



**ERK
EL
ENZ**

Echt. Ehrlich. Einzigartig.

Auszug aus der Niederschrift

13. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung,
Verkehr und Digitalisierung vom 13.09.2022

**TOP 3.3. InHKhier: Umgestaltung Ostpromenade Beschluss über das Planungskonzept zur Einreichung eines Förderantrages
ungeändert beschlossen
A 61/637/2022**

Beschluss:

- „1. Den wesentlichen Anforderungen zur Umgestaltung der Ostpromenade wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorgestellten Konzeption einen Förderantrag zur Umgestaltung der Ostpromenade zu stellen.
3. Die politischen Gremien sind über den Verlauf des Förderantrages (Sachstand) zu informieren.“

Anlage 1 Konzept zur innerstädtischen Verkehrsführung

InHK Erkelenz-Mitte

Ausschuss für Stadtentwicklung,
Wirtschaftsförderung, Verkehr und Digitalisierung

am 13.09.2022

Verkehrsanalyse 2018: Untersuchungsgebiet (Ausschnitt)

Erhebung am 08.11.2018

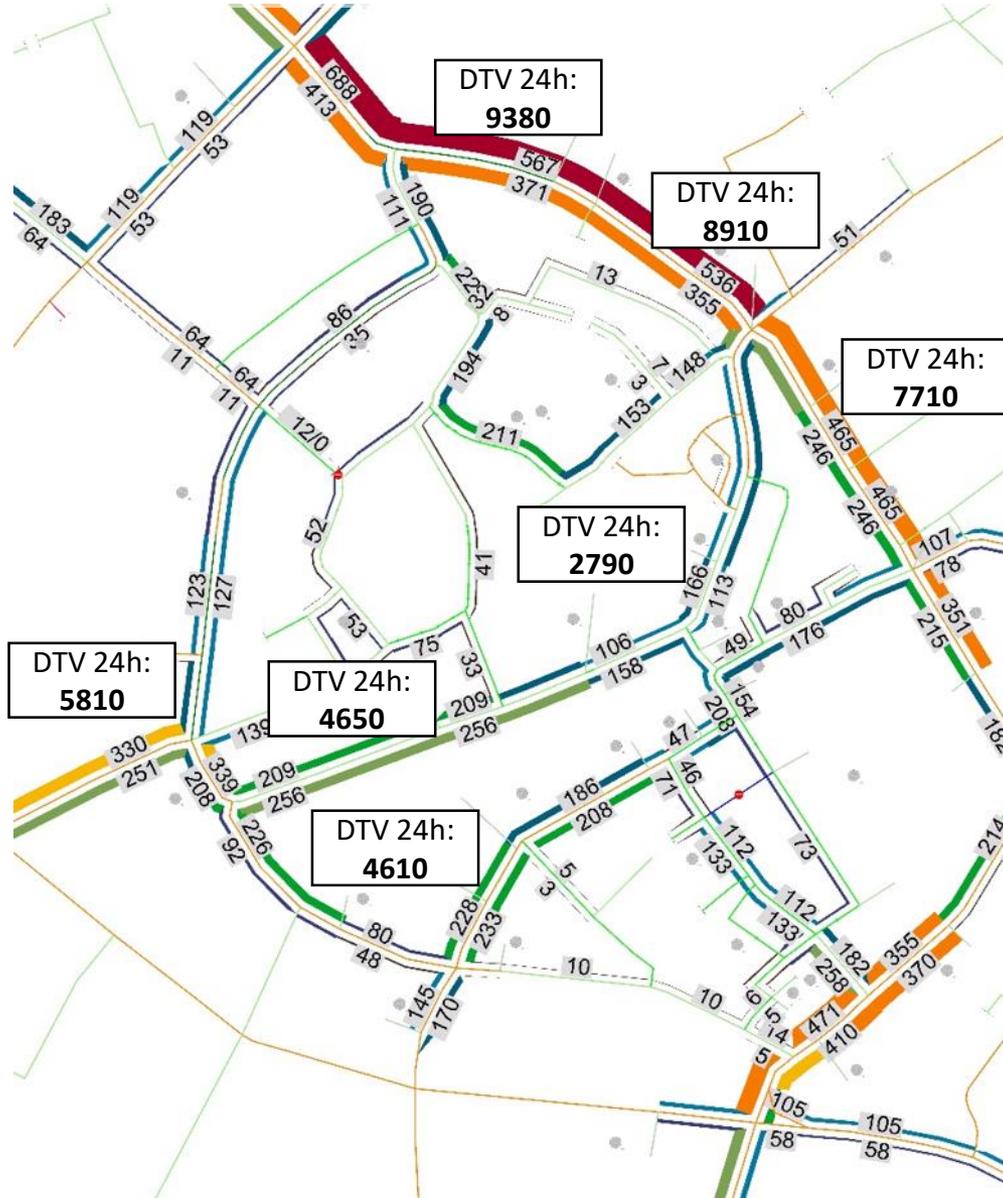


An den Zählstellen wurden je nach Bedarf die **Verkehrsmengen** per Video stromscharf und nach Verkehrsarten differenziert erhoben und/ oder Kennzeichen erfasst, um eine **Verfolgung von Durchgangsverkehr** zu ermöglichen.



Verkehrsanalyse 2018: Spitzenstunde Nachmittag 16:30-17:30 h

mit den Verkehren aus dem Bauvorhaben Freiheitsplatz



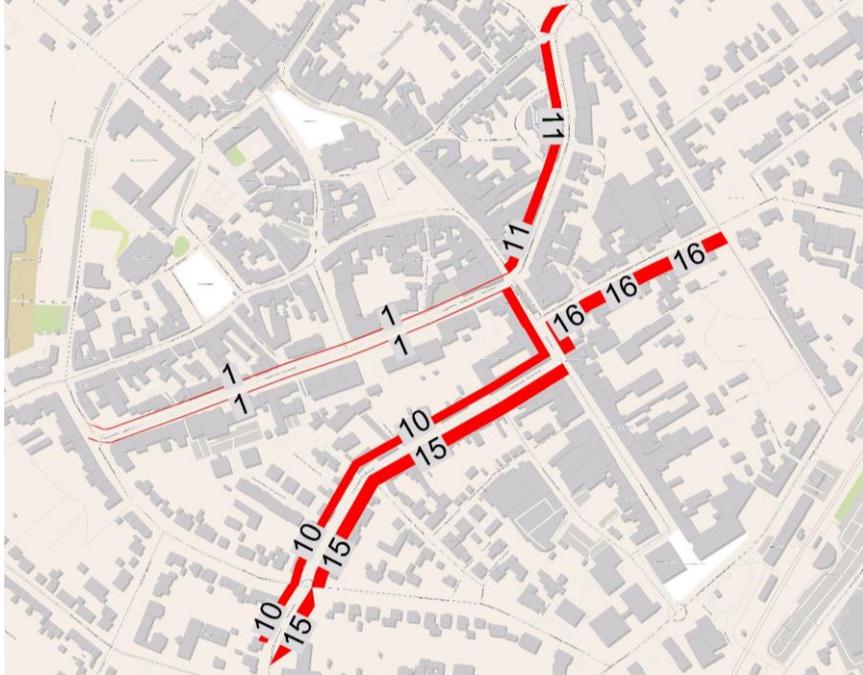
Stärkste Stunde des Tages.
Der Einkaufs- und Dienstleistungsverkehr wird bereits durch den Berufsverkehr überlagert

Kfz/h		
von	bis	
0	50	Dark Blue
50	100	Blue
100	150	Teal
150	200	Green
200	250	Light Green
250	300	Yellow-Green
300	350	Yellow
350	500	Orange
500	750	Red
750	100000	Purple

Verkehrsanalyse 2018: Durchgangs- und Binnenverkehr

Wer nutzt welche Verkehrsbeziehung?

Durchgangsverkehr 11:00-14:00 h



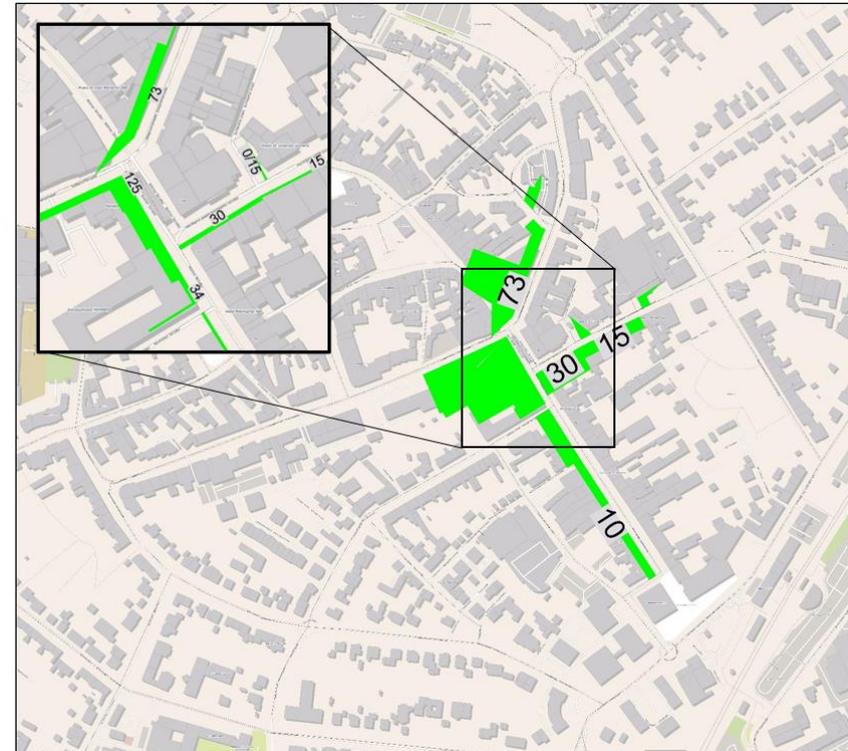
Durchgangsverkehr
spielt **keine** dominante
Rolle im inneren Zen-
trumsbereich

