



# Verkehrsentwicklungsplan Odenthal

## Vorstellung der Maßnahmensteckbriefe

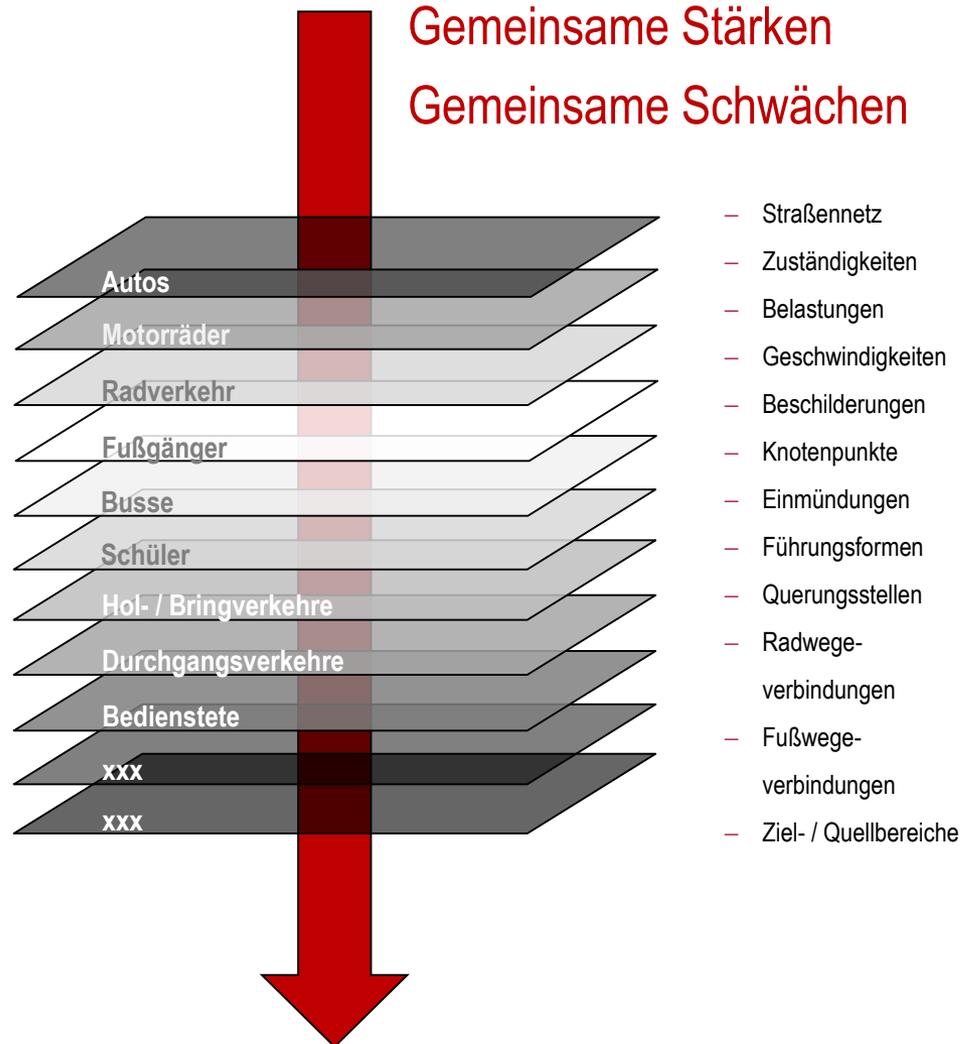
B.Eng. Svenja Gest  
ISAPLAN Ingenieur GmbH

Dipl.-Ing. Herbert Eidam,  
Planungsbüro VIA eG

- **Bestandsanalyse**
- Maßnahmenkonzept
- Ausblick

## Wie gehen wir vor?

- Bestandserfassung
- Analyse
  - Datenebenen
  - Stärken
  - Schwächen



## Ergebnis der Bestandsanalyse:

### + Stärken



- + bestehende Radwegeverbindungen
- + aus verkehrsplanerischer Sicht:  
keine nennenswerten Verkehrsprobleme im gesamten Gemeindegebiet, außer Achse Odenthal Mitte – Altenberg
- + starke Achsen im ÖPNV

### - Schwächen



- Verkehrsprobleme (nur) in der Ortsmitte
- zu hohe Geschwindigkeiten
- fehlende Querungsstellen
- Führungen Radwege / -lücken
- hoher Parkdruck zu Spitzenzeiten
- mangelnde Barrierefreiheit

