen wie Verkehrsüberwachung, digitale Routenempfehlungen (Navi-Anbindung) sowie Informationsangebote für Logistikunternehmen eingesetzt. So können Emissionen reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Standortattraktivität für Gewerbe durch verbesserte Lieferbedingungen gestärkt werden.</p> <p>Zentrale Handlungsräume sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Monitorings zur regelmäßigen Überprüfung der Eignung einzelner Streckenabschnitte (z. B. Belastung, Fahrbahnbreite, Unfallschwerpunkte, Lärmbelastung) • Erfassung neuer Entwicklungen, etwa geänderte Zufahrtsbedarfe durch neue Betriebe, Änderungen im Straßenzustand oder Wohnbauentwicklungen (z. B. FUTURE SITE InWEST) • Anpassung des Vorrangnetzes durch Umstufungen, Ergänzungen oder Entwidmungen auf Basis technischer und politischer Kriterien • Veröffentlichung und Kommunikation des jeweils aktuellen Vorrangnetzes über städtische Kanäle, digitale Kartenportale und Verkehrsleitsysteme • Verknüpfung mit Navigationsdaten und Lkw-Routenplanern, um Fehlleitungen zu vermeiden, z. B. in der Navigations-Datenbank SEVAS NRW | | | |



Umsetzungshinweise

Die Federführung liegt bei der kommunalen Verkehrsplanung, in enger Zusammenarbeit mit Ordnungsamt, Wirtschaftsförderung, Bauamt sowie Kreis und ggf. Polizei.

Zu verwenden sind i. d. R. bestehende Verkehrsdaten, ergänzt durch punktuelle Erhebungen (z. B. Zählungen, GPS-Daten). Für die Routenfestlegung sind digitale Werkzeuge für Kartierung und Fortschreibung, z. B. GIS-Systeme, zu nutzen.

Relevante Akteure, insb. ansässiger Betriebe, Logistikunternehmen und Bürgerinnen und Bürger aus betroffenen Quartieren, sind stets einzubinden. Wichtig ist zudem die regelmäßige Abstimmung mit benachbarten Kommunen, um regionale Lkw-Routen konsistent zu halten.



6.5 Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV stellt einen wesentlichen Baustein in der Mobilitätswende und der Erreichung der Treibhausgasneutralität der Stadt dar. Als umweltfreundliche Alternative zum MIV trägt der ÖPNV wesentlich zur Reduktion von Treibhausgasemissionen insbesondere auf längeren Wegen bei und stärkt zugleich die Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe vor Ort. Im Gegensatz zum zu Fuß Gehen und Radfahren ist der ÖPNV für alle Bevölkerungsgruppen (sofern Barrierefreiheit besteht) zugänglich, größtenteils bezahlbar (Deutschlandticket) und wetterunabhängig nutzbar.

Die Planung und Organisation des ÖPNV obliegt dem Kreis Heinsberg. Im kreisweiten Nahverkehrsplan, welcher turnusmäßig alle fünf bis zehn Jahre fortgeschrieben wird, werden die Modifizierungen im kreisweiten ÖPNV in Form von Taktung, Linienführung und Herstellung der Barrierefreiheit festgehalten. Die Stadt Geilenkirchen bringt ihre lokalen Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen an einen stadtgerechten ÖPNV gezielt in den Planungsprozess ein. Diese partnerschaftliche Abstimmung ist von zentraler Bedeutung, da viele grundlegende Entscheidungen, etwa zur Linienführung, Taktung oder zur Einführung neuer Angebote auf Kreisebene getroffen werden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wird die Einführung eines 1,00 Euro-Tarifs für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes wie in der Stadt Wassenberg vorgeschlagen. Zudem sollen im Zuge des anstehenden barrierefreien Haltestellenausbaus die Standards für die Haltestellengestaltung, wie z. B. Fahrgastunterstand, digitale Fahrgastinformation oder Fahrradbügel, festgelegt werden. Der barrierefreie Haltestellenausbau ist im Nahverkehrsplan des Kreises festgelegt. Auf regionaler Ebene unterstützt die Stadt Geilenkirchen die Zielsetzung des Zweckverbandes go.Rheinlad zur Herstellung des Zielnetzes bis 2040 und bringt eigene Positionen bzgl. des Taktangebotes ein.

- Prüfung City-Tarif
- Standards in der Haltestellenausstattung
- Herstellung der Barrierefreiheit
- go.Rheinland-Zielnetz 2040



ÖPNV
1

Prüfung City-Tarif

| | | |
|---|---|--|
| <p>Ausgangslage</p> <p>Ein Einzelfahrschein für den Bus innerhalb Geilenkirchens kostet derzeit 3,60 € (AVV, Stand 2025). Das Best-Practice-Beispiel Wassenberg zeigt, dass ein vergünstigter City-Tarif (1,00 € je Fahrt innerhalb der Stadtgrenzen; perspektivisch 0,00 €-Ticket) die Attraktivität und Nutzung des ÖPNV steigern kann. In Geilenkirchen gibt es bislang noch kein solches Tarifangebot.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>bis 2035</p> <p>50.000 - 100.000 €</p> <p>Mittel</p> <p>-</p> <p>Zum ÖPNV</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Stadtgebiet • Förderung kurzer Wege mit dem Bus statt Pkw • Erhöhung der Fahrgastzahlen • Geringere Verkehrsbelastung im Stadtzentrum • Beitrag zu Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, WestVerkehr GmbH, AVV, Kreis Heinsberg Amt für Umwelt und Verkehrsplanung, ggf. Stadt Wassenberg</p> | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p>  | |
| <p>Beschreibung</p> <p>Die Maßnahme sieht die Einführung eines City-Tarifs nach dem Vorbild der Stadt Wassenberg vor. Dort wurde ein 1,00 €-Tarif für Fahrten innerhalb des Stadtgebiets mit allen Linien im Juli 2024 etabliert. Perspektivisch ist eine Weiterentwicklung zu einem 0,00 €-Ticket geplant. Durch die Tarifmaßnahme wird der ÖPNV insbesondere für Kurzstreckenfahrten günstiger und verzeichnet damit eine Attraktivitätssteigerung gegenüber dem Pkw, was zu einer Verkehrsverlagerung beitragen kann. Ggf. kann durch den Hebel der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe/-schein) die Attraktivität des ÖPNV verstärkt werden.</p> <p>Für die Stadt Geilenkirchen ist zu prüfen, wie hoch die Mehrkosten für den ÖPNV jährlich anzusetzen sind. Für die Stadt Wassenberg belaufen sich diese auf ca. 15.000 € im Jahr (Stand 2024). Durch den City-Tarif ist davon auszugehen, dass die Fahrgastzahlen steigen werden. Zusätzlich kann durch den Hebel Parkraumbewirtschaftung die Attraktivität gesteigert und die Mehrkosten durch die geringeren Ticketeinnahmen gesenkt werden.</p> <p>Umsetzungshinweise</p> <p>Für Geilenkirchen würde WestVerkehr den zu erwartenden Zuschussbedarf ermitteln. Perspektivisch könnte ein solcher Tarif auch kreisweit umgesetzt werden, wodurch der ÖPNV insbesondere im interkommunalen Pendlerverkehr an Attraktivität gewinnen würde. Hierzu ist eine enge interkommunale Abstimmung erforderlich.</p> | | |



ÖPNV
2

Standards in der Haltestellenausstattung

| | | |
|---|--|---|
| <p>Ausgangslage</p> <p>Die Ausstattung der Bushaltestellen im Kreis Heinsberg ist heterogen. Insbesondere in Geilenkirchen gibt es Haltestellen, die nicht den Standards des Nahverkehrsplans (NVP) entsprechen und nur eingeschränkt Komfort sowie Barrierefreiheit bieten. Eine bedarfsgerechte Aufwertung ist notwendig, um den ÖPNV attraktiver und kundenfreundlicher zu gestalten.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>≥ 2040</p> <p>> 100.000 €</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Zum ÖPNV</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Vorgaben aus dem NVP Kreis Heinsberg • Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Haltestellen • Erhöhung der Barrierefreiheit und Sicherheit • Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>ÖPNV 3, MULTI 1, FUSS 2</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Kreis Heinsberg Amt für Umwelt und Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen</p> | | |
| <p>Beschreibung</p> <p>Die Maßnahme umfasst die sukzessive Ausstattung der Haltestellen nach den von der West-Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Kreis Heinsberg und der Stadt Geilenkirchen definierten Standards. Diese umfassen die Einteilung der Haltestellen in vier Kategorien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kategorie I: Zentrale Verknüpfungspunkte (z. B. Busbahnhöfe, Rendezvouspunkte) • Kategorie II: Untergeordnete Verknüpfungspunkte (z. B. Umsteigehaltestellen, Haltestellen mit P+R-Anlagen) und Haltestellen mit überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen • Kategorie III: Haltestellen mit durchschnittlichem Fahrgastaufkommen • Kategorie IV: Haltestellen mit unterdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen <p>Je nach Kategorie variieren die Ausstattungsmerkmale, die eine Haltestellen aufweisen soll. Es sollen dabei die Merkmale hinsichtlich Kennzeichnung, geografische Information, digitale Fahrgastinformation und Anschlusssicherung, Fahrausweiserwerb und Kundenbetreuung, Ausstattung der Aufenthaltsfläche berücksichtigt werden. Die detaillierten Anforderungen sind dem NVP Kreis Heinsberg zu entnehmen.</p> | | |
| <p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme der vorhandenen Haltestellen und Einstufung nach den Kategorien I–IV • Priorisierung der Ausstattung nach Kategorie, z. B. zuerst zentrale Verknüpfungspunkte • Einbindung der regionalen Verkehrsunternehmen zur Abstimmung • Prüfung der Barrierefreiheit | | |



**ÖPNV
3**

Herstellung der Barrierefreiheit

Ausgangslage

Der NVP des Kreises Heinsberg formuliert das Ziel, einen vollständig barrierefreien ÖPNV zu schaffen. Viele Bushaltestellen im Stadtgebiet Geilenkirchen entsprechen noch nicht vollständig den Anforderungen an die Barrierefreiheit. Es fehlen angepasste Bordhöhen, taktile Leitelemente oder barrierefreie Informationen. Diese schränkt die Nutzbarkeit des ÖPNV erheblich ein und steht im Widerspruch zu den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Absatz 3 PBefG), das die vollständige Barrierefreiheit vorsieht.

Umsetzungszeitraum

Fortlaufend

Kostenschätzung

-

Zielerreichung

CO₂-Reduktion

Gering

Gleichberechtigung

Hoch

Verlagerungspotenzial

Zum ÖPNV

Ziele

- Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV
- Ermöglichung der uneingeschränkten Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen
- Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und des Komforts
- Reduzierung der Zugangshürden zum ÖPNV

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

ÖPNV 2, FUSS 3

Anmerkung aus der Bevölkerung:

Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Kreis Heinsberg Amt für Umwelt und Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

Beschreibung

Das Gesamtsystem ÖPNV muss perspektivisch barrierefrei ausgebaut werden, was vor allem Haltestellen und Fahrzeuge betrifft. Für die Fahrzeuge sind die Verkehrsgesellschaften sowie der Aufgabenträger des ÖPNV (Kreis) verantwortlich.

Für die Haltestellen sind die Baulastträger verantwortlich und somit auch die Stadt Geilenkirchen. Neben dem Umbau der Haltestelle selbst sind auch die barrierefreien Zu- und Abwege (Mobilitätskette) zu berücksichtigen, um Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine uneingeschränkte Nutzung zu ermöglichen.

In Geilenkirchen ist der Ausbau von 32 Haltestellen geplant, von denen alle in der Baulast der Stadt selbst liegen. Ein Förderantrag bei go.Rheinland mit entsprechender Umsetzungsplanung ist bereits gestellt.

Umsetzungshinweise

Es besteht eine Prioritätenliste für den barrierefreien Haltestellenausbau. Kriterien sind z. B. verkehrliche Bedeutung, Lage an wichtigen Einrichtungen (Schulen, Senioreneinrichtungen etc.). Förderprogramme des Landes und Bundes bieten umfangreiche finanzielle Unterstützung mit bis zu 100 % Förderquote. Nach Möglichkeit sollte der Haltestellenausbau in andere Infrastrukturprojekte, z. B. Straßenerneuerungsmaßnahmen, Errichtung von Mobilstationen, eingebunden werden, um Synergien zu nutzen und Kosten zu senken.



| | | | |
|-----------|---|--|--|
| ÖPNV 4 | go.Rheinland-Zielnetz 2040 | | |
| | <p>Ausgangslage</p> <p>Das Zielnetz 2040 des Zweckverbandes go.Rheinland verfolgt die Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region durch Angebotsausweitungen, höhere Zuverlässigkeit und eine bessere Taktung. Geilenkirchen ist dem Verkehrsverbund AVV zugeordnet, welcher dem Zweckverband go.Rheinland angehört.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>≥ 2040</p> <p>-</p> <p>Hoch</p> <p>Hoch</p> <p>Zum ÖPNV</p> |
| | <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Angebotsqualität und Zuverlässigkeit im SPNV • Anpassung des Busnetzes an die Hauptbeziehungen im SPNV • Stärkung des Bahnhofs Geilenkirchen und Lindern als zentrale Knotenpunkte | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>MULTI 2, MM 6</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| | <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Kreis Heinsberg Amt für Umwelt und Verkehrsplanung, go.Rheinland, Verkehrsunternehmen</p> <p>Beschreibung</p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag ist eine Positionierung Geilenkirchens zu den Plänen des Zielnetzes im SPNV. Dazu zählen auch die Anpassung der Buslinienverkehre an die Hauptrelationen im SPNV, insbesondere durch eine verbesserte Taktung und verlässliche Anschlüsse. Ein Hauptanliegen der Stadt ist die Optimierung des Taktes in Richtung Aachen mit der Einführung eines konsequenten 30-Minuten-Taktes des RE4. Parallel dazu ist aufgrund des Strukturwandels in der Region die Errichtung eines neuen Gewerbegebietes in Lindern (FUTURE SITE InWEST) geplant. Im Zuge dessen wird aktuell die Errichtung zweier zusätzlicher Gleise für schienengebundenen Güterverkehr diskutiert, um einerseits die steigende Nachfrage an Güterverkehre auf der Schiene und Kapazitätsengpässe zu bewältigen.</p> <p>Mit einer Erhöhung der Verkehrsleistung auf der Schiene wird es auch mehr Schließzeiten an den beiden beschränkten Bahnübergängen an der Konrad-Adenauer-Straße und der Linderner Bahn. Ab 2028 wird bereits mit einer Verdoppelung der Fahrleistung auf der Trasse Mönchengladbach – Aachen gerechnet.</p> <p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit benachbarten Kommunen und go.Rheinland hinsichtlich der Ausbaupläne und Taktverdichtungen • Buslinienanpassung: Abstimmung der Busverkehre auf SPNV-Hauptrelationen, um verlässliche Anschlüsse sicherzustellen • Gewerbegebiet FUTURE SITE InWEST in Lindern: Prüfung zusätzlicher Busverbindungen oder Haltepunkte, um die Erreichbarkeit des Gebiets zu verbessern | | |

Nachfolgend ist das Zielnetz 2040 des Zweckverbandes go.Rheinland dargestellt.



Die Abbildung 6.5-1 zeigt einen Detailausschnitt des Zielnetzes für den Knoten Aachen 2040. Neben Modernisierungen im Zuge des RRX-Ausbau sind zusätzlich zu den beiden existierenden Linien RE4 und RB33 zwei weitere Verbindungen vorgesehen (RE37 und RB41).