Binnenverkehr

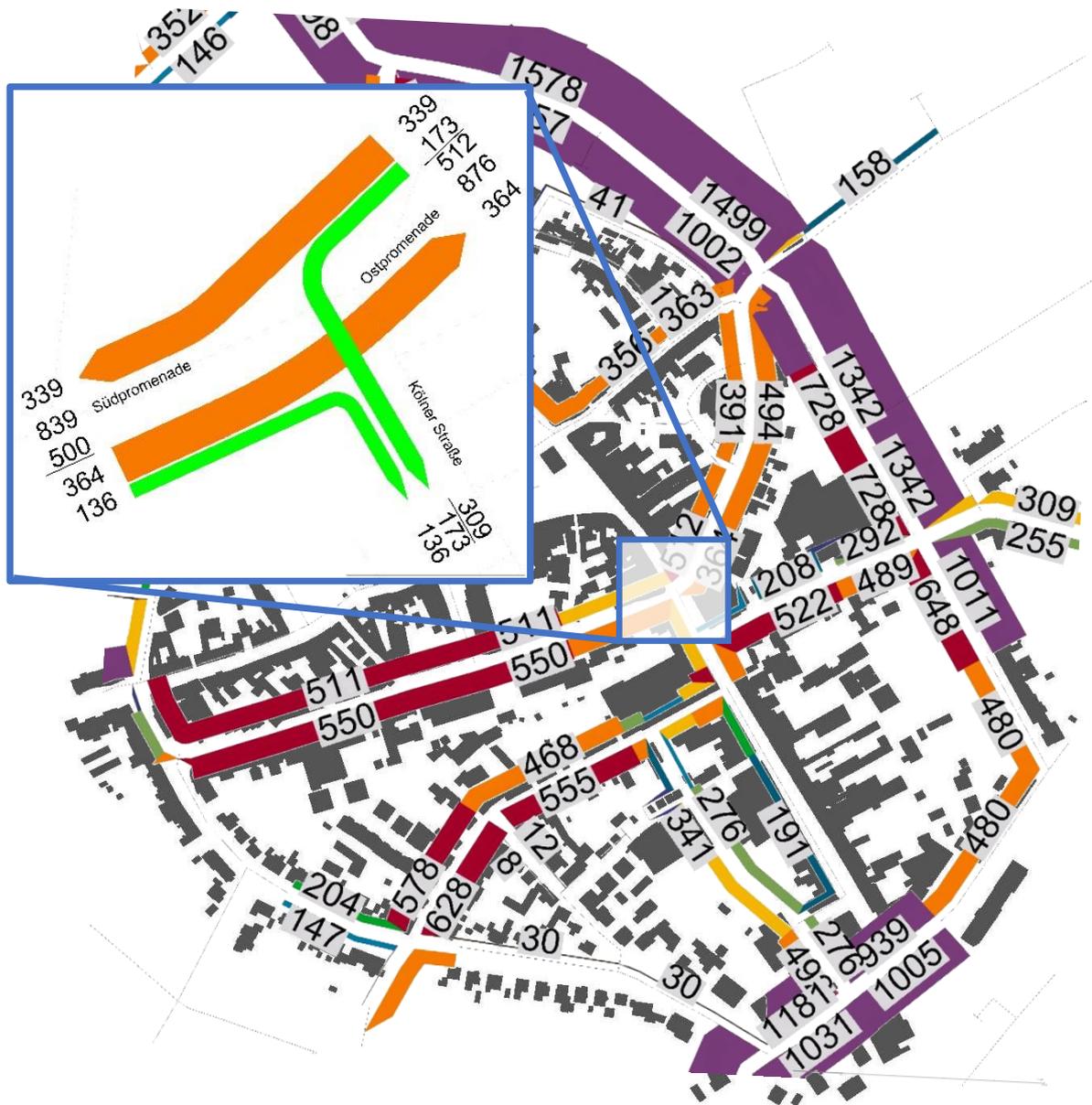
nutzt in **großem Umfang** den inneren
Zentrumsbereich.

Es wird also für **kurze Distanzen** in
nennenswertem Umfang das Auto genutzt.
Insbesondere das Verkehrsaufkommen im
Kölner Tor ist durch derartigen Verkehr
geprägt.

Binnenverkehr 11:00-14:00 h



Verkehrsanalyse 2018: Spitzenstundengruppe 15:30-18:30 h

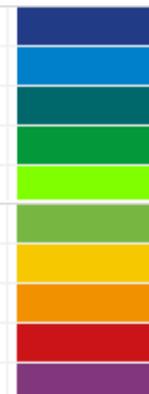


Auch der Zeitraum der **nachmittäglichen Spitzenstundengruppe** wird zur Analyse der Bedeutung des Durchgangsverkehrs betrachtet

Kfz/ 3 h

von bis

0	50
50	100
100	150
150	200
200	250
250	300
300	350
350	500
500	750
750	100000



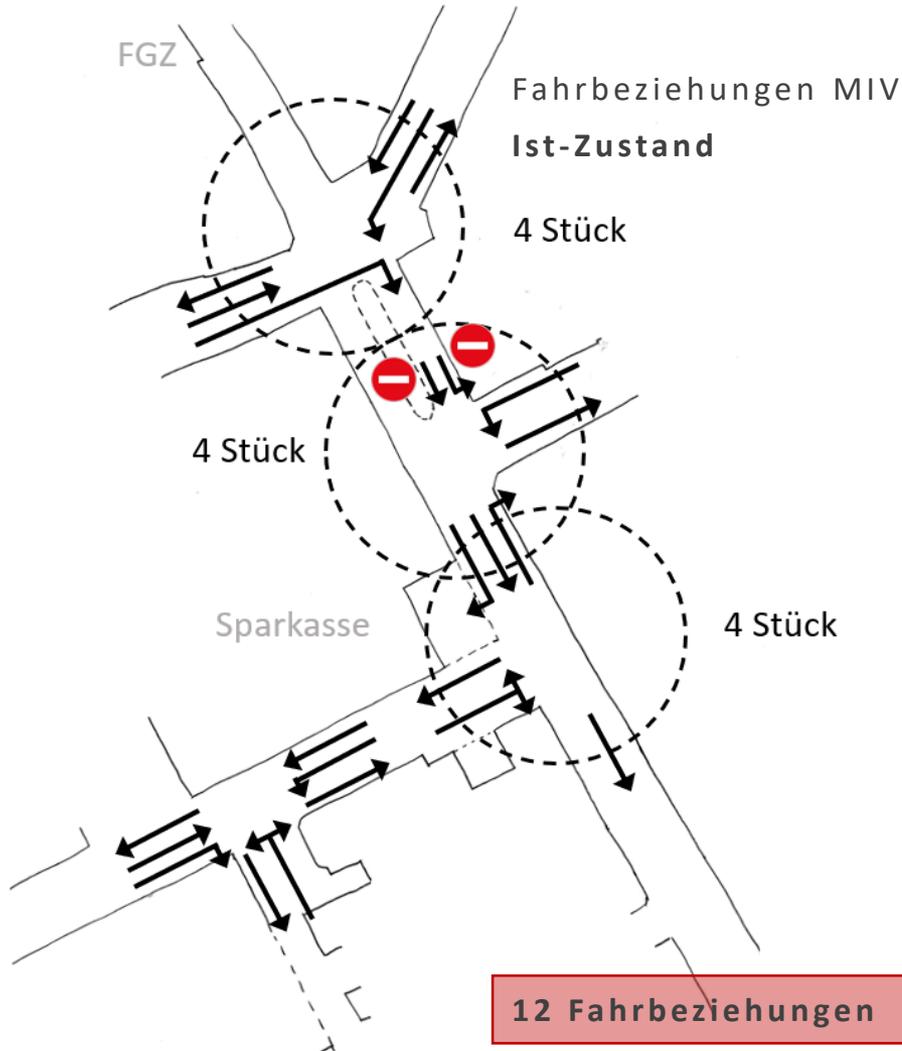


Allgemein:

„Zwiebelprinzip“ -
Stark belastete
Verkehrsachsen in
den Randbereichen
bis hin zu geringen
Belastungen im
Zentrum/ Stadtkern.

Kölner Tor: Verkehrsführung Bestand

Vermeidung überflüssigen Verkehrs, insbesondere des Parksuchverkehrs in der Innenstadt





19 m

Ausreichend Straßenraumbreite zur verträglichen Abwicklung vorhanden

Bürgerbeteiligungen und Aktionstage

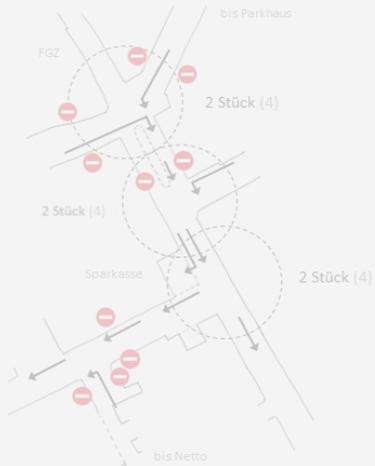


Gemeinsame Erarbeitung von Lösungen und Zielen

Variantenübersicht aus dem Jahr 2018

Aus 12 Fahrbeziehungen im Bestand werden ...

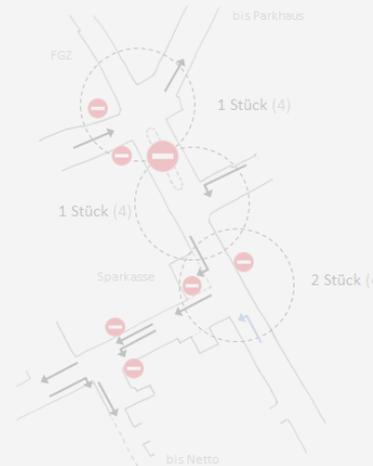
1



1. Stark verringerte Nord-Süd-Zäsur
2. Bessere Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer
3. Erhöhte Sicherheit des Radverkehrs durch verringerte Fahrbeziehungen
4. ÖPNV-Haltepunkt wie Bestand möglich

6 Fahrbeziehungen

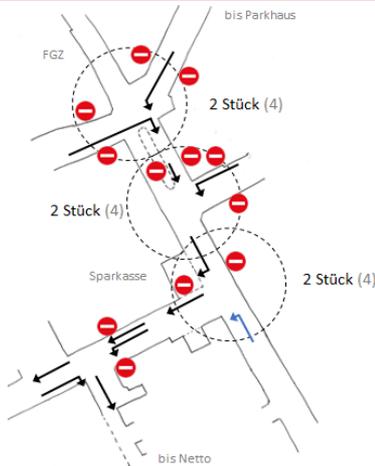
3



1. Verringerte Nord-Süd-Zäsur
2. Deutlich bessere Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer
3. Stark erhöhte Sicherheit des Radverkehrs durch minimale Fahrbeziehungen
4. ÖPNV-Haltepunkt muss verlegt werden

4 Fahrbeziehungen

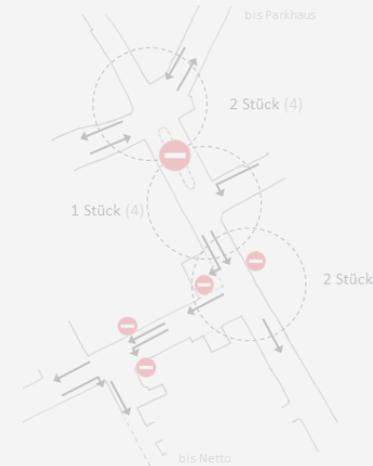
2



1. **Stark verringerte Nord-Süd-Zäsur**
2. **Bessere Orientierung** für alle Verkehrsteilnehmer
3. **Erhöhte Sicherheit** des Radverkehrs durch verringerte Fahrbeziehungen
4. ÖPNV-Haltepunkt wie Bestand möglich

