

# Leitbild-Workshop

## Grevenbroich – Stadt und Mobilität <sup>2030</sup>

Dokumentation des Workshops am 18.09.2021

**P3** Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln

**PS** Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität, Köln

**IGS**  
INGENIEURGESELLSCHAFT  
STOLZ mbH

1	VORBEMERKUNGEN .....	3
2	LEITBILD-PROZESS .....	4
3	PROZESSFORM .....	5
4	ZUKUNFTSBILDER UND ENTWICKLUNGSPERPEKTIVEN .....	6
5	LEITWERTE .....	8
6	LEITBILD – KURZPROFIL .....	9
7	HANDLUNGSKONZEPT MOBILITÄT.....	11
8	AUSBLICK .....	13

## ANLAGEN

1. SCHULWERKSTATT: ERGEBNISPRÄSENTATION DES PASCAL-GYMNASIUMS
2. DIE „15-MINUTEN-STADT“
3. LIEFER- UND WIRTSCHAFTSVERKEHR – PRINZIPSKIZZE
4. NEUORGANISATION DES PARKENS – PRINZIPSKIZZE
5. VERNETZUNG KERNSTADT-STADTTEILE
6. MOBILITÄTSKONZEPT - HANDLUNGSFELDER

# MOBILITÄTSLEITBILD

## 1 VORBEMERKUNGEN

---

Grevenbroich steht – wie viele andere Kommunen auch – vor der Herausforderung, Stadt und Mobilität neu zu denken. Wir befinden uns am Anfang eines tiefgreifenden, gesellschaftlichen, technologischen und kulturellen Transformationsprozesses.

Nachhaltigkeit wird zum umfassenden Prinzip unseres Denkens und Handelns. Die damit verbundenen Veränderungen betreffen nicht nur die Lebensbereiche Arbeit, Wirtschaft, Freizeit, Technologie, Umwelt, Konsum und anderes, sondern beinhalten auch einen – zumindest in Ansätzen – bereits erkennbaren, tiefgreifenden Wertewandel im Hinblick auf die ökologischen Zusammenhänge von Stadt, Mobilität, Natur und Gesundheit.

Die zunehmende Sensibilisierung der Menschen für Gesundheits- und Umweltthemen begann bereits mit der Klimadebatte und wird seit fast zwei Jahren verstärkt durch die Covid19-Pandemie.

Ein zusätzlicher Treiber der aktuellen Entwicklung ist und bleibt sicherlich auch die Digitalisierung, ebenfalls mit Auswirkungen auf alle Lebensbereiche. Es sind jedoch die Klima- und Umweltdiskussionen, aber auch der zunehmende Artenverlust, die jetzt verstärkt in den Fokus der öffentlichen und politischen Wahrnehmung treten und die Diskussion in den nächsten Dekaden bestimmen werden. Die bereits spürbaren Auswirkungen des Klimawandels (Hitze, Starkregen, etc.) führen uns vor Augen wie stark insbesondere in Städten die

Lebensbedingungen mit den städtebaulichen Bedingungen und der Mobilität korrelieren. Mehr und mehr fordern deshalb Stadtbewohner ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld, eine saubere und nicht mehr schadstoffbelastete Luft und Bedingungen, die zur körperaktiven Bewegung – zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad – einladen.

Kurzum: Gefragt ist eine neue postfossile Urbanität, die wesentliche ökologische, soziale und (nah-)mobile Bedürfnisse der Stadtgesellschaft erfüllt und den neuen veränderten Herausforderungen des Klimawandels gerecht wird. Eigentlich Gründe genug, den längst fälligen Dialog in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zur Zukunft von Stadt und Mobilität zu starten.

In Grevenbroich stand jedoch ein weiterer, wichtiger Anlass im Raum: Der letzte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) datiert aus dem Jahr 2000! Keine Frage, dass dieser VEP in seinen Basiszahlen, Annahmen, Zielen und Prognosen auch vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Zeitenwende in allen Belangen komplett überholt ist. Es war deshalb der verständliche Wunsch von Politik und Verwaltung, dem in aller Regel eher konzeptionell-technisch ausgerichteten neuen Mobilitätskonzept, ein Mobilitätsleitbild vorzuschalten und in einem kooperativen Leitbild-Prozess bereits ein Zukunftsbild, wichtige Planungsgrundsätze, Leitwerte, sowie strategische Ziele der zukünftigen Verkehrsplanung zu entwickeln. Somit lautete die ambitionierte Aufgabenstellung, nicht nur eine tragfähige, aktivierende, wie auch emotionale Vision der Zukunftsmobilität

in Grevenbroich aufzuzeigen, sondern auch – bereits mit Blick auf das neue Mobilitätskonzept – die Grundzüge, Parameter und Maßnahmenswerpunkte eines strukturellen Handlungskonzeptes „Mobilität“ zu entwickeln. Mobilitätsleitbild und Handlungskonzept sind inhaltlich rahmensetzend für das im Nachgang zu beauftragende Mobilitätskonzept.