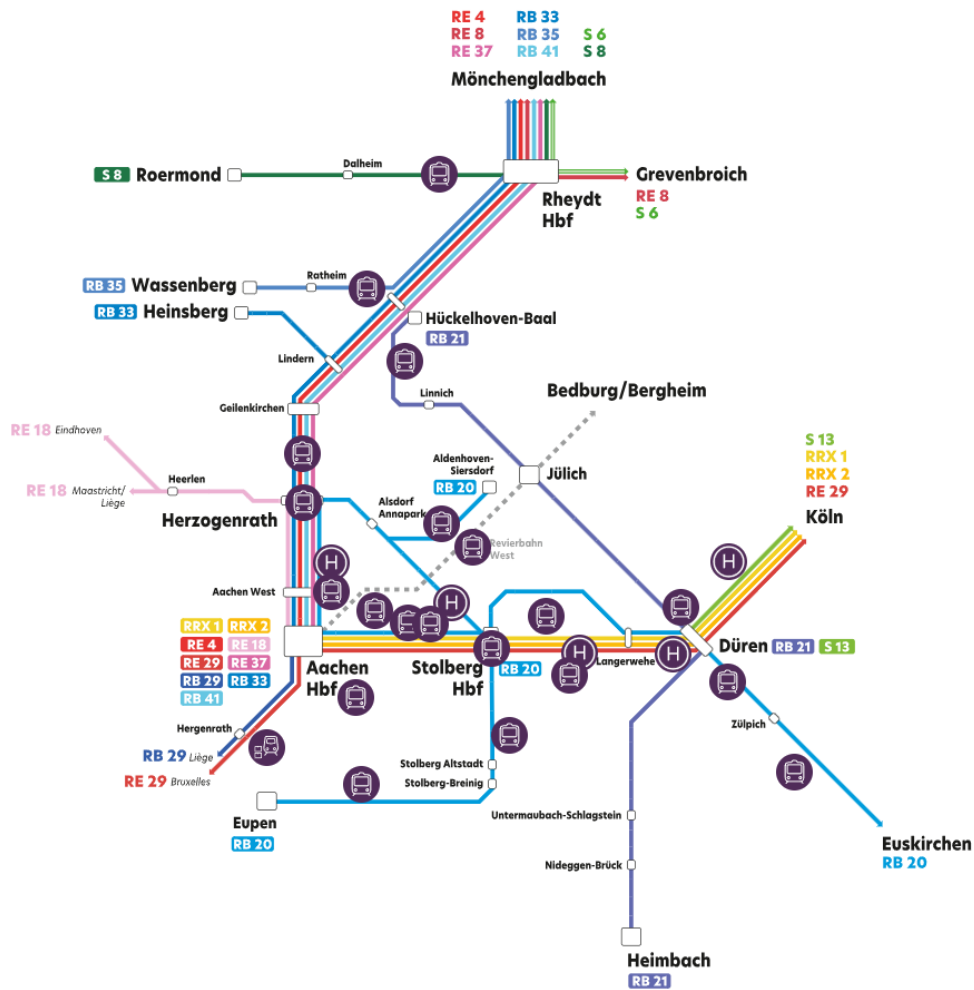


Abb. 6.5-1 Zielnetz 2040 go.Rheinlad – Knoten Aachen (Quelle: go.Rheinland GmbH)

Käme es zur Einrichtung dieser beiden Linien, ist von einer wesentlichen Verbesserung der SPNV-Anbindung Geilenkirchens in Richtung Aachen und Mönchengladbach auszugehen. Es ist eine Taktverdichtung durch die Überlagerung der insgesamt vier Regionallinien in beide Richtungen zu erwarten.



6.6 Maßnahmen Multimodalität

Multimodalität beschreibt die bewusste Nutzung und Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer einzelnen Mobilitätskette. Statt sich auf ein Verkehrsmittel zu beschränken, können Menschen je nach Bedarf und Situation flexibel zwischen Fußverkehr, Rad, ÖPNV, Carsharing, Taxi oder dem eigenen Auto wechseln. Dieses Prinzip ermöglicht eine effiziente, umweltfreundliche und bedarfsgerechte Mobilität, die den individuellen Bedürfnissen Rechnung trägt.

Für Städte wie Geilenkirchen ist die Förderung der Multimodalität von zentraler Bedeutung, um den motorisierten Individualverkehr zu entlasten, Emissionen zu reduzieren und den öffentlichen Raum lebenswerter zu gestalten. Multimodale Mobilitätsangebote verbinden die Vorteile verschiedener Verkehrsträger: Die kurze Strecke zu Fuß oder mit dem Rad, die schnelle Verbindung mit dem Bus oder der Bahn und die flexible Nutzung von Car- oder Bikesharing für die „letzte Meile“.

Durch die konsequente Förderung multimodaler Mobilität kann Geilenkirchen nicht nur den Verkehr nachhaltiger gestalten, sondern auch die Lebensqualität seiner Bürgerinnen und Bürger verbessern. Multimodalität eröffnet neue Chancen für eine flexible, klimaschonende und zukunftsfähige Mobilität, die alle Alters- und Bevölkerungsgruppen gleichermaßen erreicht

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden dafür mehrere Maßnahmen umgesetzt: Die Errichtung von Mobilstationen an den Bahnhöfen stärkt die Vernetzung von Schiene, Bus und Sharing-Angeboten. Die umweltfreundliche Anbindung des FUTURE SITE InWEST sorgt dafür, dass der neue Industrie- und Gewerbestandort direkt und nachhaltig an den ÖPNV und ergänzende Mobilitätsangebote angebunden wird. Zusätzlich sollen Quartiersmobilstationen in den Wohngebieten entstehen, die Car- und Bikesharing, Radabstellmöglichkeiten und Parkangebote bündeln und so die Nahmobilität im Quartier stärken.

- Errichtung von Mobilstationen an den Bahnhöfen
- Prüfung Errichtung von weiteren Mobilstationen in Wohnquartieren und an Versorgungsstandorten
- Prüfung Mobilitätskonzept FUTURE SITE InWEST



MULTI
1

Errichtung von Mobilstationen an den Bahnhöfen

Ausgangslage

Die Bahnhöfe Geilenkirchen und Lindern sind zentrale ÖPNV-Knotenpunkte im Stadtgebiet. Wesentliche Elemente einer Mobilstation sind bereits vorhanden: Bus- und Bahnanbindung, P+R, überdachte Fahrradbügel, Fahrradboxen, Lademöglichkeiten und Leihangebote. Bisher fehlt jedoch die systematische Weiterentwicklung zu einer vollwertigen Mobilstation, die verschiedene Mobilitätsangebote unter der Dachmarke „Mobilstation“ bündelt, zusätzliche Services integriert.

| | |
|--------------------|-------------|
| Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 |
| Kostenschätzung | > 100.000 € |

Zielerreichung

| | |
|----------------------------|---------------|
| CO ₂ -Reduktion | Mittel |
| Gleichberechtigung | Mittel |
| Verlagerungspotenzial | Zum ÖPNV, Rad |

Ziele

- Ausbau bestehender Infrastruktur zu Mobilstationen
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Pendler- und Alltagsverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch komfortablen Umstieg
- Einheitliches Erscheinungsbild im Corporate Design NRW gemäß Gestaltungsleitfaden

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

ÖPNV 2, MULTI 2, RAD 4, MIV 1

Anmerkung aus der Bevölkerung:



Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Kreis Heinsberg Amt für Umwelt und Verkehrsplanung, AVV, Mobilitätsdienstleister, DB InfraGO

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst den schrittweisen Ausbau der Bahnhöfe zu Mobilstationen, sogenannte „Mobilitätsdrehkreise oder Mobility Hubs“ im Corporate Design NRW (nach Gestaltungsleitfaden 4.0 Mobilstationen in NRW des Zukunftsnetzes Mobilität NRW). Dabei werden bereits vorhandene Infrastrukturelemente unter dem Label „Mobilstation“ gebündelt (hoher Wiedererkennungswert). Folgende Infrastrukturen, Angebote und Serviceleistungen sind an den beiden Standorten zu prüfen:

- Stele, Wegweisung, Digitale Fahrgastinformation (DFI)
- Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Serviceautomat, Umgebungsplan, WC
- Ggf. Gepäckschließfächer, Packstation, Ladeinfrastruktur
- Prüfung eines Fahrradparkhauses/Radturm auf der Vorderseite des Bahnhofes Geilenkirchen (Förderquote bis max. 95 % bei strukturschwachen Gebieten)

Umsetzungshinweise

- Ausschreibung einzelner Komponenten
- Bauliche Umsetzung
- Abstimmung mit DB InfraGO bzgl. des Zielbildes „Zukunftsbahnhof“ zur Vereinheitlichung der Ausstattungsmerkmale, Serviceleistungen und Gestaltungselemente der Bahnhöfe in Deutschland

Nach erfolgreicher Umsetzung der beiden Mobilstationen und einer Evaluierung der Nutzerzahlen, kann eine Ausweitung auf Wohnquartiere und Versorgungsstandorte geprüft werden (s. MULTI 2), um das Angebot sukzessive auszubauen.



MULTI 2 Prüfung Errichtung von weiteren Mobilstationen in Wohnquartieren und an Versorgungsstandorten

Ausgangslage

In Wohngebieten und an Versorgungszentren Geilenkirchens gibt es bislang noch keine Mobilstationen, die eine Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes oder Leihangebote bereithalten. Die bisherigen stationsgebundenen Leihangebote (Rad und Pkw) am Bahnhof Geilenkirchen sind auf die Bedürfnisse von Bahnreisende ausgerichtet.

Umsetzungszeitraum

bis 2035

Kostenschätzung

> 100.000 €

Zielerreichung

CO₂-Reduktion

Mittel

Gleichberechtigung

Mittel

Verlagerungspotenzial

Zum ÖPNV,
Rad

Ziele

- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Alltagsverkehr
- Förderung von Car- und Bikesharing sowie Quartiersparken/-garagen
- Stärkung des ÖPNV durch Einbindung des Multi-Bus-Systems
- Möglichkeit zur Integration ergänzender Angebote

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MIV 1, P 2, RAD 4

Anmerkung aus der Bevölkerung:

Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Mobilitätsdienstleister, West Verkehr

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst die Prüfung zur Errichtung von weiteren Mobilstationen. Diese können zum einen in städtischen Wohnquartieren, sogenannte Quartiersmobilstationen, oder an Versorgungszentren entstehen. Der Fokus liegt auf Car- und Bikesharing-Angeboten sowie Quartiersparken (z. B. Garagen oder gebündelte Stellplätze), um das Parken im öffentlichen Raum auf einen oder mehrere Orte, nämlich nahe der Quartiersmobilstationen, zu konzentrieren. Somit können wertvolle Flächen innerhalb der Wohngebiete bzw. Ortsteile anderen Nutzungen zugeführt werden (z. B. Lieferzonen, Grünflächen, Sitzgelegenheiten, Radabstellmöglichkeiten). Gleichzeitig werden die Stationen an bestehende ÖPNV-Angebote, insbesondere das Multi-Bus-System, angebunden.

Optional können zusätzliche Services wie Paketstationen oder Mitfahrerbänke integriert werden, um den Nutzen für nahezu alle Bewohnerinnen und Bewohner zu erhöhen. Ziel ist es, eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw, z. B. für Erledigungen, in den Wohngebieten bereitzustellen, um den (Ein-)Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.

Umsetzungshinweise

- Identifikation geeigneter Standorte innerhalb der Wohnquartiere und an Versorgungsstandorten basierend auf dem Nutzungspotenzial und bestehender ÖPNV-Anbindung sowie Platz und benötigter Anschlüsse
- Abstimmung mit Mobilitätsanbietern und ÖPNV-Betreiber
- Einrichtung von Car- und Bikesharing-Stationen mit Ladeinfrastruktur
- Aufbau von Quartiersparkplätzen oder Garagen für Carsharing und/oder private Fahrzeuge
- Prüfung der Integration zusätzlicher Services (z. B. Paketstationen, Mitfahrerbänke)
- Öffentlichkeitsarbeit zur Information der Bewohner*innen über Angebote und Nutzung
- Monitoring der Nutzung und Anpassung der Stationen bei Bedarf
- Ausschreibung einzelner Komponenten
- Bauliche Umsetzung



MULTI
3

Prüfung Mobilitätskonzept FUTURE SITE InWEST

| | | |
|--|--|--|
| <p>Ausgangslage</p> <p>Mit dem FUTURE SITE InWEST (FSI) entsteht auf einer Fläche von rund 240 ha in Geilenkirchen-Lindern ein innovatives und klimaneutrales Gewerbe- und Industrieareal. Ziel ist die Ansiedlung international bedeutender Unternehmen, die zur Stärkung der regionalen Wertschöpfung, Innovationskraft und Beschäftigung beitragen.</p> <p>Da sich das Gebiet noch in der Entwicklung befindet, besteht derzeit keine verkehrliche Erschließung.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>≥ 2040</p> <p>50.000 – 100.000 €</p> <p>Hoch</p> <p>Hoch</p> <p>Zum ÖPNV, Rad</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung einer klimafreundlichen Erreichbarkeit für Beschäftigte, Kunden und Lieferverkehre • Aufbau einer attraktiven intermodalen Anbindung • Integration innovativer Mobilitätslösungen • Beitrag zum Modellcharakter eines klimaneutralen Industrieareals | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>ÖPNV 4, MULTI 1</p> | |
| <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Kreis Heinsberg Amt für Umwelt und Verkehrsplanung, FUTURE SITE InWEST Entwicklungsgesellschaft, Unternehmen im FSI / Investoren, Mobilitätsdienstleister, AVV/go.Rheinland</p> | <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| <p>Beschreibung</p> <p>Die Maßnahme umfasst die Erarbeitung eines umweltfreundlichen Mobilitätskonzeptes zur verkehrlichen Anbindung des FUTURE SITE InWEST. Das Areal befindet sich noch in der Planungsphase und ist bislang verkehrlich nicht erschlossen. Der vorliegende Bebauungsplan sieht eine Verlagerung des Bahnhofvorplatzes in Richtung des Industrieareals auf die Nordseite vor. Aufgrund der unmittelbaren Lage zum Bahnhof Lindern bestehen sehr gute Voraussetzungen für eine SPNV-Anbindung, sowohl im Personen- als auch Güterverkehr. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Bahnhof sind Angebote im Radverkehr, Car- und Bikesharing sowie Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen mit zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollte die Option eines On-Demand-Verkehrs zur Feinerschließung des Standorts geprüft werden. Perspektivisch kann auch der Einsatz autonomer Shuttle-Angebote in Betracht gezogen werden, um Pendelnde ohne lange Wartezeiten vom und zum Bahnhof Lindern zu befördern. Ziel ist es, von Beginn an eine nachhaltige Mobilitätsstrategie in die Standortentwicklung zu integrieren und damit die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.</p> | | |
| <p>Umsetzungshinweise</p> <p>Zunächst erfolgt die Ausschreibung und Vergabe zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für das Gewerbe- und Industrieareal FUTURE SITE InWEST. Folgende Punkte sollten in diesem Konzept behandelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche Bedarfsanalyse (Pendlerströme, Schichtzeiten, erwartete Besucheraufkommen) zur passgenauen Planung • Verknüpfung mit dem Bahnhof Lindern als regionale Mobilitätsdrehscheibe • Einrichtung von B+R- und P+R-Anlagen für Beschäftigte und Besucher • Kooperation mit Sharing-Anbietern für stationsbasierte oder flexible Angebote • Prüfung eines On-Demand-/Shuttle-Systems, ggf. mit perspektivischem Einsatz autonomer Fahrzeuge • Digitale Verknüpfung aller Angebote über eine Mobilitätsplattform (Buchung, Routenplanung, Abrechnung) • Nutzung von Strukturwandel- und Innovationsförderungen | | |



6.7 Maßnahmen Radverkehr

Der Radverkehr spielt eine zentrale Rolle für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Geilenkirchen. Als umweltfreundliche, platzsparende und gesundheitsfördernde Verkehrsform bietet der Radverkehr ein großes Potenzial, um kurze und mittlere Wege vom MIV auf das Fahrrad zu verlagern. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, sind sichere, komfortable und durchgängige Infrastrukturen notwendig.

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung für den Radverkehr wird daher ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung eines Zielnetzes mit klar definierten Haupt- und Nebenrouten gelegt. Dadurch werden künftige Grundsatzdiskussionen bei anstehenden Sanierungs- oder Umbaumaßnahmen hinfällig, da ein Idealzustand bzgl. Ausgestaltung und Führungsform festgelegt wird. Bei möglicher Flächenknappheit ist dann zugunsten des Radverkehrs die Straße zu gestalten.

Ergänzend dazu werden konkrete Verbesserungen in der Infrastruktur vorgeschlagen: von der Einrichtung fahrradfreundlicher Straßenräume über die Umgestaltung von Umlaufsperrern und die radfahrerfreundliche Verkehrsführung an Lichtsignalanlagen bis hin zum Ausbau von Radabstellanlagen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der qualitativen Aufwertung bestehender Radwege – etwa durch bessere Beschilderung, sichere Querungen oder die Verknüpfung mit Mobilstationen. So soll ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz entstehen, das sowohl den Alltagsradverkehr als auch Freizeitverkehre fördert.

Mit diesen Maßnahmen verfolgt die Stadt das Ziel, den Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsform zu etablieren, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern und einen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Verkehrssicherheit zu leisten.

Das Mobilitätskonzept umfasst folgende Maßnahmen:

- Definition eines Zielnetzes im Radverkehr
- Prüfung Einrichtung von Fahrradstraßen
- Prüfung Öffnung von Einbahnstraßen
- Prüfung Ausbau von Radabstellanlagen
- Gestaltung von Umlaufsperrern
- Radfahrerfreundliche Lichtsignalanlagen

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 zeigt eine Abschätzung des Finanzbedarfs für Kommunen auf, die für die Radverkehrsförderung hinsichtlich infrastruktureller und weicher Maßnahmen empfohlen wird. Im aktuellen Bericht wird perspektivisch eine jährliche Förderung des Radverkehrs von rund 30,00 Euro je Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.

Es wird der Ansatz einer jährlich feststehenden Summe zur Förderung des Radverkehrs vorgeschlagen, um Planungssicherheit zu schaffen und die umfangreichen Fördermöglichkeiten („Hebelwirkung“) für den Radverkehr schnell und zielgerichtet abrufen und einsetzen zu können. Der Radverkehr steht wie der Fußverkehr exemplarisch für eine umweltfreundliche, kostengünstige Mobilität, die gleichzeitig die Gesundheit der Menschen fördert.