6 Fahrbeziehungen

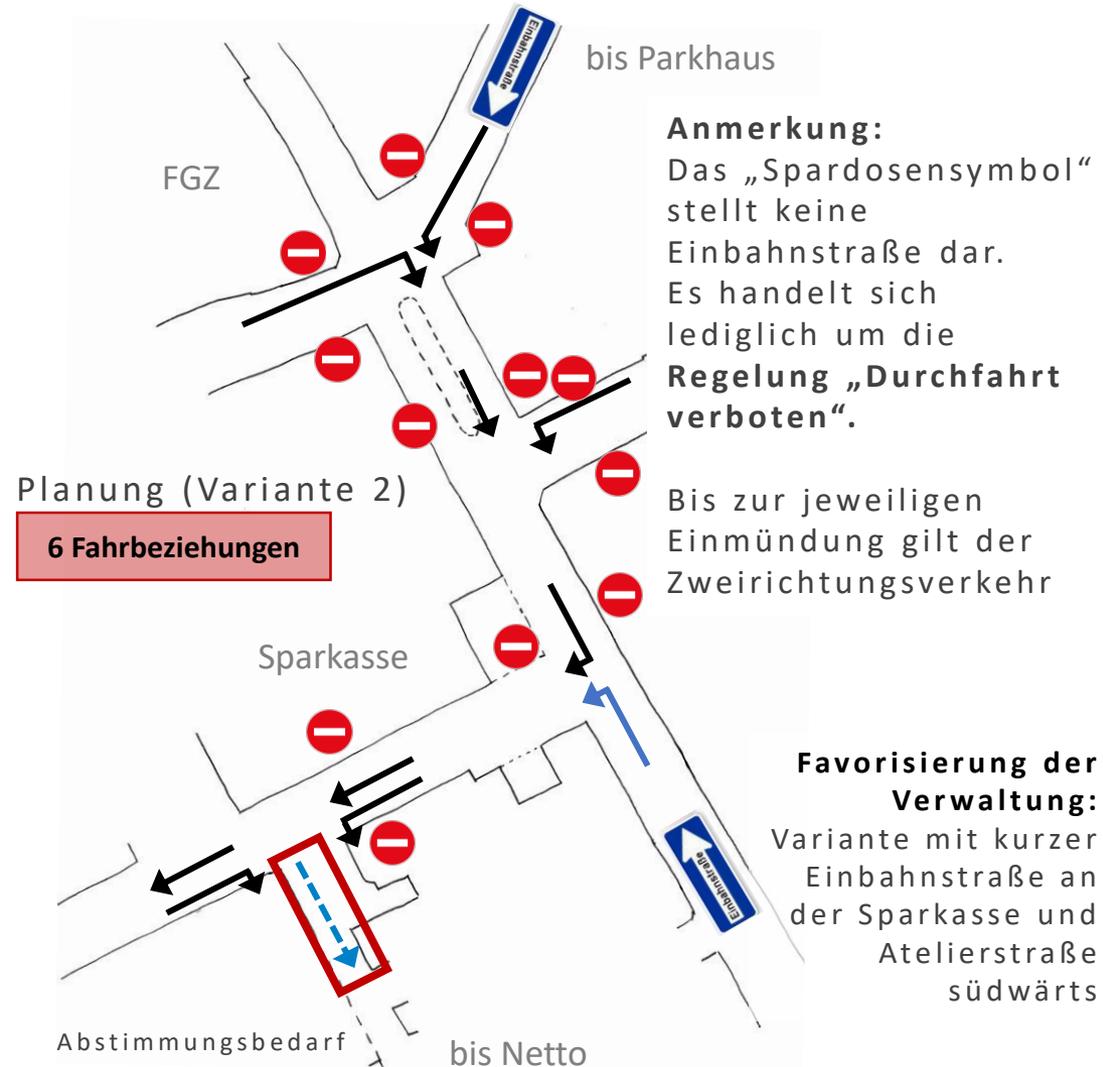
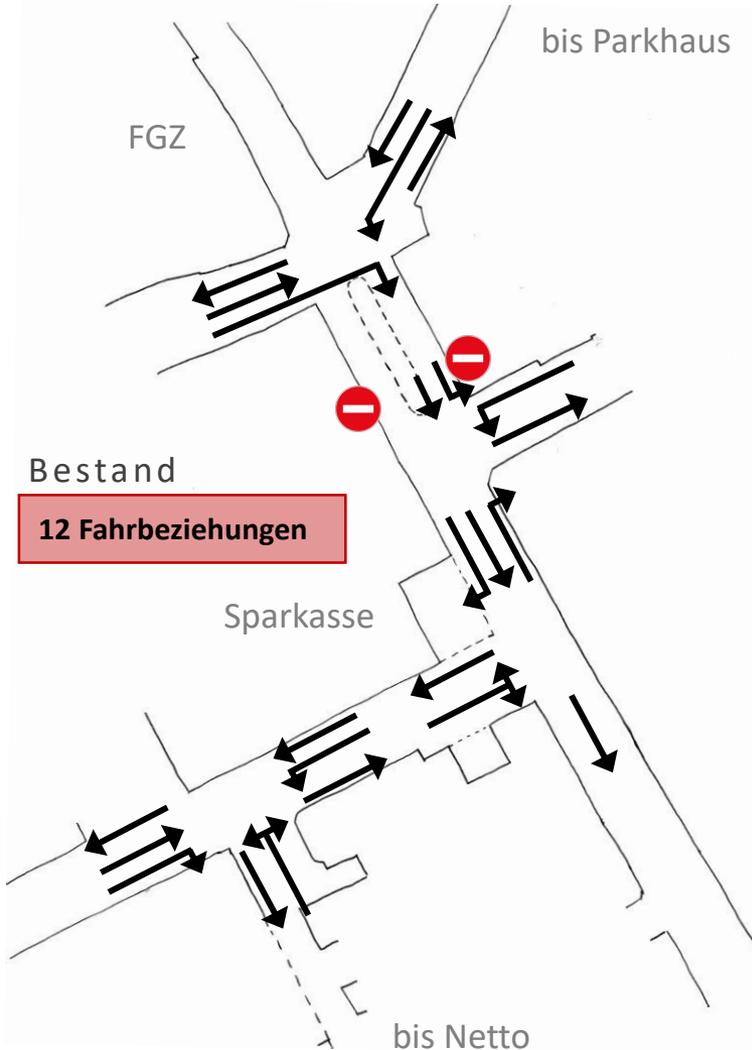
4



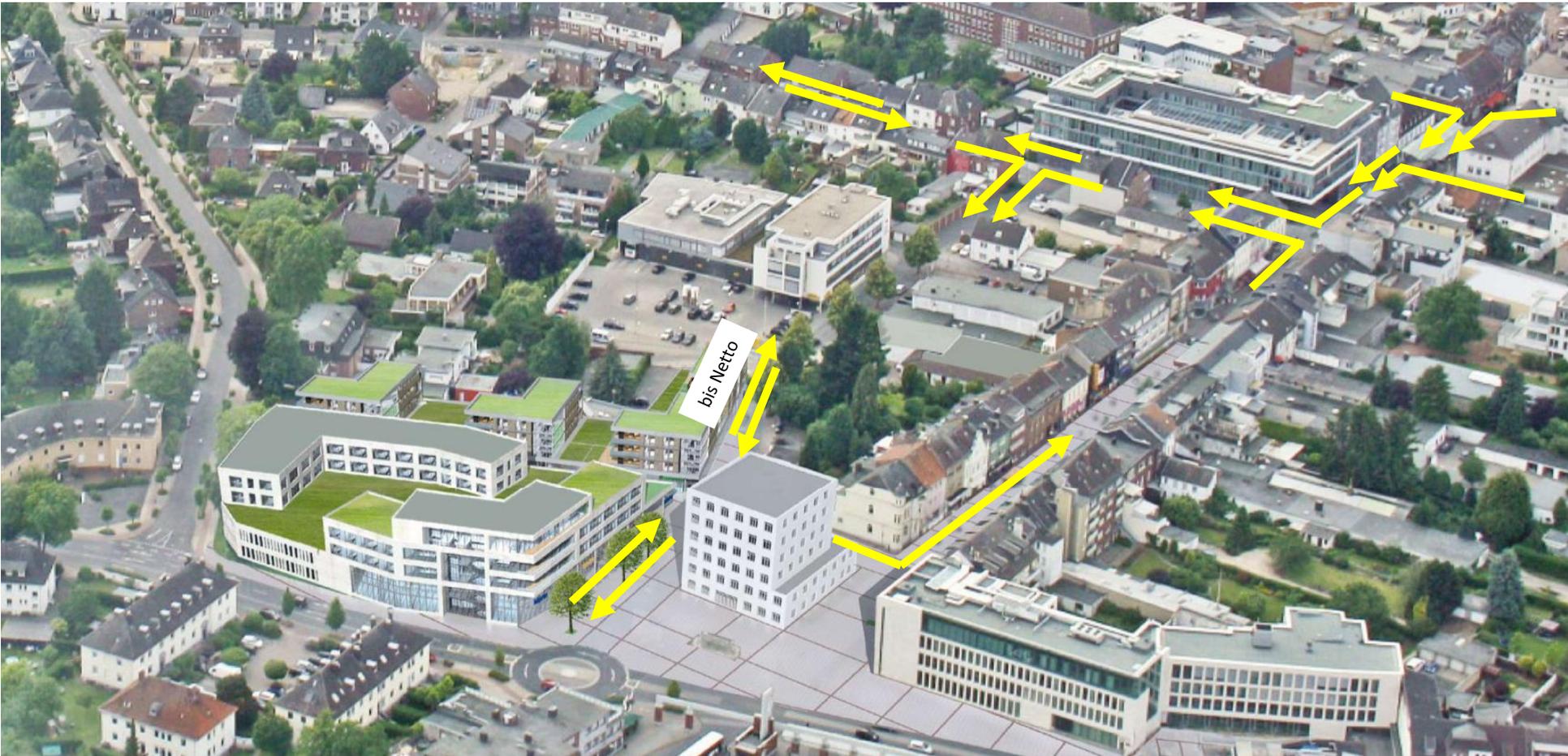
1. Etwas verringerte Nord-Süd-Zäsur
2. Deutlich bessere Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer
3. Stark erhöhte Sicherheit des Radverkehrs durch minimal Fahrbeziehungen
4. ÖPNV-Haltepunkt muss verlegt werden

5 Fahrbeziehungen

Vergleich Ist-Zustand und Planfall



Erreichbarkeit südliche Innenstadt



- Unnötige Verkehre vermeiden → keine Durchgängigkeit der MIV-Achsen
- Prinzip der Erreichbarkeit von „Einfahrt in die Stadt“ von allen Himmelsrichtungen

Quelle: Schoofs Gruppe (2020, Ausschnitt als Grundlage)

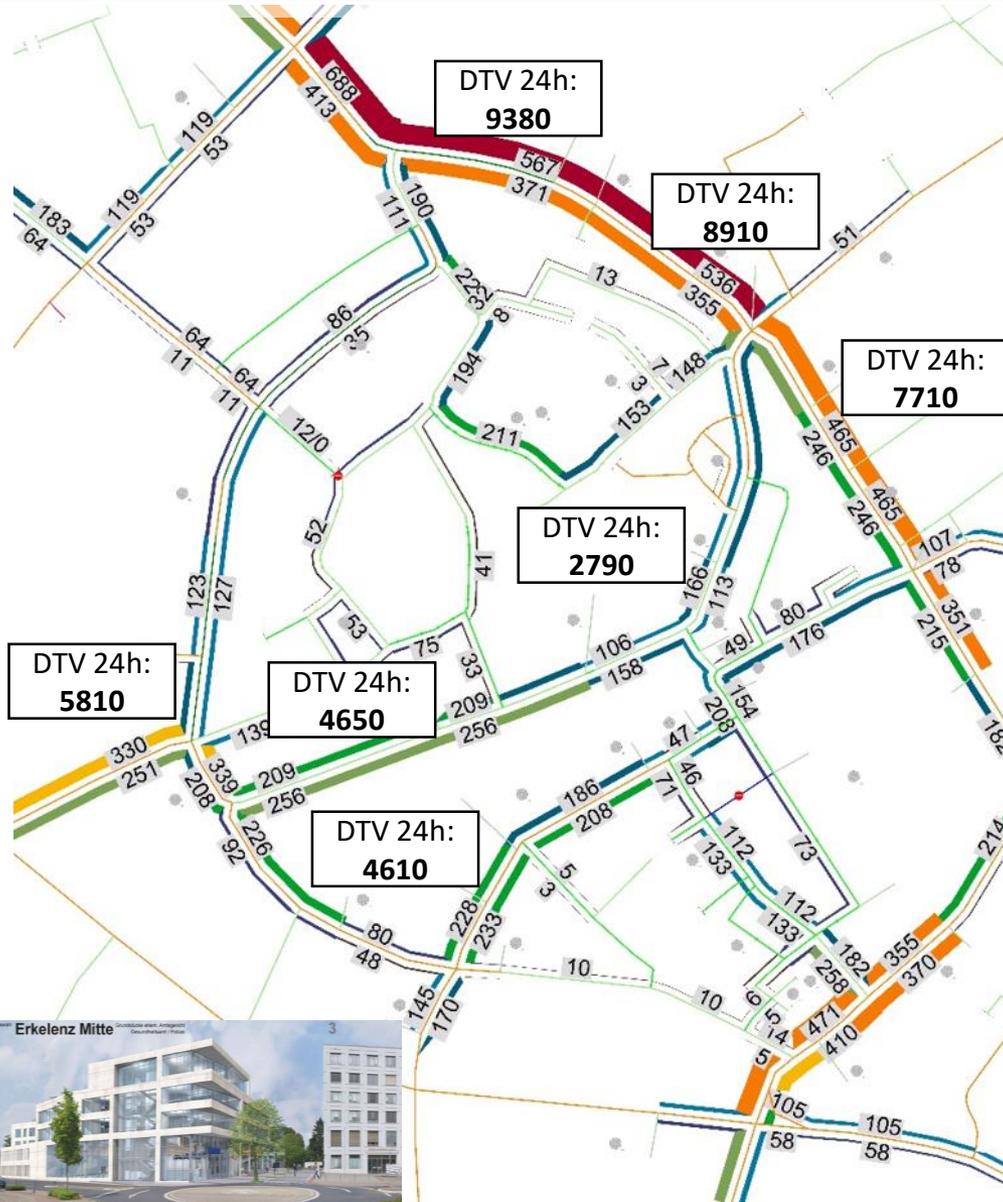
Erreichbarkeit Innenstadt

Übersicht Innenstadt – Verkehrsführung geplantes Verkehrskonzept



Verkehrsanalyse 2018: Spitzenstunde Nachmittag 16:30-17:30 h

mit den Verkehren aus dem Bauvorhaben Freiheitsplatz



Stärkste Stunde des Tages.
Der Einkaufs- und Dienstleistungsverkehr wird bereits durch den Berufsverkehr überlagert