## 2 LEITBILD-PROZESS

---

Der Leitbild-Prozess in Grevenbroich erfolgte zweistufig – vorlaufend mit einem Info- und Auftaktabend am 15.09.2021. Der zentrale Kreativ-Workshop wurde am 18.09.2021 durchgeführt. Die Teilnehmenden – Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft / Einzelhandel, Vereinen, Interessengruppen u.a. – konnten zuvor über ein Auswahlverfahren gewonnen werden.

### **Programm Info- und Auftaktabend**

18:00 Uhr Begrüßung

18:05 Uhr Inputvortrag:  
Stadt, Mobilität und Gesellschaft 2030

19:30 Uhr Pause

19:45 Uhr Diskussion mit den Workshop-Teilnehmer:innen

20:45 Uhr Zusammenfassung, Ausblick,  
Verabschiedung

Ziel und Kernaufgabe des zentralen Workshops war die Erarbeitung eines Mobilitätsleitbildes. Einer Mobilitätsperspektive, die mit Blick auf das Jahr 2030 die zukünftigen Entwicklungslinien, die Leitwerte, die zentralen Handlungsfelder benennt, sowie Maßnahmenswerpunkte und eine klare Handlungsstrategie beschreibt und wichtige Eckpunkte und Parameter für das neue Mobilitätskonzept festlegt.

Zum Hintergrund:

Eine mittelfristige Perspektive zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung kann weder politisch „verordnet“ noch extern geplant werden. Dieser Erkenntnis folgend war es der Wunsch der Stadt Grevenbroich, das Mobilitätsleitbild in einem kooperativen Prozess unter aktiver Mitwirkung von Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung, Bürgerschaft, Wirtschaft / Einzelhandel, Vereinen, sowie Interessengruppen gemeinsam in einem Kreativ-Workshop zu erarbeiten. Dies bot in Grevenbroich die Chance, die genannten Akteure als Ideen-, Feedback- und Diskussionspartner in den Zukunftsdialog kooperativ miteinzubeziehen.

Denn, letztlich ist nur eine von allen getragene Vision, welche gerade auch die Wünsche, Werte, Anliegen und Themen der relevanten Gruppen in Grevenbroich widerspiegelt, zielführend. Nur eine gemeinsame Vision findet Akzeptanz, bietet Orientierung über den Tag hinaus und bleibt damit auch mittel- bis langfristig eine verlässliche Handlungsgrundlage für Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Investoren.

### **Programm Leitbild-Workshop**

10:00 Uhr Begrüßung

10:05 Uhr Zukunftsbild / Vision – 3 AGs

11:15 Uhr Präsentation der Visionsbilder

12:00 Uhr Pause

12:45 Uhr Exkurs: Präsentation der Schulkwerkstatt am Pascal-Gymnasium

13:15 Uhr Diskussion im Plenum der 3 AG-Entwürfe / Entwicklung eines gemeinsamen Zukunftsbildes

13:45 Uhr Leitwerte

14:15 Uhr Zukunft Mobilität – (3 AGs) Konzeptionelle Grundzüge Potenziale, Rollenverteilung

14:45 Uhr Plenum: Transformation öffentlicher Raum, Straßen, Plätze, Parken, Leitprojekte

Kurzpräsentation der AG-Ergebnisse

15:00 Uhr Kurzfassung aller Ergebnisse – Zielprofil und Verabschiedung

mit Begleitung von Experten entwickelt. 3 Schüler:innen dieses Prozesses sowie der projektverantwortliche Lehrer haben dann ihre Planung als eigenen Diskussionsbeitrag im zentralen Workshop vorgestellt und waren gleichsam Teilnehmende. (Anlage 1: Präsentation Pascal-Gymnasium)

2. Eine weitere Besonderheit in Grevenbroich bestand darin, in einer – dem zentralen Workshop vorgelagerten – Abendveranstaltung mit einem Vortrag „Stadt, Mobilität und Gesellschaft“ bereits eine erste grundlegende Mobilitätsdiskussion zu führen.

Im Mittelpunkt des Workshops stand die zentrale Frage: Wie wollen wir im Jahr 2030 in Grevenbroich gut leben, wohnen und mobil sein? In einem moderierten Diskussions- und Arbeitsprozess galt es zunächst Möglichkeitsräume, Entwicklungsperspektiven, Ziele und Schwerpunktthemen herauszuarbeiten. In einem nächsten Arbeitsschritt wurde dann konkretisiert, welche Leitprojekte und Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig angestoßen bzw. umgesetzt werden, um die Zielperspektive zu realisieren. In einer finalen Arbeitsrunde erfolgte schließlich eine vertiefende Diskussion des Schwerpunktthemas „Mobilität“ und daraus ableitend eine Diskussion über die Rahmensetzung sowie die Festlegung von Zielen und Eckpunkten für die Neuausrichtung der zukünftigen Mobilität in Grevenbroich. (s. Workshop-Programm)

Die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen bzw. Arbeitsphasen sind im Folgenden dokumentiert. Danach erfolgt eine zusammenfassende, integrative Verdichtung zu einem Mobilitätsleitbild sowie der Abteulung eines Handlungskonzeptes.