Für die Stadt Geilenkirchen wird zunächst ein Pro-Kopf-Betrag von 5,00-10,00 Euro pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr vorgeschlagen (ca. 150.000-300.000 Euro pro Jahr). Die Höhe des Betrages sollte sukzessive an die Empfehlungen des Bundesministeriums angepasst werden, z. B. alle fünf Jahre.



RAD
1

Definition eines Zielnetzes im Radverkehr

| | | |
|---|--|---|
| <p>Ausgangslage</p> <p>Für Förderung des Alltagsradverkehrs ist die Entwicklung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes notwendig. Mit einem Radverkehrsanteil von derzeit 12,5 % am Modal Split liegt Geilenkirchen im Vergleich zu ähnlich großen Kommunen zwar im Durchschnitt, bietet aber aufgrund der Topografie und den fahrradfreundlichen Wegelängen noch Entwicklungspotenzial.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>Fortlaufend</p> <p>> 100.000 €</p> <p>Hoch</p> <p>Hoch</p> <p>Zum Rad</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition eines Zielnetzes mit Ausbau- und Qualitätsstandards • Anbindung an die regionalen Radrouten • Erhöhung der Verkehrssicherheit und allgemeinen Attraktivität des Fahrrads im Alltagsverkehr | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Kreis Heinsberg, Rheinisches Radverkehrsrevier, Straßenbaulastträger</p> | | |

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst die Definition eines Zielnetzes für den Radverkehr in Geilenkirchen (s. Abb. 2.2-19). Dabei werden Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten für den Alltagsverkehr festgelegt, die sichere Führung an Hauptverkehrs- sowie in Nebenstraßen und auf Freizeitwegen definiert sowie Anschlüsse an die regionalen Radrouten des Kreises sichergestellt. Ergänzend werden verbindliche Standards für Ausbau und Qualität (Führungsform, Breite, Belag, Querungsstellen, Beleuchtung) festgelegt. Das Zielnetz bildet die Grundlage für künftige Ausbauprogramme, Prioritätensetzung und Förderanträge.

Für die Entwicklung eines Zielnetzes im Radverkehr in Geilenkirchen sind die Quell- und Zielverkehre von zentraler Bedeutung. Viele wichtige Ziele liegen im Stadtzentrum, da sich dort eine Vielzahl an Einrichtungen wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen sowie öffentliche und soziale Angebote konzentrieren. Gleichzeitig bestehen auch in den umliegenden Stadtbezirken relevante Zielorte, insbesondere Bildungs- und Versorgungsstandorte. Ausgangspunkte des Radverkehrs (Quellverkehre) sind die Wohngebiete. Ein leistungsfähiges Radverkehrsnetz sollte diese Bereiche effizient, sicher und komfortabel miteinander verbinden, um den Umstieg auf das Fahrrad im Alltag zu fördern. Hier werden Vorrang- und Basisrouten anhand der bedeutenden Radachsen und Quell- und Zielverkehre definiert. Ebenso wie im Fußverkehr und MIV sind die täglichen Ziele möglichst auf direktem Weg zu erreichen.

Die nachfolgenden Standards sind als **Idealzustand** zu verstehen und orientieren sich an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und insbesondere bei Straßenbaumaßnahmen (u. a. Sanierung) bzw. bei Neuanlagen zu berücksichtigen. Aufgrund von Platzmangel, Eigentumsverhältnissen oder auch den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes sowie rechtlichen Vorgaben sind nicht immer alle Standards realisierbar. Es ist zudem ratsam, die Radwegebenutzungspflicht im gesamten Stadtgebiet zu prüfen. Somit kann bereits der größte Handlungsdruck in der Modifizierung der Radverkehrsführung und -ausgestaltung ermittelt werden.

Ausbau- und Qualitätsstandards **Hauptrouten:**

- Verbindungen für den Alltagsverkehr zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher zu befahren (Asphalt, Beleuchtung, Winterdienst)
- Direkte Führung überwiegend an Hauptverkehrsstraßen
- Anlagen sollten mindestens dem ERA-Standard entsprechen, wenn möglich darüber hinaus
- Trennung vom Fuß- und Radverkehr durch separate Führung oder bei Tempo 30 auf der Fahrbahn im Mischverkehr
 - Überprüfung der Radverkehrsführung in Kreisverkehren (einheitlich laut ERA auf der Fahrbahn und nicht im Seitenraum wie bspw. Sittarder Str./Berliner Ring, Sittarder St./Flandernstr., Berliner Ring/Heinsberger Str., Aachener Str./Jülicher Str.)
- Beschleunigung des Radverkehrs durch die Einrichtung von Fahrradstraßen

Ausbau- und Qualitätsstandards **Nebenrouten:**

- Verbindungen für den Alltagsverkehr zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher zu befahren (Asphalt, Beleuchtung, Winterdienst)
- Führung an Hauptverkehrsstraßen oder abseits bspw. in Wohngebieten



- Anlagen sollten mindestens dem ERA-Standard entsprechen
- Trennung vom Fuß- und Radverkehr durch separate Führung oder bei Tempo 30 auf der Fahrbahn im Mischverkehr

Ausbau- und Qualitätsstandards **Ergänzungsrouten:**

- Vorwiegend auf den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Verbindung für den Alltagsradverkehr ist zu prüfen, da mitunter wassergebundene Decken, fehlende Beleuchtung und Winterdienst eine ganzjährige Befahrung verhindern
- Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

Im Fokus des Zielnetzes steht die Schaffung durchgängiger, sicherer und attraktiver Verbindungen sowohl innerhalb der Stadt als auch zu den Nachbarkommunen. Die Priorisierung des Netzausbaus folgt dabei in zwei Stufen:

- Stufe 1: Netzlückenschließung: Hünshoven – Prummern: Pater-Bries-Weg Wurmradweg als Fortführung von Übach-Palenberg
- Stufe 2: Sicherheitsverbesserungen und Komfortsteigerungen
- Fortlaufend: Punktuelle Verbesserungen


Umsetzungshinweise

Wichtig ist die Koordination sowohl mit dem geplanten Radverkehrsnetz des Rheinischen Radverkehrsreviers als auch mit den Plänen und Konzepten der benachbarten Kommunen. Die Machbarkeit und Umsetzung ist für jeden Abschnitt im Detail zu prüfen. Hierfür sind zunächst eine Befahrung und Erhebung des Ist-Zustandes erforderlich, sofern dies nicht schon vorliegt. Dies kann durch die Stadt oder einen externen Dienstleister geschehen. Anschließend sind die Eigen- und Fördermittel zu prüfen.



**RAD
2**

Prüfung Einrichtung von Fahrradstraßen

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------|--------|-----------------|-------------|-----------------------|--|----------------------------|--------|--------------------|------|-----------------------|---------|
| <p>Ausgangslage</p> <p>In Geilenkirchen gibt es bislang noch keine Fahrradstraße. Diese eignen sich zur Beschleunigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.</p> | <table border="1"> <tr> <td>Umsetzungszeitraum</td> <td>≤ 2030</td> </tr> <tr> <td>Kostenschätzung</td> <td>> 100.000 €</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Zielerreichung</td> </tr> <tr> <td>CO₂-Reduktion</td> <td>Mittel</td> </tr> <tr> <td>Gleichberechtigung</td> <td>Hoch</td> </tr> <tr> <td>Verlagerungspotenzial</td> <td>Zum Rad</td> </tr> </table> | Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 | Kostenschätzung | > 100.000 € | Zielerreichung | | CO ₂ -Reduktion | Mittel | Gleichberechtigung | Hoch | Verlagerungspotenzial | Zum Rad |
| Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 | | | | | | | | | | | | |
| Kostenschätzung | > 100.000 € | | | | | | | | | | | | |
| Zielerreichung | | | | | | | | | | | | | |
| CO ₂ -Reduktion | Mittel | | | | | | | | | | | | |
| Gleichberechtigung | Hoch | | | | | | | | | | | | |
| Verlagerungspotenzial | Zum Rad | | | | | | | | | | | | |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung sicherer Radverkehrsführung auf Straßen mit hoher Bedeutung für das städtische Radnetz • Erhöhung des Komforts für Radfahrende • Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Radverkehrsanteils | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>RAD 1</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p>  | | | | | | | | | | | | |
| <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, ADFC</p> | | | | | | | | | | | | | |

Beschreibung

Die Anordnung einer Fahrradstraße erfolgt aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1, StVO) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5). Fahrradstraßen kommen besonders in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Seit der Novellierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) im Jahr 2024 ist die Einrichtung von Fahrradstraßen wesentlich vereinfacht worden (ebenso Modal-Filter zur Unterbindung von Durchgangsverkehr). Es reicht bereits aus, wenn der Straße eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt. Eine besondere örtliche Gefahrenlage entfällt. I. d. R. werden Straßen mit einer geringen Bedeutung für den Kfz-Verkehr und möglichst ohne ÖPNV auf die Einrichtung einer Fahrradstraße hin geprüft.

In Geilenkirchen ist die Ausweisung von Fahrradstraßen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung empfehlenswert, um die Anbindung gerade aus den Wohnquartieren sicher und schnell zu gewährleisten.

Umsetzungshinweise

Fahrradstraßen können einen wichtigen Beitrag zur allgemeinen Förderung des Radverkehrs und zur Schulwegsicherung leisten, weshalb bei der Auswahl möglicher Fahrradstraßen auch die Nähe zu Schulstandorten berücksichtigt werden sollte. Die Ausweisung von mehreren Fahrradstraßen(-netz) wirkt sich zudem besonders radverkehrsfördernd aus. Eine idealtypische Fahrradstraße weist folgende Gestaltungsmerkmale auf (s. Leitfaden Fahrradstraßen):

- Verkehrszeichen 244.1 und 244.2, d. h. nur Radverkehr, ggf. Zusatzzeichen „Kfz frei“, „Anlieger frei“
- Prüfung: Markierung von Begleitlinien zum ruhenden Verkehr, Fahrradpiktogramme
- Prüfung: Einfärbung Asphalt, ggf. alternierende Baumscheiben
- in Einzelfällen Sperren bzw. Abbinden des Kfz-Verkehrs zur Reduzierung des MIV zu prüfen (kein Zusatz „Anlieger oder Kfz-Verkehr frei“, Errichtung Modal-Filter)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Ausweisung einer Fahrradstraße insbesondere bei Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr



Die o. g. Punkte sind entsprechend bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (auch die Erfahrungen aus benachbarten Kommunen, z. B. Übach-Palenberg). Die Erprobung einer Fahrradstraße kann temporär im Rahmen eines Reallabors erfolgen.
Die Kosten belaufen sich ca. auf rund 1.000 Euro/m (Einrichtung Baustelle/Vorbereitungen, Beschilderung, Markierung Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, Fahrradpiktogramme ca. alle 50 m, Rotmarkierung Knotenpunkte). Die aktuellen Förderquoten liegen bei bis zu 80-90 % (max. 95 % finanzschwache Kommune).



**RAD
3**

Prüfung Öffnung von Einbahnstraßen

| | | |
|---|--|---|
| <p>Ausgangslage</p> <p>Nicht geöffnete Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung führen zu Umwegen (Reisezeitverlust) und einer Attraktivitätsminderung. Dabei kann die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Alltagsradverkehrs leisten.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>≤ 2030</p> <p>> 5.000 – 50.000 €</p> <p>Gering</p> <p>Mittel</p> <p>Zum Rad</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung direkter, sicherer und legaler Verbindungen für den Radverkehr • Verbesserung der Netzqualität und Wegführung im Stadtgebiet • Reduktion von Umwegen und Erhöhung der Attraktivität | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>RAD 1</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Stadt Geilenkirchen Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, ADFC, Polizei</p> | | |
| <p>Beschreibung</p> <p>Zunächst sind die Einbahnstraßen in Geilenkirchen zu erfassen und auf eine bereits erfolgte Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen. Die Maßnahme sieht vor, innerörtliche Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h auf ihre Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen und bei Eignung entsprechend umzusetzen. Bei einer Fahrbahnbreite von mindestens 3,50 m ist dies aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht nur möglich, sondern wird ausdrücklich empfohlen, um direkte Wege für Radfahrenden zu ermöglichen. Dabei ist auf eine einheitliche und gut erkennbare Gestaltung zu achten: An allen betroffenen Straßen sind entsprechende Verkehrszeichen (VZ 220 + ZZ 1000-32 und 1022-10 in Gegenrichtung) sowie ggf. Markierungen und Piktogramme an den Knotenpunkten aufzutragen. Zusätzlich ist zu prüfen, ob es zu Behinderungen im Begegnungsverkehr zwischen Kfz und Rad kommen könnte. Konfliktsituationen dieser Art sollten berücksichtigt und vermieden werden. Mögliche zu prüfende Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haihover Straße (Überplanung des REWE-Areals beachten) <p>Umsetzungshinweise</p> <p>Zur Bewertung der Öffnungsmöglichkeiten sollten Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei erfolgen. Konflikte mit dem ruhenden Verkehr können durch markierte Parkflächen oder durch Streichung vermieden werden.</p> | | |



**RAD
4**

Prüfung Ausbau von Radabstellanlagen

| | | |
|--|--|-----------------------|
| <p>Ausgangslage</p> <p>Mit einer stetigen Zunahme des Radverkehrsanteils (seit 2018 um ca. 3,5 %-Punkte auf 12,5 % gestiegen) steigt auch der Bedarf an sicheren, witterungsgeschützten und komfortablen Abstellmöglichkeiten insbesondere an wichtigen Zielpunkten wie Arbeitsplätzen, Bahnhöfen, Bushaltestellen, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder öffentlichen Einrichtungen. Aber auch Personen in Mehrfamilienhäusern sind auf hochwertige Abstellmöglichkeiten angewiesen. Viele vorhandene Anlagen in Geilenkirchen entsprechen zudem nicht den heutigen Anforderungen.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> | <p>≤ 2030</p> |
| | <p>Kostenschätzung</p> | <p>> 100.000 €</p> |
| | <p>Zielerreichung</p> | |
| | <p>CO₂-Reduktion</p> | <p>Mittel</p> |
| | <p>Gleichberechtigung</p> | <p>Mittel</p> |
| | <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>Zum Rad</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von sicheren, witterungsgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten • Schaffung attraktiver Angebote für Alltagsradverkehr und hochwertige Räder (z. B. E-Bikes) • Förderung der intermodalen Verknüpfung (Rad + Bus/Bahn) • Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur an zentralen Orten und Arbeitsplätzen | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> | |
| <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, ADFC, Wohnungsunternehmen, ggf. Straßenbau-lastträger</p> | <p>MULTI 1, MULTI 3, P 1, P 2</p> | |
| <p>Beschreibung</p> <p>Das Angebot und die Qualität der Radabstellanlagen sind neben einer intakten sowie verkehrssicheren Wegeinfrastruktur maßgebliche und entscheidende Elemente der Radverkehrsförderung. Zukünftig ist es wichtig, dass an bedeutenden Quell- und Zielorten im öffentlichen Raum (Einkaufsstandorte, Arbeitsplätze, Schulstandorte, Wohnquartiere) hochwertige, diebstahlsichere und barrierefreie Radabstellanlagen geschaffen werden, um insb. E-Bikes und Pedelecs, aber auch Lastenräder und Cargobikes sicher (und witterungsgeschützt) abstellen zu können. Folgende Kriterien sollten beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstellanlagen an zentralen innerstädtischen Plätzen, an wichtigen Einkaufsstraßen und benachbarten Straßenzügen und an wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen Zielen • Idealerweise wettergeschützt und diebstahlsicher (z. B. Sammelschließanlagen, Fahrradkäfige, Parkhaus) • Abstellanlagen für Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und Cargo Bikes an Orten, an denen diese sinnvoll genutzt werden können (z. B. mindestens 1-2 Abstellflächen in der Innenstadt) • Bei Bedarf und Flächenknappheit kann eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Radabstellanlagen erfolgen • Abstellanlagen in Quartieren sollten insb. bei dichten Bebauungen und hoher Bevölkerungsdichte errichtet werden. Anreize für Eigentümer/Wohnungsunternehmen zur Errichtung dieser können auch private Investitionen nach sich ziehen. <p>Umsetzungshinweise</p> <p>Zunächst ist die Grundlagenermittlung mit einer Bestandanalyse und Vermessung erforderlich zur Priorisierung geeigneter Standorte, insbesondere an Schulen, ÖPNV-Haltepunkten, in der Innenstadt und an Arbeitsplatzschwerpunkten. Wichtige Kriterien sind Witterungsschutz, Barrierefreiheit und soziale Sicherheit (z. B. Beleuchtung). Neue Abstellanlagen sollten bei Umbauten im öffentlichen Raum mitgeplant werden. Zusätzlich können zentrale Flächen genutzt werden, die bspw. durch Quartiersparken in den Ortsteilen frei werden.</p> | <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |



**RAD
5**

Gestaltung von Umlaufsperrn

Ausgangslage

Umlaufsperrn und Poller werden aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen und als Durchfahrtsperre für Kfz installiert. Einige dieser Anlagen in Geilenkirchen entsprechen jedoch nicht mehr den aktuellen Standards: sie stellen für Radfahrende, Lastenräder, Kinderanhänger oder mobilitätseingeschränkte Personen Barrieren und Sicherheitsrisiken dar. Zudem existiert bislang keine einheitliche Gestaltung im Stadtgebiet.