Kfz/h

von bis

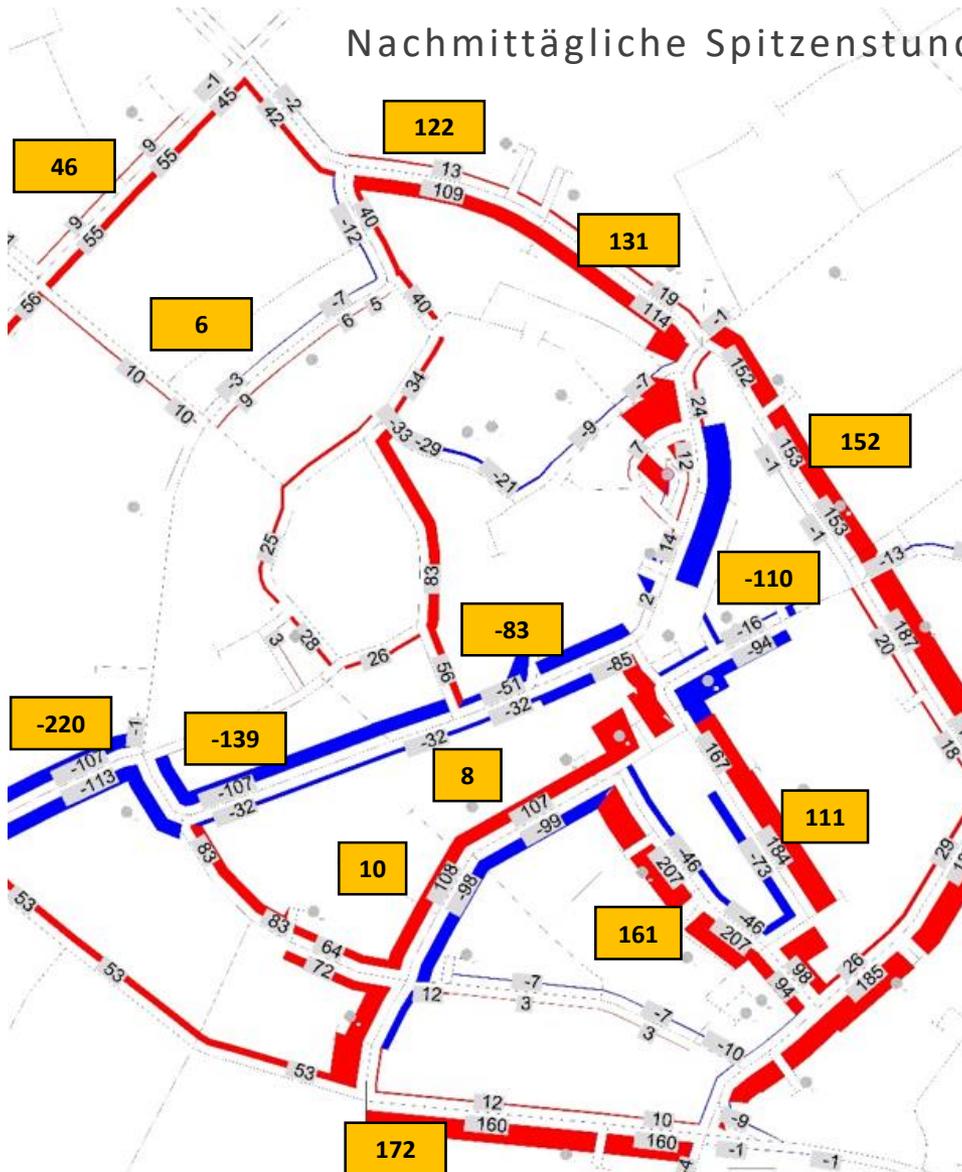
0	50
50	100
100	150
150	200
200	250
250	300
300	350
350	500
500	750
750	100000



Verkehrsanalyse: Differenzenplan/ Verkehrsverlagerungen

mit den Verkehren aus dem Bauvorhaben Freiheitsplatz

Nachmittägliche Spitzenstunde 16:30-17:30 h



Hinweis:
Dargestellt ist eine „Worst-Case-Prognose“.

- Ohne Modal-Split-Anpassung
- Ohne Berücksichtigung der Routen- und Verkehrsmittelwahl

Neue Verkehrsbelastungen
in der Spitzenstunde

-  erhöhte Verkehrsbelastung
-  geringere Verkehrsbelastung
-  Querschnittsdifferenz

Verkehrsanalyse: Differenzenplan/ Verkehrsverlagerungen

mit den Verkehren aus dem Bauvorhaben Freiheitsplatz

Verkehrsabfluss Tenholter Straße

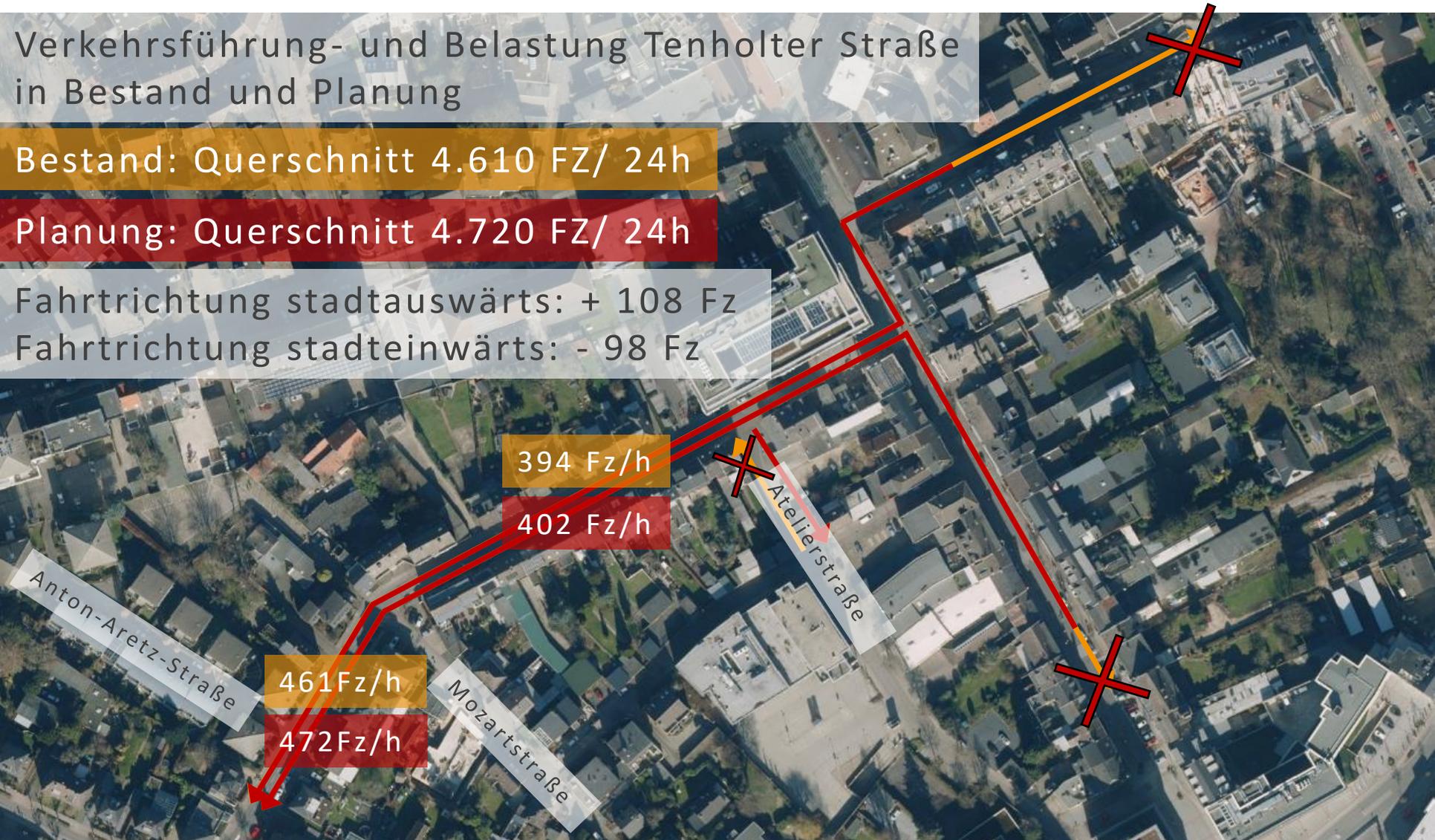
Verkehrsführung- und Belastung Tenholter Straße
in Bestand und Planung

Bestand: Querschnitt 4.610 FZ/ 24h

Planung: Querschnitt 4.720 FZ/ 24h

Fahrtrichtung stadtauswärts: + 108 Fz

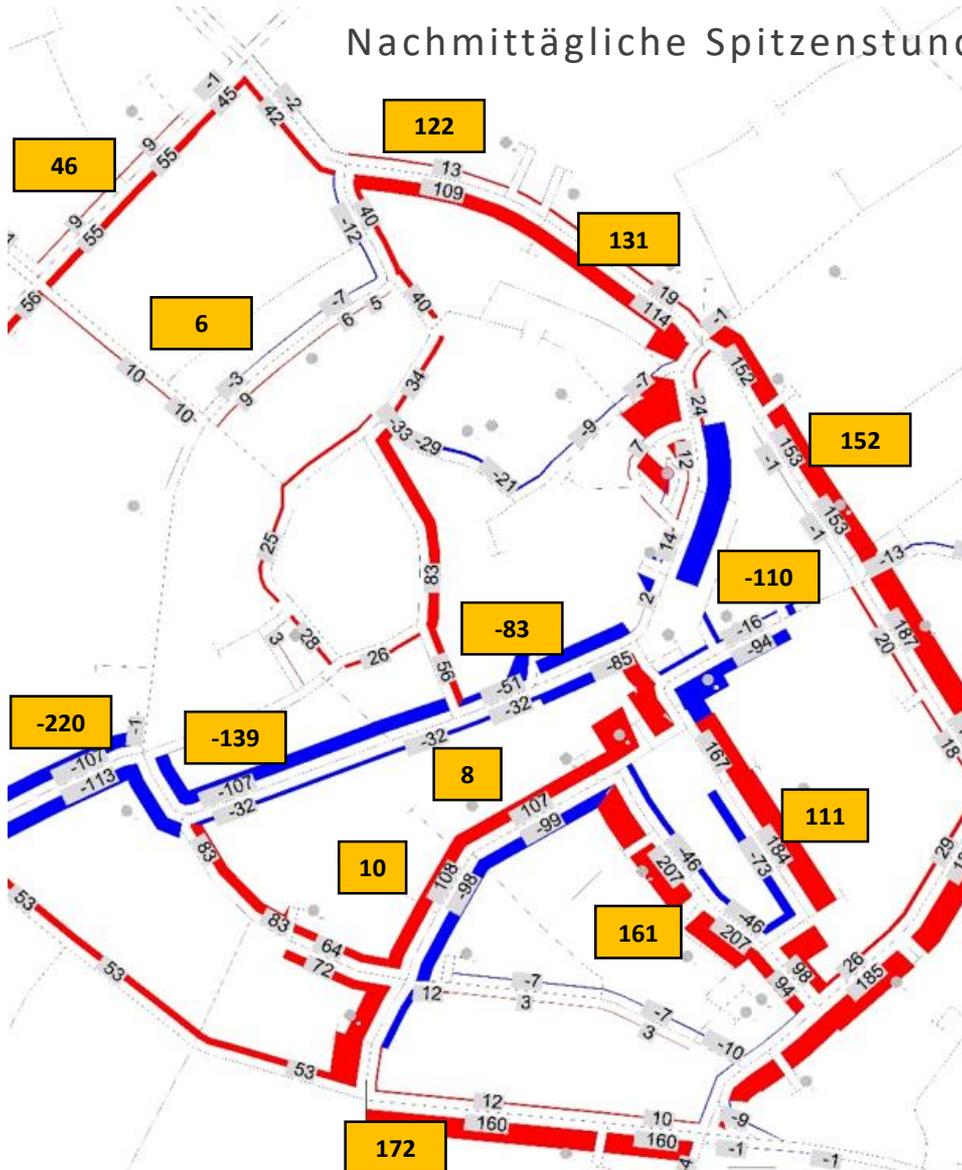
Fahrtrichtung stadteinwärts: - 98 Fz



Verkehrsanalyse: Differenzenplan/ Verkehrsverlagerungen

mit den Verkehren aus dem Bauvorhaben Freiheitsplatz

Nachmittägliche Spitzenstunde 16:30-17:30 h



Hinweis:
Dargestellt ist eine „Worst-Case-Prognose“.

