



Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Rheinbach

– Politikworkshop –

11. Mai 2026

Dipl.-Ing. Oliver Krey
Teresa Eickels M. Sc.



Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung



EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan



RÜCKBLICK
Verkehrsentwicklungsplan



MAßNAHMEN
Entwicklung und Konzeption



PRIORISIERUNG
Einstufung der Maßnahmen



EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan



RÜCKBLICK
Verkehrsentwicklungsplan



MAßNAHMEN
Entwicklung und Konzeption



PRIORISIERUNG
Einstufung der Maßnahmen

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan – Was ist das?

Er ist ein strategisches Instrument der Verkehrsplanung und damit eine Art **Handlungsrahmen** (informeller Plan) für die künftige, nachhaltige **Verkehrsentwicklung** (i.d.R. ca. 10-15 Jahre).

Ziel ist die Entwicklung eines **zukunftsfähigen, nachhaltigen und umweltverträglichen Verkehrs** zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität und die **Reduzierung der negativen Folgen** des Verkehrs.

Seine **Detailtiefe** umfasst **konzeptionell-strategische Ansätze** (Grundzüge der Verkehrsentwicklung für alle Verkehrsträger), keine konkreten Bauentwürfe o.ä..



ÖFFENTLICHE BETEILIGUNG

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan – Fokusräume Rheinbach



STADTRAUM HAUPTSTRABE



FAHRRADFREUNDLICHES RHEINBACH



ORTSDURCHFARTEN

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan – Projektstruktur & Projektstand

02 LEITBILDENTWICKLUNG

„Wie sieht der Verkehr der Zukunft aus?“
Intensiver Austausch mit unterschiedlichen Beteiligten

04 WIRKUNGSABSCHÄTZUNG & PRIORISIERUNG

Herausfiltern der verfolgungswerten Maßnahmen durch Einsatz einer Bewertungsmethodik



01 BESTANDSANALYSE

Gespräche mit Planungsverantwortlichen, Analyse vorhandener Konzepte, Daten, geographischer Räume, Mobilitätsangebote

03 MAßNAHMENENTWICKLUNG

Mehrstufiger Prozess des Sammelns, Analysierens, Entwickelns und Abstimmens zur Behebung der erkannten Schwächen