Umsetzungszeitraum ≤ 2030

Kostenschätzung 5.000 - 50.000 €

Zielerreichung

CO₂-Reduktion -

Gleichberechtigung Mittel

Verlagerungspotenzial -

Ziele

- Einheitliche Gestaltung von Umlaufsperrn nach aktuellen Standards
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Nutzerfreundlichkeit

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Stadt Geilenkirchen Straßenverkehrsbehörde, ADFC

Anmerkung aus der Bevölkerung:

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst die Überprüfung und Umgestaltung bestehender Umlaufsperrn sowie die Entwicklung eines einheitlichen Gestaltungsstandards. Dabei soll die Durchfahrtsbreite an die heutigen Anforderungen angepasst werden, sodass insbesondere Lastenräder, Fahrradanhänger, Rollstühle und Kinderwagen problemlos passieren können. Der Abbau überflüssiger Poller reduziert Sicherheitsrisiken und entspricht den Vorgaben des Pollererlasses NRW, der zunächst eine Entfernung vorsieht (Einzelfallprüfung).

Vorgehen zur Überprüfung und Gestaltung von Umlaufsperrn/Pollern:

- Bestandsaufnahme aller Umlaufsperrn im Stadtgebiet
- Bewertung nach Kriterien wie Durchfahrtsbreite, Sicht, Barrierefreiheit
- Entwicklung von Gestaltungsstandards auf Grundlage des Pollererlasses NRW
- Abstimmung mit Polizei und Straßenverkehrsbehörde
- Umsetzungskonzept zur Priorisierung und Anpassung von Sperren

Beispiele für zu prüfende Standorte sind:

- K3 in Teveren
- Bereich Bauchem (Blumenviertel): Umlaufsperrn auf der Verbindung zwischen Blumenstraße und Schillerstraße über die Landstraße hinweg.
- Fußweg Scheidehecke

Durch die einheitliche und nutzerfreundliche Gestaltung wird die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur barriereärmer, sicherer und attraktiver.

Umsetzungshinweise

Nach Prüfung werden nicht regelkonforme Anlagen auf Grundlage des Pollererlasses angepasst oder entfernt. Die Maßnahme wird eng mit der Straßenverkehrsbehörde und relevanten Interessensgruppen abgestimmt.



**RAD
6**

Radfahrerfreundliche Lichtsignalanlagen

| | | |
|--|--|--|
| <p>Ausgangslage</p> <p>An klassifizierten Straßen erhalten Radfahrende nur nach dem Betätigen der Signaltaste eine Grünphase. Dadurch kann es zu längeren Wartezeiten und Rotverstößen kommen.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>bis 2035</p> <p>50.000 - 100.000 €</p> <p>Gering</p> <p>Hoch</p> <p>Zum Rad</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung des Radverkehrs durch automatische Grünphasen • sichere Querungen für Radfahrende • Stärkung der Gleichberechtigung | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> | |
| <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Stadt Geilenkirchen Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger</p> | <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| <p>Beschreibung</p> <p>An Lichtsignalanlagen an klassifizierten Straßen werden die Grünphasen mit dem Kfz-Verkehr synchronisiert, so dass keine separate Anforderung notwendig ist. Ggf. kann auch eine vorgezogene Grünphase für Radfahrenden (ca. 5 s) geprüft werden, um insbesondere das Unfallrisiko durch rechtsabbiegende Kfz zu minimieren.</p> <p>Folgende Lichtsignalanlagen sind auf eine Synchronisation mit dem Kfz-Verkehr zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L42 in Teveren • Theodor-Heuss-Ring / Herzog-Wilhelm-Straße: Kreisverkehr (beim Land angemeldet), aktuell reichen die Platzverhältnisse nicht aus • Theodor-Heuss-Ring / Konrad-Adenauer-Straße <p>Umsetzungshinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse der Knotenpunkte: Erfassung von Konfliktpunkten, Wartezeiten und Engstellen • Integration in Lichtsignalanlagen: Abstimmung mit der Verkehrssteuerung für automatische Radfahrerererkennung | | |



6.8 Maßnahmen Fußverkehr

Der Fußverkehr bildet das Fundament eines nachhaltigen und lebenswerten städtischen Mobilitätssystems. Ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit – nahezu jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Das Gehen ist die ursprünglichste und zugleich umweltfreundlichste Form der Fortbewegung: Es benötigt keine fossilen Energien, verursacht keine Emissionen und bringt nur geringe Kosten mit sich.

Darüber hinaus leistet der Fußverkehr einen wichtigen Beitrag zur körperlichen Gesundheit, fördert die soziale Interaktion im öffentlichen Raum und wirkt besonders integrativ – denn zu Fuß gehen kann nahezu jede Person, unabhängig von Alter, Einkommen oder technischer Ausstattung.

Trotz seiner Bedeutung wurde der Fußverkehr in der Verkehrsplanung lange vernachlässigt. Es fehlt häufig an durchgängigen, sicheren und komfortablen Gehwegverbindungen. Querungsstellen sind unsicher oder schlecht einsehbar, Bordsteinkanten und Engstellen erschweren vor allem mobilitätseingeschränkten Menschen, Kindern und älteren Personen die selbstständige Fortbewegung.

Das Mobilitätskonzept Geilenkirchen betrachtet den Fußverkehr als gleichberechtigten Bestandteil der urbanen Mobilität und sieht dessen gezielte Förderung vor. Angesichts des demografischen Wandels liegt ein besonderes Augenmerk auf der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums. Ziel ist ein Stadtbild, in dem sich alle Menschen sicher und eigenständig bewegen können, sei es mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Dazu gehören abgesenkte Bordsteine an Kreuzungen, ausreichend breite Gehwege, taktile Leitelemente für sehbehinderte Menschen sowie die Vermeidung unnötiger Hindernisse. Barrierefreiheit ist dabei nicht nur ein Gebot der Inklusion, sondern auch ein Qualitätsmerkmal für alle Fußgängerinnen und Fußgänger: Was Menschen mit Einschränkungen hilft, erleichtert ebenso Eltern mit Kinderwagen oder anderen Nutzerinnen und Nutzer den Weg.

Es werden folgende Maßnahmen fokussiert:

- Definition eines Zielnetzes im Fußverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Herstellung der Barrierefreiheit
- Überprüfung von Fußgängerüberwegen



FUSS
1

Definition eines Zielnetzes im Fußverkehr

| | | |
|--|--|---|
| <p>Ausgangslage</p> <p>Der Fußverkehr in Geilenkirchen verfügt bislang über kein klar definiertes Zielnetz. Es fehlen durchgängige, attraktive und barrierearme Wegeverbindungen, die zentrale Orte der Stadt miteinander verbinden. Insbesondere die Achse vom Bahnhof über den Theodor-Heuss-Ring bis in die Innenstadt ist bislang nicht als hochwertige Fußwegeverbindung mit Aufenthaltsqualität ausgebaut. Zudem bestehen Netzlücken sowie Konflikte durch gemeinsam geführte Abschnitte mit dem Radverkehr.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>Fortlaufend</p> <p>> 100.000 €</p> <p>Gering</p> <p>Hoch</p> <p>Zum Fuß</p> |
| <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines klar strukturierten Fußwegenetzes • Stärkung zentraler Fußwegeachsen • Schließung bestehender Netzlücken • Trennung von Fuß- und Radverkehr • Förderung der Nahmobilität und Barrierefreiheit <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Straßenbaulastträger</p> | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>RAD 1, FUSS 2</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| <p>Beschreibung</p> <p>Für die Entwicklung eines Zielnetzes für den Fußverkehr in Geilenkirchen sind die Quell- und Zielverkehre von zentraler Bedeutung. Viele wichtige Ziele befinden sich im Stadtzentrum, da sich dort wesentliche Einrichtungen wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen sowie öffentliche und soziale Einrichtungen konzentrieren. Darüber hinaus gibt es auch in den umliegenden Stadtteilen relevante Ziele, insbesondere schulische Einrichtungen (Zielnetz Fußverkehr s. Abb. 2.2-17).</p> <p>Die Maßnahme umfasst die Definition eines städtischen Zielnetzes für den Fußverkehr, das zentrale Wegeverbindungen systematisch festlegt und aufwertet. Als Ausgangspunkte des Fußverkehrs (Quellverkehre) sind vor allem die Wohngebiete zu berücksichtigen.</p> <p>Im Rahmen der Zielnetzplanung können zwei Netzebenen definiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauptwege bilden die übergeordneten Verbindungen im Stadtgebiet. Sie führen an zentralen Zielen vorbei und verknüpfen auch größere Distanzen innerhalb der Stadtteile miteinander. Die Hauptwege liegen vor allem an Hauptverkehrsstraßen und -erschließungen. • Nebenwege erfüllen vorrangig eine Erschließungsfunktion innerhalb der Quellgebiete und stellen die Anbindung an das Hauptwegenetz sicher. <p>Ein besonderer Fokus liegt auf der Achse vom Bahnhof über den Theodor-Heuss-Ring, die durch Sitzgelegenheiten, Begrünung und eine fußgängerfreundliche Gestaltung gestärkt werden soll. Ergänzend dazu werden bestehende Netzlücken geschlossen und problematische Abschnitte mit gemeinsamem Fuß- und Radverkehr neu geordnet, um Konflikte zu vermeiden. Alternativ können in geeigneten Bereichen auch andere Lösungen wie verkehrsberuhigte Bereiche (Spielstraßen) oder Shared-Space-Konzepte geprüft werden.</p> <p>Das Zielnetz soll außerdem barrierefrei gestaltet werden und durch gestalterische Elemente sowie sichere Querungsstellen eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Damit wird der Fußverkehr als eigenständige, gleichberechtigte Verkehrsform gestärkt und die Innenstadt fußgängerfreundlicher entwickelt.</p> | | |



Umsetzungshinweise

- Erhebung der Fußgängerströme aus Wohngebieten zu zentralen Zielen
- Festlegung von Haupt- und Nebenwegen nach Funktion und Aufenthaltsqualität
- Aufwertung zentraler Achsen (z. B. Bahnhof → Theodor-Heuss-Ring) mit Sitzgelegenheiten, Begrünung und sicheren Querungen
- Schließen von Netzlücken und Neuordnung problematischer Abschnitte, ggf. verkehrsberuhigte Bereiche oder Shared Space
- Sicherstellung von Barrierefreiheit
- Integration gestalterischer Elemente wie Markierungen, Beschilderung und Aufenthaltsqualitäten



| | | | |
|--|---|--|---------------------------|
| FUSS 2 | Erhöhung der Aufenthaltsqualität | | |
| | Ausgangslage Der öffentliche Raum in Geilenkirchen ist vielerorts monofunktional auf die verkehrlichen Belange ausgerichtet. Aufenthaltsqualitäten wie Sitzgelegenheiten, Spiel- und Begegnungsangebote oder grüne Infrastruktur sind häufig unterrepräsentiert. Auch Aspekte der objektiven Sicherheit, etwa durch fehlende Beleuchtung oder unzureichende Sichtbeziehungen, mindern die Attraktivität der Räume für Fußgängerinnen und Fußgänger. | Umsetzungszeitraum Kostenschätzung | bis 2035 > 100.000 € |
| | Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum • Integration grüner Infrastruktur • Förderung der Nahmobilität und der Verweildauer in den Zentren • Erhöhung der objektiven Sicherheit | Zielerreichung CO ₂ -Reduktion Gleichberechtigung Verlagerungspotenzial | Mittel Hoch Zum Fuß |
| | Träger / Akteure / Beteiligte Stadt Geilenkirchen, Straßenbaulastträger | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: FUSS 1, ÖPNV 2 Anmerkung aus der Bevölkerung: | |
| Beschreibung Die Maßnahme umfasst die gezielte Aufwertung des öffentlichen Raums durch bauliche und gestalterische Maßnahmen. Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten und Begrünung sollen geschaffen werden, um Räume attraktiver und nutzbarer zu gestalten. Durch die Integration grüner Infrastruktur wie Bäume, Pflanzkübel oder Pocket Parks wird nicht nur die Aufenthaltsqualität erhöht, sondern auch ein Beitrag zum Klimaschutz (Schatten, Kühlung, Regenwasserrückhalt) geleistet. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Erhöhung der objektiven Sicherheit durch bessere Beleuchtung, klare Sichtbeziehungen und die Vermeidung von Angsträumen. So entstehen lebendige, sichere, barrierefreie und multifunktionale Stadträume, die eine stärkere Nutzung zu Fuß oder mit dem Rad fördern. | | | |
| Umsetzungshinweise Bei der Umsetzung sind folgende Aspekte zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> • Aufstellflächen prüfen und erweitern: Ausreichende Gehwegbreiten an Querungen sicherstellen • Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen • Kontinuierliche Wegführung gewährleisten (ohne Versätze, Engstellen oder Hindernisse) • Rad- und Fußwege klar trennen, wo dies sinnvoll und regelkonform möglich ist • Beleuchtung anpassen (gleichmäßige Ausleuchtung ohne Angsträume) • Sichtbeziehungen verbessern (keine verdeckten Querungen durch Mauern, parkende Fahrzeuge oder Bepflanzung) • Räumzeiten an LSA prüfen und anpassen • Sitzgelegenheiten und Ruhepunkte einbauen • Grüne Infrastruktur integrieren • Anbindung an Nahversorgung, ÖPNV-Haltepunkte und Zentren verbessern • Beschilderung und Orientierungssystem ergänzen | | | |



| | | | |
|---|--|---|--|
| FUSS 3 | Herstellung der Barrierefreiheit | | |
| | <p>Ausgangslage</p> <p>In vielen Bereichen des Stadtgebiets sind die Zu- und Abwege zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs nicht ausreichend barrierefrei gestaltet. Häufig existieren Fußwege, die zu schmal sind, es fehlen Querungsmöglichkeiten oder Bordsteine sind nicht (ausreichend) abgesenkt. Dies limitiert insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen, älteren Menschen, Eltern mit Kinderwagen oder Kindern in ihrer eigenen Mobilität.</p> | <p>Umsetzungszeitraum</p> <p>Kostenschätzung</p> | <p>Fortlaufend</p> <p>> 100.000 €</p> |
| | <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Barrierefreiheit im gesamten Stadtgebiet • Sicherstellung gleichberechtigter Teilhabe für alle Personengruppen • Erleichterung des Zugangs zu Nahversorgung, Bildung, Gesundheitseinrichtungen und ÖPNV | <p>Zielerreichung</p> <p>CO₂-Reduktion</p> <p>Gleichberechtigung</p> <p>Verlagerungspotenzial</p> | <p>Gering</p> <p>Hoch</p> <p>Zum Fuß</p> |
| | <p>Träger / Akteure / Beteiligte</p> <p>Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Stadt Geilenkirchen Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Inklusions- und Seniorenbeauftragte</p> | <p>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:</p> <p>ÖPNV 3, FUSS 4</p> <p>Anmerkung aus der Bevölkerung:</p> | |
| <p>Beschreibung</p> <p>Die Maßnahme umfasst die sukzessive Verbesserung der Barrierefreiheit auf zentralen Wegen und Plätzen. Dazu zählen die Verbreiterung von Gehwegen, um ausreichend Platz für Begegnungsverkehr zu schaffen, die Einrichtung sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten sowie die Absenkung von Bordsteinen (Nullabsenkung oder/und max. 3 cm Resthöhe). Ergänzend sollten taktile Leitelemente für sehbehinderte Personen geprüft und dort eingebaut werden, wo sie die Orientierung erleichtern.</p> <p>Ziel ist, ein durchgängiges, barrierefreies Netz zu schaffen, das allen Menschen die selbstständige und sichere Nutzung des öffentlichen Raums ermöglicht.</p> <p>Umsetzungshinweise</p> <p>Bei der Umsetzung sind folgende Aspekte zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gehwegbreiten prüfen: Sicherstellung ausreichender Flächen für Begegnungsverkehr (Rollstuhl, Kinderwagen, Gehhilfen) • Prüfung der Barrierefreiheit nach DIN-Norm (DIN 18040-3), Bordsteine absenken (Nullabsenkung und/oder max. 3 cm Resthöhe an Querungsstellen und an allen wichtigen Knotenpunkten und Zugängen) <ul style="list-style-type: none"> ○ Nullabsenkung: Vorteilhaft für Personen im Rollstuhl, aber für Personen mit Taststock nicht ertastbar, zudem fließt das Niederschlagswasser ggf. nicht ordnungsgemäß ab • Taktile Bodenindikatoren ergänzen (insb. an Querungen, Haltestellen und zentralen Wegen) in Form von Rippen- und Noppenplatten, eine kontrastreiche Gestaltung sowie eine rutschfeste Oberfläche (DIN 32984). • Haltestellen barrierefrei ausstatten • Wege von Hindernissen freihalten (Beseitigung von Stolperkanten, Abbau unnötiger Umlaufsperrern, regelmäßiger Rückschnitt von Hecken/Grün) • Barrierefreie Zugänge zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs sichern (Schulen, Kitas, Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten, Rathäuser und Freizeitorte) • Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen (regelmäßige Abstände für Ruhebänke, insbesondere auf Wegen mit Steigung) • Beleuchtung verbessern (sichere Ausleuchtung von Wegen, Querungen und Haltestellen) • Regelkonformität prüfen: Orientierung an DIN-Normen und Empfehlungen für barrierefreies Bauen (z. B. DIN 18040) | | | |



| | | | |
|--|--|----------------------------|-----------|
| FUSS 4 | Überprüfung der Fußgängerüberwege | | |
| | Ausgangslage | Umsetzungszeitraum | ≤ 2030 |
| | Die bestehenden Fußgängerüberwege sind in ihrer Ausgestaltung mitunter nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik. Dies betrifft die barrierefreie Gestaltung und die Beschilderung. | Kostenschätzung | ≤ 5.000 € |
| | Zielerreichung | CO ₂ -Reduktion | - |
| | Gleichberechtigung | - | |
| | Verlagerungspotenzial | - | |
| Ziele | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verkehrssicherheit • Einheitliche und klare Gestaltung der Überwege • Anpassung an aktuelle technische Standards und Regelwerke | FUSS 3 | | |
| Träger / Akteure / Beteiligte | Anmerkung aus der Bevölkerung: | | |
| Stadt Geilenkirchen, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger | | | |
| Beschreibung | | | |
| Die Maßnahme umfasst die sukzessive Überprüfung sämtlicher Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) im Stadtgebiet hinsichtlich Ausstattung, Ausschilderung und Konformität mit aktuellen Standards. Geprüft werden Beleuchtung, Markierung, Sichtbeziehungen sowie barrierefreie Elemente wie Bordsteinabsenkungen, taktile Leitelemente oder akustische Signale. Auf Grundlage der Bestandsaufnahme werden notwendige Anpassungen priorisiert und umgesetzt, um eine sichere und barrierefreie Querung für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. | | | |
| Umsetzungshinweise | | | |
| Bei der Umsetzung sind folgende Aspekte zu prüfen: | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Bordsteine abgesenkt/Nullabsenkung (max. 3 cm) • Taktile Leitelemente vorhanden • Akustische Signale vorhanden (bei LSA) • Ausreichende Breite/Aufstellfläche für Rollstuhl-/Kinderwagen • Keine Sichthindernisse (z. B. parkende Autos) • Beleuchtung • Querungsstelle ausreichend markiert / Markierung erkennbar • Querungsstelle übersichtlich gestaltet • Verkehrszeichen nach aktueller StVO vorhanden und gut sichtbar • Ggf. Mittelinsel vorhanden • Anbindung an Fußverkehrsnetz • Querungsstellen im Kontext der Hauptwege des Fußverkehrs sinnvoll gelegen | | | |