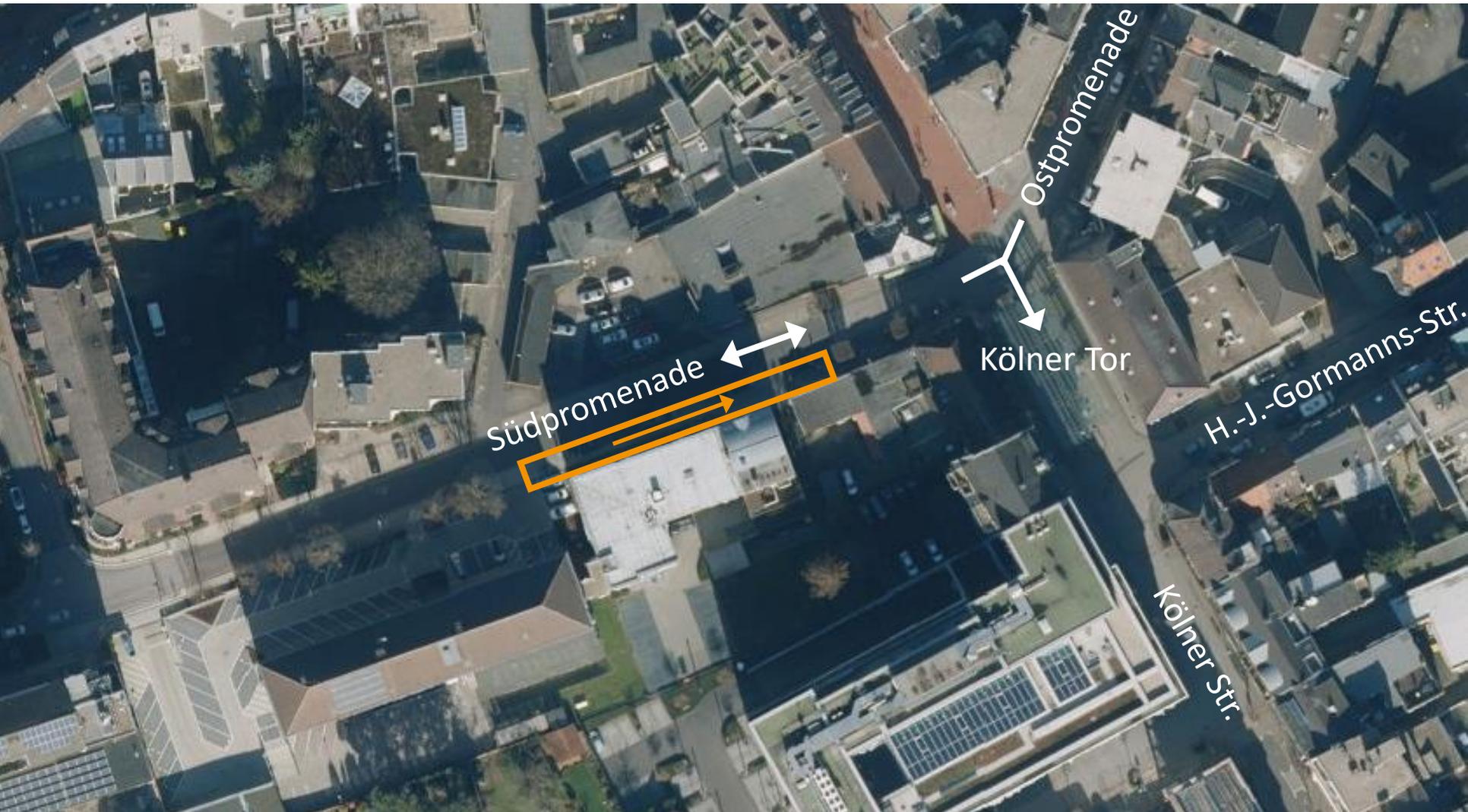
- Ohne Modal-Split Anpassung
- Ohne Berücksichtigung der Routen- und Verkehrsmittelwahl

Neue Verkehrsbelastungen
in der Spitzenstunde

-  erhöhte Verkehrsbelastung
-  geringere Verkehrsbelastung

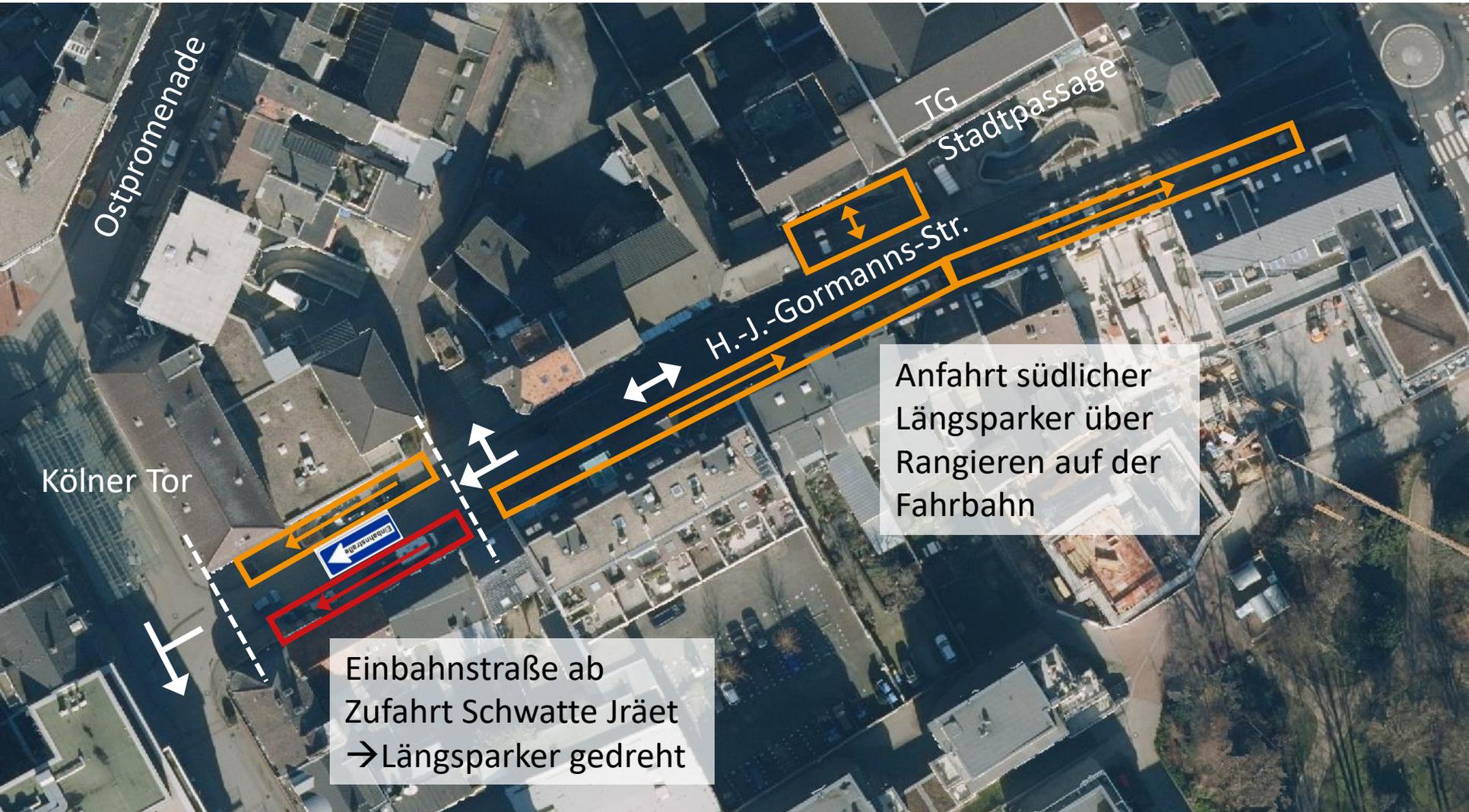
Erreichbarkeit straßenbegl. Stellplätze

Südpromenade



Erreichbarkeit straßenbegl. Stellplätze

H.-J. Gormanns-Straße



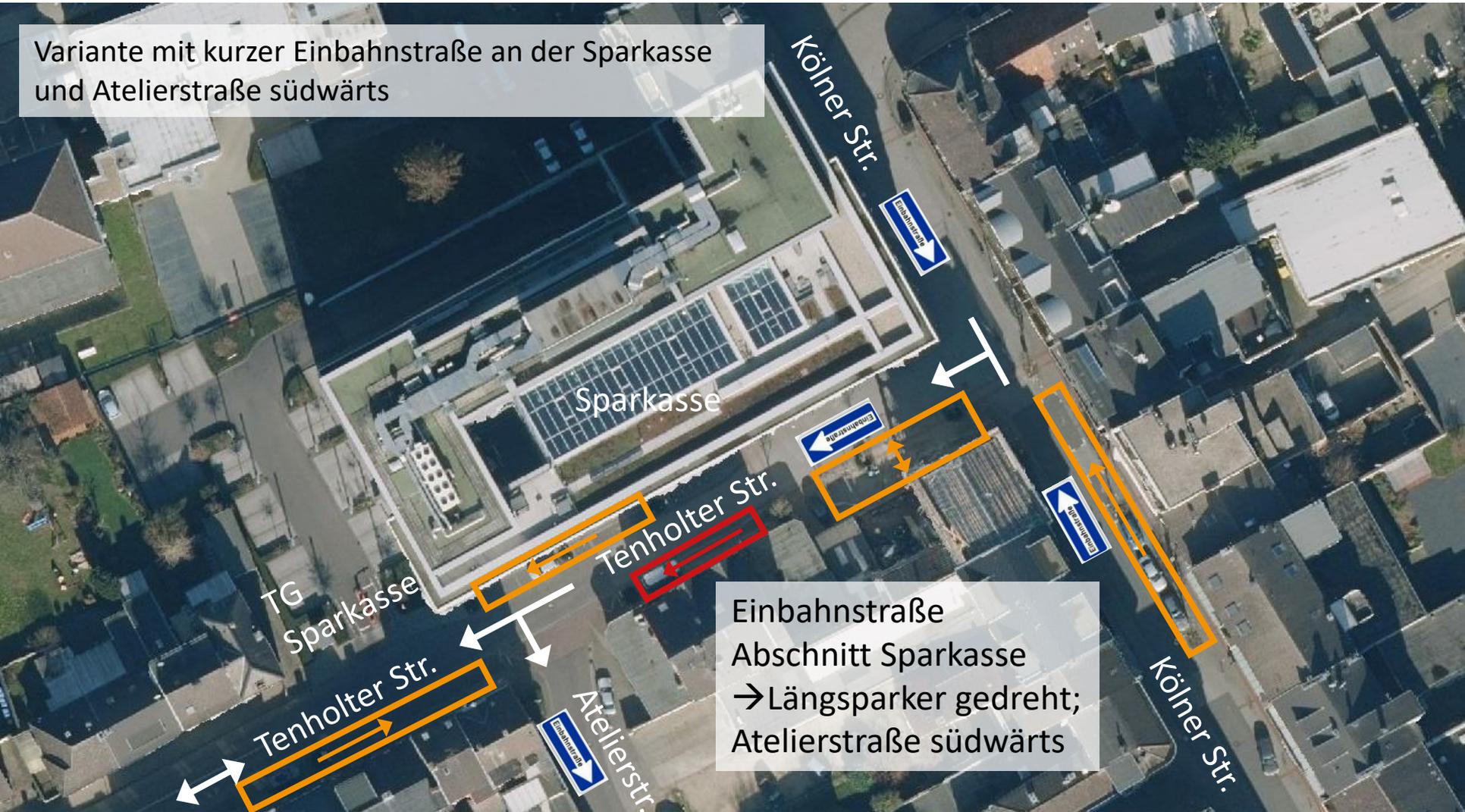
Anfahrt südlicher
Längsparker über
Rangieren auf der
Fahrbahn