05 WIRKUNGSEVALUATION

Monitoring & Wirkungskontrolle der umgesetzten Maßnahmen



EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan



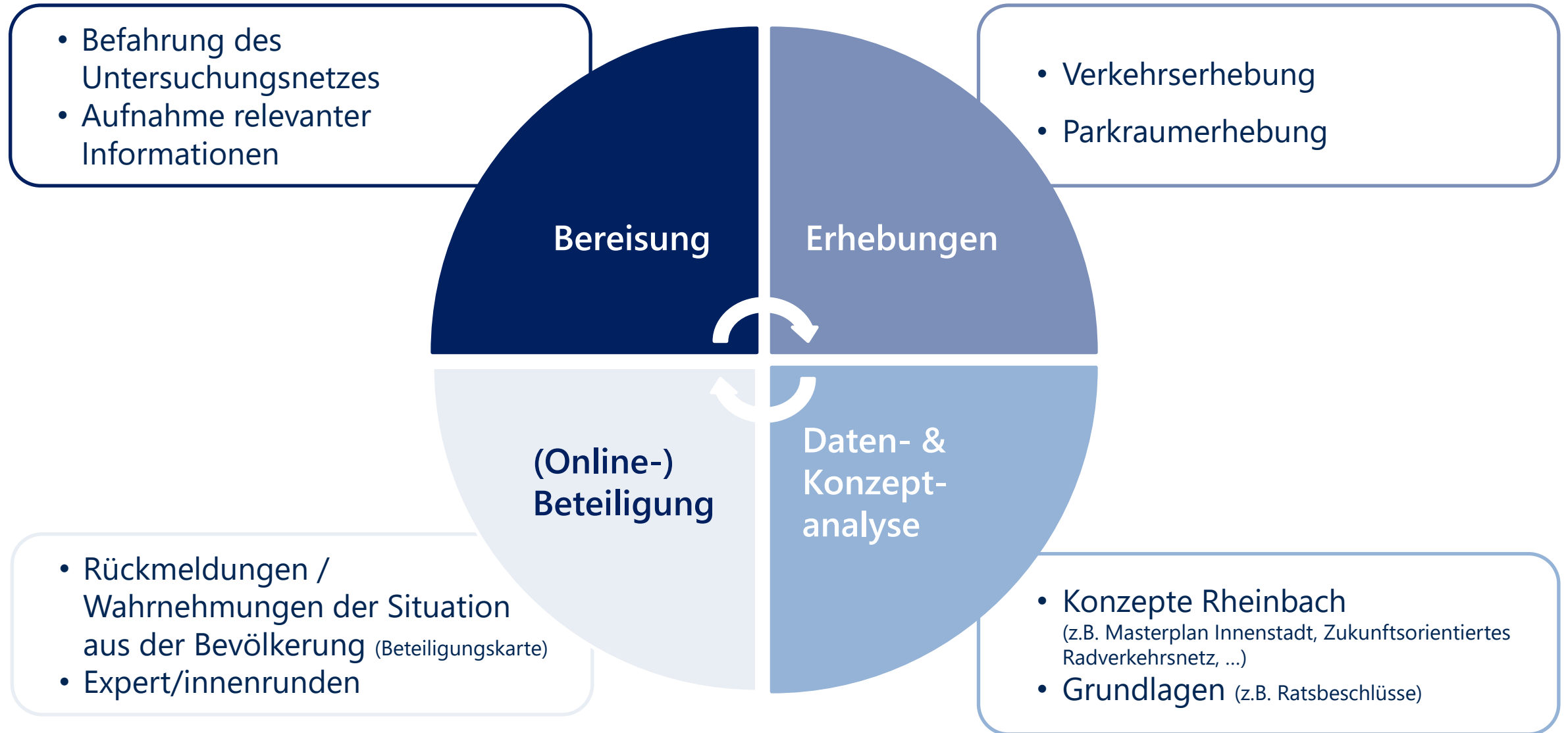
RÜCKBLICK
Verkehrsentwicklungsplan



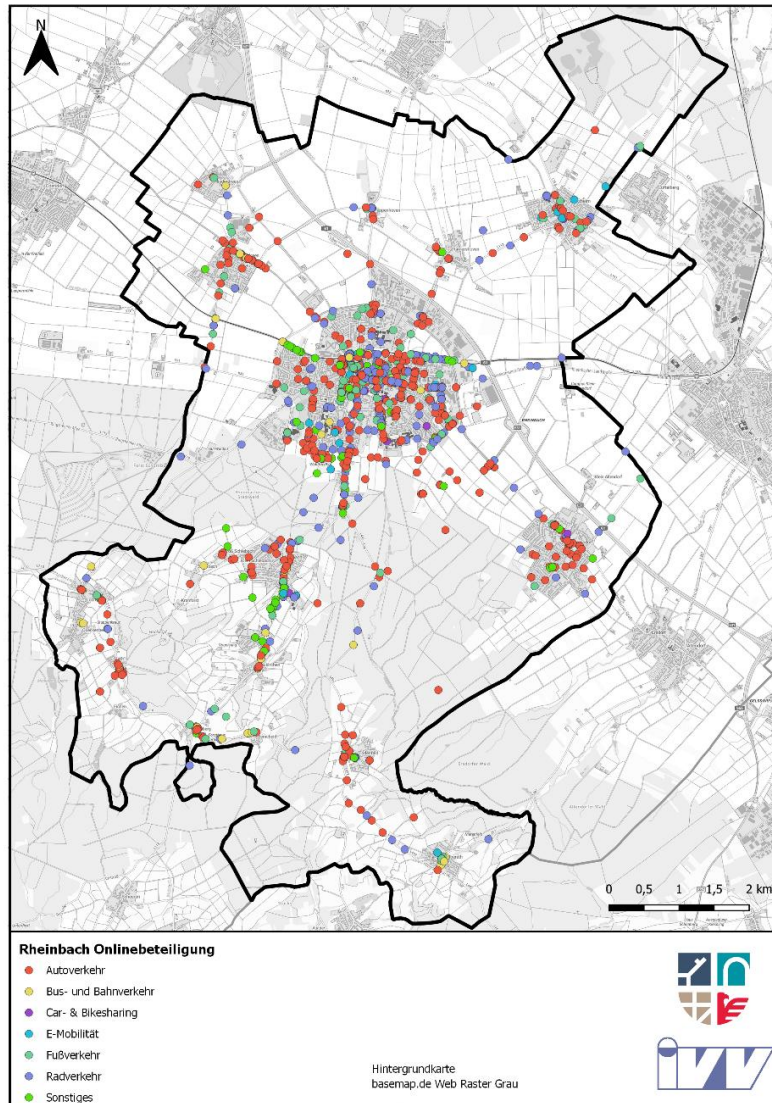
MAßNAHMEN
Entwicklung und Konzeption



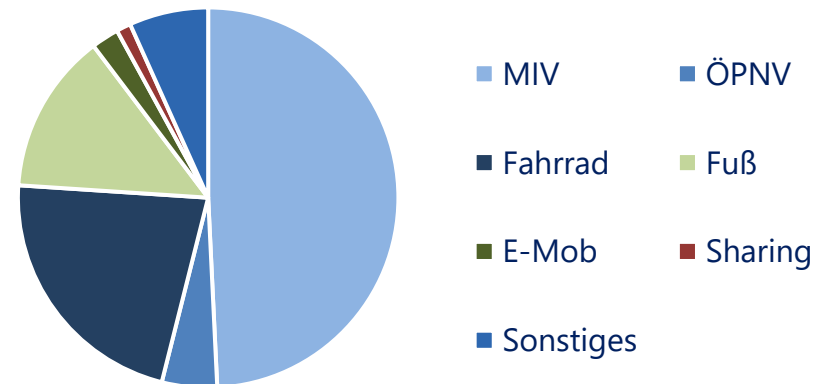
PRIORISIERUNG
Einstufung der Maßnahmen



Bestandsanalyse & Mängelanalyse – Online-Beteiligung

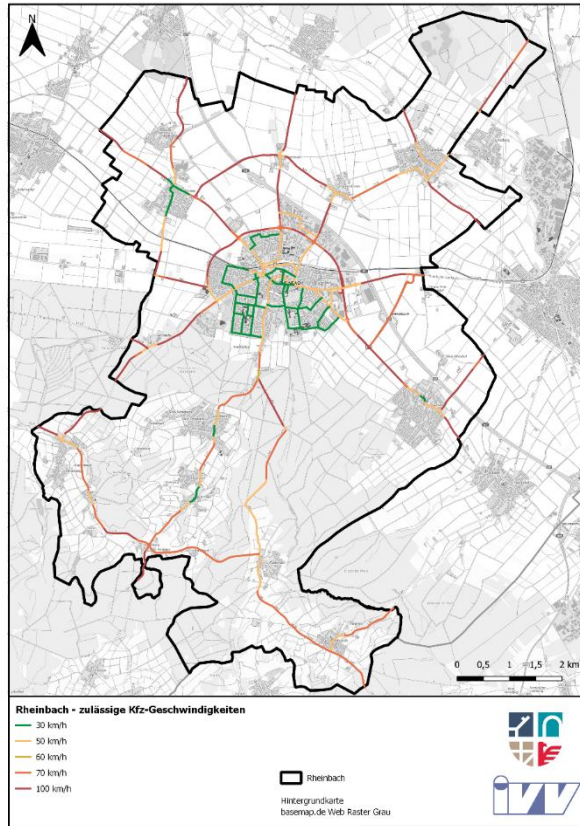