➤ **viele Potentiale**

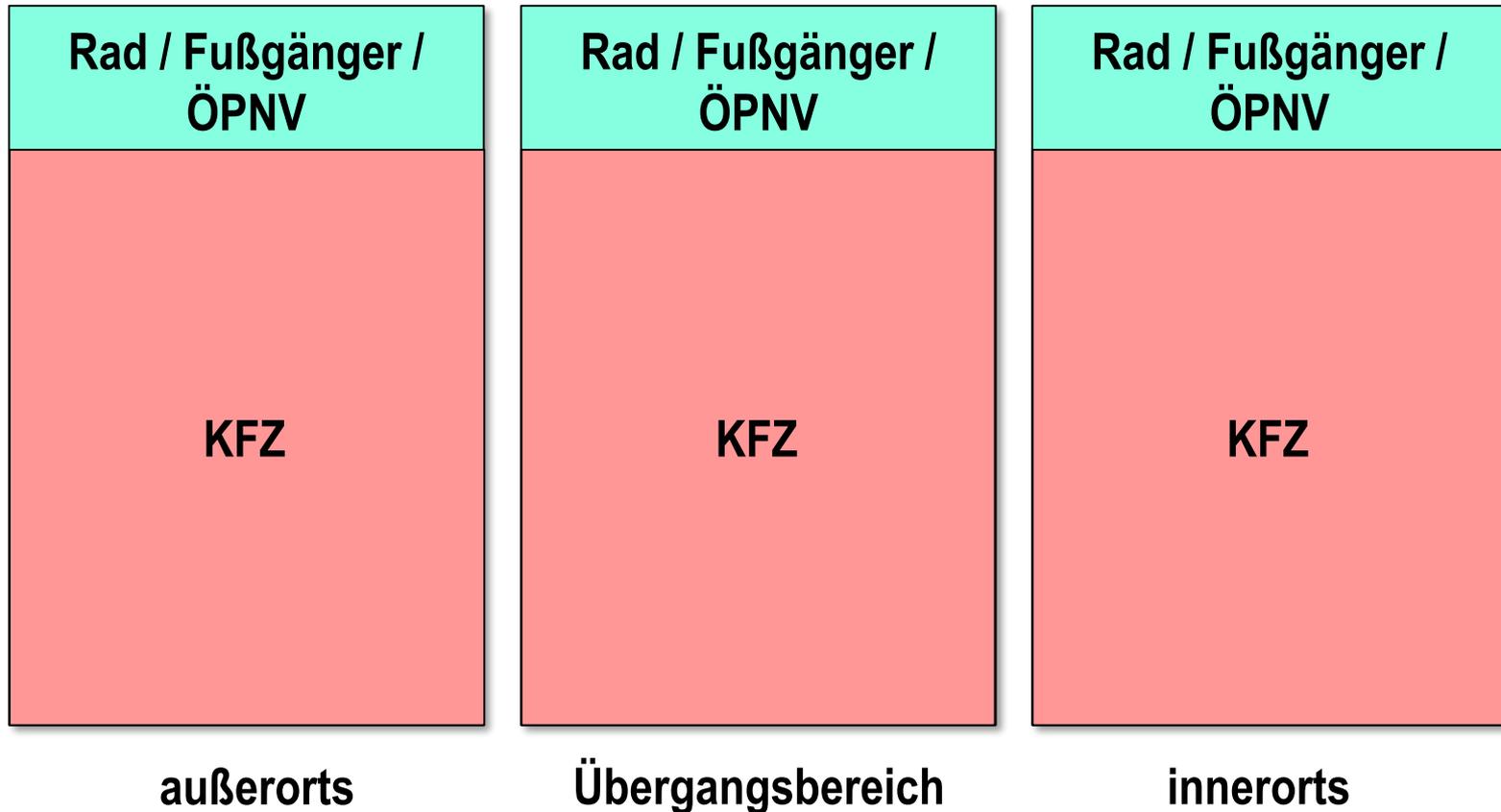
➤ **(grundsätzlich) lösbare Defizite**

- Bestandsanalyse
- **Maßnahmenkonzept**
- Ausblick

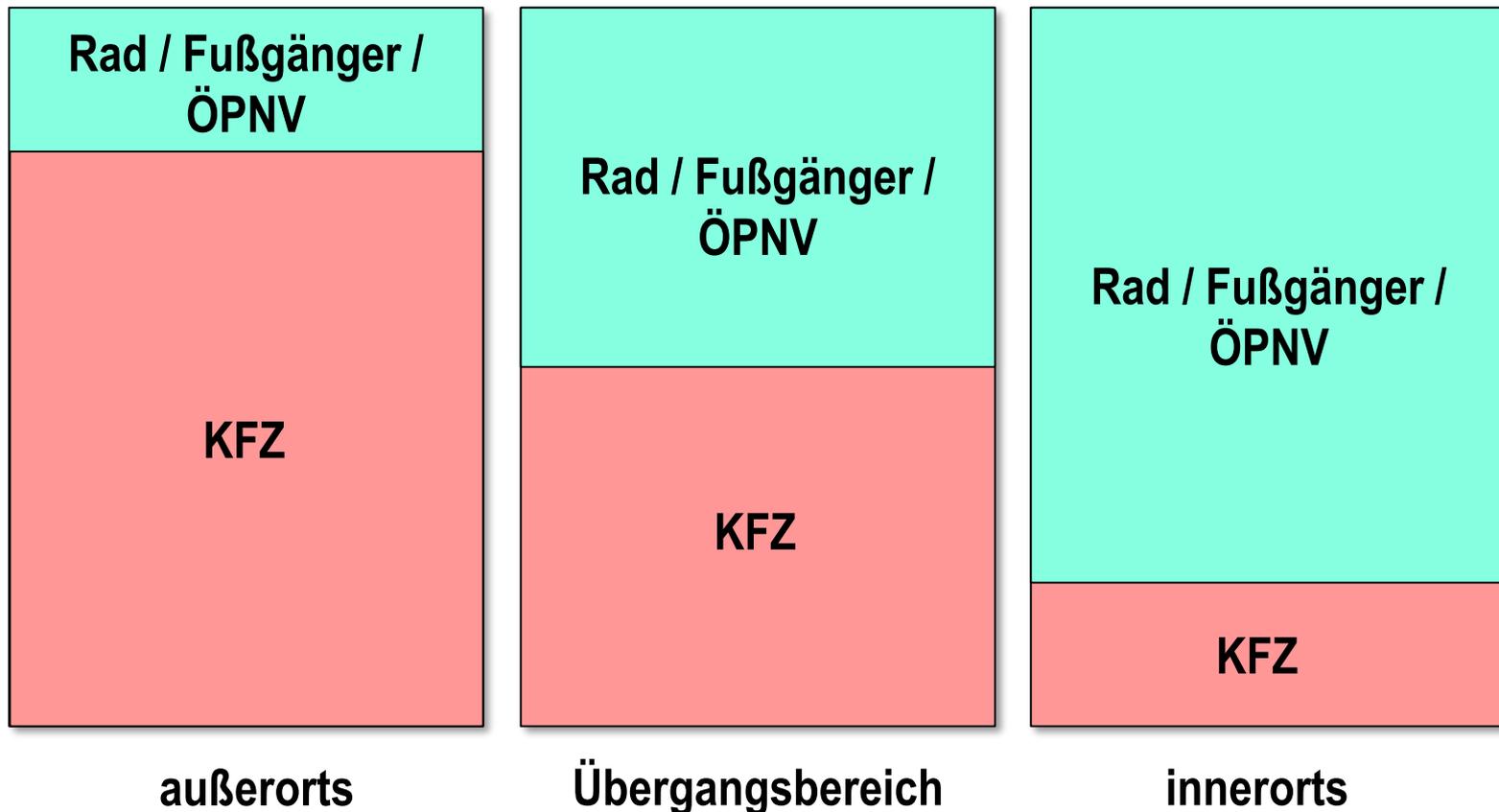
## Welche Ziele werden verfolgt?

- **Ortslagen** wahrnehmbarer gestalten
- **Ortskerne** definieren und aufwerten
- **Geschwindigkeiten** verträglich gestalten
- **Radverkehr** bedarfsgerecht und sicher führen
- **Fußverkehr** für alle flächendeckend ermöglichen
- **ÖPNV** attraktivieren und vernetzen
- **Paradigmenwechsel** nötig und längst überfällig!
- Entwicklung eines **Leitbildes mit konkreten Zielen** für die Zukunft
- **Zielorientiertes Handlungskonzept mit Steckbriefen** zu Maßnahmenvorhaben (keine detaillierten Planungen)