Einbahnstraße ab
Zufahrt Schwatte Jräet
→ Längsparker gedreht

Erreichbarkeit straßenbegl. Stellplätze

Tenholter Straße

Variante mit kurzer Einbahnstraße an der Sparkasse und Atelierstraße südwärts



Einbahnstraße
Abschnitt Sparkasse
→ Längsparker gedreht;
Atelierstraße südwärts

Veränderte Straßenräume

Veränderung der Straßenraumbreite

- Ostpromenade
- Kölner Tor bis Tenholter Straße
- Die restlichen Straßenräume bleiben unverändert



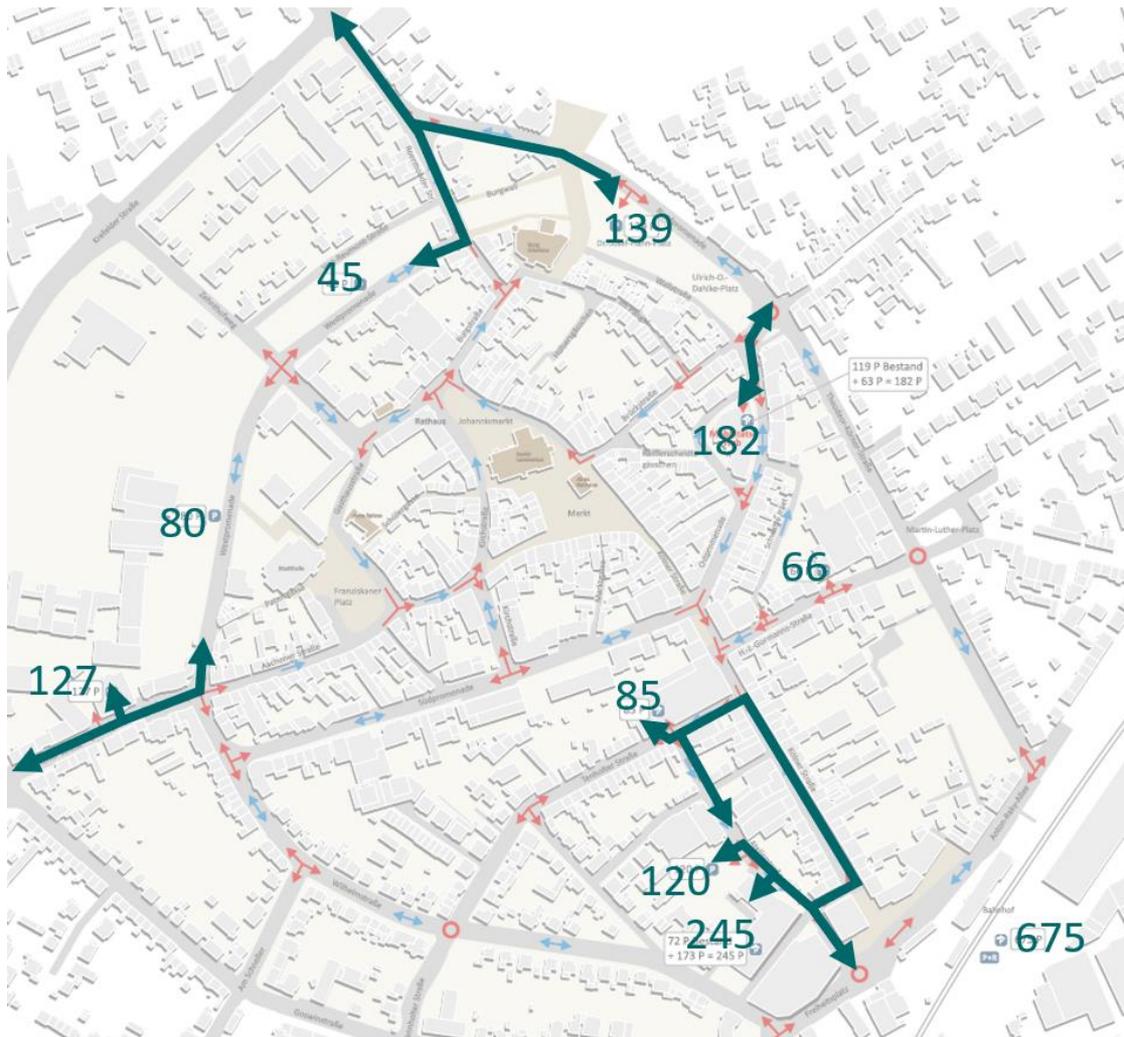
Erreichbarkeit Innenstadt

Tenholter Straße – Übersicht Innenstadt



Erreichbarkeit Innenstadt

Übersicht Parkplatzanlagen



-  Ablegebeziehungen MIV
-  Fahrrichtung MIV

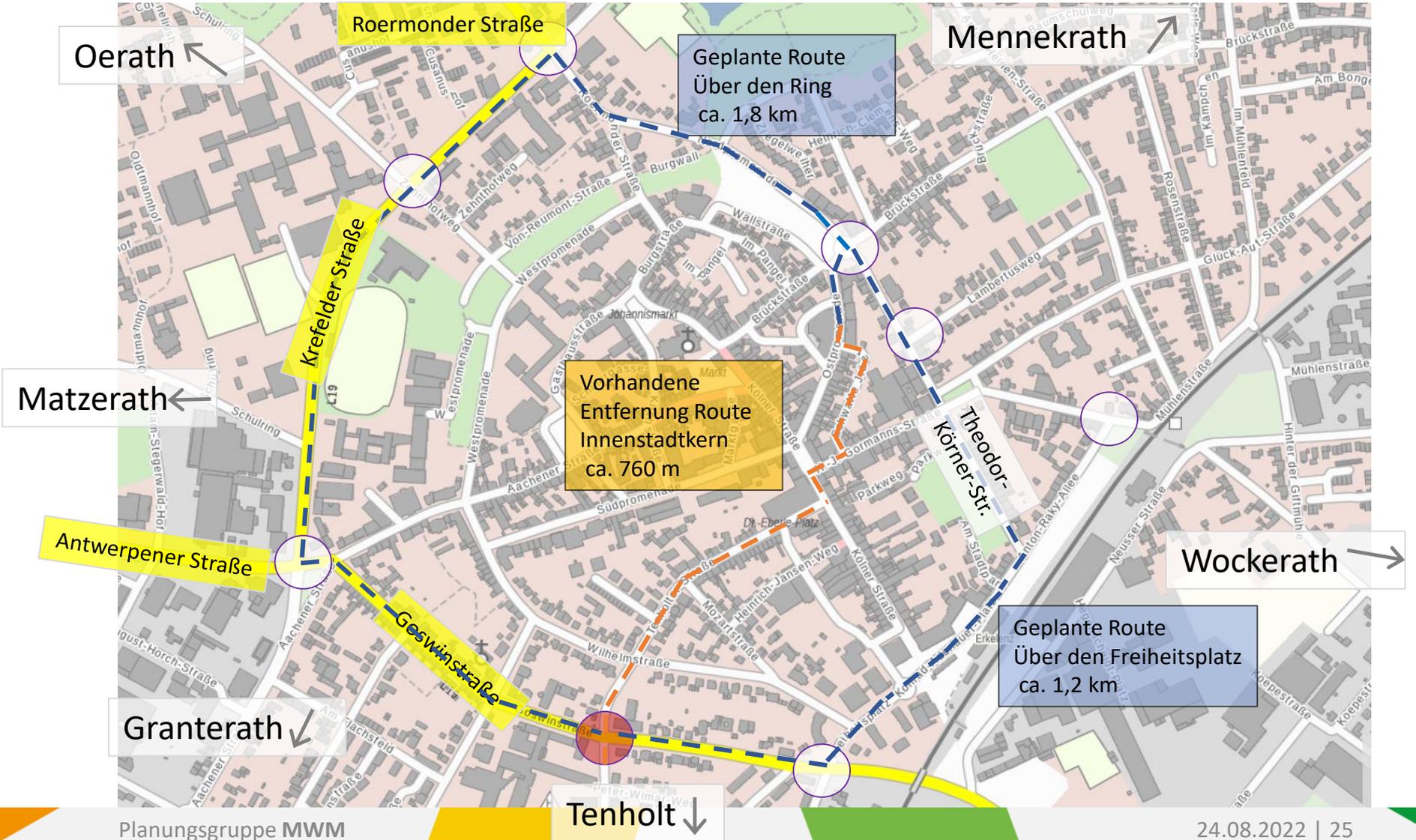