6.9 Maßnahmen Mobilitätsmanagement

Ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept geht über bauliche und infrastrukturelle Maßnahmen hinaus. Es setzt auch auf steuernde und kommunikative Instrumente, die gezielt das Mobilitätsverhalten der Menschen beeinflussen. An dieser Stelle kommt das Mobilitätsmanagement als strategischer Ansatz zur Förderung einer nachhaltigen, effizienten und ressourcenschonenden Mobilität in Spiel.

Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, bestehende Verkehrssysteme intelligenter zu nutzen, Kfz-Verkehr zu reduzieren und umweltfreundliche Verkehrsmittel gezielt zu stärken. Dabei werden Maßnahmen ergriffen, die auf Information, Motivation, Organisation und Koordination von Mobilitätsangeboten beruhen. Diese finden Anwendung sowohl im kommunalen Kontext als auch in Unternehmen, Bildungseinrichtungen und im alltäglichen Leben der Bürgerinnen und Bürger.

Ein zentraler Beitrag des Mobilitätsmanagements besteht darin, Akzeptanz für Veränderungen zu schaffen. Durch gezielte Kommunikation, transparente Planung und individuelle Beratung können Vorurteile gegenüber alternativen Mobilitätsformen abgebaut und neue Mobilitätsroutinen etabliert werden. Auf diese Weise leistet das Mobilitätsmanagement einen entscheidenden Beitrag zur Verhaltensänderung – weg vom autozentrierten Verkehr hin zu einer multimodalen, umweltfreundlichen Mobilitätskultur.

Das Mobilitätskonzept umfasst folgende Maßnahmen hinsichtlich Mobilitätsmanagement:

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen
- Etablierung einer Mobilitätskommission
- Interkommunale Vernetzung und Zusammenarbeit



| | | | |
|--|---|----------------------------|------------------|
| MM 1 | Kommunales Mobilitätsmanagement | | |
| | Ausgangslage | Umsetzungszeitraum | Fortlaufend |
| | Die kommunale Verwaltung hat eine Vorbildfunktion im Bereich nachhaltiger Mobilität. Bisher bestehen erste Angebote wie z. B. Jobrad. Weitere Maßnahmen wie Jobticket, Carsharing oder eine gezielte Optimierung der internen Dienstwege sind bislang nicht flächendeckend umgesetzt. | Kostenschätzung | 5.000 - 50.000 € |
| | Zielerreichung | CO ₂ -Reduktion | Gering |
| Ziele | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: | - | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen bei Beschäftigten • Attraktivitätssteigerung als Arbeitgeber | RAD 4, MIV 1, | | |
| Träger / Akteure / Beteiligte | Anmerkung aus der Bevölkerung: | | |
| Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Verkehrsunternehmen, Carsharing-Anbieter, Jobrad-Anbieter | | | |
| Beschreibung | | | |
| Das kommunale Mobilitätsmanagement umfasst die Entwicklung, Bündelung und Umsetzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote für die Beschäftigten der Verwaltung. Dazu gehören u. a. die Einführung bzw. Ausweitung von Jobtickets, die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen für Dienstwege sowie die Förderung von Fahrradnutzung über Jobrad-Modelle, sichere Abstellmöglichkeiten und Duschköglichkeiten. Durch diese Maßnahmen wird der CO ₂ -Ausstoß reduziert, die Parkplatznachfrage am Verwaltungsstandort gesenkt und die Kommune ihrer Vorbildrolle für Bürgerinnen und Bürger gerecht. | | | |
| Umsetzungshinweise | | | |
| Für die Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements ist es zunächst sinnvoll, den Bedarf der Beschäftigten systematisch zu erheben. Dabei sollte erfasst werden, welche Pendlerwege vorliegen, welche Verkehrsmittel derzeit genutzt werden und wo konkrete Verbesserungsbedarfe bestehen. Auf dieser Grundlage können geeignete Maßnahmen wie die Einführung eines Jobtickets in Kooperation mit dem Verkehrsverbund, die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen für Dienstwege oder der Ausbau von Jobrad-Angeboten geplant und umgesetzt werden. | | | |
| Wichtige begleitende Schritte sind die Schaffung einer attraktiven Radinfrastruktur am Arbeitsplatz, etwa durch sichere Abstellanlagen oder Duschköglichkeiten sowie eine transparente Kommunikation der Angebote innerhalb der Verwaltung. Um eine breite Nutzung sicherzustellen, sollten interne Informations- und Motivationskampagnen durchgeführt werden. Zudem empfiehlt es sich, das Mobilitätsmanagement eng mit bestehenden Nachhaltigkeits- und Klimaschutzstrategien der Kommune zu verknüpfen. | | | |



MM
2

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ausgangslage

Viele Beschäftigte in Betrieben nutzen für den Arbeitsweg überwiegend den privaten Pkw. Dies führt zu Verkehrsbelastungen, Emissionen und hohem Stellplatzbedarf. Umweltfreundliche Alternativen sind zwar verfügbar (ÖPNV, Radverkehr, Carsharing, Mitfahrgelegenheiten), werden jedoch nur begrenzt genutzt. Betriebe können mit gezielten Maßnahmen Anreize schaffen, das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden zu verändern.

Umsetzungszeitraum

Fortlaufend

Kostenschätzung

-

Zielerreichung

CO₂-Reduktion

Mittel

Gleichberechtigung

-

Verlagerungspotenzial

Zum ÖPNV, Rad

Ziele

- Reduktion von Pkw-Fahrten im Berufsverkehr
- Förderung nachhaltiger Mobilität im Betrieb
- Verringerung des Stellplatzbedarfs
- Steigerung der Arbeitgeberattraktivität

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MULTI 2

Träger / Akteure / Beteiligte

Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, lokale Unternehmen und Betriebe, ÖPNV-Anbieter, Carsharing- und Bikesharing-Dienste, IHK, Kreislandwerkerschaft

Anmerkung aus der Bevölkerung:

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst die Einführung und Förderung betrieblicher Mobilitätsangebote wie Jobticket, Carsharing, Jobrad, Mitfahrplattformen und On-Demand-Verkehre. Ergänzend wird Infrastruktur am Arbeitsplatz bereitgestellt, etwa sichere Fahrradabstellanlagen, Umkleiden und Duschen. Durch Kooperationen mit der Stadt und ÖPNV-Anbietern können zusätzliche Anreize geschaffen werden. Ziel ist es, die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu verringern, CO₂-Emissionen zu reduzieren und gleichzeitig die Attraktivität der Unternehmen als Arbeitgeber zu steigern.

Umsetzungshinweise

- Pilotbetriebe auswählen: Zunächst sollten besonders interessierte Unternehmen identifiziert und als Pilotpartner gewonnen werden. Das erleichtert den Einstieg und schafft Vorzeigeprojekte, an denen sich weitere Betriebe orientieren können.
- Bedarfsanalyse durchführen: Analog zum kommunalen Mobilitätsmanagement empfiehlt sich eine Beschäftigtenbefragung (z. B. online), um Wünsche und Anforderungen der Mitarbeitenden zu erfassen. Themen: aktuelle Verkehrsmittelwahl, Hemmnisse für ÖPNV/ Rad, Bedarf an Infrastruktur oder Sharing-Angeboten.
- Unterstützungsrolle der Stadt: Die Stadtverwaltung kann durch Beratung, Moderation und das Aufzeigen von Förderprogrammen unterstützend wirken. Auch die Bereitstellung gemeinsamer Plattformen (z. B. regionale Mitfahr-App oder abgestimmte ÖPNV-Tarife) ist sinnvoll.
- Kooperationen aufbauen: Zusammenarbeit zwischen Betrieben untereinander (z. B. gemeinsame Carsharing-Flotten, Sammelparkplätze mit Shuttle, Informationsaustausch) sowie zwischen Betrieben und ÖPNV-Anbietern.
- Angebote entwickeln und implementieren: Einführung von Jobtickets, Jobrad-Leasing, Carsharing-Vereinbarungen oder On-Demand-Angeboten. Bei großen Betrieben ggf. auch innerbetriebliche Shuttle- oder E-Mobilitätsangebote.
- Betriebliche Infrastruktur verbessern: Einrichtung sicherer Fahrradstellplätze, E-Bike-Ladestationen, Umkleiden und Duschen. Bei begrenztem Platz können auch kooperative Lösungen (z. B. Sammelanlagen mehrerer Unternehmen) sinnvoll sein.
- Finanzielle Anreize schaffen: Zuschüsse der Arbeitgeber für ÖPNV, Fahrrad oder Carsharing motivieren die Beschäftigten zusätzlich. Steuerliche Vorteile (z. B. beim Dienstreise-Leasing) sollten aktiv kommuniziert werden.



- Kommunikation & Motivation: Aktive Bewerbung der Angebote durch interne Kampagnen, Mobilitätstage, Wettbewerbe („Mit dem Rad zur Arbeit“) oder Belohnungssysteme.
- Evaluation & Verstetigung: Nach der Pilotphase sollte das Mobilitätsverhalten regelmäßig überprüft werden (z. B. jährliche Befragung, Monitoring von Stellplatzauslastung). Erfolgreiche Maßnahmen können anschließend in weiteren Betrieben eingeführt werden.
- Förderprogramme nutzen



| | | | |
|--|--|---|---|
| MM 3 | Schulisches Mobilitätsmanagement | | |
| | Ausgangslage Viele Kinder und Jugendliche werden mit dem Auto zur Schule gebracht („Eltern-Taxis“). Dies führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen, unübersichtlichen Situationen vor Schulen und steigert das Unfallrisiko. Schülertickets sind erst ab 2 km Entfernung verfügbar. Zudem werden Schülerinnen und Schüler in den Ortsteilen oft dennoch gefahren. Gleichzeitig bestehen durch neue Vorgaben (z. B. Novelle der StVO mit erweiterter Möglichkeit von Tempo 30) rechtliche Spielräume für sicherere Schulwege. | Umsetzungszeitraum Kostenschätzung Zielerreichung CO ₂ -Reduktion Gleichberechtigung Verlagerungspotenzial | Fortlaufend 5.000 - 50.000 € Mittel - Zum ÖPNV, Rad |
| | Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern und Jugendlichen • Reduzierung des „Eltern-Taxi“-Verkehrs • Verbesserung der Schulwegsicherheit • Verankerung umweltfreundlicher Mobilität als Verhaltensmuster | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: MIV 2a/b, FUSS 1, RAD 1 Anmerkung aus der Bevölkerung: | |
| | Träger / Akteure / Beteiligte Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Schulen, Schülerinnen und Schüler, Eltern | | |
| Beschreibung Die Maßnahme umfasst Kampagnen, Trainings und Aktionen an Schulen zur Förderung eigenständiger und nachhaltiger Mobilität. Dazu gehört die Erstellung von Schulwegplänen, die Prüfung von Tempo-30-Regelungen auf gesamten Schulwegen sowie die Errichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen außerhalb des direkten Schulumfelds. Ziel ist es, den Autoverkehr vor Schulen zu verringern und gleichzeitig sichere Alternativen aufzuzeigen. Als letzte Maßnahme kann eine Schulstraße eingerichtet werden, bei der der Straßenraum vor Schulen während Ankunfts- und Abfahrtszeiten für den motorisierten Verkehr gesperrt ist. An folgenden Schulen ist die Einrichtung einer Eltern-Taxi-Haltestelle zu prüfen (nur Stadtkern): <ul style="list-style-type: none"> • Katholische Grundschule Geilenkirchen • Gemeinschaftsgrundschule • Anita-Lichtenstein-Gesamtschule • Städtische Realschule Geilenkirchen • Bischöfliches Gymnasium Sankt Ursula (abhängig auch vom Steckbrief MIV 2a/b) | | | |
| Umsetzungshinweise <ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme: Erfassung der aktuellen Verkehrssituation vor Schulen (Parkdruck, Gefährdungen, Nutzung von Schülertickets auch <2 km Entfernung Wohnort-Schule). • Partizipation: Einbindung von Schulleitungen, Elternvertretungen und Schüler in die Erarbeitung von Maßnahmen (Workshops, Befragungen). • Schulwegpläne erstellen: Darstellung sicherer Routen für Fuß- und Radverkehr in Abstimmung mit Polizei und Verkehrsbehörden. • Verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen: Einführung von Tempo 30 auf allen relevanten Schulwegen (auf Grundlage der StVO-Novelle). • Eltern-Taxi-Haltestellen einrichten: z. B. auf dem City-Parkplatz Herzog-Wilhelm-Straße. • Mobilitätsbildung: Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule“-Tage, Radfahrausbildung, Verkehrssicherheitstrainings oder Wettbewerbe. • Kommunikation & Bewusstsein: Eltern über Gefahren von „Eltern-Taxis“ und Vorteile eigenständiger Mobilität informieren. • Schulstraße als Ultima Ratio: Falls Maßnahmen nicht greifen, Einführung einer temporären Sperrung der Schulstraße während Hol- und Bringzeiten. • Monitoring: Regelmäßige Überprüfung der Wirkung (z. B. Verkehrsbeobachtungen, Befragungen der Schulen). | | | |



| | | | |
|--|---|--|---------------------------------|
| MM 4 | Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen | | |
| | Ausgangslage Viele Bürgerinnen und Bürger kennen die bestehenden städtischen Mobilitätsangebote (ÖPNV, Sharing-Systeme, Jobtickets) und Fördermöglichkeiten nicht ausreichend. Auch das Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität und deren Vorteile für Klima, Gesundheit und Stadtleben ist noch nicht vollständig verankert. Regelmäßige Aktionen und Events können Aufmerksamkeit erzeugen, Akzeptanz steigern und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördern. | Umsetzungszeitraum Kostenschätzung | Fortlaufend 5.000 - 50.000 € |
| | Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Bekanntheit Mobilitätsangebote • Sensibilisierung für umweltfreundliche Mobilität • Steigerung der Teilnahme an nachhaltigen Mobilitätsaktionen • Förderung einer aktiven Verkehrskultur in der Stadt | Zielerreichung CO ₂ -Reduktion Gleichberechtigung Verlagerungspotenzial | - - - |
| | Träger / Akteure / Beteiligte Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, Medien, Schulen, Betriebe, Vereine, Mobilitätsdienstleister, ADFC | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: Anmerkung aus der Bevölkerung: | |
| Beschreibung Die Maßnahme umfasst die systematische Bewerbung von Mobilitätsangeboten und Fördermöglichkeiten über unterschiedliche Kanäle (Print, Online, Social Media, lokale Medien). Regelmäßig werden Aktionen und Events durchgeführt, z. B. Stadtradeln, Europäische Mobilitätswoche, Parkingday oder Mitmachaktionen in Schulen und Betrieben. Ziel ist es, Bürgerinnen und Bürger für nachhaltige Mobilität zu begeistern, Informationen zugänglich zu machen und die Nutzung von ÖPNV, Rad, Sharing-Angeboten und Fußwegen zu erhöhen. | | | |
| Umsetzungshinweise <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines jährlichen Kommunikationsplans für Mobilitätskampagnen. • Nutzung multimedialer Kanäle (Webseite, Social Media, Newsletter, lokale Medien) zur gezielten Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen. • Kooperationen mit Schulen, Betrieben und Vereinen zur Umsetzung von Mitmachaktionen. • Organisation von regelmäßigen Events, wie Stadtradeln, Europäische Mobilitätswoche, Parkingday oder Aktionstage zu Fuß und Rad. • Bereitstellung attraktiver Materialien, z. B. Flyer, Plakate, Infografiken, Online-Ratgeber zu Mobilitätsangeboten. • Monitoring der Reichweite und Wirkung von Kampagnen (Teilnahmezahlen, Social-Media-Statistiken, Befragungen). • Anpassung der Kampagnenstrategie basierend auf Feedback und Evaluation. | | | |