## Schematische Darstellung – Verteilung des Verkehrsraumes HEUTE

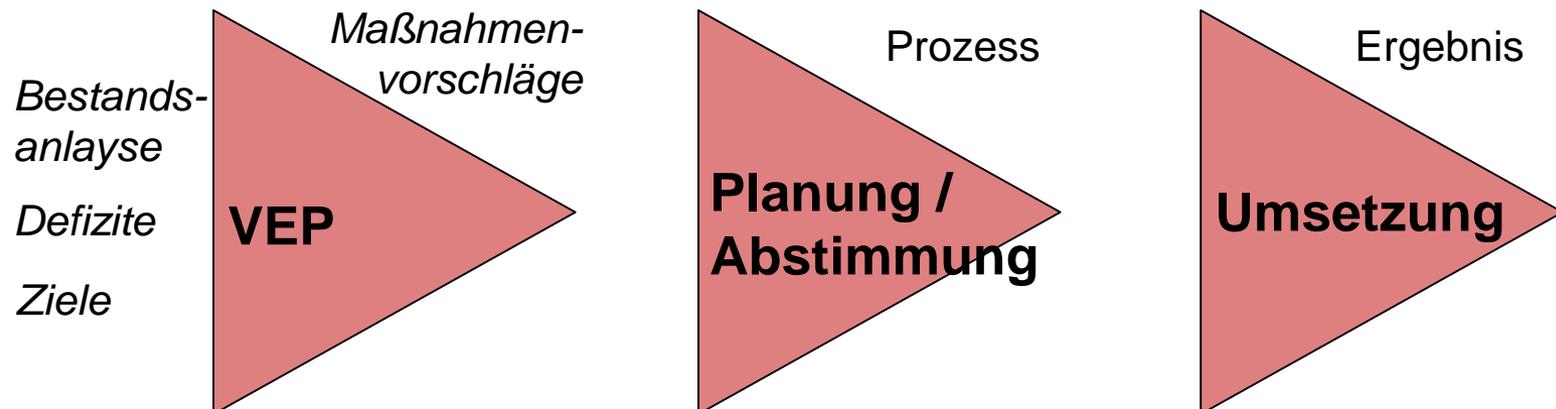


## Schematische Darstellung – Verteilung des Verkehrsraumes ZUKÜNFTIG



## Wie ist das Maßnahmenkonzept zu verstehen?

- als Resultat der Defizitanalyse und Leitzielvorgaben
- als Empfehlung und Diskussionsgrundlage
- keine abgeschlossene Planungen
- Ansatz für detailliertere Planungen zur Umsetzung



## Ortslagen wahrnehmbarer gestalten Ortskerne definieren und aufwerten

### A1 Hervorhebung der Ortseingänge

#### Defizit

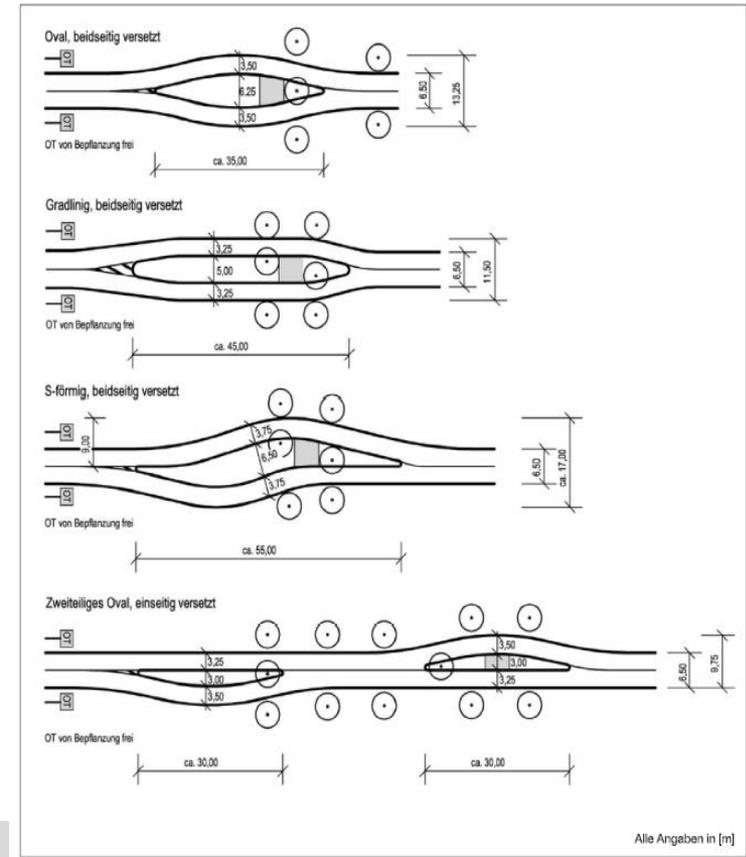
- nicht / kaum wahrnehmbare Ortseingänge
- Geschwindigkeitsübertretungen

#### Ziel

- optische Wahrnehmung des Straßenraumes verbessern
- Verkehrsfluss zw. Außer- und Innerortslagen „brechen“

#### Empfehlung

- Herstellung von Fahrbahnverschwenkungen bzw. –versätzen zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Anlage von Mittelinseln als Querungsmöglichkeiten



## A2 Herstellung von innerstädtischen Straßenquerschnitten

Ein innerstädtischer Querschnitt sollte mindestens folgende Kriterien aufweisen:

- beidseitige Nebenanlagen für Fußgänger und ggf. Radverkehr, Mindestbreite 2,50 m
- Mindestbemessung des Straßenraums für Pkw-Pkw Begegnungsfall (Mindestbreite 4,75 m), Lkw-Lkw Begegnungsfall (Mindestbreite 6,35 m)
- weitere Möglichkeiten der Radverkehrsführung bilden die Führung (in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrsbelastung)
  - > gemeinsam mit den MIV
  - > die Anlage von Schutzstreifen
- bedarfsgerechte Berücksichtigung von Zufahrten und privaten und öffentlichen Parkplätzen
- leistungsfähige Knotenpunktgestaltung (z.B. durch die Anlage eines Linksabbiegestreifens, Umgestaltung zum KVP, Einrichtung einer LSA)

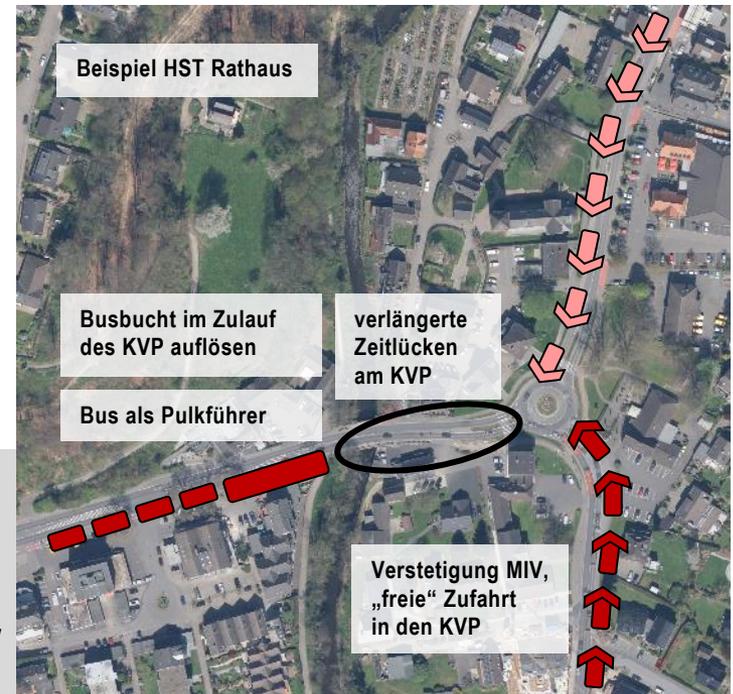
## A3 Auflösung von Busbuchten in zentralen Bereichen

Bestandssituation / Defizit

- Busbuchten in Odenthal Mitte
- hohe Flächeninanspruchnahme
- unzureichend dimensionierte Nebenanlagen
- beengte Raumverhältnisse
- Konfliktsituationen zw. Verkehrsteilnehmern