Erreichbarkeit Innenstadt

Übersicht Erreichbarkeit von den Ortschaften



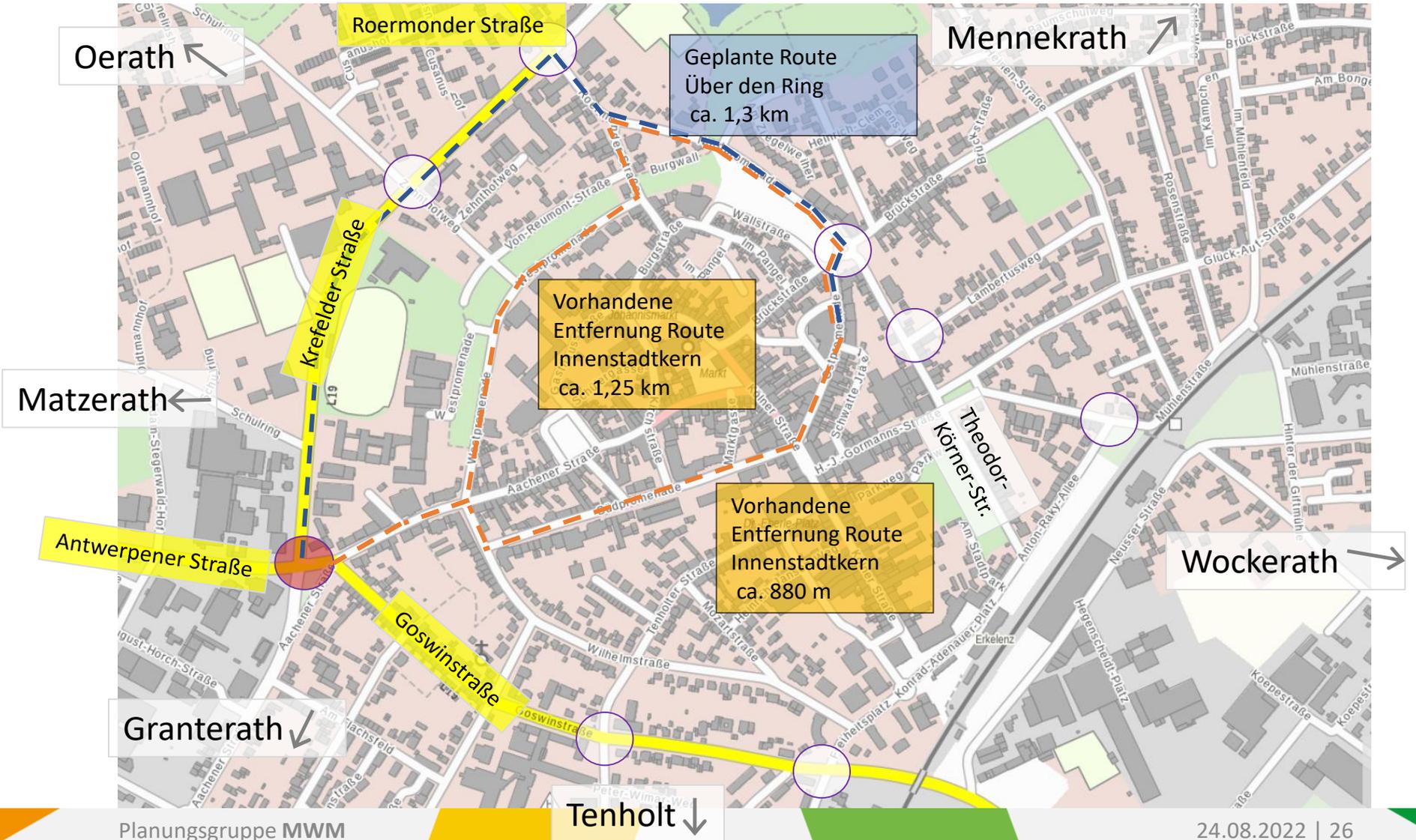
Erreichbarkeit Innenstadt

Übersicht Erreichbarkeit von den Ortschaften



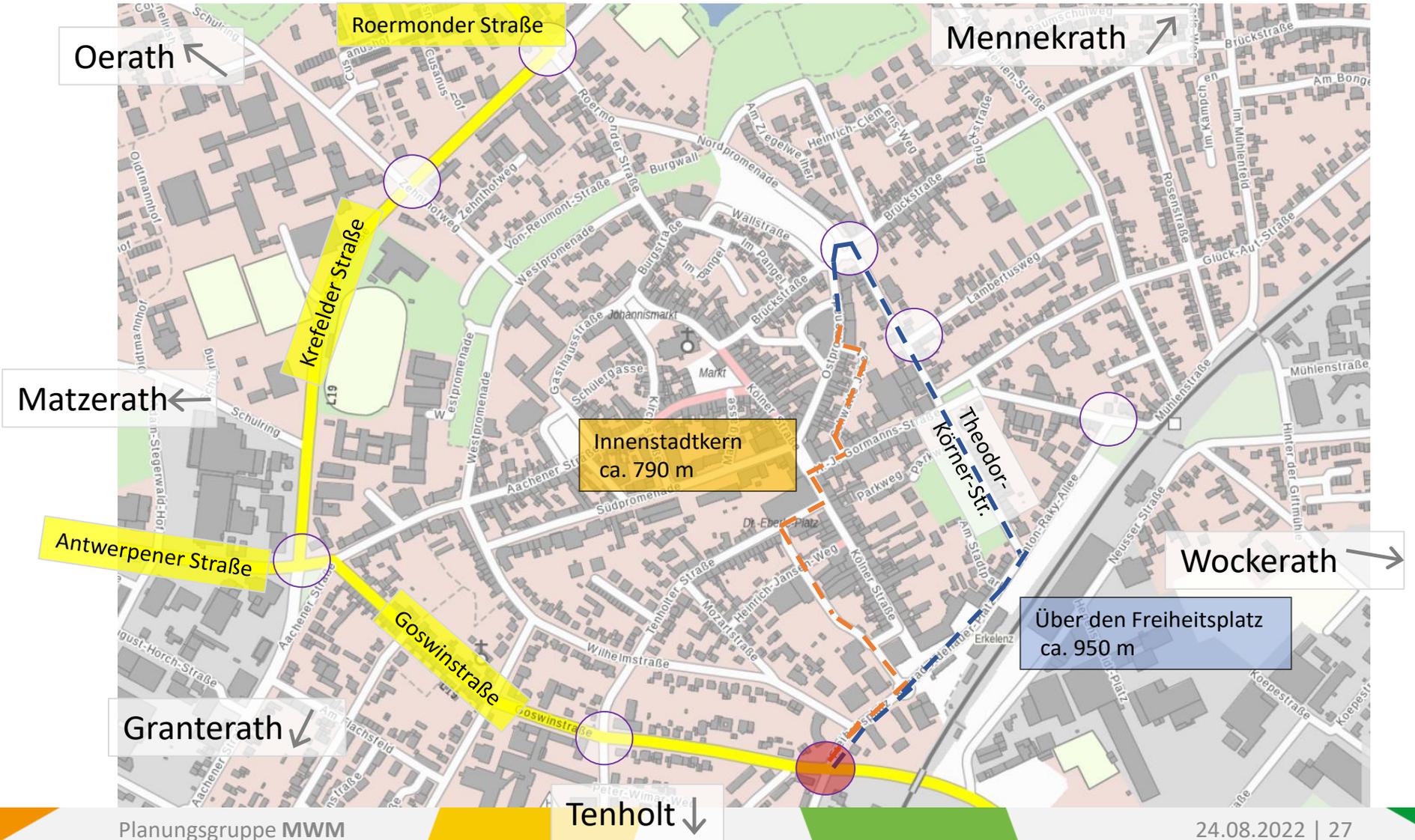
Erreichbarkeit Innenstadt

Übersicht Erreichbarkeit von den Ortschaften



Erreichbarkeit Innenstadt

Übersicht Erreichbarkeit von den Ortschaften



Verkehrsempfehlung (V2) in Bezug auf aktuelle Fortschreibungen

Mobilitäts-Hub Ostpromenade

Parkhaus 182 Stpl.

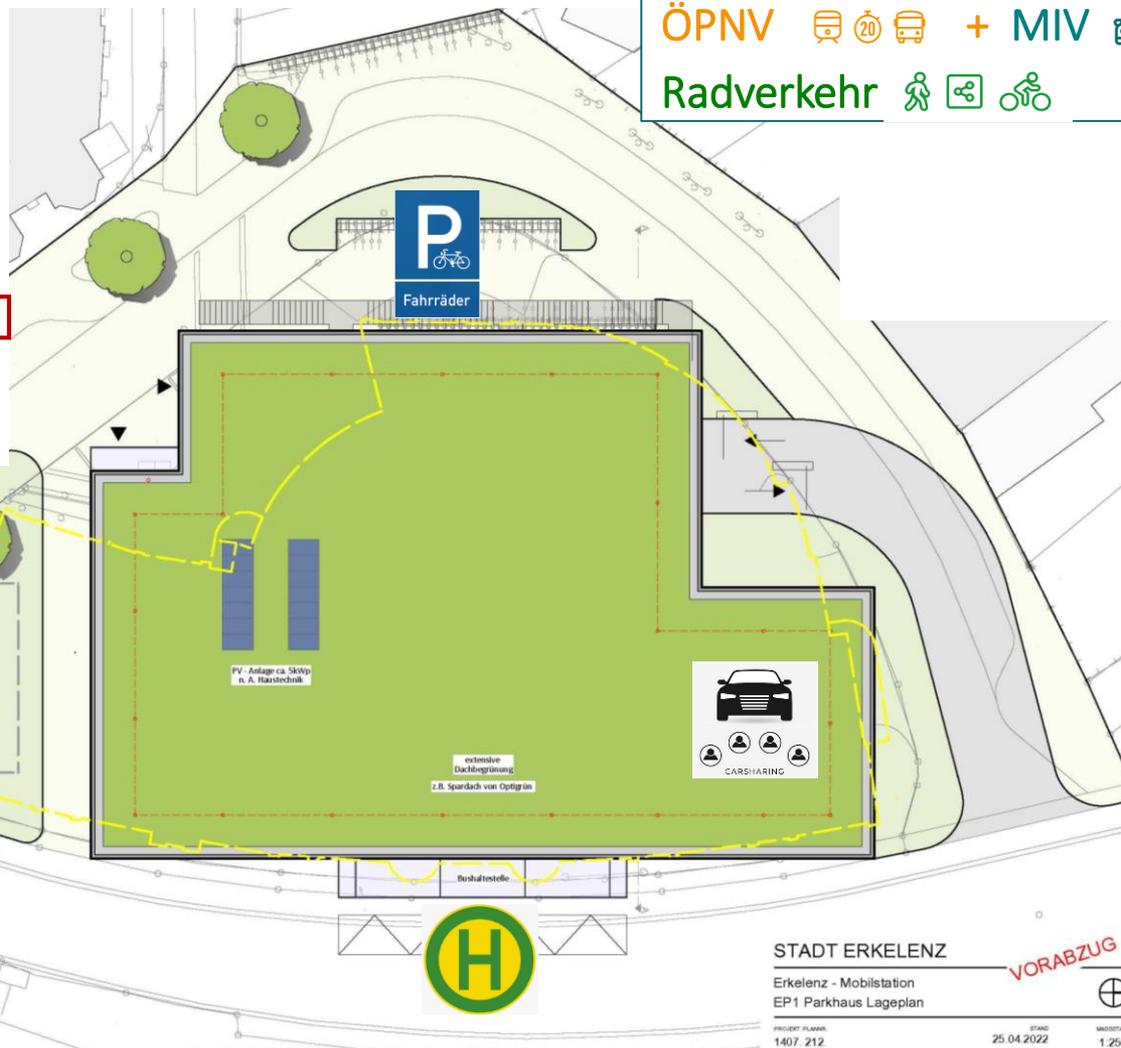
E0 7 Stpl.
(E2, 4 und 6 je 15 Stpl.)

E-1 26 Stpl.
(E1, 3, 5 und 7 je 26 Stpl.)

Fahrradabstellanlage 124 Stpl.

Innen gesichert 31 Stpl.
Außen Überdacht 29 Stpl.
Außen Freistehend 64 Stpl.