- Online-Beteiligung im Zeitraum vom 19.09.-22.10.2023
- 845 Beiträge, dabei hohe Anzahl an Einträgen zum Thema „Neubau / Ausbau / Angebotserweiterung“ über alle Mobilitätsformen
 - Pkw-Themen: „Geschwindigkeit“ / „Beschilderung bzw. Markierung“ / „problematisches Parken“
 - NMIV-Themen: „Sicherheit bzw. Beleuchtung“ / „Beschilderung bzw. Markierung“ / „Querungshilfen“
 - ÖPNV-Themen: „Taktung bzw. Fahrplan“

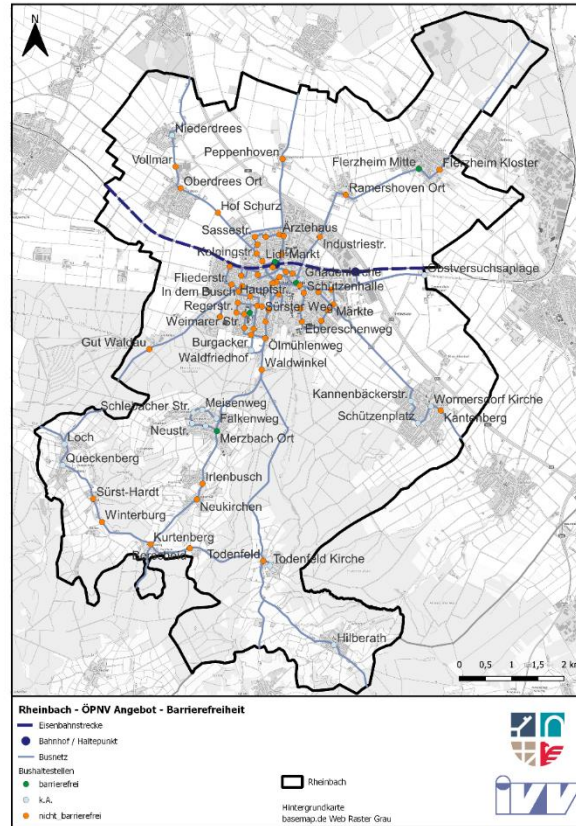


(Quelle: Onlinebeteiligung – Angaben NutzerInnen)