Empfehlung

- **Auflösung von Busbuchten im Zulauf KVP**
- **ÖPNV – Beschleunigung, Bus als Pulkführer**
- **verlängerte Zeitlücken am KVP**
- **Verstetigung des MIV**
- **Aufwertung und Stärkung der Nebenanlagen**
- **Reduzierung der Konfliktpotentiale**



## A4 Schaffung innerörtlicher Kernbereiche

### Defizit

- Stark MIV dominierte Ortskerne
- hohe MIV-Belastungen
- Nutzungskonflikte

### Ziel

- Verkehrsfluss harmonisieren
- Querverbindungen schaffen
- Nutzungen verbinden

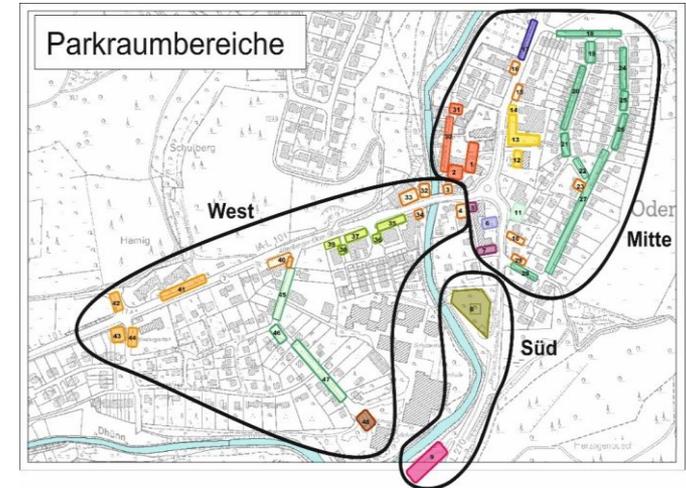
### Empfehlung: Kernzone einrichten

- bauliche und verkehrstechnische Abhebung vom restlichen Straßennetz
- „weiches Trennprinzip“ im Sinne des „Shared Space“ Gedankens
- Reduzierung der Geschwindigkeit



## A5 Parkraumkonzept Odenthal Mitte

- Klärung städtebaulicher und verkehrlicher Zielvorstellungen
- Schaffung des Quartiersplatzes *Alte Kaplanei* auch unter Verzicht auf Ersatzparkraum?
- Prüfung Parkraumbewirtschaftung im Bestand mit dem Ziel, Kurzzeitparkplätze im zentralen Bereich zu schaffen (= ursprüngliches Ziel!)
- Ggf. Zuhilfenahme des Instruments des Bewohnerparkens

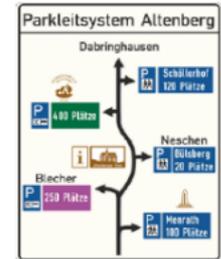


- ➔ **Flächenverfügbarkeit weitestgehend ausgereizt**
- ➔ **Grundsätzliche Neuorientierung erforderlich**
- ➔ **Alternative Mobilitätsformen ausbauen und erproben**

## A6 Parkraummanagement und Parkleitsystem Altenberg

- **Leitmaßnahme: Statisches Parkleitsystem** zur besseren Verkehrslenkung und städtebaulichen und touristischen Aufwertung
- Einheitliches, **modernes Schilderdesign** und „Aufräumen“ des heterogenen Altbestandes
- **Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung:** Höhere Preise im Kernbereich und niedrigere Preise auf den äußeren Parkieranlagen (schwierig umzusetzen, da sich viele private Parkflächen)
- **Temporäre Ausweichflächen** für Spitzentage
- **Flankierend:** ÖPNV-Verbesserung, Mobilstation, hochwertige Radabstellanlagen

**Vorwegweiser**  
in Tafelform  
2.000 mm x 3.000 mm



**Zwischenwegweiser**  
in Tabellenform  
1.200 mm x 350 mm



**Zielwegweiser**  
in Tabellenform  
1.200 mm x 350 mm



**Empfangstafel**  
900 mm x 600 mm



# Maßnahmenpaket B – Belange Geschwindigkeiten

## Geschwindigkeiten verträglich gestalten

### B1 Anlage von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung

#### Defizit

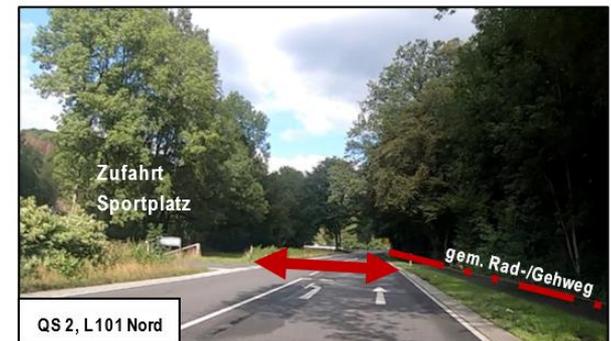
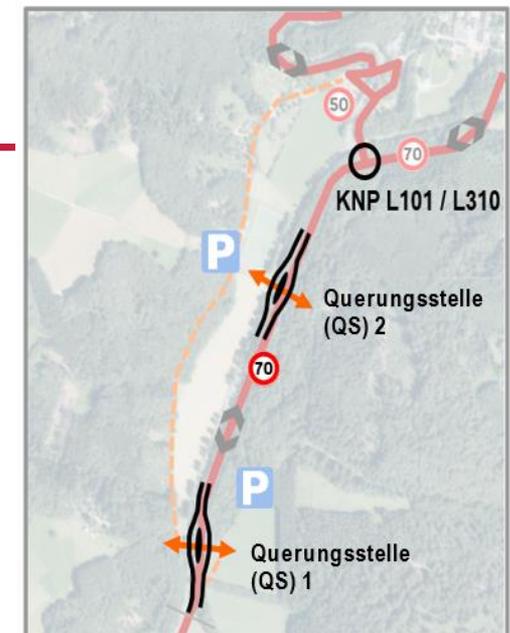
- überhöhte Geschwindigkeiten
- kreuzende Wegeverbindungen
- fehlende Querungsmöglichkeiten

#### Ziel

- Reduzierung der Geschwindigkeit
- Herabsetzung der Immissionsbelastung
- Verbesserung und Attraktivierung der vorh. Wegeverbindungen

#### Empfehlung

- Anlage von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz



## B2 Anlage von Kreisverkehrsplätzen zur Optimierung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit

### Defizit

- hohe Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen
- schlechte Leistungsfähigkeiten an KNP
- zähfließender Verkehr zu Spitzenstunden

### Ziel

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit + Verkehrsfluss
- Schaffung verkehrlicher Zäsuren
- Reduzierung der Geschwindigkeiten



### Empfehlung

- **Anlage KVP an folgenden KNP:**
  - **Altenberger-Dom-Straße (L101) / Bergstraße (K29)**
  - **Altenberger-Dom-Straße (L101) / Hauptstraße (L310)**
  - **Bergisch-Gladbacher Straße (L296) / Zufahrt Busbahnhof, ALTERNATIV Anlage einer Pförtnerrampel**

