



**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 3.2. InHKhier: Konzept zur innerstädtischen Verkehrsführung in Erkelenz ungeändert beschlossen A 61/636/2022

Herr Siebenmorgen, Planungsgruppe MWM erläutert anhand einer Power-Point-Präsentation die im Jahr 2018 durchgeführte Verkehrsanalyse unter Berücksichtigung von verschiedenen Zählstellen. Unter Berücksichtigung der Verkehrsanalyse und nach Rücksprache mit der Polizei und dem Ordnungsamt wurde das nun vorgestellte Verkehrskonzept erarbeitet.

Ratsfrau Rosen begrüßt das Konzept, auch wenn es zunächst noch „gewöhnungsbedürftig“ sein dürfte.

Stv. Ausschussvorsitzender Frings empfindet das Konzept als autofeindlich und merkt an, dass es zur Verödung der Innenstadt und zur Schließung des Einzelhandels beitragen würde.

Bürgermeister Muckel weist vor der Abstimmung nochmals darauf hin, dass es in den vergangenen vier Jahren vielfältige Formen der Prozessbeteiligung gegeben habe, von Workshops, Begehungen bis zuletzt einem Informationsstand am Tag der Städtebauförderung in diesem Jahr.

Beschluss (als Empfehlung an Haupt- und Finanzausschuss und Rat):

- „1. Dem Konzept zur innerstädtischen Verkehrsführung in Erkelenz wird zugestimmt.
2. Das Konzept zur innerstädtischen Verkehrsführung in Erkelenz wird als Leitlinie für die zukünftige Verkehrsführung in Erkelenz und als städtebauliches Konzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen.“