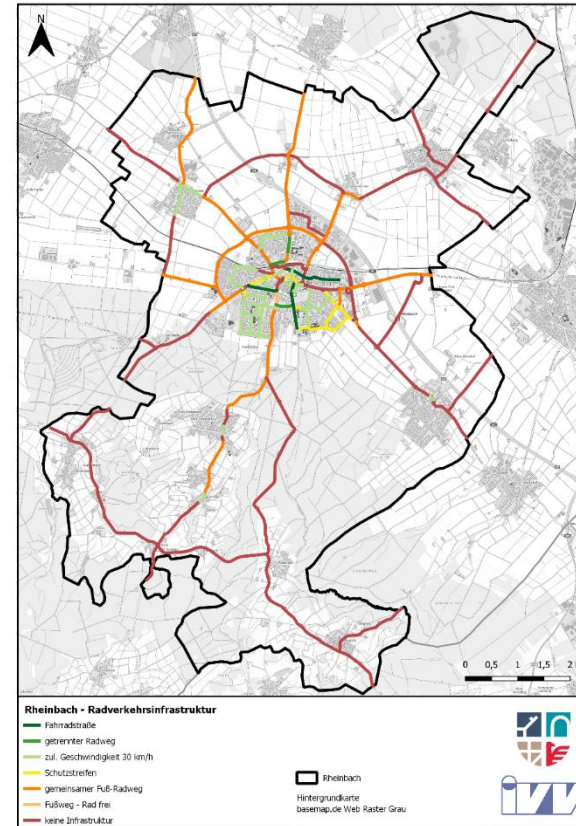
Bestandsanalyse – Ergebnisse



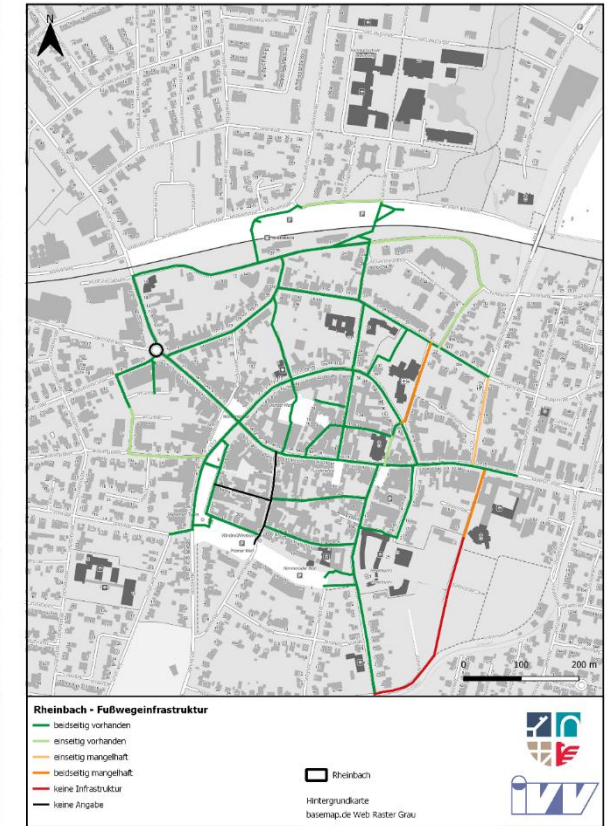

 Infrastruktur
 Geschwindigkeiten
 Parkraum




 Lage Haltestellen
 Bedienung Haltestellen
 Haltestellenqualität




 Infrastruktur
 Abstellmöglichkeiten




 Infrastruktur
 Querungshilfen

Umfangreiche Bestandsanalysen für alle Verkehrsmittel entlang des vordefinierten Untersuchungsnetzes.

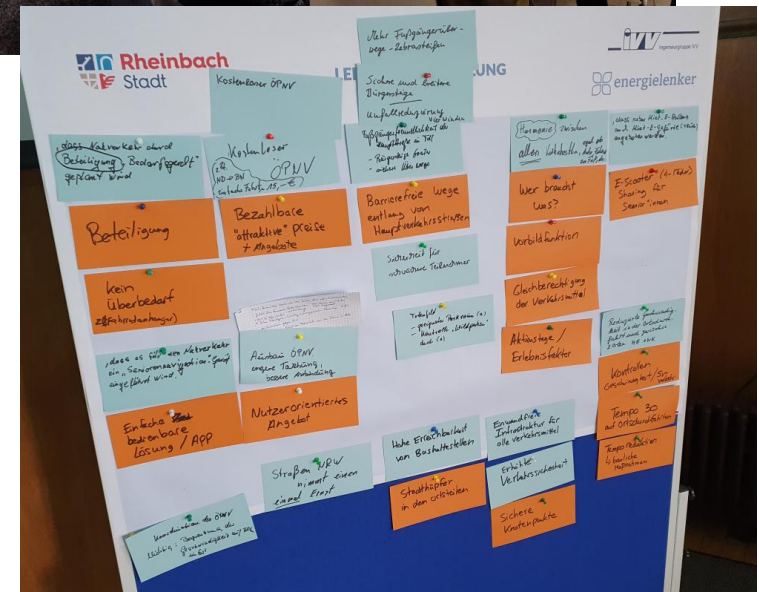
- „Wie sieht der Verkehr der Zukunft aus?“
- Zukünftige Entwicklungen haben Einfluss auf sich **verändernde Mobilitätsbedürfnisse**.
- Dem muss man mit geeigneten **Handlungsstrategien** zu begegnen, dazu bedarf es Diskussionen über passgenaue Planungsleitbilder
- Das Planungsleitbild Verkehr benennt die **Grundrichtungen** erforderlicher Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur, z.B. Veränderungen der Anteile von Verkehrsträgern oder Förderung der Verträglichkeit des Verkehrs.
- Das Planungsleitbild beinhaltet **keine detaillierten Maßnahmen**.
- Das Planungsleitbild basiert auf dem übergeordneten Ziel, die Nahmobilität zu stärken und insbesondere den Anteil des Radverkehrs am Modal Split auf möglichst 25% zu erhöhen.

Leitbild – Entwicklungsprozess

3 Expertenrunden wurden zum Thema Leitbild durchgeführt

- Expert*innen Workshop Fuß- & Radverkehr, ÖPNV (25.04.2024)
- Expert*innen Workshop mit Vertretern der Wirtschaft (28.05.2024)
- Workshop Ortsvorsteher*innen (27.06.2024)

Die jeweiligen Ergebnisse fließen in die Entwicklung des Gesamt-Leitbildes für die Stadt Rheinbach ein.







EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan



RÜCKBLICK
Verkehrsentwicklungsplan



MAßNAHMEN
Entwicklung und Konzeption

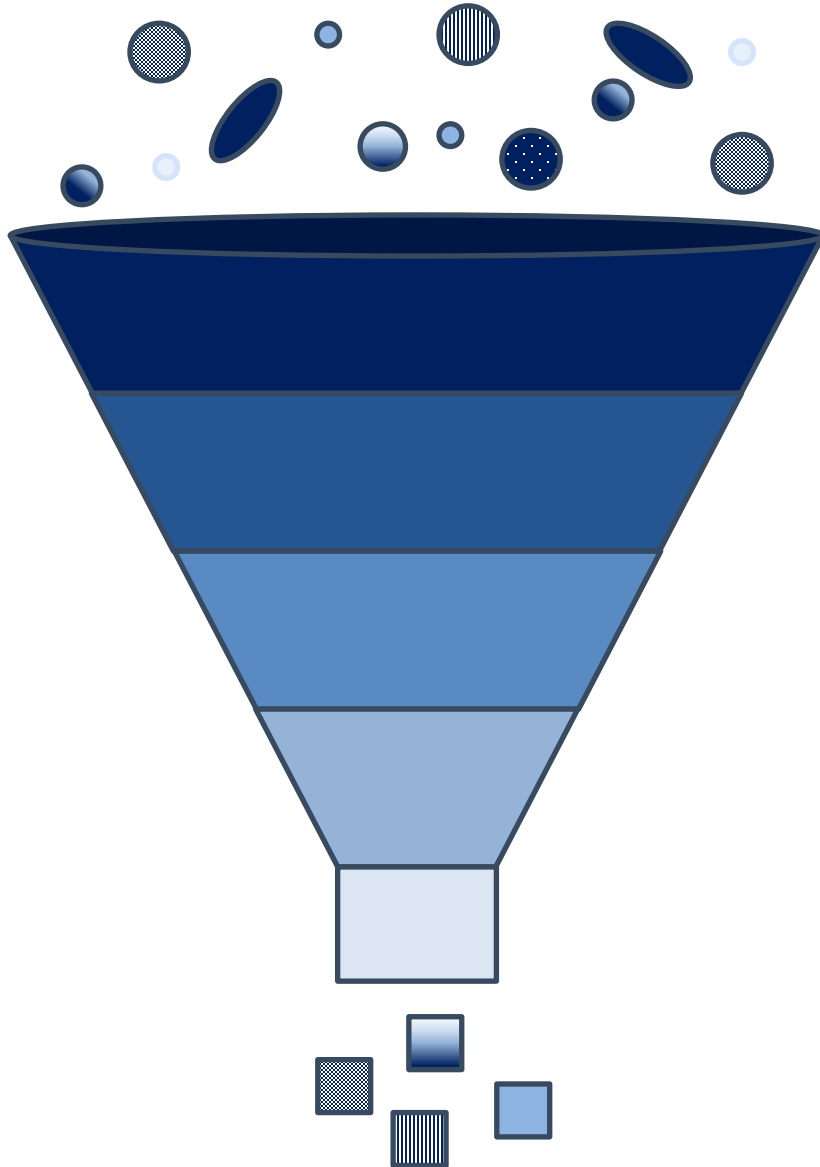


PRIORISIERUNG
Einstufung der Maßnahmen



*Allein aus Online-Beteiligung
> 400 Maßnahmenvorschläge*

Maßnahmenentwicklung – Prozess



FILTER 1: Inhalt – *Ist der Maßnahmenvorschlag tatsächlich ein Maßnahmenvorschlag?*







FILTER 2: Untersuchungsnetz – *Ist der Maßnahmenvorschlag Teil des Untersuchungsnetzes?*

FILTER 3: Leitbild – *Werden Ziele des VEPs mit dem Maßnahmenvorschlag verfolgt?*

FILTER 4: Mängelanalyse – *Passt der Maßnahmenvorschlag zu einem identifizierten Mangel?
Muss die Mängelliste ergänzt werden?*

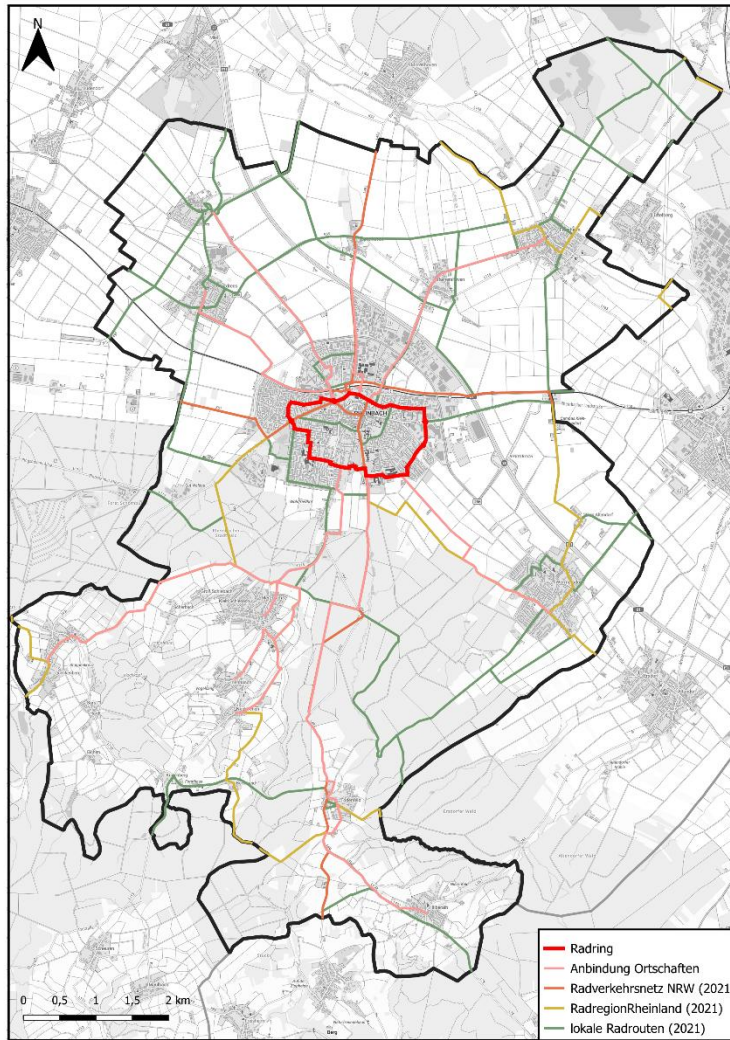
BÜNDELUNG – *Zusammenführung aus verkehrsmitteldifferenzierter Analyse zu verorteten
Maßnahmenbündel an*