## B3 Herstellung verträglicher Geschwindigkeiten außerorts

### Defizit

- kurz aufeinanderfolgend verschiedenste Höchstgeschwindigkeitsgrenzen im Bereich zwischen 50, 70 und 100 km/h
- Geschwindigkeitsübertretungen

### Ziel

- Verstetigung des Höchstgeschwindigkeitsniveaus



### Empfehlung

- **Trichterung der Geschwindigkeiten im Zu- und Ablauf aller Ortschaften**
- **konsequente Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf kurvenreichen Abschnitten**
- **Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf allen Strecken mit nicht separierter Radverkehrsführung**



**Radverkehr** bedarfsgerecht und sicher führen

**Fußverkehr** für alle flächendeckend ermöglichen

- **C1** Herstellung konsequenter und richtliniengerechter Radverkehrsführungen
- **C2** Radnetzschlüsse herstellen
- **C3** Einrichtung weiterer E-Bike Verleihstationen
- **C4** Anlage von Querungshilfen
- **C5** Einrichtung einer Elternhaltestelle Dhünntalstadion
- **C6** Attraktive Fußgängerverbindungen
- **C7** Barrierefreie Nahmobilität

## C1 Herstellung konsequenter und richtliniengerechter Radverkehrsführungen

### Defizit

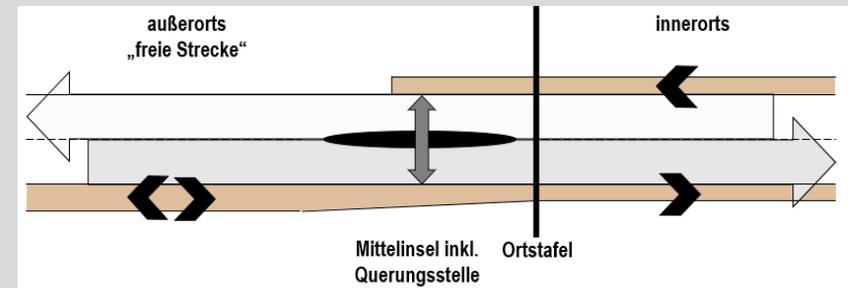
- nicht richtliniengerechte Radverkehrsführung
  - > erhöhte des Konflikt- und Unfallpotential
  - > verminderte Akzeptanz und Nutzung

### Ziel

- Radverkehrsnetz: flächendeckend, lückenlos, sicher

### Empfehlung

- **Herstellung konsequenter und richtlinienkonformer Radverkehrsführungen in den Ortslagen**
- **Innerorts:**  
**beidseitige Richtungsradführung**
- **Außerorts:**  
**einseitige Gegenrichtungsführung**



## C2 Radnetzschlüsse herstellen

### Defizit

- (inter)kommunale Netzlücken in bestehenden Radverbindungen
- Sicherheitsdefizit

### Ziel

- lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz für Freizeit- und Alltagsverkehr



### Empfehlung

- Handlungsbedarf besteht kommunal

- Odenthal Mitte – Glöbusch
- Odenthal Mitte – K28 (Selbach)
- Eikamp – Kramerhof
- L101 – Küchenberg
- Scherfbachtal
- Schallemicher Str.

### interkommunal

- Odenthal – Burscheid
- Odenthal – Kürten

## C3 Einrichtung weiterer E-Bike Verleihstationen

- **Erfolgreiches Bergisches E-Bike:** Derzeit belegt Odenthal mit 2.136 Ausleihen von Juli 2020 bis August 2021 einen erfolgreichen dritten Platz unter den RBK-Kommunen!

- **Vorschlag**, um diese erfolgreiche Entwicklung weiter zu unterstützen:

Weiterer Ausbau der virtuellen Stationen an zusätzlichen Standorten:

- **Glöbusch**
- **Osenau** (beim Nahversorgungsmarkt)
- **Scheuren**



- Mittelfristig je nach Inanspruchnahme:  
Prüfen, ob darüber hinaus einzelne heutige virtuelle Standorte in feste Stationen mit Verleihterminals umzuwandeln sind (siehe auch D5).

## C4 Anlage von Querungshilfen

### Defizit

- fehlende Querungsmöglichkeiten an div. Stellen im Gemeindegebiet Odenthal
- Sicherheitsdefizit / Gefahrenstelle

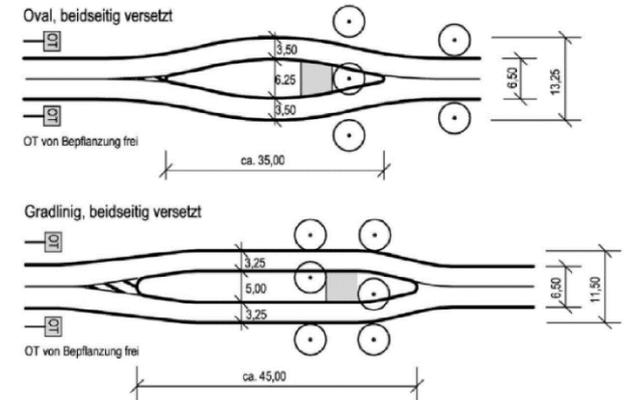
### Ziel

- Querungshilfen an den Ortseingängen
- Querungshilfen innerhalb der Ortslagen

### Empfehlung

- **Mittelinsel als Querungshilfe zur gleichzeitigen Geschwindigkeitsreduzierung (MIV bevorrechtigt)**
- **Barrierefreie Ausbauf orm berücksichtigen um allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden**
- **Fußgängerüberwege anlegen (Fußverkehr bevorrechtigt)**

***Vorortung entnehmen Sie bitte den Maßnahmensteckbriefen + Ergänzung Ortsdurchfahrt Blecher, Höhe Kita St. Ursula***



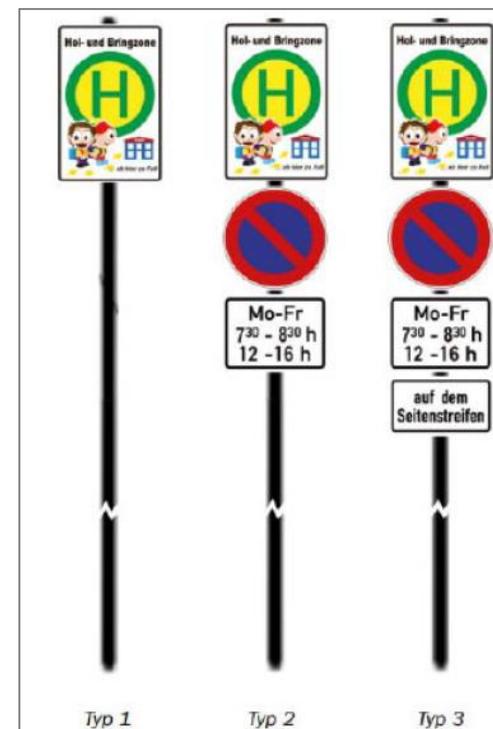
Überquerungsstelle für Fußgänger und Radfahrer im Zuge einer Sammelstraße in einer Großsiedlung



Örtliche Geschäftsstraße mit überfahrbarem Mittelstreifen als Überquerungshilfe

## C5 Einrichtung einer Elternhaltestelle Dhünntalstadion

- Im Zuge der Erstellung des Parkraumkonzepts (VIA/ISAPLAN 2017) wurden verschiedene Standorte für Elternhaltestellen geprüft.
- **Ergebnis und Standortvorschlag:**  
**Standort Dhünntalstadion**, da mit dem Kreisverkehrsplatz Funkenhof eine sicherer Abbiegemöglichkeit auch aus Richtung Süden zum Dhünntalstadion besteht.
- Von dort Fußgängerbrücke über die Dhünn zur Grundschule.
- **Ergänzend:** Informelle Ausstiegsstelle im Bereich Schmittergarten, jedoch keine reguläre Elternhaltestelle dort möglich.
- **Flankierend:** Kfz-Einfahrten zur Schule durch ordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen im Bereich An der Buchmühle ausschließen.