ÖPNV   + MIV    +
Radverkehr   



STADT ERKELENZ

Erkelenz - Mobilstation
EP1 Parkhaus Lageplan

PROJEKT PLANNR.
1407_212

STADIUM
25.04.2022

MASSSTAB
1:250

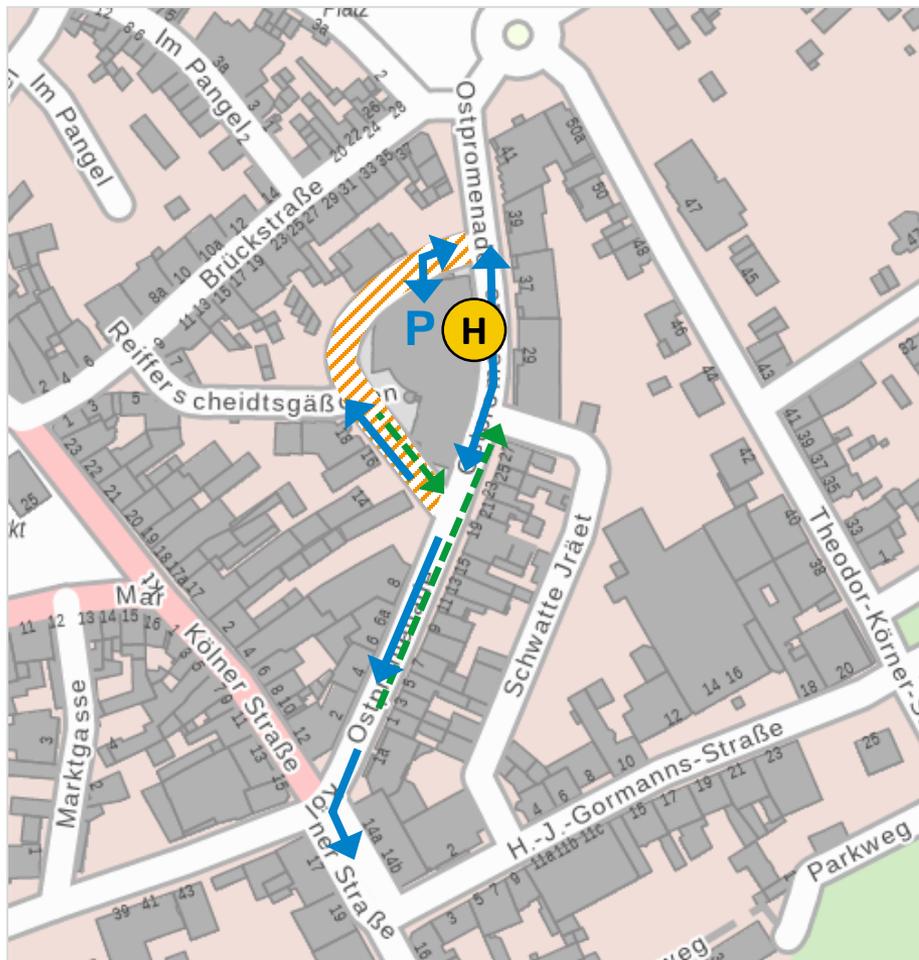
VORABZUG

Quelle: HJPplaner, 2021

Verkehrsempfehlung (V2) in Bezug auf aktuelle Fortschreibungen

Mobilitäts-Hub Ostpromenade Verkehrsführung

ÖPNV    + MIV    +
Radverkehr   



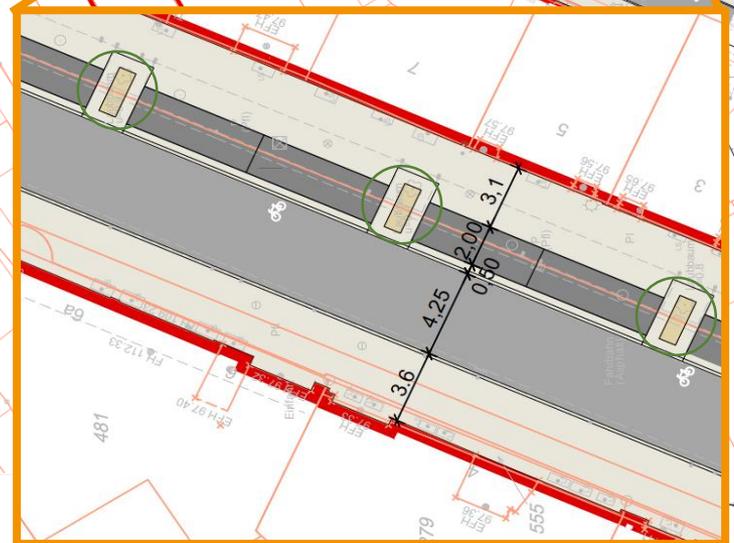
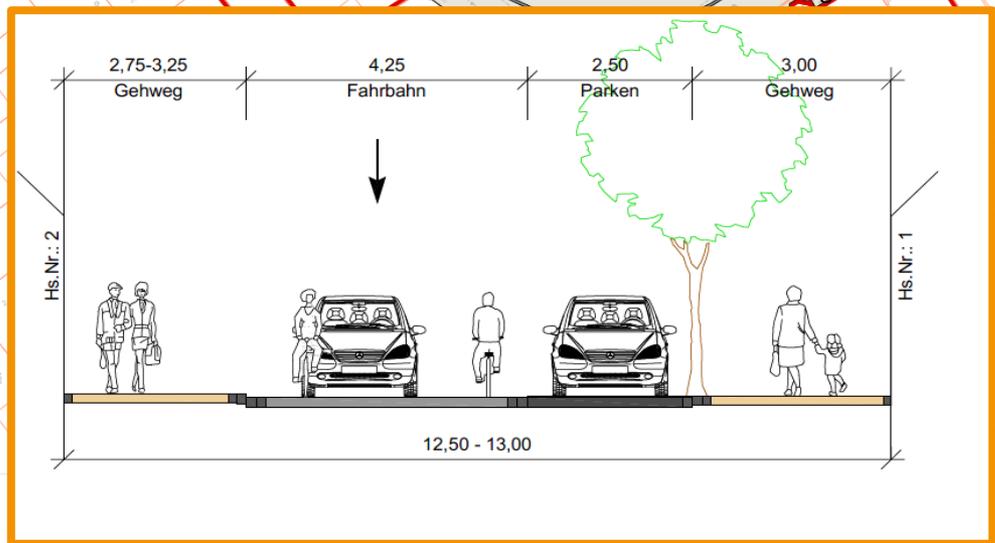
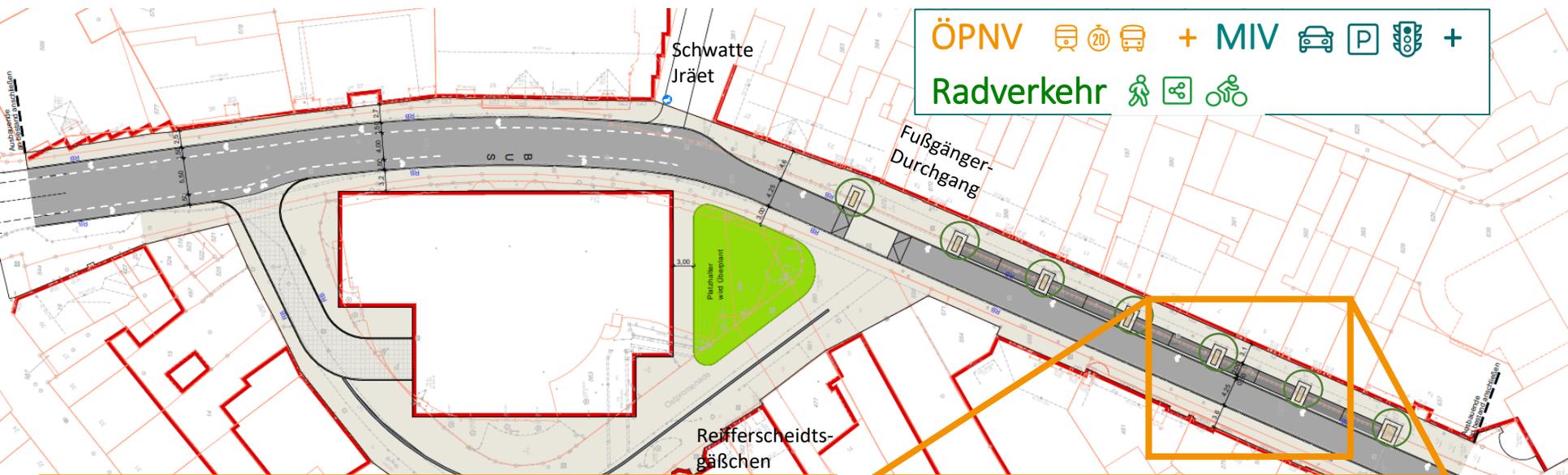
- Einrichtungsverkehr MIV südwärts, Abbiegebot am Kölner Tor
- Zweirichtungsverkehr Radverkehr
- einseitiges Längsparken erhalten
- Verbesserte Gehwegbreiten

-  Haltestelle ErkaBus
-  Einbahnstraße MIV
-  Zweirichtungsverkehr
-  Radfahrende frei
-  Mischverkehrsfläche

Verkehrsempfehlung (V2) in Bezug auf aktuelle Fortschreibungen

Planfallvariante „Einbahnstraße und Piktogramme“

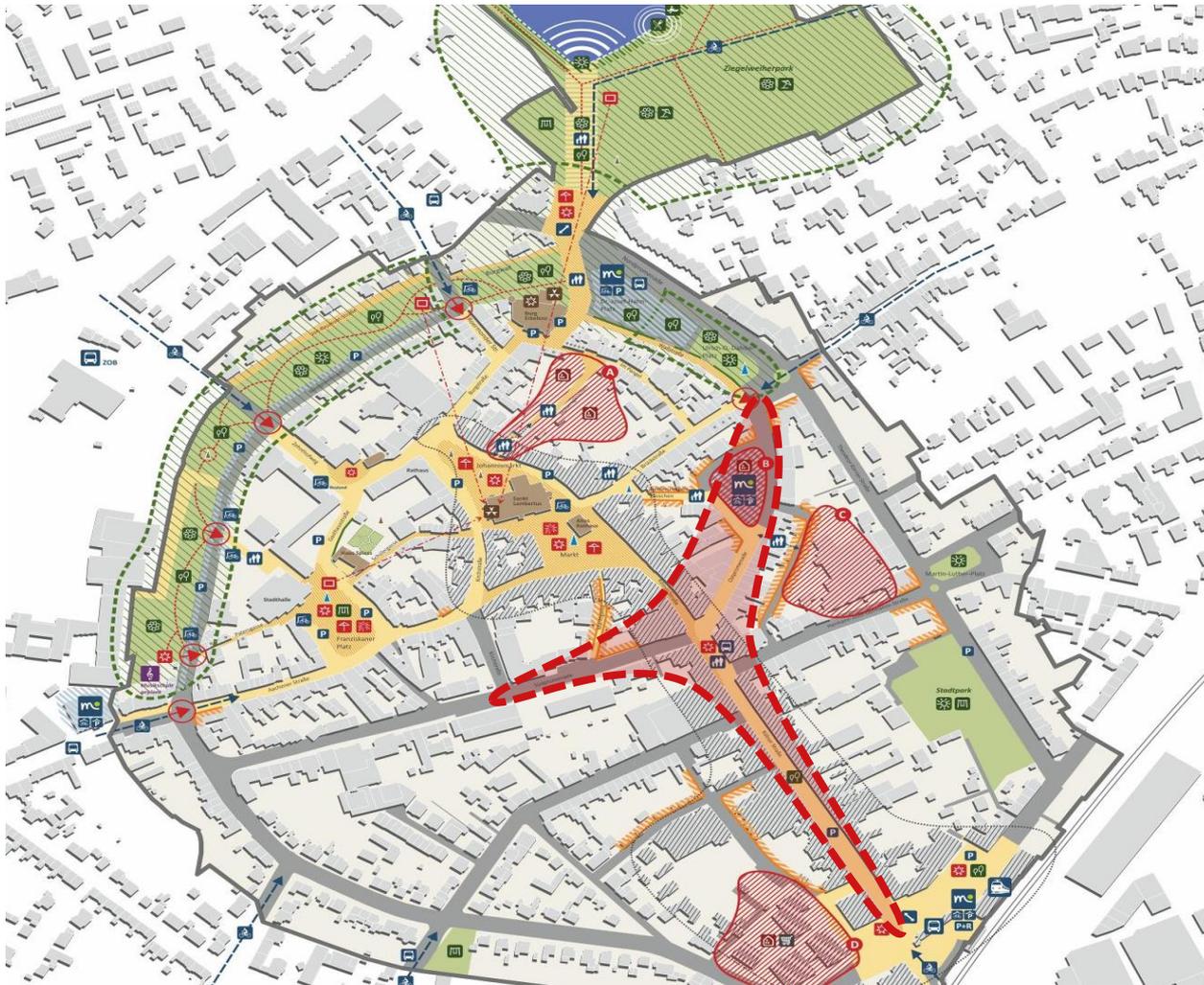
ÖPNV + MIV +
Radverkehr



Erreichbarkeit Innenstadt

Tenholter Straße – Übersicht Innenstadt





Erkelenz
2030
Meine Heimat
macht Zukunft

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!