>80 MAßNAHMENBÜNDEL

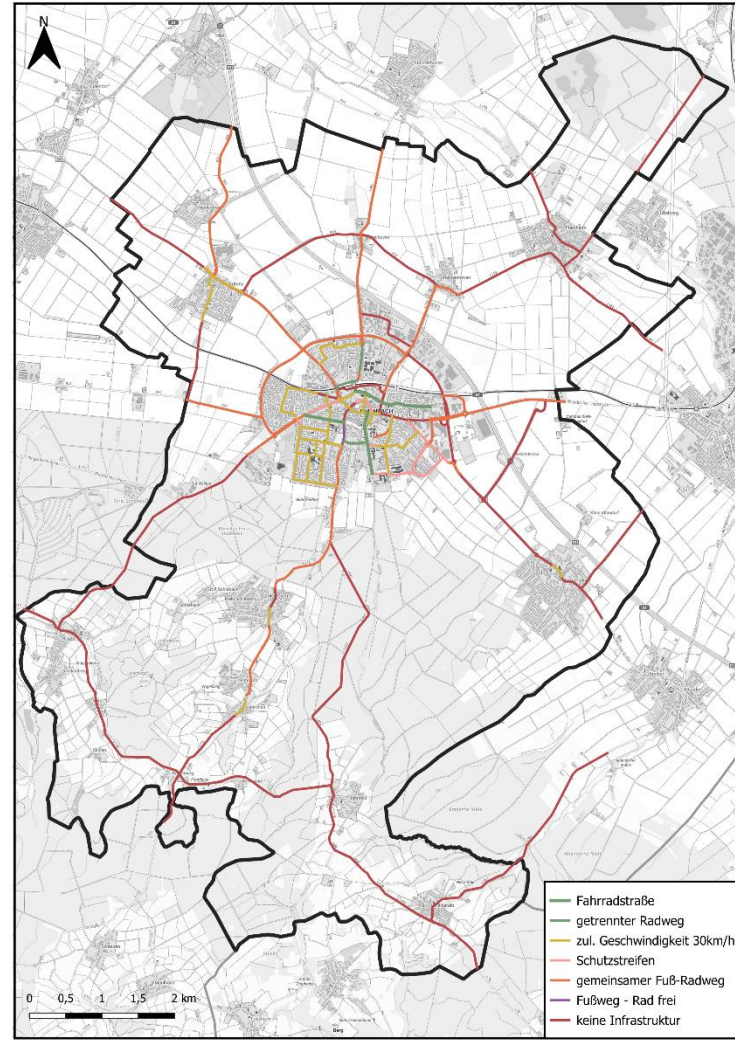
55		40		13	
55		19		1	

Auszug Radverkehr – Arbeitsprozess VEP

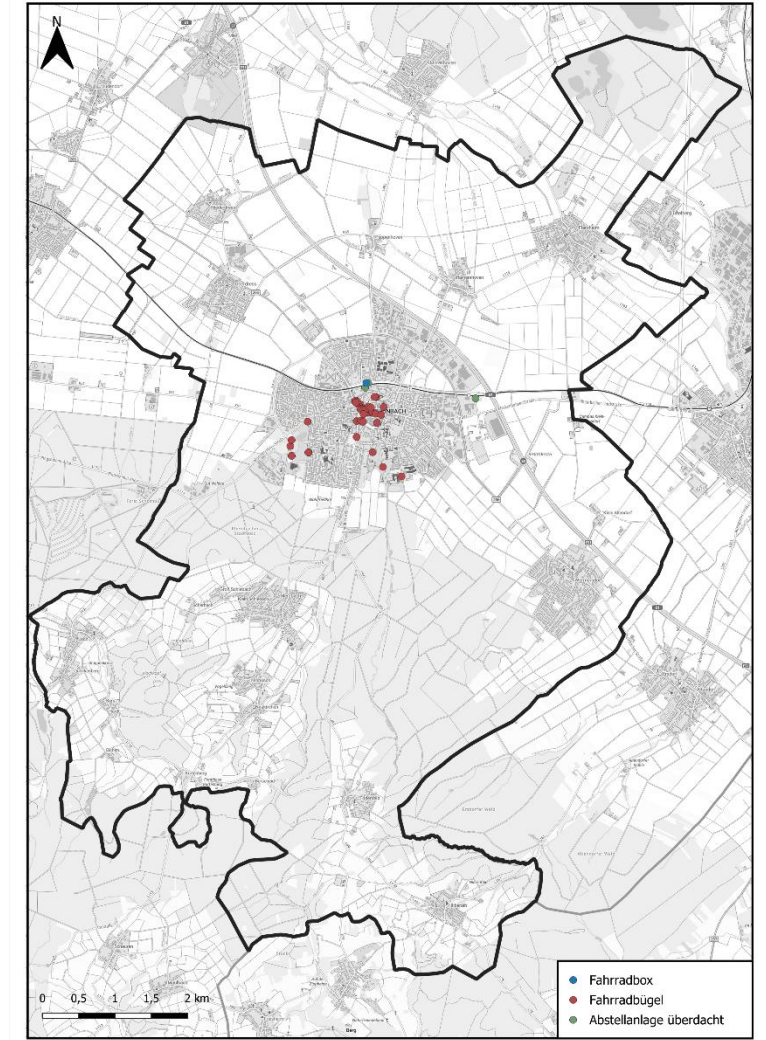
RADROUTEN



RADINFRASTRUKTUR



ABSTELLANLAGEN



Auszug Radverkehr – Arbeitsprozess VEP

ANALYSE

MÄNGEL

MASSNAHMENBÜNDEL

Konzepte

Pol. Beschlüsse

Leitbild

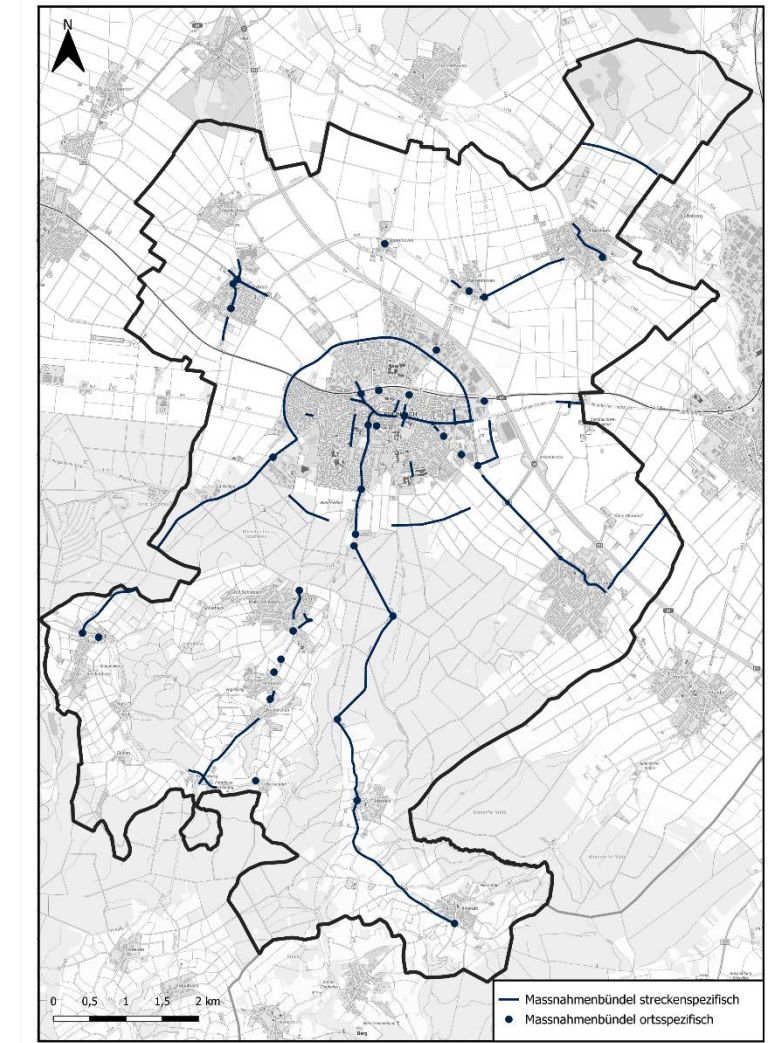
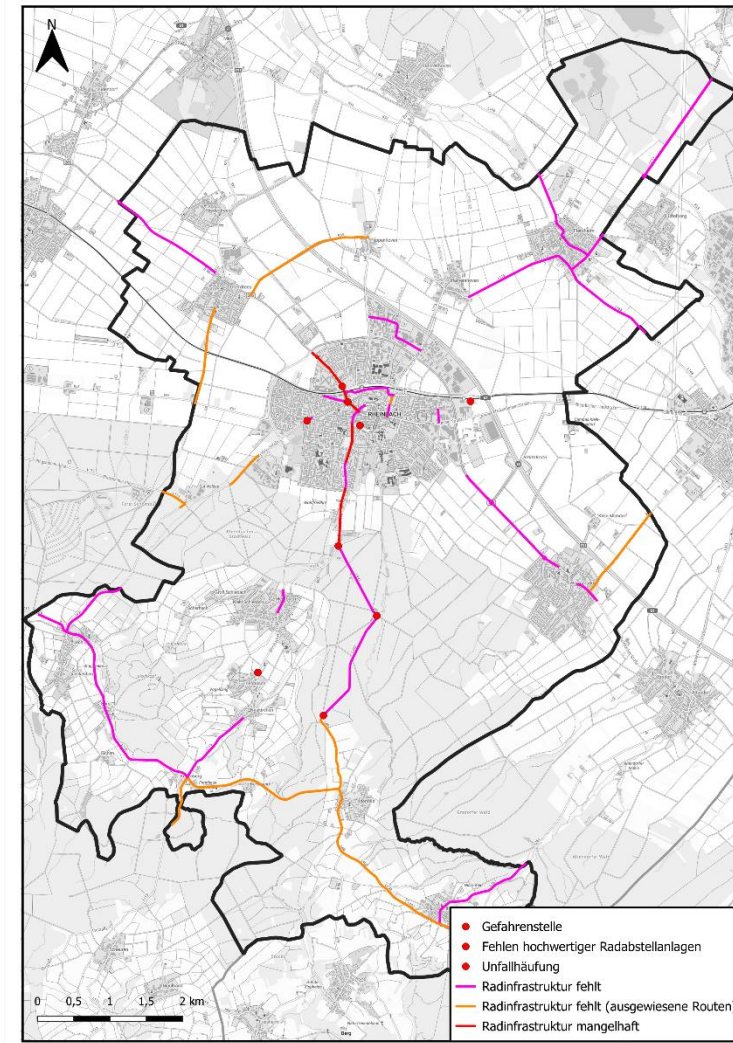
Bereisung