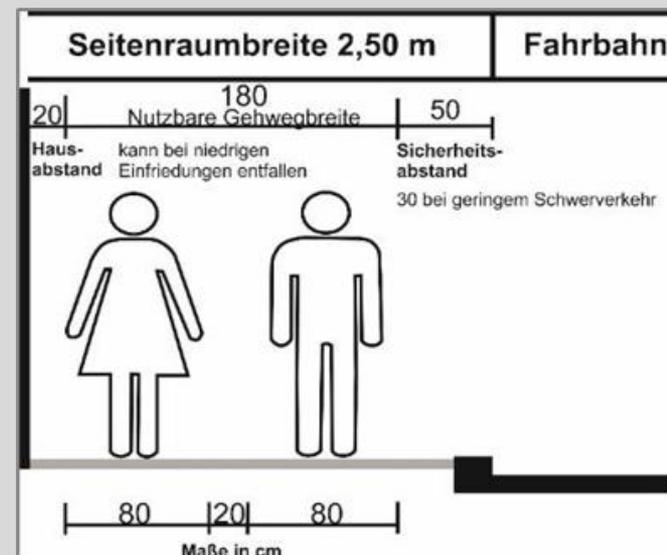
## C6 Attraktive Fußgängerverbindungen

– **Ziel:** Schaffung eines durchgängig barrierefreien, sicher begehbaren, sozial kontrollierbaren Fußwegenetz

– **Maßnahmenvorschläge:**

- Flächendeckende Überprüfung und Optimierung der Oberflächenbeschaffenheit fußverkehrsrelevanter Wege
- Barrierefreiheit nach Möglichkeit und Topografie schaffen und Standards mit Betroffenen abstimmen (Integrationsbeirat, Zielgruppen wie z.B. Senior:innen)
- Barrierfrei-Katasters erstellen (vorhande Grundlagen nutzen!)
- Beleuchtung von Verbindungswegen abseits des Straßennetzes und Aufnahme der betreffenden Wege in ein Beleuchtungskataster
- Fußgängerleitsystems in Form von Wegweisern oder Bodenmarkierungen

Quelle: FGSV/EFA, 2002, S.16; RASSt 06, S. 21



## C7 Barrierefreie Nahmobilität als Querschnittsthema

Im Rahmen eines **Barrierefrei-Atlas** sollen Leitlinien und verbindliche Standards insbesondere für folgende Bereich verankert werden, wie z.B.:

- **Barrierefreie Gehbahnen** auf zentralen Achsen  
z.B. bei historischem Pflasterbelag  
(Odenthal Dorfkern, Altenberg)
- Barrierefreie **Zuwegungen zu Bushaltestellen**
- **Bordabsenkungen** und „**Doppelborde**“
- Gut „**lesbare**“ **Straßenräume** durch taktile Streifen,  
Vermeidung von störenden Einbauten (z.B. Kundenstopper, Fahrradparker)
- Verstärkte Anweisung des Ordnungsdienstes: **Schutz der Gehwege vor Kfz-Falschparkern**, ausreichende **Sichtdreiecke** vor Einmündungen und Querungshilfen
- Grundsätzlich: Anwendung des „**Zwei-Sinne-Prinzips**“, um Informationen mindestens zwei Sinnen zugänglich zu machen: Hördefizite können durch sehen oder fühlen ausgeglichen werden, Sehdefizite durch hören oder tasten



Barrierefreier Doppelbord an einer Querungshilfe

## C7 Barrierefreie Nahmobilität als Querschnittsthema

### Barrierefreie Oberflächen – Grundlage für eine funktionierende Nahmobilität:

- Regelmäßige **Wartung und Sanierung der Gehwege**, auch unbefestigter Wege
- Punktuelle **Oberflächenschäden kurzfristig beheben!**
- **Grundstücksein- und -ausfahrten barrierefrei** gestalten, indem die Nebenanlagen durchgängig auf einem Niveau fortgeführt wird und die Ein- bzw. Ausfahrten nur über einen Kantstein abgesenkt werden
- **Entwässerungsrinnen abdecken**, um sie stolperfrei begehbar und mit Rollatoren o. ä. befahrbar zu machen; Rinnenabdeckungen mit taktilen Elementen für Seheingeschränkte
- Alle **Treppenstufen deutlich markieren** > Sturzprophylaxe



Barrierefreie/arme Entwässerungsrinne;  
Quelle: Stadt Berg. Gladbach

**➔ Abstimmung der genauen Standards mit den örtlichen Akteur:innen**

## ÖPNV attraktivieren und vernetzen

- **D1 Schnelle Busachsen schaffen**
- **D2 Stärkung und Weiterentwicklung der Nord-Süd- und West-Achsen im regionalen Busverkehr**
  - D2.1 Expresslinie X434 Odenthal – LEV-Schildgen – Köln-Mülheim als Testvorlauf für eine spätere Stadtbahnverlängerung aus Richtung Köln (Linie 4)
- **D3 Überprüfung und Optimierung der Buslinienführung im Bereich Voiswinkel / Heidberg / Küchenberg (- Bergisch Gladbach S)**
- **D4 Oberodenthaler Landbus**
- **D5 Mobilstationen in der Fläche**
- **D6 Mobilitätstestwochen**

## ÖPNV attraktivieren und vernetzen

### D1 Schnelle Busachsen schaffen

- Auflösung von Busbuchten und Einrichtung von **Kap- bzw. Fahrbahnrandhaltestellen** (vgl. A3)



- **Interkommunale Leitmaßnahme:**  
Schaffung einer separaten **Busspur im Zulauf auf Knotenpunkt Hebborn**

*Ziel: Umfahrung von Stausituationen; ausschließlich über die Stadt Bergisch Gladbach in Kooperation mit Straßen.NRW zu erwirken*

- Beschleunigung der **Busausfahrten aus der Haltestelle „Schulzentrum“**  
Einrichtung **Kreisverkehrsplatzes** / Alternativ Installation einer **Pförtnerrampe** für den Busverkehr