| | | | |
|--|---|--|------------------|
| MM 5 | Etablierung einer Mobilitätskommission | | |
| | Ausgangslage Mobilität in der Stadt wird bisher dezentral gesteuert, Fachwissen und Abstimmung zwischen unterschiedlichen Akteuren ist nicht immer gewährleistet. Entscheidungen zu Mobilitätsfragen erfolgen oft isoliert, wodurch Synergien und ganzheitliche Ansätze verloren gehen. Eine zentrale Mobilitätskommission soll als koordinierendes Gremium agieren, die Kommunikation zwischen Akteuren verbessern und die strategische Planung nachhaltiger Mobilität unterstützen. | Umsetzungszeitraum Kostenschätzung | Fortlaufend - |
| | Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Koordination und Steuerung städtischer Mobilitätspolitik • Verbesserung der Kommunikation zwischen Fachbereichen und Gremien • Sicherstellung einer strategischen und nachhaltigen Verkehrsplanung | Zielerreichung CO ₂ -Reduktion Gleichberechtigung Verlagerungspotenzial | - - - |
| | Träger / Akteure / Beteiligte Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: Anmerkung aus der Bevölkerung: | |
| Beschreibung Die Maßnahme umfasst die Einrichtung einer städtischen Mobilitätskommission als dauerhaftes Gremium (ggf. Integration in bestehende Straßen- und Wegebaukommission). Sie koordiniert die Planung, Umsetzung und Kommunikation von Mobilitätsmaßnahmen und integriert Fachbereiche. Die Kommission organisiert das städtische Mobilitätsmanagement, informiert über aktuelle Mobilitätsthemen und sorgt für eine strategische, abgestimmte Vorgehensweise bei allen Projekten. Die Kommission stellt somit den Oberbau für die sukzessive Umsetzung des Mobilitätskonzeptes dar. | | | |
| Umsetzungshinweise <ul style="list-style-type: none"> • Formale Einrichtung der Kommission durch Stadtratsbeschluss. • Definition der Aufgaben, Zuständigkeiten und Entscheidungsbefugnisse. • Regelmäßige Sitzungen (z. B. quartalsweise) zur Abstimmung von Projekten und Maßnahmen. • Einbindung bestehender Gremien wie Wegebau- und Spielplatzkommission zur Integration relevanter Themen. • Erstellung eines Jahresplans mit Prioritäten, Projekten und Informationskampagnen. • Einrichtung einer Öffentlichkeitsarbeit über Ergebnisse und geplante Maßnahmen (z. B. Website, Newsletter, Infoveranstaltungen). • Dokumentation der Ergebnisse zur Evaluierung und Nachverfolgung von Maßnahmen. • Optional: Einbindung externer Expertinnen oder Beraterinnen für spezifische Fachthemen (Radverkehr, ÖPNV, Barrierefreiheit). | | | |



| | | | |
|--|---|---|----------------------------|
| MM 6 | Interkommunale Vernetzung und Zusammenarbeit | | |
| | Ausgangslage Mobilitätsthemen überschreiten oft kommunale Grenzen, z. B. durch Pendlerströme, regionale Rad- und ÖPNV-Netze oder überörtliche Infrastrukturprojekte. Ohne regelmäßige Abstimmung besteht die Gefahr von Doppelarbeit, ineffizienten Planungen und fehlender regionaler Positionierung. Eine strukturierte, interkommunale Zusammenarbeit ermöglicht die Bündelung von Ressourcen, den Austausch bewährter Praktiken und eine stärkere Position gegenüber externen Akteuren. | Umsetzungszeitraum Kostenschätzung Zielerreichung CO ₂ -Reduktion Gleichberechtigung Verlagerungspotenzial | Fortlaufend - - - |
| | Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßiger Austausch zwischen Mobilitätsmanagern/Verwaltung benachbarter Kommunen • Bündelung von Ressourcen und Know-how • Koordinierung von Projekten und Maßnahmen über die Stadtgrenzen hinweg | Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: RAD 1, LKW 1, ÖPNV 4 Anmerkung aus der Bevölkerung: | |
| | Träger / Akteure / Beteiligte Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung und Umwelt, benachbarte Kommunen, Kreis Heinsberg, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen, Regionale Netzwerke, Bezirksregierung, Landesinstitutionen | | |
| Beschreibung Zur Umsetzung der Maßnahme wird eine verstetigte, interkommunale Zusammenarbeit angestrebt. Dazu gehören regelmäßige Austauschtreffen mit angrenzenden Kommunen und dem Kreis, die aktive Beteiligung an regionalen Mobilitätsnetzwerken sowie gemeinsame Projekte im Bereich Infrastruktur, Digitalisierung und Öffentlichkeitsarbeit. Ziel ist es, Synergien zu nutzen, Doppelstrukturen zu vermeiden und die Mobilitätsangebote für die Bevölkerung effizienter und attraktiver zu gestalten. | | | |
| Umsetzungshinweise <ul style="list-style-type: none"> • Aufbau eines regelmäßigen Austauschs (z. B. quartalsweise Netzwerktreffen, digitale Plattformen). • Einrichtung gemeinsamer Arbeitsgruppen zu thematischen Schwerpunkten (Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Systeme, Schulwege). • Abstimmung gemeinsamer Förderanträge oder Initiativen zur Finanzierung regionaler Mobilitätsmaßnahmen • Vertretung der Interessen der eigenen Kommune in überregionalen Gremien (z. B. Verkehrsverbände, Landesinitiativen). | | | |



7 Umsetzungsstrategie und Evaluierung

7.1 Umsetzungsstrategie

Für die erfolgreiche Umsetzung und Erfolgskontrolle des Mobilitätskonzeptes in Geilenkirchen ist die enge Einbindung zahlreicher lokaler und regionaler Akteure unerlässlich. Besonders bei Maßnahmen, die Veränderungen im Straßenverkehr betreffen, ist eine Abstimmung mit dem Kreis Heinsberg sowie dem Land Nordrhein-Westfalen und gegebenenfalls auch mit Bundesbehörden erforderlich. Dies gilt ebenso für Vorhaben im ÖPNV, bei denen die Stadt auf die Koordination mit dem Kreis und die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kommunen angewiesen ist. Projekte im ÖPNV oder im regionalen SPNV sind als interkommunale Aufgaben zu verstehen, bei denen die Interessen mehrerer Städte, Gemeinden und Aufgabenträger berücksichtigt und gebündelt werden müssen. Ein kontinuierlicher Dialog sowie eine regelmäßige Abstimmung aller relevanten Akteure sind daher von zentraler Bedeutung, um einen erfolgreichen Umsetzungsprozess zu gewährleisten.

Die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs erfordert zudem ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen, die im städtischen Haushalt fest verankert sein sollten. Ein fest eingeplanter jährlicher Etat für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann dabei nicht nur eine verlässliche Grundlage für Planungen schaffen, sondern auch Fördermittel von Land und Bund aktivieren. Aufgrund der sogenannten „Hebelwirkung“ lassen sich mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Stadt auch größere Infrastrukturprojekte stemmen.

Die Realisierung des Mobilitätskonzeptes als gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe setzt ein ressortübergreifendes Denken in Verwaltung, Wirtschaft und Bürgerschaft voraus. Entscheidungen im Bereich Stadt- und Gewerbeflächenentwicklung (z. B. FUTURE SITE InWEST) sollten stets unter der Fragestellung getroffen werden, wie sich einzelne Maßnahmen auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes auswirken. Dafür sind vernetzte Strukturen innerhalb der Verwaltung und insbesondere im Mobilitätsmanagement aufzubauen. Gleichzeitig bedarf es einer Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Bedeutung nachhaltiger und zukunftsorientierter Mobilität. Dies kann auch mit einer personellen Aufstockung im Bereich Mobilitätsmanagement einhergehen.

Das städtische Mobilitätsmanagement übernimmt künftig die Funktion für die Koordination und Steuerung der Maßnahmen, achtet auf die Zielkonformität verkehrlicher Entwicklungen und bildet die Schnittstelle zwischen Verwaltung und Politik. Das Mobilitätsmanagement begleitet die Planung und Umsetzung der Maßnahmen, moderiert Zielkonflikte, koordiniert die Zusammenarbeit aller beteiligten Fachbereiche und unterstützt bei der Einbindung externer Planungskapazitäten, wenn die Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung nicht ausreichen. Es ist zu empfehlen, dass Mobilitätsmanagement dauerhaft zu etablieren und ggf. eine weitere Stelle im Bereich der Verkehrsplanung zu schaffen, um künftig auch in der Ausführung, Erhebung und Beantwortung verkehrsrelevanter Fragestellungen sprach- und handlungsfähig zu sein.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes verlangt eine integrative Herangehensweise, die verschiedenste Aspekte miteinander in Einklang bringt. Hierfür stehen dem Mobilitätsmanagement verschiedene Strategien und Instrumente zur Verfügung, wie z. B.:

Partizipative Planung und Beteiligung der Bürger:

- Einbindung der lokalen Bevölkerung und relevanter Stakeholder von Anfang an, um Bedürfnisse und Perspektiven zu verstehen.
- Bürgerbefragungen, Workshops und öffentliche Konsultationen, damit wertvolle Einblicke und Erkenntnisse aus Sicht der direkt Betroffenen ermittelt werden können

Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung:

- Information der Bürgerinnen und Bürger über neue Maßnahmen, Vorteile und Änderungen im Verkehrsverhalten (s. auch Kap. 7.3)
- Erstellung von z. B. Broschüren, Artikeln und Flyern (auch digital) zu Maßnahmen und anstehenden Veränderungen



Regulatorische Anpassungen:

- Überprüfung und Anpassung bestehender Vorschriften und Gesetze, um neue Mobilitätsformen zu integrieren.
- Entwicklung und Weiterentwicklung stadteigener Richtlinien, Standards oder technischer Regelwerke, um maßgeschneiderte Lösungen für die Stadt Geilenkirchen zu finden.

Kooperationen und Partnerschaften:

- Zusammenarbeit mit wichtigen Akteuren, Unternehmen, NGOs, Bildungseinrichtungen und anderen Organisationen, um Ressourcen zu bündeln und unterschiedliche Expertisen in den Umsetzungsprozess einzubringen.

Finanzierung und Ressourcenmanagement:

- Sicherstellen der finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen, möglicherweise durch Fördermittel, öffentlich-private Partnerschaften oder Budgetumschichtungen.
- Die Akquise von Fördermitteln ist für alle Maßnahmen stets zu prüfen

Monitoring und Evaluierung:

- Regelmäßige Überprüfung der Umsetzung und Anpassung der Ziele und Strategien entsprechend der sich entwickelnden Bedürfnisse (s. dazu vertiefend Kap. 7.4)

Krisen- und Notfallmanagement:

- Planung für Notfälle und Krisensituationen, die die Umsetzung oder den Erfolg von Maßnahmen beeinträchtigen könnten, sowohl kurz-, als auch mittel- und langfristig

Finanzierung der Umsetzung von Maßnahmen

Wichtig ist eine vorausschauende, strategische Planung bei der Umsetzung von Maßnahmen, um gerade in Zeiten knapper personeller und finanzieller Ressourcen das Maximum unter möglichst geringem finanziellen Eigenanteil der Stadt umsetzen zu können. Die Nutzung von Möglichkeiten und Synergien bietet Chancen, mehrere Handlungsfelder zu bedienen bzw. Verbesserungen in der Mobilität für die Bevölkerung Geilenkirchens zu erzielen.

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept bietet sich die Grundlage an, zum einen diese Opportunitäten und Synergien zu erkennen und zu nutzen, und zum anderen Fördermittel aus verschiedenen Töpfen des Landes und Bundes zu akquirieren. Somit fungiert das Konzept als eine Art „Hebel“, wodurch der finanzielle Eigenanteil der Stadt möglichst gering gehalten werden kann. Gerade zur Förderung und Verbesserung des Angebotes im Fuß- und Radverkehr wird ein jährlich feststehender Betrag empfohlen, welcher sukzessive (z. B. alle fünf Jahre) überprüft und angepasst wird.

- ca. 150.000 Euro pro Jahr zur Förderung des Fußverkehrs (5,00 Euro pro Einwohnerin/Einwohner)
- ca. 150.000 bis 300.000 Euro pro Jahr zur Förderung des Radverkehrs (5,00 Euro bis 10,00 Euro pro Einwohnerin/Einwohner)



7.2 Stufenkonzept

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Geilenkirchen wird ein Stufenkonzept vorgeschlagen, das eine strukturierte und zeitlich abgestufte Umsetzung der Maßnahmen vorsieht. Ziel ist es, die einzelnen Maßnahmenvorschläge in einer logisch aufeinander aufbauenden Abfolge zu realisieren, um Abhängigkeiten und Synergieeffekte bestmöglich zu nutzen. Bereits in den Maßnahmensteckbriefen (s. Kap. 6) werden unter dem Punkt „Verknüpfungen mit anderen Maßnahmen“ relevante Zusammenhänge und notwendige Wechselwirkungen dargestellt. Diese betreffen sowohl Maßnahmen innerhalb eines Verkehrsmittels als auch verkehrsmittelübergreifende Ansätze, z. B. die Verknüpfung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr an Mobilstationen (MULTI 1).

Um die effektive und ressourcenschonende Umsetzung der Maßnahmen sicherzustellen, wurde ein dreistufiger Umsetzungsplan entwickelt. Dieser gliedert sich in:

- Beständige und fortlaufende Umsetzung = Daueraufgabe
- Kurzfristig (≤ 2030)
- mittelfristig (bis 2035)
- langfristig (≥ 2040)

Zusätzlich werden Maßnahmen ausgewiesen, die als kontinuierliche Aufgaben zu betrachten sind. Diese Maßnahmen lassen sich keinem festen Zeitrahmen zuordnen, da sie dauerhaft wiederkehrend oder regelmäßig zu überprüfen und anzupassen sind (z. B. Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen, interkommunale Vernetzung und Zusammenarbeit usw.). Gerade die städtische Mobilitätskommission und die interkommunale Vernetzung (MM 5 und 6) stellen den Oberbau zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes dar.

Im Stufenkonzept werden zunächst Maßnahmen identifiziert, deren Realisierung Grundvoraussetzung für nachgelagerte Schritte ist. So kann der Ausbau von Radverkehrsanlagen nur dann wirksam umgesetzt werden, wenn im gleichen Zuge Straßenräume umgestaltet bzw. angepasst werden. Ähnliches gilt für Maßnahmen im Fußverkehr, die nur im Zusammenspiel mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen oder einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs an engen Stellen realisiert werden können. Daher sind die Maßnahmensteckbriefe zum Parkraummanagement sowie zur Umgestaltung des zentralen Straßenraumes in Geilenkirchen prioritär zu behandeln (P 1, MIV 2 und 3).

Der vorgesehene Zeitstrahl für die Umsetzung ermöglicht eine realistische Planung und Priorisierung der Maßnahmen. Gleichzeitig dient er als Steuerungsinstrument für Verwaltung, Politik und weitere Akteure, um die Fortschritte regelmäßig zu bewerten und gegebenenfalls anzupassen.

Das Stufenkonzept versteht sich somit als strategische Handlungsempfehlung, die hilft, das Mobilitätskonzept schrittweise, koordiniert und wirkungsvoll umzusetzen. Es ist zudem ratsam, den Zeitplan kontinuierlich zu prüfen und ggf. anzupassen sowie neue Maßnahmen zu integrieren.