Online Beteiligung

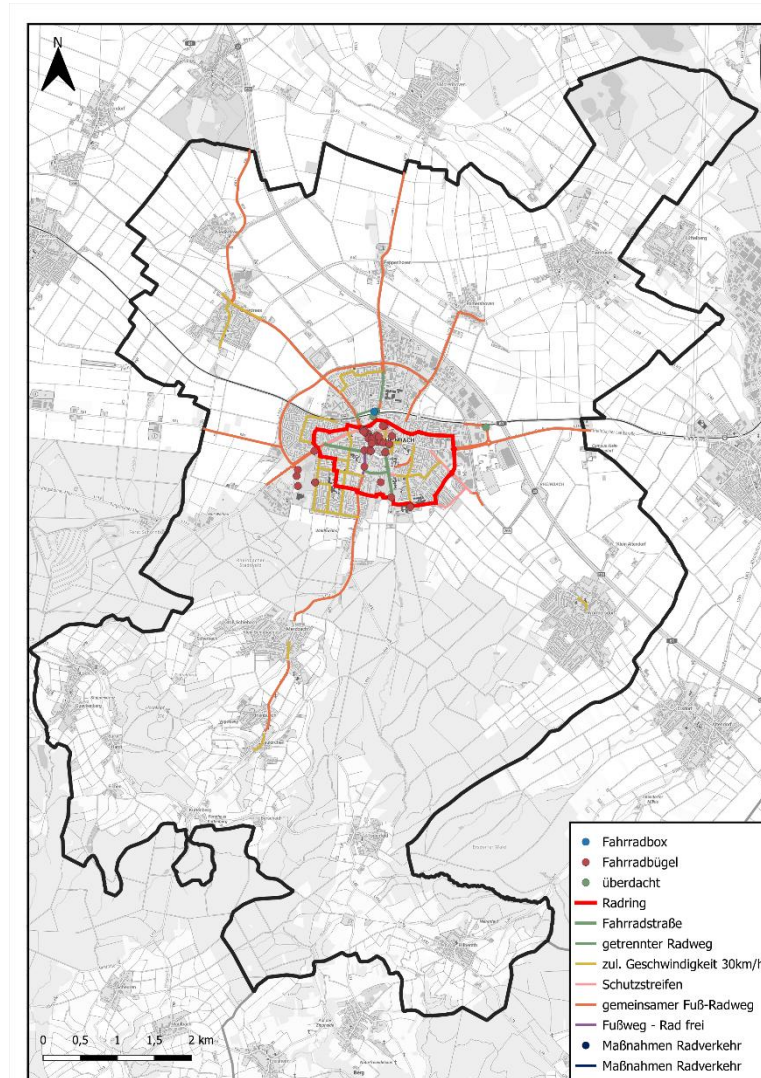
Richtlinien /
Empfehlungen

Expertenrunden

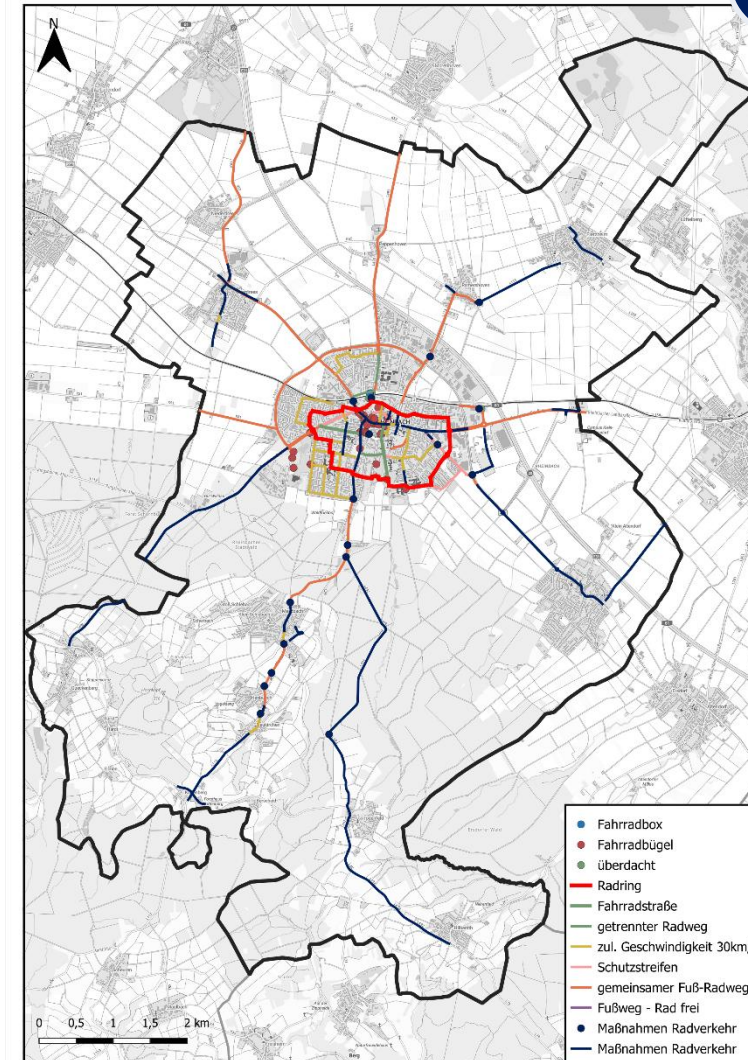


Auszug Radverkehr – „Zielnetz“

BESTAND



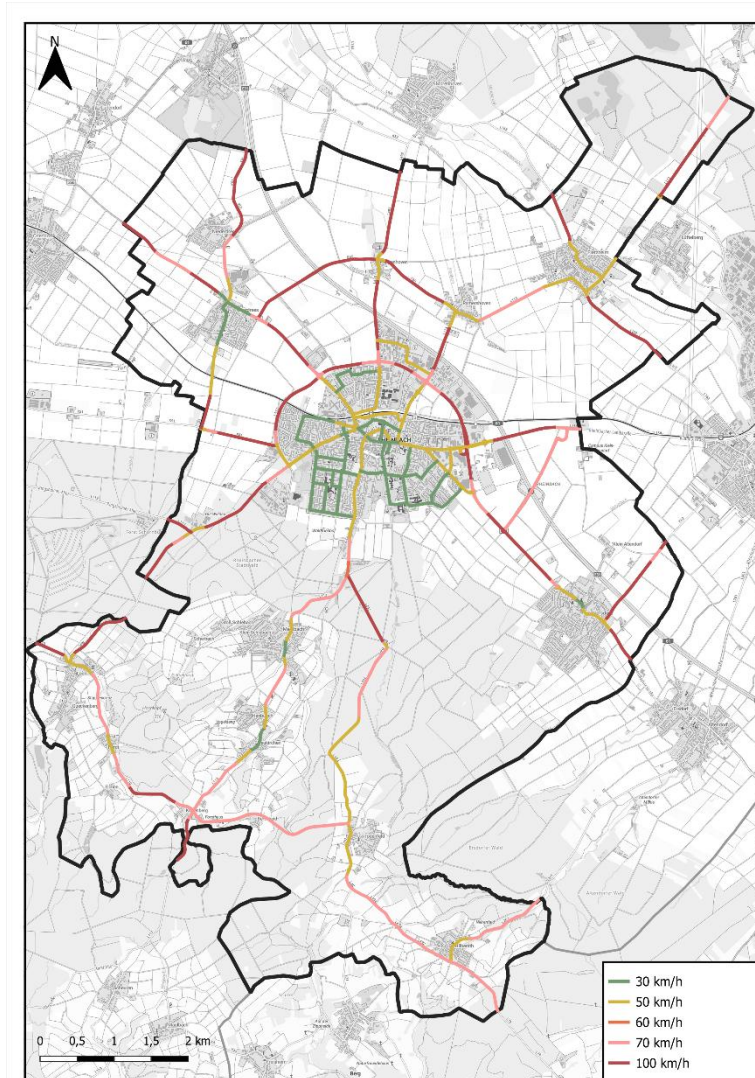
ZIEL



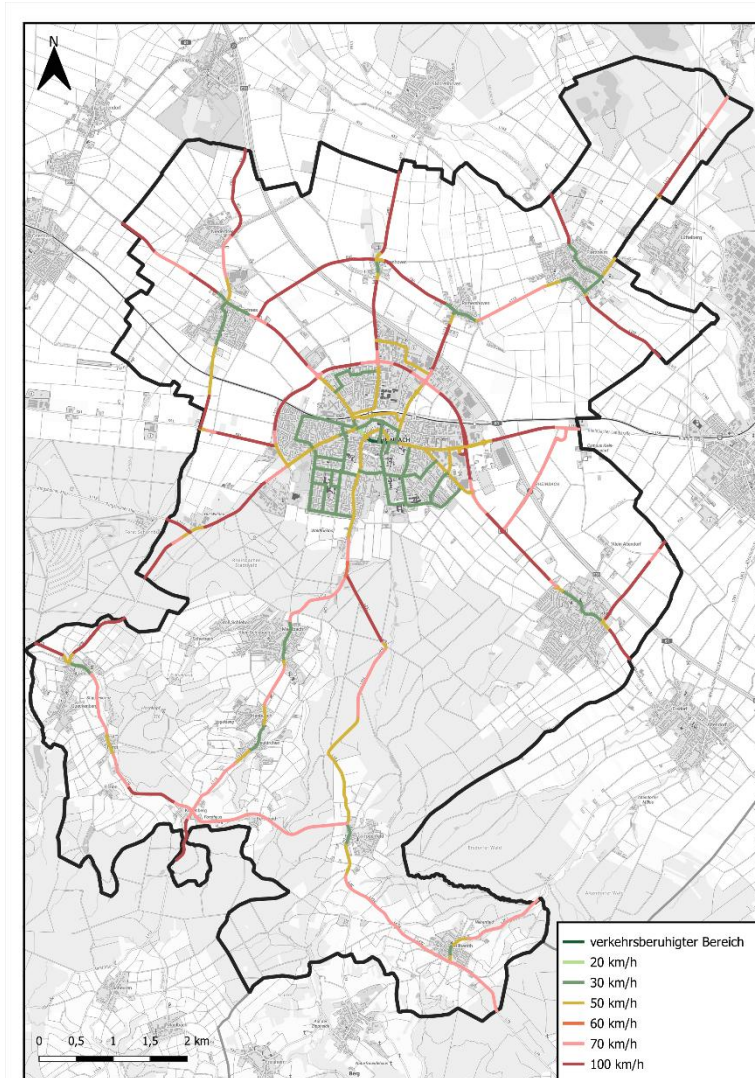
Maßnahmen tlw. ≠
Streckenführung

Auszug Kfz-Geschwindigkeiten

BESTAND



ZIEL





EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan



RÜCKBLICK
Verkehrsentwicklungsplan



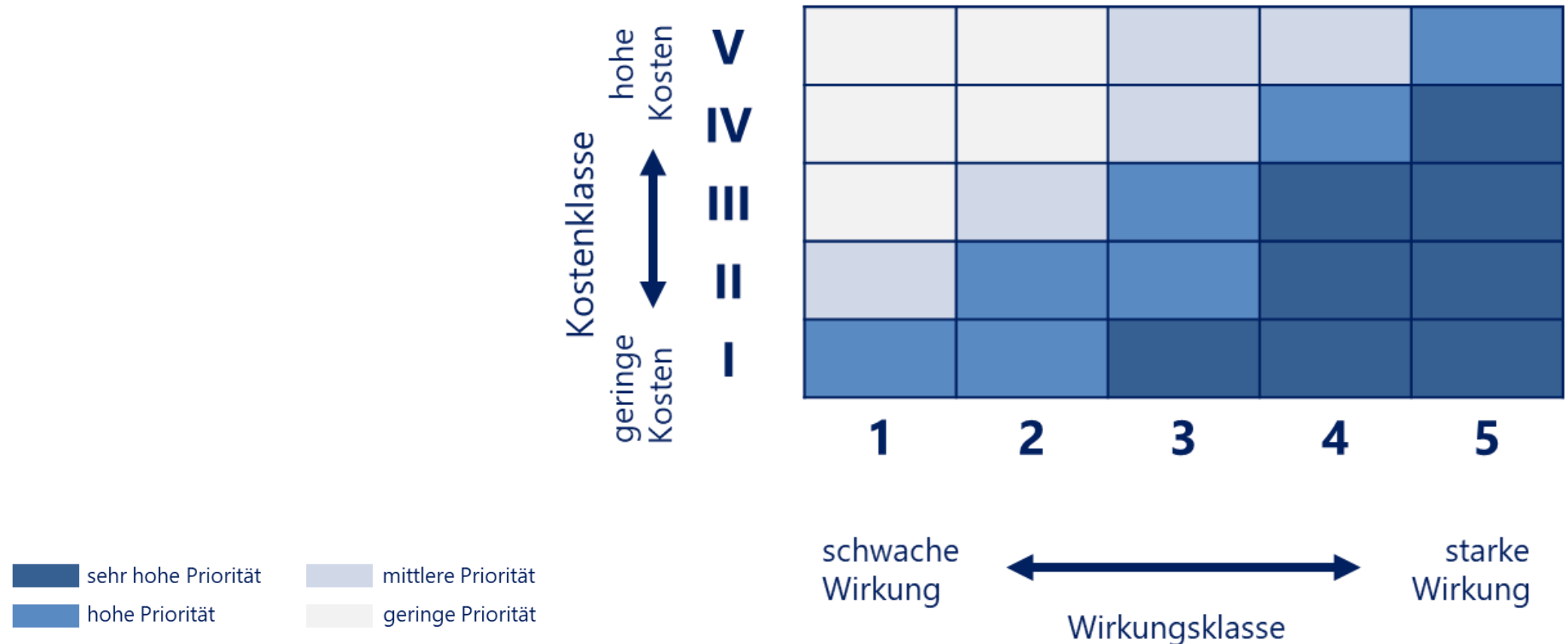
MAßNAHMEN
Entwicklung und Konzeption



PRIORISIERUNG
Einstufung der Maßnahmen

Priorisierung

- Einordnung in Kosten- und Wirkungsklasse als **Abschätzung** auf Basis vorliegender Erfahrungen
 - Einordnung als **Delphi-Methode** mit Beteiligung von IVV und Stadt Rheinbach
- Überlagerung von Wirkung & Kosten ergibt Priorisierungsklasse



- Maßnahmen wurden hinsichtlich Investitionskosten 5 Kosten-Klassen zugeordnet
 - Kostenklasse 1: unter 50.000 €,
 - Kostenklasse 2: zwischen über 50.000 € und 150.000 €,
 - Kostenklasse 3: zwischen über 150.000 € und 250.000 €,
 - Kostenklasse 4: zwischen über 250.000 € und 500.000 €,
 - Kostenklasse 5: größer 500.000 €.

Priorisierung – Indikator Wirkung

- Maßnahmen wurden hinsichtlich verkehrlicher Wirkung 5 Wirkungsklassen (WK) zugeordnet