### **3 PROZESSFORM**

Auf zwei Besonderheiten des Grevenbroicher Prozesses sei an dieser Stelle hingewiesen:

1. Rund 40 Schüler:innen des Pascal-Gymnasiums hatten im Rahmen der AGFS-Kampagne „Plane Deine Stadt“ in einem Tagesworkshop ein Neubaugebiet im Stadtteil Neukirchen beplant und hierfür prototypisch ihre Vision eines idealen Wohngebietes hinsichtlich der Themen Wohnen (Bauformen), Freizeit, Versorgung und Mobilität

## 4 ZUKUNFTSBILDER UND ENTWICKLUNGSPERPEKTIVEN

---

### 4.1 ARBEITSGRUPPE 1

---

- **Zukunftsbild:** „Stadt als moderner und grüner Lebensraum“
- **Leitideen:** Neuinterpretation von Urbanität: Für Grevenbroich eine spannende Mischung städtisch-ländlich
- **Prinzipien / Grundsätze:** Nachhaltigkeit, Lebensqualität, Modernität
- **Prägende Eigenschaften / Qualitätsmerkmale:** entschleunigt, begrünt, entsiegelt, vielfältig, flexibel, individuell, lebendig – hohe Lebensqualität
- **Städtebauliche Ausrichtung:** generationsübergreifendes Wohnen, Nutzungsmischung, Angebotsstrukturen für mobiles Arbeiten und Bildung, breites Angebot für Spiel- und grüne Freiräume
- **Mobilität:** multifunktionale Nutzung von Verkehrsräumen, Neuordnung der Netzhierarchie Auto/ÖPNV/Rad/Fuß, Angebotsstrukturen für E-Mobilität, flexibilisierte und bezahlbare ÖPNV-Angebote, grundlegende und gesamtstädtische Neuordnung des Parkens (insbesondere für Kfz), zentrale und dezentrale Mobilstationen, städtebauliche-verkehrliche Ausrichtung auf die „15-Minuten-Stadt“
- **Leitwerte:** Sicherheit, Miteinander, Nachhaltigkeit, Modernität

### 4.2 ARBEITSGRUPPE 2

---

- **Zukunftsbild:** „Die inklusive, mobile und durchgrünte Stadt der kurzen Wege“
- **Leitideen:** „Fokusänderung: Lebensraum statt Verkehrsraum“, Verkehr in einer grünen Stadt, eine Stadt die alles verbindet, tägliches Erleben, Wohlfühlaspekt, Verkehrsräume als Begegnungsräume, Stadt der kurzen Wege, Grüne Stadt, „kleine Stadt auf dem Land“
- **Prinzipien / Grundsätze:** Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, Inklusion, Planung „von unten nach oben“, Orientierung an „schwachen Verkehrsteilnehmern“, Sicherheit, Ziele möglichst schnell und zu jeder Zeit erreichbar, durchgehend barrierefrei, Mobilität für alle (von Jung bis Alt), nachhaltig und resilient, „Wohlfühlaspekt im täglichen Leben“, niedrigschwelliger Zugang insbesondere für Fahrrad, ÖPNV und das Zufußgehen
- **Prägende Eigenschaften / Qualitätsmerkmale:** multifunktional, bewegt, sicher, vernetzt (Kernstadt – Stadtteile), direkte Wegeverbindungen, elektrifizierte, resiliente Strukturen
- **Städtebauliche Ausrichtung:** strukturell grüne, barrierefreie, bewegungsaktive Stadt, Mischung urbaner/ländlicher Strukturen mit Fokus auf eine zeitgemäße „urbane Modernität“, mehr Wohnbebauung in der Innenstadt – aber statt Flächenverbrauch vorzugsweise Nachverdichtung und multifunktionale Nutzung von Flächen. (Neu-) Nutzung von Industriearealen, Entsiegelung von Flächen – nicht nur Status-

Quo wieder herstellen, digitale Infrastruktur zur Steuerung von Integration der einzelnen Systeme, Slogan: „Leben und leben lassen“ (größtmögliche Freiheit); „L(i)ebenswerte Stadt“

- **Mobilität:** „Eine Stadt, die alles verbindet“ bedeutet verkehrlich: Größtmögliche und beste Vernetzung der Stadtteile untereinander und mit der Kernstadt. Kurze, direkte und komfortable Wegeverbindungen für alle Verkehrsarten. Schnelle Erreichbarkeit aller relevanten Ziele, Gleichberechtigung der Verkehrsarten (Auflösung der Bevorteilung von Kfz), neue Hierarchie der Verkehrsmittel in der Reihenfolge Fuß, Rad, ÖPNV, Auto, weitgehend emissionsfreie und elektrifizierte Mobilität durch Realisierung entsprechender Angebots- und Ladeinfrastrukturen, durchgehende Barrierefreiheit, Wohngebiete familienfreundlich und verkehrsberuhigt gestalten – mit wohnungsnahen Spiel-, Grün- und Aufenthaltsflächen, eine Verkehrsinfrastruktur, die Multimodalität fördert und begünstigt, Realisierung einer flächenhaften bewegungsaktiven sowie wetterunabhängigen Verkehrsinfrastruktur, Neukonzeption des ÖPNV – elektrifiziert und flexibel, spezifische Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen bei der Neubildung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur beachten – Jung/Alt, Orientierung an „schwachen Verkehrsteilnehmern“