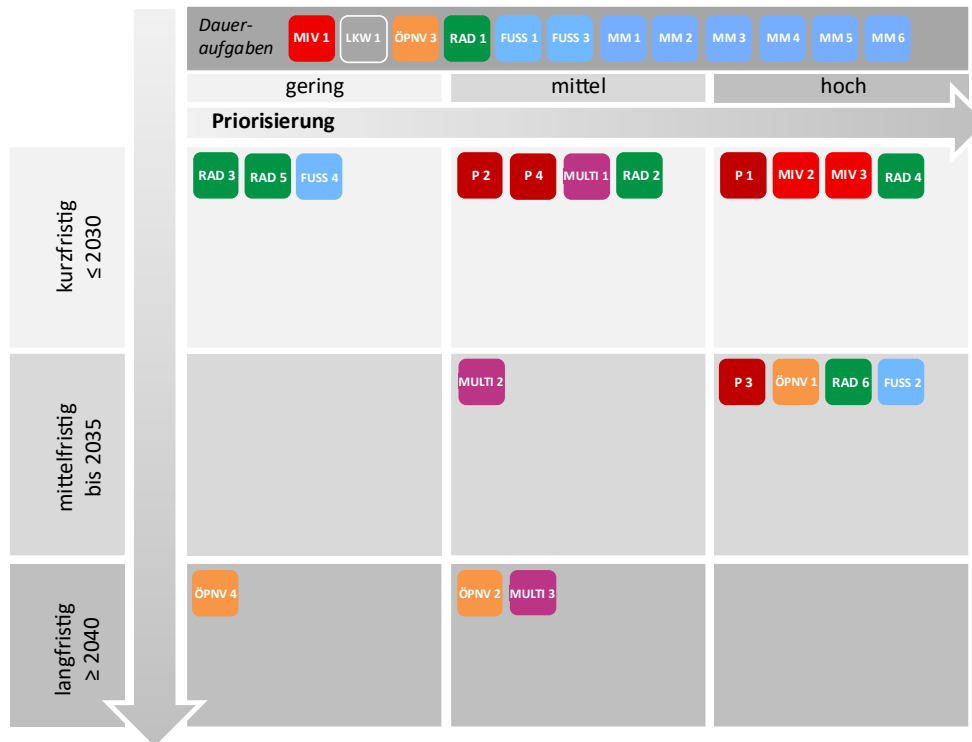


Abb. 7.2-1: Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen

7.3 Kommunikationsstrategie

Ein Kommunikationskonzept stellt das zentrale Instrument der strategischen Mobilitätsplanung dar und ist im Rahmen des kontinuierlichen Kommunikationsprozesses neuen Bedingungen dynamisch anzupassen. Kommunikationsarbeit gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen über Veränderungen in der Mobilitätsinfrastruktur, wie z. B. über die Angebote einer Mobilstation, zu informieren und die Akzeptanz gegenüber neuen Angeboten zu erhöhen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Kommunikation sollte aber auch intern ansetzen und bspw. die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern oder die Anschaffung von E-Fahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte vorantreiben, damit die Stadtverwaltung als „Vorbildfigur“ fungieren kann.

Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen in der Stadtgesellschaft ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein. Zielgruppenspezifische Ansätze sind hierbei hilfreich, bspw. für Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren usw. Je nach Lebenssituation, Alter, Geschlecht, ethnischer Zugehörigkeit, sozialen Verhältnissen und weiteren Faktoren sind unterschiedliche Kommunikationskanäle und Ansprachen zu wählen. Naturgemäß gibt es Zielgruppen, die offen für Veränderungen und leicht zu überzeugen sind. Ebenso gibt es Zielgruppen, die nur schwer erreichbar und vor allem schwer von möglichen Veränderungen zu überzeugen sind. Im Sinne des hier skizzierten Kommunikationskonzeptes heißt dies jedoch nicht, einzelne Gruppen der Stadtbevölkerung bei der Umsetzung von Maßnahmen zu bevorzugen bzw. zu meiden. Vielmehr bedeutet dies, dass bestimmte Zielgruppen stärker als andere in den Kommunikationsprozess eingebunden werden müssen, damit ein Konsens für den Umsetzungsprozess erzielt werden kann.

Teil der Kommunikationsarbeit ist darüber hinaus auch, die Themen Mobilität und Verkehr im Bewusstsein der Menschen zu halten. Dafür eignen sich in besonderem Maße Kampagnen und Events. Beispiele für Kampagnen oder auch Wettbewerbe sind Initiativen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die Kampagne „Stadtradeln“, die sich vordergründig auf die Förderung des Radverkehrs stützen.



Darüber hinaus existiert bereits in vielen Städten der internationale „Parking Day“, an dem Parkplätze in ausgewählten Straßen für einen Tag einer anderen Nutzung, z. B. einer Spiel- und Erholungsfläche, zugeführt werden. Diese Aktion zeigt auf, wie der Parkraum durch eine Umnutzung zu einer Belebung und Aufwertung des Straßenraumes führen kann. Verschiedene Aktivitäten im Zusammenhang mit einem „Parking Day“, wie z. B. das Testfahren mit einem E-Bike/Pedelec, kann Teilnehmenden Vorbehalte gegenüber dem Verkehrsmittel nehmen und zum Nachdenken ihres Verkehrsverhaltens anregen und dazu motivieren, häufiger auf alternative Mobilitätsformen zurückzugreifen. Diese und weitere Aktivitäten können im Rahmen eines Mobilitätstages (bspw. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche) in der Innenstadt oder weiteren zentralen Bereichen weiterhin angeboten werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt im Hinblick auf Kommunikationsarbeit stellt die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Miteinander verschiedenster Verkehrsmittelnutzender im Straßenverkehr steht dabei im Fokus. Im Bereich der Verkehrserziehung können Kampagnen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ (Bsp. aus Bergisch Gladbach) helfen, dass mehr Schülerinnen und Schüler mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen und auf das Bringen und Holen mit dem Pkw durch die Eltern verzichtet wird. Mit Projekten des Deutschen Verkehrs-sicherheitsrates wie „Sicher mobil im Alter“ können zudem Seniorinnen und Senioren an Veranstaltungen teilnehmen, die Themen wie das Miteinander verschiedener Verkehrs-teilnehmender beinhalten.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer sowie Veranstaltungen (z. B. ein viertel- bis halbjährlicher Bürgerdialog) und über die sozialen Kanäle im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen zu erreichen und den Bedenken, Anregungen und Wünschen der Bürgerinnen und Bürger Gehör zu verschaffen.

Die Kommunikationsstrategie zum Mobilitätskonzept sollte generell folgende Ziele verfolgen:

- Information der Öffentlichkeit über die im Mobilitätskonzept erarbeiteten Maßnahmen
- Veröffentlichung des jeweiligen Standes der Umsetzung der Maßnahmen in regelmäßigen zeitlichen Intervallen (z. B. einmal jährlich)
- Motivation der Bevölkerung an der Umsetzung des Konzeptes und an der Teilnahme an zum Konzept zugehörigen Veranstaltungen und Aktionen mitzuwirken
- Einbinden lokaler Multiplikatoren, Akteure und Vereine in das Kommunikationskonzept

Folgende Maßnahmen sollten für eine erfolgreiche Umsetzung der Kommunikationsstrategie erfolgen:

- Erstellung einer städtischen Website für das kommunale Mobilitätsmanagement. Die Webseite sollte sich optisch vom sonstigen Webauftritt der Stadt absetzen, um einen Wiedererkennungswert zu erlangen um die besondere Relevanz für das Thema Mobilität zu verdeutlichen. Die Inhalte sollten mindestens einmal im Monat aktualisiert werden, damit das Interesse der Besucherinnen und Besucher erhalten werden kann. Dort sollte auch ein unkompliziertes Meldeformular für Ideen, Wünsche und Vorschläge im Bereich Mobilität und Mobilitätsmanagement eingerichtet werden (z. B. „Mängelmelder“ des Landes NRW).
- Die Nutzung sozialer Medien wirkt insbesondere beim Ansprechen jüngerer Teile der Bevölkerung, welche vorrangig die sozialen Medien nutzen und klassische Medien, wie Zeitungen, meiden. Denkbar wäre es, die Inhalte des Mobilitätskonzeptes über die sozialen Medienzugänge der Stadt einzubringen. Neben klassischen schriftlichen Beiträgen können hier vor allem auch Fotos oder bewegte Bilder (Videos, Collagen, Animationen) eingespielt werden. Diese können gerade beim Thema Mobilität nicht nur sachliche Inhalte übermitteln, sondern auch beispielsweise Begeisterung für neue Mobilitätsformen oder Angebote wecken. Zudem kann über die sozialen Medien auch nicht nur eine Informationsvermittlung vorgenommen, sondern eine direkte Interaktion mit den Adressaten ermöglicht werden. Hierbei ist jedoch der hohe personelle Aufwand für eine dauerhafte Bespielung und Betreuung der Angebote zu berücksichtigen.
- Es sollten regelmäßige Vor-Ort-Veranstaltungen in Geilenkirchen bzw. den Stadt- und Ortsteilen durchgeführt werden, um Interessierten aus Bevölkerung, Wirtschaft und



Verbänden die Möglichkeit der Vernetzung, des Austausches und der Ansprache des städtischen Mobilitätsmanagements auf unkompliziertem Wege zu ermöglichen. Dabei sind mindestens zwei Veranstaltungen pro Jahr anzusetzen. Eine gute Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und die Barrierefreiheit ist dabei zu berücksichtigen.

- Zusätzlich sollten Teilnahmen an bestehenden Formaten, wie der Europäische Mobilitätswoche und Stadtradeln beibehalten und nach Bedarf ausgebaut werden.

Um auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung aus den verschiedenen Ämtern und Abteilungen über die Fortschritte der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zu informieren und über das weitere Vorgehen und zukünftige Planungen zu beraten, sollte in regelmäßigen zeitlichen Abständen ein interner Verwaltungsworkshop durchgeführt werden. Hierzu könnte der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes initiierte Arbeitskreis als Mobilitätskommission (s. MM 5) fortgeführt werden.

7.4 Evaluierungs- und Controllingkonzept

Um die Wirkung des Mobilitätskonzeptes im Umsetzungsprozess hinsichtlich der Zielerreichung überprüfen zu können, ist ein Evaluierungs- und Controllingkonzept zu implementieren. Dafür bedarf es der Festlegung von messbaren Indikatoren. Grundsätzlich dient ein Indikatorensystem als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung und ermöglicht die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf definierte Ziele. Es ist zu empfehlen, dass der Mobilitätsmanager diese Aufgabe übernimmt. Dieser fungiert als Schnittstelle zwischen den politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie allen weiteren beteiligten Akteuren, sodass ein stetiger Informationsaustausch über den Umsetzungsstand der Maßnahmen erfolgen kann. Hier sollte auch eine Schnittstelle zu Nachbarkommunen eingerichtet werden (s. MM 6), die bei interkommunalen Fragestellungen oder inter-kommunalen Projekten diese Vorhaben betreuen und innerhalb der Stadtverwaltung Geilenkirchens an die entsprechenden Ansprechpartnerinnen und -partner vermitteln kann.

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind jedoch durchaus eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren einzubinden. Dabei soll eine Steuerung der Maßnahmen, eine Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen und eine Steuerung der Evaluierung erfolgen.

Es wird empfohlen, einen regelmäßigen Bericht sowohl verwaltungsintern im Arbeitskreis/Mobilitätskommission als auch jährlich in der Politik vorzustellen, um den Umsetzungsstand zu dokumentieren. Zusätzlich dient die turnusmäßige Modal Split-Erhebung zur Evaluierung und dem Controlling des gesamten Umsetzungsprozesses, sodass ggf. nachjustiert und das Konzept sukzessive fortgeschrieben und auch an äußere Rahmenbedingungen (technologische Entwicklungen, Fördertöpfe usw.) angepasst werden kann.



Zur Überprüfung der Ziele (s. Kap. 4.3) eignen sich als Vorschlag vor allem folgende Indikatoren:

| Zielsetzung | Mess-Indikator | Messinstrument/ Datengrundlage | Erhebungs- intervall |
|--|--|---|---------------------------|
| Umweltschonende und klimafreundliche Mobilität | • THG-Emissionen des Verkehrssektors in Geilenkirchen | • THG-Bilanzierung für Verkehrssektor | jährlich |
| | • Anteil von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben am Gesamtbestand der in Geilenkirchen zugelassenen Fahrzeuge | • Kfz-Zulassungsstatistik | jährlich |
| | • Anzahl von E-Ladestationen im Stadtgebiet | • Statistik zu E-Ladestationen | jährlich |
| | • Anteil des Umweltverbands am Modal Split | • Modal Split-Erhebung | alle 5 Jahre |
| Reduzierung von Verkehrsbelastung | • Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf Hauptstraßen (Kfz/24h) | • Verkehrserhebungen und Zählungen | Jährlich |
| | • Anteil der Einwohner, die von einem Lärmpegel im Tagesmittel von 55 dB(A) oder mehr betroffen sind. | • Lärmaktionsplanung | alle 5 Jahre |
| | • Durchschnittlich an den in der Stadt vorhandenen Messstellen gemessenen Immissionswerte von Stickoxiden (NOx) und Feinstaub (PM10) | • Luftqualitätsüberwachung | jährlich |
| Gleichberechtigung der Verkehrsträger | • Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten | • Amtliche Unfallstatistik | jährlich |
| | • Anzahl der Verkehrsunfälle differenziert nach Verkehrsart | • Amtliche Unfallstatistik | jährlich |
| Nachhaltige Finanzierung und Wirtschaftlichkeit | • Umsetzungsstand der im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen | • Sachstandsbericht/Umsetzungsstand im Rahmen der Sitzungen des Arbeitskreises/Mobilitätskommission | jährlich (zum Jahresende) |

Abb. 7.4-1: Messindikatoren und -instrumente für das Controlling

Ggf. sind in Abhängigkeit von vorhandenen Datengrundlagen und Erhebungsintervallen andere oder modifizierte Indikatoren oder Messinstrumente festzulegen.

Weiterhin sind verschiedene Werkzeuge zu berücksichtigen, die relevante Daten und Wirkungsanalysen für die Mobilitätsplanung liefern und für die Zielüberprüfung essentiell sind:



Mobilitätserhebungen

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle. Haushaltsbefragungen zum Thema Mobilität und Verkehr schaffen eine wichtige Grundlage, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung sowie Verkehrsverhalten ermittelt werden und die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign und die Methodik an den in Deutschland standardmäßig durchgeführten Haushaltsbefragungen nach Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS, MiD (Mobilität in Deutschland) des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“ orientieren. Dadurch werden Vergleichbarkeiten – sowohl in Zeitreihen als auch mit anderen Räumen – ermöglicht. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand von ca. fünf Jahren zwischen den Haushaltsbefragungen. Zur Untersuchung spezieller Fragestellungen kann die Stichprobe gezielt um Nutzerinnen und Nutzer intermodaler Angebote (P+R, B+R, Carsharing etc.) aufgestockt oder um entsprechende gesonderte Befragungen ergänzt werden. Zusätzlich ist die Nutzung von Mobilfunkdaten als ergänzende Datenquelle für die Evaluierung zu prüfen.

Für Geilenkirchen liegen bereits Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus dem Jahr 2023 vor (s. Kap. 3.2). Es ist zu empfehlen, dass ab 2028 weitere turnusmäßige Befragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt werden. Die Evaluierungen können zu diesen Zeiten Hinweise auf die Wirksamkeit kurzfristiger (bis 2030), mittelfristiger (2035) und langfristiger (2040 und 2045) Maßnahmen aufzeigen.

- Durchführung einer Haushaltsbefragung im Rahmen des Controllingkonzeptes alle fünf Jahre (2028, 2033, 2038, 2043, 2048)
- Kosten: ca. 30.000,00 Euro pro Haushaltsbefragung

Verkehrszählungen

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zähldaten aller Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsbelastungen zu messen. Hierzu sollte die Stadt Geilenkirchen Zählstellen im Straßenraum einrichten. Zur Messung der Radfahrerinnen und Radfahrer kann eine separate Dauerzählstelle an einem zentralen Punkt im Stadtgebiet installiert werden, die Aufschluss über das tägliche und jährliche Radverkehrsaufkommen an dieser Stelle liefert. Die Messstationen im Stadtgebiet sollten an möglichst frequentierten Standorten eingerichtet werden. Wenn Maßnahmen im Radverkehr sowie im MIV umgesetzt werden, ist die Einrichtung weiterer Messstationen ggf. zu prüfen.

Befragungen der Verkehrsteilnehmenden (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen im ÖPNV) und Fahrgastzahlen des ÖPNV (Fahrgastzählgeräte in den Fahrzeugen) können darüber hinaus wichtige Aussagen beispielsweise zu Wegeketten oder subjektiver Wahrnehmungen der Angebote sowie zu den Nutzerzahlen erbringen.

- Verkehrserhebungen jeweils vor und nach erfolgten Maßnahmenimplementierungen
- Fahrgastzählungen im ÖPNV vor relevanten Maßnahmen (Taktverdichtungen, Linienveränderungen) und nach Umsetzung der relevanten Maßnahmen, sobald ein eingewöhnter Zustand zu erwarten ist

Statistiken und Messungen

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, weitere Daten aus Statistiken und Messungen hinzuzuziehen. Dazu gehören beispielsweise Nachfragezahlen alternativer Mobilitätsangebote (wie Jobticket und Sharing-Angebote) oder die Marktdurchdringung CO₂-neutraler Antriebe in der Fahrzeugflotte. Hier kann u. a. der Mobilitätsmanager die Beratung für betriebliches Mobilitätsmanagement übernehmen und wichtige Informationen zu den Mobilitätsangeboten, der Angebotsqualität und der Nachfrage in den jeweiligen Betrieben liefern. Darüber hinaus ist auch die Nachfrage an



Verknüpfungsanlagen, d. h. die Auslastung von B+R- und Mobilstations-Anlagen, zu erfassen und auszuwerten.