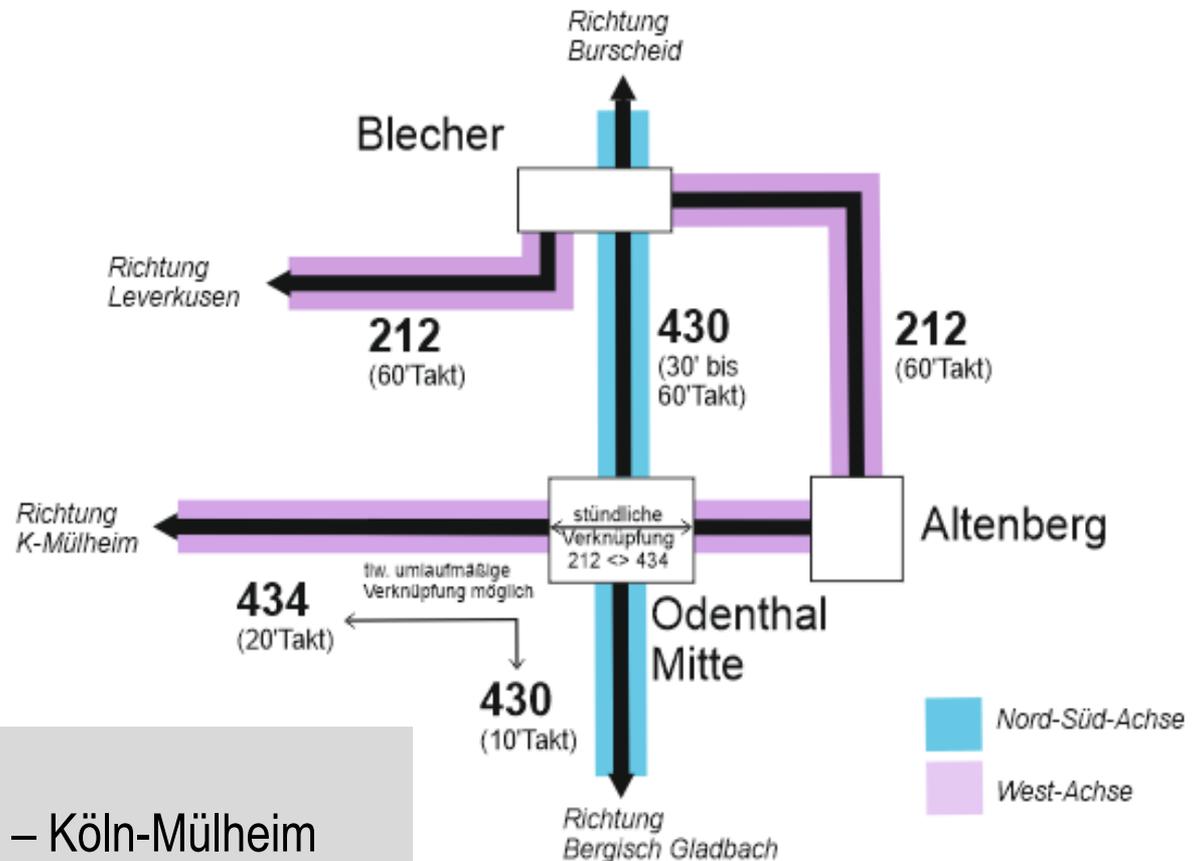
## D2 / 2.1 Stärkung und Weiterentwicklung der Nord-Süd- und West-Achsen im regionalen Busverkehr

### Nord-Süd-Achse:

Burscheid – Blecher –  
Glöbusch – Odenthal –  
Berg. Gladbach

### West-Achsen:

Köln (Stadtbez. Mülheim) –  
GL-Schildgen – Odenthal –  
Altenberg – Blecher –  
Glöbusch – Leverkusen



### Expresslinie X434:

Odenthal – LEV-Schildgen – Köln-Mülheim  
Testvorlauf für spätere Stadtbahnverlängerung  
aus Richtung Köln (Linie 4)

## D3 Überprüfung und Optimierung der Buslinienführung im Bereich Voiswinkel / Heidberg / Küchenberg (- Bergisch Gladbach S)

- Die **Linien 431 / 433** werden (außerhalb des Schülerverkehrs) in einer **Kleinbuslinie** zusammengefasst und am Wochenende vereinheitlicht.
- **Linienverlauf:**  
Küchenberg – Hirschberg – Lanzemicher Weg –  
**neu:** Oberbech – Kamper Weg – Heidberger Hof –  
Heidberger Straße – Heidberg – Mutzbroicher Str. –  
Sankt-Engelbert-Str.
- Straße Oberbech für Linienverkehr ertüchtigen.



## D3 Überprüfung und Optimierung der Buslinienführung im Bereich Voiswinkel / Heidelberg / Küchenberg (- Bergisch Gladbach S)

### Option 1:

**Küchenberg – Bergisch Gladbach:** Bedienung täglich im **60-Min-Takt**, ab Voiswinkel somit einmal stündlich Taktverdichtung auf 5 Min.

### Option 2:

Umbau der Linien 431/433 zum **Ortsbus Küchenberg/Heidelberg mit direkten Anschlüssen in Voiswinkel** an Nord-Süd-Achse Odenthal – Bergisch Gladbach (430)

Verbesserung der Umstiegssituation in Voiswinkel (Mobilstation, Querungshilfe)

Angebot im **30 Min-Takt** an Mo-Fr, außerhalb des 10-Min-Taktes auf der Achse Odenthal – Bergisch Gladbach wie Option 1; Einbeziehung Bürgerbus prüfen

### Option 3:

Verbindung der Linien 431/433 (wie Option 2) zusätzlich mit der Linie 432, hierdurch Schaffung einer direkten **Anbindung von Heidelberg und Küchenberg an Odenthal Mitte mit betrieblicher Durchbindung nach Oberodenthal**, Einbeziehung des Bürgerbusses, Angebot im **60-Min-Takt mit Verdichtungen zum 30-Min-Takt** zur Hauptverkehrszeit

## D4 Oberodenthaler Landbus (Linie 432)

- Kleinbuslinie (Schülerverkehr ausgenommen) mit Bürgerbus in einem einheitlichen Linienweg und Takt (auch unter der Woche) zusammengefasst
- **Linienverlauf:**  
Odenthal – Altenberg – Schmeisig – Neschen – Scheuren – Höffe – Odenthal
- Bedienung alternierend in beiden Richtungen, jeweils im 120-Min-Takt, ggf. verdichtet in der Hauptverkehrszeit zum 60-Min-Takt  
➔ Gesamtangebot: stündlich, ggf. verdichtet zwei Mal stündlich)
- **Verlängerung Linie 427 von Bechen nach Scheuren / Neschen** und fahrplanmäßige Verknüpfung mit Oberodenthaler Landbus.



## D4 Oberodenthaler Landbus (Linie 432)

### Option 1:

Verbindung der Linien 431/433 (siehe D3, Option 3) mit dem Oberodenthaler Landbus, hierdurch Schaffung eines durchgehenden Gemeindebusses

### Option 2:

Prüfung zur Einrichtung eines flexiblen, bedarfsgesteuerten Verkehrsangebots, das den Bereich Oberodenthal vollständig flächenhaft bedient, fahrplanunabhängig ist und zugleich mit dem Bürgerbusangebot verschmolzen werden kann.