#### 4.3 ARBEITSGRUPPE 3

- **Zukunftsbild:** „Stadt als moderner Lebensraum – inklusiv / grün / vernetzt“
- **Leitideen:** „Grevenbroich – 32 mal lebenswert bewegt“. „Sinnperspektive“ durch neue Berufe für wegfallende Jobs (Strukturwandel Energiesektor), Nachnutzung soll mittels der Ansiedlung innovativer Betriebe junge Menschen anziehen. Die Vernetzung zwischen Kernstadt und Ortsteilen soll optimiert werden – gleichzeitig ist die Bewahrung der Eigenständigkeit sowie die kulturelle Prägung zu gewährleisten. Grevenbroich bietet durch seine Modernität und Lebendigkeit eine Alternative zu anonymen Städten wie zum Beispiel Düsseldorf und Neuss, die „15-Minuten-Stadt“ (Nahmobilität)
- **Prinzipien / Grundsätze:** Klimaneutralität, Nahversorgung gewährleisten, Alternativen zum PKW – aber Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl, bestmögliche Vernetzung zwischen Stadtteilen / Ortschaften untereinander sowie mit der Kernstadt, Funktionsmischung zwischen Wohnen, Arbeiten, Erholen – keine städtebauliche Separation
- **Prägende Eigenschaften / Qualitätsmerkmale:** modern, barrierefrei, grün, vernetzt, klimaneutral, einfach
- **Städtebauliche Ausrichtung:** Wohnen und Leben für alle, zukunftssichere Arbeitsangebote, Nutzung des Strukturwandels für Ansiedlung innovativer Betriebe, Stärkung der spezifischen Ortsteilstrukturen – Erhalt der unterschiedlichen städtebaulichen und kulturellen Prägungen, (Neu-) Nutzung von Brachflächen – Multifunktionalität, alternative Wohnräume für Familien und Senioren, „Grevenbroich ist keine Insel“ – Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit. Bestehende Grünflächen bleiben erhalten

und werden nach Möglichkeiten erweitert (wohnungsnahe Erholung/Freizeit)

- **Mobilität:** verkehrliche Vernetzung aller Ortsteile innerhalb der Gesamtstadt plus Vernetzung der umliegenden Wirtschaftsräume, Optimierung der regionalen Verkehrsbeziehungen im Umland, flächenhaftes, attraktives Infrastrukturangebot für den Radverkehr, Alternativen zur PKW-Benutzung (insbesondere Fuß- und Radverkehr), Trennung der Radverkehrswege für Alltag und Freizeit, die „freie“ Verkehrsmittelwahl bleibt erhalten, Optimierung Liefer-/Wirtschaftsverkehre, Sicherheit, Barrierefreiheit und Vernetzung stehen im Vordergrund, Maßgabe im städtebaulichen wie auch im verkehrlichen Sinn ist die „15-Minuten-Stadt“ (Anlage 2: „Die 15-Minuten-Stadt“)

## 5 LEITWERTE

---

(Leit-) Werte bezeichnen im allgemeinen Sprachgebrauch „als erhaltenswert oder moralisch als gut geltende Eigenschaften, die der Qualität von Objekten, Ideen, Sachverhalten etc. beigemessen werden.“ Im Kontext des Mobilitätsleitbildes sind Werte „Leitplanken“ bzw. wichtige Eckpunkte oder Parameter – aber auch Prüfungskriterien, die für die zukünftige Stadt- und Mobilitätsentwicklung stehen. Die im Workshop von den Teilnehmenden ermittelten Werte korrespondieren mit den Visionsbildern der Gruppen bzw. den daraus entwickelten gemeinsamen Zukunftsperspektiven.

Aus der Diskussion über die in Zukunft maßgebenden Wertvorstellungen ergab sich folgende folgende 7 Leitwerte:

### Hierarchie der Leitwerte:

1. Sicherheit
2. Grün
3. Inklusion/Teilhabe
4. Freiheit
5. Gesundheit
6. Einfachheit
7. Familie

(1) **Sicherheit** steht sowohl für Verkehrssicherheit mit Fokus auf die sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmenden – zu Fuß Gehende und Radfahrende, mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, Senioren, beinhaltet aber auch den Wunsch nach sozialer Sicherheit.

(2) **Grün** ist Synonym für eine strukturell durchgrünte Stadt. Grün stärkt die Wohn-, Freizeit- und Aufenthaltsqualität (Lebensqualität), steht für gesunde Luft, ist ein wesentlicher Beitrag zur Klimaanpassung (Schwammstadt, etc.).

(3) Mit **Inklusion / Teilhabe** wird gewährleistet, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen sich nicht mehr an vorhandene Strukturen anpassen müssen (Barrierefreiheit) und auch gesellschaftlich gleichberechtigt sind. Mit Inklusion/Teilhabe verbindet sich im weitesten Sinne auch die gesellschaftliche Teilhabe in allen Lebensbereichen – ebenso Diversität.