Im ÖPNV sind Pünktlichkeits- bzw. Fahrzeitanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Eine Auswertung der Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung im Hinblick auf die Regelakzeptanz sollte ebenso ausgewertet werden. Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. neuralgische Punkte zu entschärfen. Nicht zuletzt sind Strukturdaten wie u. a. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze auszuwerten. Diese dienen einerseits als Indikator für die Lebensqualität der Region und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sind andererseits aussagekräftig für die Verkehrserzeugung in der Nutzung eines Verkehrsmodells als Analysetool.

- jährliche Auswertung der wichtigsten Statistiken und Messungen
- alle fünf Jahre (2030, 2035, 2040, 2045) umfassende Auswertung und Analyse der relevanten Statistiken und Messungen zur Evaluation der Wirkung der umgesetzten Maßnahmen

Regelmäßige Planungsspaziergänge

Im Stadtgebiet sollten zur Evaluation der Mobilitätsmaßnahmen regelmäßig Planungsspaziergänge und Vor-Ort-Termine durchgeführt werden. So sollen die Effekte und Wirkungen der einzelnen Maßnahmen mit den Bürgerinnen und Bürgern unmittelbar in ihrem jeweiligen Stadt- und Ortsteil diskutiert und besprochen werden. Dabei können auch weitere Verbesserungspotentiale, insbesondere im Fußverkehr, aufgezeigt und weniger verständliche Lösungen erläutert werden.

Auf der nachfolgenden Seite sind die Controlling-Werkzeuge für das Mobilitätsmanagement grafisch dargestellt.

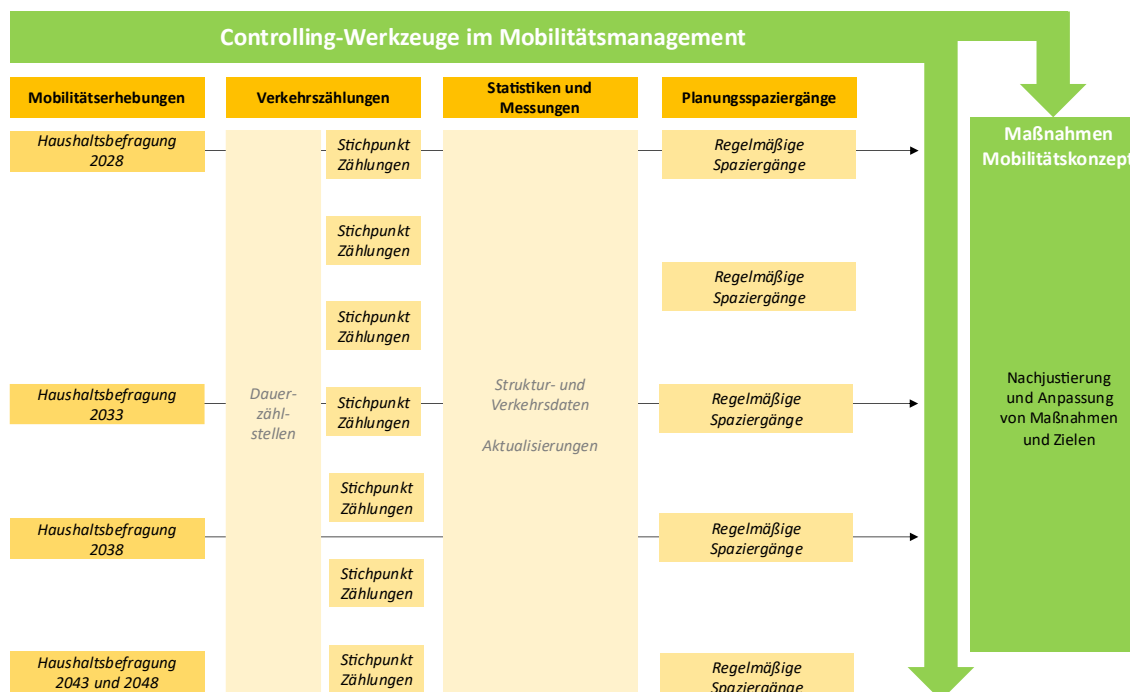


Abb. 7.4-2: Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement



Quellenverzeichnis

Aachener Verkehrsverbund (2024): Tickets. Verbundgebiet. <https://avv.de/de/tickets/verbundgebiet> (abgerufen am 28.05.2024).

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Bundesverband) e. V. (2024): ADFC-Fahrradklima-Test 2024. Auswertung. Ortsgrößengruppe: <20.000 Einwohner.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2025): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. OU Scherpenseel. <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B221-G30-NW/B221-G30-NW.html> (abgerufen am 31.10.2025).

Deutsche Bahn (2024): Geilenkirchen. Parkplätze. <https://www.bahnhof.de/geilenkirchen/parkplaetze> (abgerufen am 28.05.2024).

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2022): Was ist eigentlich Klimaneutralität? <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-klimaneutralitaet> (abgerufen am 31.10.2025).

FUTURE SITE InWEST Entwicklungsgesellschaft mbH (2025): Projekt & Konzept. <https://future-site-inwest.de/konzept/> (abgerufen am 17.07.2025).

IT.NRW (2024): Kommunalprofil Geilenkirchen. <https://statistik.nrw/sites/default/files/municipalprofiles/I05370012.pdf> (abgerufen am 10.09.2024).

IT.NRW (2024): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens bis 2021-2050. https://www.it.nrw/sites/default/files/it-nrw_presse/72b_22.pdf (abgerufen am 10.09.2024).

Klimaschutzkonzept Geilenkirchen (2013): <https://www.geilenkirchen.de/klimaschutz-und-energie-sparen/klimaschutzkonzept/> (abgerufen am 10.09.2024).

Landesbetrieb Straßenbau NRW (2024): <https://www.nwsib-online.nrw.de/> (abgerufen am 28.05.2024).

mobil.nrw (2024): Ein Netz für mehr Vernetzung. <https://www.mobil.nrw/verbinden/vernetzt-mobil-dank-mobilstationen.html> (abgerufen am 28.05.2024).

NEW-Energie (2024): Elektromobilität. Meine Wunschladesäule. <https://www.new-energie.de/elektromobilitaet/meine-wunschladesaeule> (abgerufen am 28.05.2024).

Planungsgruppe MWM (2006): Integriertes Handlungskonzept Stadtkern. Aachen, Juni 2006.

Rheinisches RadverkehrsRevier (2024): Idealtypisches Radverkehrsnetz. <https://www.radverkehrsrevier.de/karte/interaktive-karte> (abgerufen am 28.05.2024).

Stadt Geilenkirchen (2024): <https://service.geilenkirchen.de/suche/-/vr-bis-detail/dienstleistung/35400/show> (abgerufen am 28.05.2024).

Statistische Ämter der Länder (2025): Pendleratlas. <https://pendleratlas.statistikportal.de/> (abgerufen am 29.10.2025).

Umweltbundesamt (2022): https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr_tabelle (abgerufen am 10.09.2024).

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2024): <https://sevas.nrw.de/> (abgerufen am 28.05.2024).

WestVerkehr GmbH (2024): Ihr Bus. Multibus. <https://west-verkehr.de/index.php/de/ihr-bus/multibus> (abgerufen am 28.05.2024).



Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|--|----|
| Abb. 1.2-1: | Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Geilenkirchen | 7 |
| Abb. 1.3-1: | Verteilung der Eintragungen nach Verkehrsmittelkategorien Online-Beteiligung | 10 |
| Abb. 1.3-2: | Impressionen der 1. Bürgerkonferenz im Juni 2025 in Geilenkirchen | 11 |
| Abb. 1.3-3: | Impressionen der 2. Bürgerkonferenz im September 2025 in Geilenkirchen | 11 |
| Abb. 2.1-1: | Altersstruktur Stadt Geilenkirchen 2022 | 13 |
| Abb. 2.1-2: | Flächennutzung Stadt Geilenkirchen | 13 |
| Abb. 2.1-3: | Bevölkerungsentwicklung Geilenkirchen | 14 |
| Abb. 2.1-4: | Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen Geilenkirchen | 14 |
| Abb. 2.1-5: | Gewerbe- und Industriegebiete Stadt Geilenkirchen | 15 |
| Abb. 2.1-6: | Ein- und Auspendlerströme Stadt Geilenkirchen | 16 |
| Abb. 2.1-7: | Reisezeitvergleich MIV-ÖPNV-Rad in ausgewählte Pendlerkommunen | 17 |
| Abb. 2.1-8: | Versorgungsstandorte Stadt Geilenkirchen | 18 |
| Abb. 2.1-9: | Schulstandorte und Schülerzahlen Stadt Geilenkirchen | 18 |
| Abb. 2.1-10: | Schulstandorte Stadt Geilenkirchen | 19 |
| Abb. 2.1-11: | Sankt-Ursula-Gymnasium Geilenkirchen (Quelle: eigene Aufnahme) | 19 |
| Abb. 2.1-12: | Kultur- und Freizeiteinrichtungen Stadt Geilenkirchen | 20 |
| Abb. 2.1-13: | Burg Trips und Radwanderweg (Quelle: eigene Aufnahmen) | 20 |
| Abb. 2.1-14: | Öffentliche Einrichtungen Stadt Geilenkirchen | 21 |
| Abb. 2.2-1: | Klassifiziertes Straßennetz Geilenkirchen | 22 |
| Abb. 2.2-2: | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags (Mo-Sa) 2021 in Geilenkirchen | 24 |
| Abb. 2.2-3: | Verkehrsdaten Geilenkirchen DTV Kfz 2019 und 2021 | 25 |
| Abb. 2.2-4: | Verkehrsdaten Geilenkirchen DTV SV 2019 und 2021 | 26 |
| Abb. 2.2-5: | Bahnübergang Konrad-Adenauer-Straße (Quelle: eigene Aufnahme) | 27 |
| Abb. 2.2-6: | Zählung am Bahnübergang Konrad-Adenauer-Straße | 27 |
| Abb. 2.2-7: | Parkplatznutzung Stadt Geilenkirchen (Stand 2006) | 28 |
| Abb. 2.2-8: | Parkplätze in Geilenkirchen (Quelle: eigene Aufnahme) | 28 |
| Abb. 2.2-9: | Lkw-Vorrangrouten und Restriktionen nach SEVAS | 29 |
| Abb. 2.2-10: | ÖPNV und SPNV in Geilenkirchen (Quelle: eigene Aufnahme) | 30 |
| Abb. 2.2-11: | Tarifgebiet AVV | 30 |
| Abb. 2.2-12: | Busliniennetz Geilenkirchen | 31 |
| Abb. 2.2-13: | Bus- und Bahnlinien Taktung und Fahrzeit in der Stadt Geilenkirchen | 34 |
| Abb. 2.2-14: | ÖPNV-Erschließungsqualität Geilenkirchen | 35 |
| Abb. 2.2-15: | Erreichbarkeit der Versorgungszentren zu Fuß | 36 |
| Abb. 2.2-16: | Fußläufige Erreichbarkeit Geilenkirchen | 37 |
| Abb. 2.2-17: | Netzkategorisierung Fußverkehr Geilenkirchen | 38 |
| Abb. 2.2-18: | Bestehende Alltags- und Freizeitradrouten Geilenkirchen | 39 |
| Abb. 2.2-19: | Wunschliniennetz Radverkehr Geilenkirchen | 40 |
| Abb. 2.2-20: | Netzkategorisierung Radverkehr Geilenkirchen | 41 |
| Abb. 2.2-21: | Entfernungsradien Rad Geilenkirchen | 42 |
| Abb. 2.2-22: | Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof Geilenkirchen | 42 |
| Abb. 2.2-23: | „Wheesy“-Ladesation am Bahnhof Geilenkirchen (links) und Leihfahrräder „West-Bike“ am Rathaus Geilenkirchen (rechts) | 44 |
| Abb. 2.3-1: | SWOT-Analyse MIV, Lkw und ruhender Verkehr | 47 |
| Abb. 2.3-2: | SWOT-Analyse ÖPNV/SPNV | 48 |



| | | |
|--------------|--|-----|
| Abb. 2.3-3: | SWOT-Analyse Radverkehr | 48 |
| Abb. 2.3-4: | SWOT-Analyse Fußverkehr | 49 |
| Abb. 3.1-1: | Befragungsinhalte | 50 |
| Abb. 3.2-1: | ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Alter | 51 |
| Abb. 3.2-2: | ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit | 52 |
| Abb. 3.2-3: | Führerscheinbesitz nach Berufstätigkeit | 52 |
| Abb. 3.2-4: | Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Personen ab 18 Jahre) | 53 |
| Abb. 3.2-5: | Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, E-Pkw, Motorräder/Krad | 54 |
| Abb. 3.2-6: | Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad, Pedelec/E-Bike, E-Scooter | 54 |
| Abb. 3.2-7: | Nutzung Homeoffice und Häufigkeit der Nutzung | 55 |
| Abb. 3.2-8: | Modal Split Geilenkirchen im Zeitverlauf | 55 |
| Abb. 3.2-9: | Modal Split im Vergleich | 56 |
| Abb. 3.2-10: | Modal Split nach Wegelänge | 56 |
| Abb. 3.2-11: | Modal Split nach Wegezweck | 57 |
| Abb. 3.2-12: | Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag | 57 |
| Abb. 3.2-13: | Gesamtwegeaufkommen Geilenkirchen | 58 |
| Abb. 3.2-14: | Wegeaufkommen nach Altersklassen | 58 |
| Abb. 3.2-15: | Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel | 59 |
| Abb. 3.2-16: | Wegelängenverteilung nach Wegezweck | 59 |
| Abb. 4.1-1: | Nullprognose 2035 | 60 |
| Abb. 4.2-1: | Ziel-Modal Split 2035 Stadt Geilenkirchen | 62 |
| Abb. 4.2-2: | Handlungsfelder und Ziele Stadt Geilenkirchen | 63 |
| Abb. 4.2-3: | „Verdeckte“ Szenarienwahl 2035 | 64 |
| Abb. 4.2-4: | Ergebnisse der „verdeckten“ Szenarienwahl Workshop und Haushaltsbefragung | 65 |
| Abb. 4.2-5: | Langfristiges Szenario Klimaneutralität bis 2040 | 66 |
| Abb. 5.1-1: | Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2023 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOM 6.51 (02/2025)) | 68 |
| Abb. 5.1-2: | Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2023 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOM 6.51 (02/2025)) | 68 |
| Abb. 5.1-3: | CO ₂ -Ausstoß der Geilenkirchener Bevölkerung pro Tonnen im Jahr 2023 und 2035 im MIV und ÖPNV | 69 |
| Abb. 6.1-1: | Übersicht Maßnahmenvorschläge | 70 |
| Abb. 6.1-2: | Bewertungskriterien Maßnahmenvorschläge | 71 |
| Abb. 6.2-1: | MIV 2a Straßenraumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße | 75 |
| Abb. 6.2-2: | MIV 2b Straßenraumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße | 77 |
| Abb. 6.5-1: | Zielnetz 2040 go.Rheinlad – Knoten Aachen (Quelle: go.Rheinland GmbH) . | 94 |
| Abb. 7.2-1: | Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen | 125 |
| Abb. 7.4-1: | Messindikatoren und -instrumente für das Controlling | 128 |
| Abb. 7.4-2: | Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement | 130 |



Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----------------|--|
| A | Autobahn |
| Abb. | Abbildung |
| AGFS NRW | Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. |
| AVV | Aachener Verkehrsverbund |
| B | Bundesstraße |
| BMDV | Bundesministerium für Digitales und Verkehr |
| BMUV | Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz |
| bspw. | beispielsweise |
| bzw. | beziehungsweise |
| B+R | Bike and Ride |
| CO ₂ | Kohlendioxid |
| d. h. | das heißt |
| DTV | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke |
| EFA | Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen |
| E-Fahrzeug | Elektro-Fahrzeug |
| EW | Einwohner |
| ERA | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen |
| etc. | et cetera |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen |
| GmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| h | Stunde |
| Hbf. | Hauptbahnhof |
| HHB | Haushaltsbefragung |
| HVZ | Hauptverkehrszeit |
| K | Kreisstraße |
| Kap. | Kapitel |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| km | Kilometer |
| km/h | Kilometer pro Stunde |
| kW | Kilowattstunde |
| L | Landesstraße |
| Lkw | Lastkraftwagen |
| m | Meter |
| Mio. | Millionen |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| NL | Niederlande |
| NVP | Nahverkehrsplan |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr – öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. Taxibus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus. |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| Pkw | Personenkraftwagen |



| | |
|-------|--|
| P+R | Park and Ride |
| RASt | Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen |
| RB | Regionalbahn |
| RE | Regionalexpress |
| s | Sekunde |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| StVO | Straßenverkehrs-Ordnung |
| SV | Schwerlastverkehr |
| SVZ | Schwachverkehrszeit |
| SWOT | Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats |
| t | Tonnen |
| v. a. | vor allem |
| vsl. | voraussichtlich |
| z. B. | zum Beispiel |