*Hinweis: Aufgrund der erfahrungsgemäß sehr hohen Kosten ist zum einen eine Förderung zwingend erforderlich, zum anderen ist ein Konzept vorzulegen, wie eine Finanzierung nach Ablauf der Förderperiode aufrecht zu erhalten ist!*

## D5 Mobilstationen in der Fläche

- Neben zentralen Mobilstationen Odenthal Mitte Einrichtung weiterer **kleinerer Mobilstationen** mit einem abgestuften Angebot, i.d.R. an Bushaltestellen
- **Ziel:** Kristallisationspunkten des dörflichen Lebens entwickeln, ÖPNV und Umweltverbund offensiv bewerben  
→ **Aufwertung dörflicher Kerne und Siedlungsbereiche**
- **Angebote:** Abstellanlagen für Fahrräder und Sharing-Angeboten (e-Bike-Stationen), digitalen Informationsmöglichkeiten zum ÖPNV, Paketstationen, mobilen Service-Angebote (z.B. Lebensmittel, Sparkasse, Bücherbus), Bücherschrank, Mitfahrerbank etc.
- **Grundsätzlich barrierefreies Umfeld!**



### Standortvorschläge:

- ❖ Voiswinkel
- ❖ Blecher Schulstr.
- ❖ Eikamp Schallemicher Str.
- ❖ Neschen Kirche

## D6 Mobilitätstestwochen

- **Ziel:** Mobilitätstestwochen (z.B. der IHK) bieten Unternehmen / Betrieben die Möglichkeit, für einen begrenzten Zeitraum neue Mobilitätsformen zu testen, um betriebliche Mobilität und die der Mitarbeitenden nachhaltiger zu gestalten.
- **Kostenfreie Tests:** Pedelecs, E-Autos, ÖPNV-Tickets, Car-Sharing, Lastenräder
- **Vorschlag:** Ausweitung des Teilnehmerkreises über betriebliche Anwendungen hinaus, da nur wenig größere Gewerbebetriebe ansässig sind

➔ **Entwicklung spezieller Testwochen für z.B. Senior:innen oder Schüler:innen bzw. für bestimmte Dörfer**

– **Unterstützung durch Zukunftsnetz Mobilität NRW!**

**DIE TESTWOCHE AUF EINEN BLICK**  
Pedelecs, Elektroauto, ÖPNV, Car-Sharing\*, Lastenrad\* oder Informationstage\*: Die Mobilitätstestwochen bieten zahlreiche Möglichkeiten, um klimafreundliche Mobilität in Betrieben zu etablieren und voranzutreiben.  
Ob für die Mobilität der Mitarbeiter, Geschäftsreisen oder Lieferverkehre: Für all diese Bedürfnisse stellen die Testwochen attraktive Möglichkeiten vor.  
\* Die Module Car-Sharing, Lastenrad und Informationstage sind im Kreis Euskirchen nicht verfügbar!

**WER KANN TEILNEHMEN?**  
Unternehmen und Institutionen aus dem Kreis Euskirchen

**WIE KANN ICH DIE EINZELNEN BAUSTEINE BUCHEN?**  
Ob Pedelec, Elektroauto, ÖPNV, Lastenradkurier, Car-Sharing, Fahrradaktionstag – oder einfach alle zusammen? Überlegen Sie, welche Bausteine Sie und Ihre Mitarbeiter in der Mobilitätstestwoche ausprobieren möchten – und nehmen dann zur Terminabsprache Kontakt mit Maximilian Metzmacher, Telefon 02251 15-977, E-Mail: maximilian.metzmacher@kreis-euskirchen.de auf.

**LAUFZEIT?**  
Die Testphase in Ihrem Betrieb dauert max. eine Woche. Die einzelnen Bausteine können nur innerhalb des angegebenen Zeitraums genutzt werden. Die Testwochen laufen von April bis September.

**KOSTEN?**  
Die Teilnahme ist kostenfrei.

**WEITERE INFOS UNTER:**  
www.aachen.ihk.de, Dok.-Nr. 369/2018  
oder auf Facebook unter @Mobilitaetstestwochen.RegioAachen

Teilnehmen können Unternehmen und Institutionen aus dem Kreis Euskirchen.

**FINDEN SIE PASSENDE LÖSUNGEN FÜR IHREN BETRIEB**

**MOBILITÄTS-TESTWOCHE FÜR BETRIEBE**  
APRIL BIS SEPTEMBER

Die Partner:  
EUSKIRCHEN, @regio, ene, RIK, EnergieAgentur.NRW, ElektroMobilität NRW, ROLF HORN, region aachen, IHK

**KONTAKT**  
Kreis Euskirchen  
Jülicher Ring 32, 53079 Euskirchen  
Telefon: 02251 15-977, Telefax: 02251 15-489  
E-Mail: maximilian.metzmacher@kreis-euskirchen.de

Industrie- und Handelskammer Aachen  
Theaterstraße 6 – 10, 52062 Aachen  
Telefon: 0241 4460-311, Telefax: 0241 4460-149  
E-Mail: benjamin.hoop@iahn.de  
Internet: www.aachen.ihk.de

Testen Sie kostenfrei Pedelecs, Elektroautos, ÖPNV, Lastenradkurier, Car-Sharing und den Fahrrad-Aktionstag in Ihrem Unternehmen!

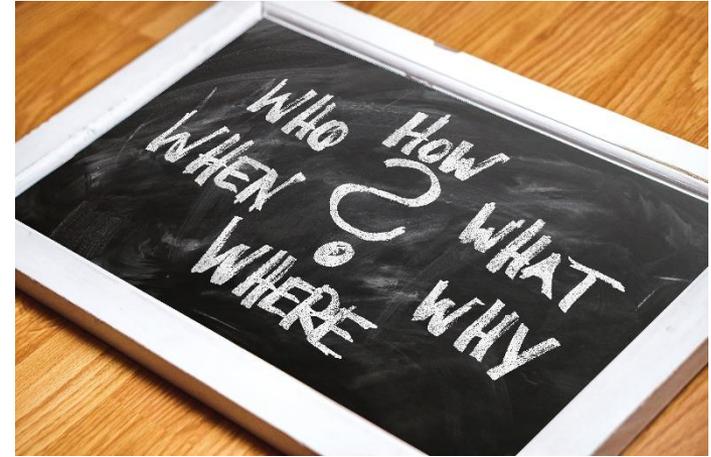
KREIS EUSKIRCHEN Industrie- und Handelskammer Aachen IHK

Flyer: Mobilitätstestwochen im Kreis Euskirchen (Quelle: Kreis Euskirchen)

- Bestandsanalyse
- Maßnahmenkonzept
- **Ausblick**

## Wie geht es weiter?

- mögliche, vertiefende Beratung der Politik
- Beteiligung von Straßenbulasträgern  
(Straßen NRW, Rheinisch-Bergischer-Kreis)  
und Aufgabenträger ÖPNV
- Fertigstellung des VEP



- **Zukunftsorientierter Verkehrsentwicklungsplan (VEP)**  
**mit einzelnen Maßnahmenblättern zur sukzessiven Umsetzung**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

ISAPLAN Ingenieur GmbH  
[www.isaplan.net](http://www.isaplan.net)

Planungsbüro VIA eG  
[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)