- (4) **Freiheit** bezieht sich in Grevenbroich auf die Workshop-Aussage „Leben und leben lassen“, aber insbesondere auf die in allen Workshop-Gruppen geforderte, auch in Zukunft zu gewährleistende „Wahlfreiheit für Verkehrsmittel“.
- (5) Der Leitwert **Gesundheit** steht für eine stadtverträgliche, klimafreundliche und proaktive Mobilität in der die gesunde, körperaktive Mobilität in Form von Fuß- und Radverkehr eine zentrale Rolle spielt. Gesundheit steht aber auch für ein gesundes, schadstoffreduziertes städtisches Mikro-Klima.
- (6) **Einfachheit** ist in Grevenbroich auf die Mobilität bezogen. Gemeint ist die Ausgestaltung und Nutzung der Verkehrsinfrastruktur (aller Verkehrsmittel), die Zugänglichkeit (Haltestellen, Umsteigepunkte), die Multimodalität und vieles mehr. Einfachheit verbindet sich im weiteren Kontext auch mit „Begreifbarkeit“.
- (7) **Familie** bedeutet übersetzt „familienfreundliche Strukturen“ sowohl im Städtebau als auch in der Mobilität. Im Fokus stehen familienadäquate Wohnungsangebote, Quartiersentwicklung, Grünanlagen, ÖPNV-Angebote, aber auch die sichere Ausgestaltung von Schulwegen.

Die 7 Leitwerte bilden somit die Leitplanken, bzw. den Handlungskorridor für die zukünftige Stadtentwicklung von Grevenbroich – administrativ, politisch aber auch in der Kommunikation nach außen beschrieben (Bürgerschaft, Wirtschaft, Verbände, etc.).

## 6 LEITBILD – KURZPROFIL

---

Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben und skizzieren das Leitbild und markieren die Eckpunkte und Entwicklungslinien für das im Jahr 2022 avisierte Mobilitätskonzept für die Stadt Grevenbroich. Die Beschreibung resultiert sowohl aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppen als auch den Diskussionen im Plenum – soweit diese überwiegend konsensual waren.

### 1. Vision / Zukunftsbild

In Grevenbroich ist eine graduelle Fokusänderung gewünscht: „Lebensraum statt Verkehrsraum“. Das heutige, vom Auto dominierte, Erscheinungsbild der Stadt wandelt sich zu einem gesunden, modernen, bewegten, durchgrüntem, inklusiven Lebens- und Bewegungsraum für alle Altersgruppen. Die Stadt- und Ortsteile werden unter Beibehaltung ihrer Eigenständigkeit und kulturellen Prägung behutsam weiterentwickelt und stehen in einem lebendigen Kontrast zur Kernstadt. Eine Kernstadt, die sich über die genannte Fokusveränderung durch eine eigene Mischung von Urbanität und Ländlichkeit neu interpretiert. Nachhaltigkeit, Resilienz, Klimaneutralität, Lebensqualität und eine bereits zukunftsbezogene Modernität, die auch junge Leute anspricht, sind neben betont familienfreundlichen Strukturen die Eckpunkte einer neuen städtebaulichen und verkehrlichen Ausrichtung.

### 2. Selbstverständnis

Grevenbroich versteht sich als eine hochgradig verkehrlich wie gesellschaftlich vernetzte Stadt. Nicht nur die kurzen, direkten Wege zwischen den Ortsteilen sowie mit

der Kernstadt, sondern auch – im weiteren Sinne – die Verbindung zwischen Jung und Alt, zwischen verschiedenen unterschiedlichen Kulturen, zwischen Stadt und Umland, sind prägend für einen Mix aus städtischem und ländlichem Lebensstil. Diese Aussagen stehen für ein „verändertes Miteinander“ und sind leitbildgebend für die Stadtgesellschaft von „morgen“.

Mit der Synthese von Stadt und Land entsteht in Grevenbroich eine neue eigenwillige Urbanität und gleichzeitig eine Modernität, die in einem wohlgemeinten Kontrast zu Städten wie Neuss und Düsseldorf stehen. Eine betont familienfreundliche, alle Altersgruppen und Lebensstile ansprechende Lebensqualität, findet somit ihren neuen Ausdruck in grünen Wohn- und Freizeitarealen, in der gestalterischen Aufwertung der City/Kernstadt, in der zur Bewegung einladenden Infrastruktur für Nahmobilität im Wandel der Verkehrs- zu Bewegungsräumen, in der Ansiedlung von innovativen Betrieben sowie im täglichen Erleben der Stadt „Wohlfühlaspekt“.