 - Wirkungsklasse 1: schwache Wirkung
 - Wirkungsklasse 2: eher schwache Wirkung
 - Wirkungsklasse 3: mittlere Wirkung
 - Wirkungsklasse 4: eher starke Wirkung
 - Wirkungsklasse 5: starke Wirkung
- Einschätzung ergibt sich aus
 - besserer Erschließung und Erreichbarkeit
 - mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr im Straßenraum
 - verstärkter Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
 - erhöhter Verkehrssicherheit (inkl. Schulwegsicherung)
 - weniger Kfz-Verkehr und somit besserem Verkehrsfluss
- Bewertung im Wesentlichen aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht

→ Je höher die WK, desto höher der Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im gesamten Ortsteil/gesamte Stadt.

Priorisierung – Beispiel

Kostenklasse

V	Südümgehung (83b)				Hauptstr. (19)
IV					Aachener Str. (17)
III					
II		Blumenstr. – Freiheit (66)			
I			Koblenzer Str. Querung (11)		
	1	2	3	4	5

Wirkungsklasse

Ingenieurgruppe IVV
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

Dipl.-Ing. Oliver Krey
kro@ivv-aachen.de
+ 49 (241) 94691 – 622

Teresa Eickels, M.Sc.
eic@ivv-aachen.de
+ 49 (241) 94691 – 624

Dipl.-Ing. Christina Hübeler
huc@ivv-aachen.de
+ 49 (241) 94691 – 652