### 3. Grundsätze / Prinzipien

Determinanten für die zukünftige Entwicklung sind Nachhaltigkeit als grundlegendes Prinzip für Planen und Bauen, Klimaneutralität, Resilienz, Barrierefreiheit, Gesundheit – im engeren Kontext: elektrifiziert, umweltfreundlich, bewegungsaktiv, (verkehrs-) sicher, inklusiv und grün. Plus:

Bestmögliche Vernetzung aller Stadtteile und der Kernstadt, Funktionsmischung zwischen Wohnen, Arbeiten, Erholen/Freizeit statt städtebaulicher Separation, sowie die

möglichst multifunktionale Nutzung von städtischen Flächen.

Des Weiteren gilt:

- Nachhaltigkeit als universelles Planungs- und Handlungsprinzip
- Umweltfreundlichkeit als Indikator
- Entsiegelung von Verkehrsflächen, wo immer es möglich ist
- Gleichberechtigung (Gleichrangigkeit der Verkehrsmittel Fuß / Rad / Auto / ÖPNV)
- Es bleibt – auch bei offensiver Ausgestaltung einer nahmobilitätsfreundlichen Infrastruktur – „die Wahlfreiheit für Verkehrsmittel“
- Maßstabgebend für die zukünftige Verkehrsplanung ist der sogenannte „schwache Verkehrsteilnehmende“ Gemeint sind Personen mit einem besonderen Schutzbedürfnis, wie zum Beispiel Kinder, Mobilitätseingeschränkte, Ältere und andere. Ebenfalls gilt das Prinzip „von unten nach oben“ planen

### 4. Prägende Eigenschaften

Gesund, sicher, grün, umweltfreundlich, einfach, klimaneutral, vernetzt, barrierefrei, entschleunigt, bewegungsaktiv, lebendig, modern

### 5. Leitwerte (Hierarchie)

1. Sicherheit
2. Grün
3. Inklusion/Teilhabe
4. Freiheit

5. Gesundheit
6. Einfachheit
7. Familie

Die Leitwerte spiegeln die Wertvorstellungen der Workshopteilnehmenden und korrespondieren mit den Arbeitsergebnissen. Sie sind rahmensetzend und wichtiger „Marker“ für die zukünftige Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsentwicklung in Grevenbroich.

## **7 HANDLUNGSKONZEPT MOBILITÄT**

### **– Themenschwerpunkte und Leitprojekte –**

Aus den Ergebnissen der Workshop-Diskussion, bzw. den AG-Ergebnissen lässt sich folgende Themenreihe herauskristallisieren:

#### 1. Vernetzung

„Eine Stadt, die alles verbindet“

Über alle Arbeitsgruppen hinweg war es ein zentrales Anliegen aller Teilnehmenden, Grevenbroich mit seinen 32 Stadt-, bzw. Ortsteilen sowohl miteinander, als auch mit der Kernstadt optimal zu vernetzen. Schnelle Erreichbarkeit, direkte, komfortable Wegeverbindungen – insbesondere für den Radverkehr – dienen nicht nur der verkehrlichen Optimierung, sondern stärken auch den Zusammenhalt in der Gesamtstadt.

Realisierung von schnellen, direkten und sicheren (Rad-) Wegeverbindungen sowohl zwischen den Stadtteilen als auch mit der Kernstadt. (Anlage 5: Vernetzung Kernstadt – Stadtteile)

#### 2. Neuorganisation des ruhenden Verkehrs

Die Rückgewinnung von Flächen für Nahmobilität, Grün und Aufenthalt – damit einhergehend eine Entsiegelung – wird durch die sukzessive Verlagerung von Kfz-Parken in Quartiersgaragen oder andere, auch bestehende, Parkbauten und Parkflächen erzielt. Eine umfassende, alle Verkehrsmittel betreffende Neuorganisation des Parkens, ist eines der zentralen Ziele in Grevenbroich sowie Schlüsselfaktor für zwingend erforderlichen Raumgewinn für die Realisierung einer nahmobilitätsfreundlichen Verkehrsinfrastruktur, der Entsiegelung und der Durchgrünung der Stadt. (Anlage 4: Neuorganisation des Parkens)

#### 3. Nahmobilitätskonzept (Fuß- und Radverkehr)

Bereits am Info-Abend und vertiefend im Workshop wurde die Erstellung eines zukunftsfähigen Nahmobilitätskonzeptes mit den Schwerpunktthemen Fuß- und Radverkehr gesetzt. (s. auch Punkte „Die 15-Minuten-Stadt“ sowie „Radverkehr“ in der gesonderten Beschreibung)

#### 4. Stadt als grüner, hochwertiger Lebens-, Aufenthalts- und Bewegungsraum

Dieses Schwerpunktthema korreliert mit der im Workshop mehrheitlich gewünschten Fokusänderung: „Lebensraum statt Verkehrsraum“. Über die Erweiterung bestehender Grünräume hinaus bestand der breite Wunsch nach einer strukturellen Durchgrünung der Stadt. (Stichworte: Klimaanpassung, Luftqualität, Gesundheit, „Schwammstadt“, u.a.). Es bestand ebenso

der Wunsch nach einer gestalterischen Aufwertung und Attraktivierung insbesondere der Innenstadt.

Folgende Mobilitätsthemen wurden sowohl in den AGs als auch im Plenum vertiefend diskutiert:

○ **Liefer- und Wirtschaftsverkehre**

Die in jüngster Zeit exponentielle Zunahme der Liefer- und Wirtschaftsverkehre erfordert im neuen Mobilitätskonzept eine gesonderte Betrachtung hinsichtlich der Neuorganisation (Anlage von Micro-Hubs), Ausgestaltung von Lieferzonen im öffentlichen Raum, Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Projektträgern und vieles mehr. Weitere Stichworte sind „letzte Meile“, der Einsatz von Lastenrädern, etc. (Anlage 3: Liefer- und Wirtschaftsverkehr – Prinzipskizze)

○ **Die 15-Minuten-Stadt**

Das klassische Leitmotiv der „Europäischen Stadt“, die „Stadt der kurzen Wege“, erhält ganz aktuell mit dem neuen Label „Die 15-Minuten-Stadt“ eine neue, zeitgemäße Aufladung. Die Workshop-Teilnehmenden haben sich ausdrücklich für dieses städtebaulich-verkehrliche Leitbild ausgesprochen. Dies bedeutet für Grevenbroich, dass nach Möglichkeit Nahversorgung, Naherholung, Schulen, Sportanlagen, Einzelhandel und vieles mehr für Fuß- und Radverkehr in einem zeitlich erreichbaren Radius von 15 Minuten liegen. Dies stärkt und fördert die Nahmobilität, reduziert den Kfz-Kurzstreckenverkehr, den Parksuchverkehr und entspricht dem vielfach geäußerten Wunsch

der Workshop-Teilnehmenden nach einer zeitgemäßen, gesunden, bewegungsaktivierenden und „modernen“ Urbanität. „Die 15-Minuten-Stadt“ lässt sich als Leitmotiv vorzugsweise auf die Kernstadt, aber auch – unter Beachtung der jeweiligen sozialräumlichen Bedingungen – auf andere Stadtteile übertragen.

○ **Öffentlicher Personennahverkehr**

Ein weiteres Schwerpunktthema in der Zukunftsmobilität ist die im Workshop gewünschte Neukonzeption des lokalen öffentlichen Nahverkehrs. Gefordert wurden neue zeitgemäße Angebotsstrukturen hinsichtlich einer bedarfsorientierten, flexiblen ÖPNV-Bedienung, einer deutlich verbesserten Zugänglichkeit und der Ausgestaltung von Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern.

Die Neukonzeption des ÖPNV muss im Zusammenhang mit dem bereits avisierten Ausbau der Schienenverkehrsangebote im Planungsraum gesehen werden. Hier ergeben sich – auch in der Kombination des ÖV mit anderen Verkehrsträgern – neue Chancen und Potenziale für die Steigerung des ÖPNV.

○ **Modal-Split**

Angestrebt wird eine signifikante Änderung des heutigen Modal-Splits. Der in Grevenbroich vergleichsweise sehr hohe Kfz-Anteil von rund 60% soll kurz- bis mittelfristig auf 40%, langfristig auf unter 30% reduziert werden.

Perspektivisch bis 2030: 40% Kfz- / 10% ÖPNV- / 25% Rad- / 25% Fußverkehr.

Der Umstieg soll nicht erzwungen werden, sondern über eine qualitativ hochwertige Infrastruktur für die Nahmobilität sowie ein entsprechendes ÖPNV-Angebot erreicht werden.

○ **Radverkehr**

Beim Radverkehr ist auf die Dimensionierung von deutlich mehr (siehe Modal-Split), schnelleren (E-Bikes) sowie größeren (Lasten-) Rädern auszugehen. Eine hochwertige regionale Radinfrastruktur (Vernetzung der Ortsteile), möglichst abseits der bestehenden Straßenverbindungen mit direkten, schnellen Verbindungen sowohl zwischen den Stadtteilen als auch mit der Kernstadt und im gleichen Qualitätsmaßstab ein lokales Radverkehrsnetz sollen den Radverkehr entscheidend attraktivieren.

Ein flächenhaftes Netz von „Radautobahnen“, Fahrradstraßen usw., inklusive Begleitkomponenten wie Bike & Ride, Abstellanlagen, Mobilstationen etc. wurden genannt. Gewünscht ist das Trennungsprinzip: Nach Möglichkeit sollen Kfz-, Fahrrad- und Fußverkehr auf getrennten Trassen oder Wegen verlaufen. Die Anwendung des Mischprinzips (gemeinsame Führung von Kraftfahrzeugen und Radverkehr im Fahrbahnraum) erfolgt nur dort, wo eine ausreichende Verträglichkeit und Sicherheit zwischen des Verkehrsarten gewährleistet ist. Parameter sind die Kfz-Belastung, LKW-Anteile, Geschwindigkeit, aber auch die Breite der Fahrbahn und die Dichte des Radverkehrs.

○ **Kommunikation**

Ein zentraler Wunsch der Workshop-Teil-

nehmenden bestand darin, die Ideen, Leitwerte, Eckpunkte und Kernprojekte der Zukunftsmobilität sowohl nach innen (Verwaltung, Politik), als auch nach außen (Bürgerschaft, Wirtschaft, Verbände, Initiativen etc.) ausreichend zu kommunizieren. Dies dient nicht nur der Akzeptanz, sondern schafft ebenfalls ein dauerhaftes Interesse und „Mitgehen“ im nachfolgenden Transformationsprozess. Erforderlich ist ein Kommunikationskonzept, das die strategische, operative Vorgehensweise sowie die in Frage kommenden Medien- und Kommunikationsangebote beschreibt. Wichtig wäre in diesem Zusammenhang – wie auch im Leitbildprozess – durch eine kooperative Prozessform die aktive Teilhabe bzw. die Mitwirkung einer breiten Öffentlichkeit zu ermöglichen.

## **8 AUSBLICK**

---

Rund 40 Teilnehmende haben in einem moderierten Prozess das Mobilitätsleitbild „Grevenbroich – Stadt und Mobilität<sup>2030</sup>“ gemeinschaftlich entwickelt. Eine handlungsleitende Zielperspektive (Zukunftsbild), Leitwerte, Entwicklungsziele, Projektideen sowie konkrete Projekt- und Handlungsschwerpunkte wurden vereinbart. Aus den Arbeitsergebnissen lassen sich folgende Ableitungen treffen:

- Gewünscht ist eine graduelle Fokusveränderung: „Lebensraum statt Verkehrsraum“
- Transformation vom heutigen, vom Auto dominierten, Erscheinungsbild der Stadt in

einen gesunden, modernen, bewegten, durchgrüntem, inklusiven Lebens- und Bewegungsraum für alle Altersgruppen

- Eine durch stadtgestalterische Maßnahmen aufgewertete Kernstadt, die sich darüber hinaus durch eine eigene, für Grevenbroich spezifische Mischung aus Urbanität und Ländlichkeit neu interpretiert
- Gewünscht ist zudem eine betont familienfreundliche, alle bürgerschaftlichen und demografischen Gruppen ansprechende Lebensqualität, die ihren neuen Ausdruck in grünen Wohn- und Freizeitarealen, in der gestalterischen Aufwertung der City und nicht zuletzt in einer zur Bewegung einladenden Infrastruktur für Nahmobilität findet – **Nahmobilität als Basismobilität**
- Die in Grevenbroich gewünschte Gleichberechtigung der Verkehrsträger lässt sich nicht „verordnen“. Sie kann nur über die Realisierung einer wirklich sicheren, weil großzügig dimensionierten und bewegungsaktivierenden Infrastruktur verwirklicht werden. Nur eine hochwertige Infrastruktur schafft wirkliche Wahlfreiheit und Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern und ermöglicht, die ambitionierten Modal-Split-Ziele und vieles mehr zu erreichen.
- Ortsteile werden dadurch gestärkt, dass sie unter Beibehaltung ihrer Eigenständigkeit und kulturellen Prägung behutsam weiterentwickelt werden
- Ein zentrales Anliegen für alle Teilnehmenden war das Ziel einer bestmöglichen verkehrlichen Vernetzung aller Stadtteile miteinander sowie mit der Kernstadt
- Zukünftige Determinanten für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung sind Nachhaltigkeit (als universelles Planungs- und Handlungsprinzip), Klimaneutralität, Resilienz, Barrierefreiheit, Elektrifizierung der Verkehrsmittel und Inklusion
- Darüber hinaus spiegeln die Leitwerte nicht nur die Wertvorstellungen der Teilnehmenden sondern sind auch zentrale Marker für die zukünftige Stadt- und Verkehrsplanung. Maßgebend ist folgende Leitwert-Hierarchie:
  - Sicherheit
  - Grün
  - Inklusion/Teilhabe
  - Freiheit
  - Gesundheit
  - Einfachheit
  - Familie

Die im Workshop gewonnenen Ergebnisse gehen jedoch weit über die Beschreibung einer Zukunftsperspektive für Stadt und Mobilität hinaus. So wurden bereits im Prozess – mit Blick auf ein nachlaufendes (Nah-) Mobilitätskonzept (siehe Anlage 3) – konkrete Themen- bzw. Handlungsschwerpunkte benannt. Diese sind:

1. Vernetzung – Stadtteile/Kernstadt
2. Neuorganisation des Parkens
3. Konzept zur Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr – Stichwort: „Die 15-Minuten-Stadt“)

4. Durchgrünung – Stadt als hochwertiger, grüner Lebens-, Aufenthalts- und Bewegungsraum
5. Gestalterische Aufwertung der City
6. Neukonzeption des ÖPNV
7. „Letzte Meile“ – innovative Neuordnung des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs

Insofern wurden bereits wesentliche Eckpunkte und Ableitungen eines Mobilitätskonzeptes diskutiert und formuliert. Dies eröffnet Politik und Verwaltung die Chance – nach der politischen Beratung und Beschlussfassung im Stadtrat – zu den o.g. Handlungsschwerpunkten entsprechende Arbeitspakete für eine beschleunigte Planung und Umsetzung zu beschließen. (Anlage 6: Mobilitätskonzept – Handlungsfelder)

Köln, den 23.02.2022