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

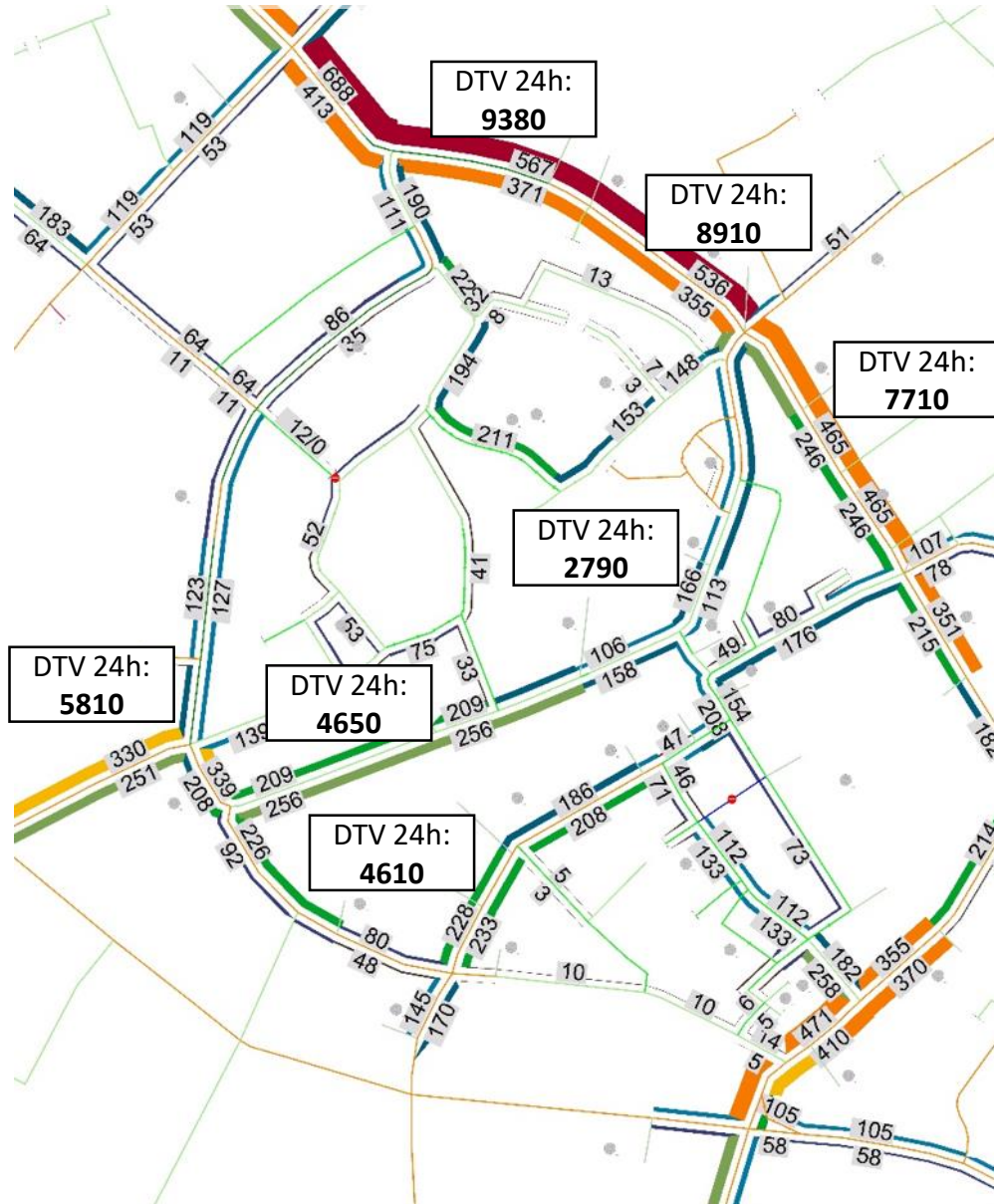


An den Zählstellen wurden je nach Bedarf die **Verkehrsmengen** per Video stromscharf und nach Verkehrsarten differenziert erhoben und/ oder Kennzeichen erfasst, um eine **Verfolgung** von **Durchgangsverkehr** zu ermöglichen.



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

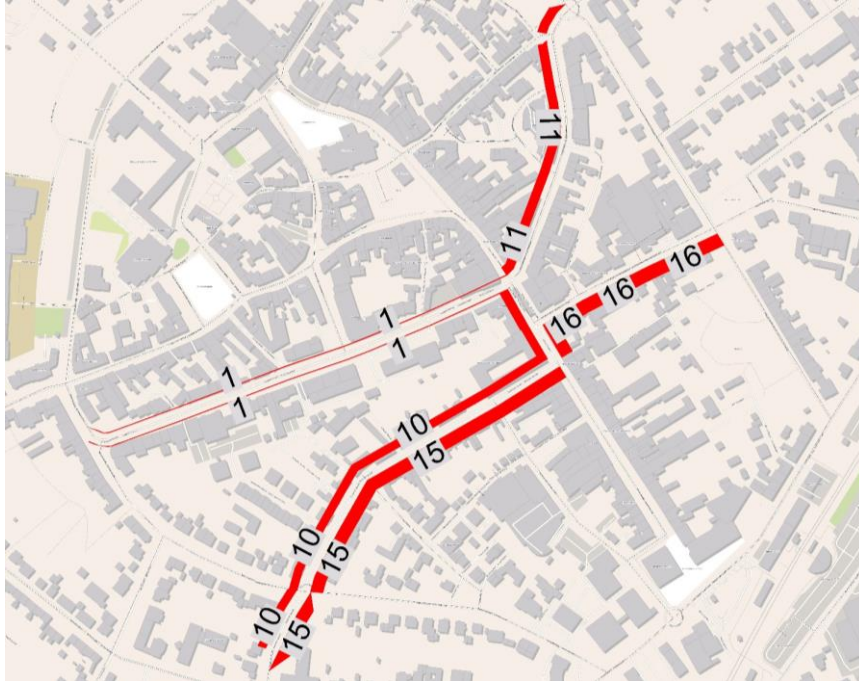
0	50
50	100
100	150
150	200
200	250
250	300
300	350
350	500
500	750
750	100000



Verkehrsanalyse 2018: Durchgangs- und Binnenverkehr

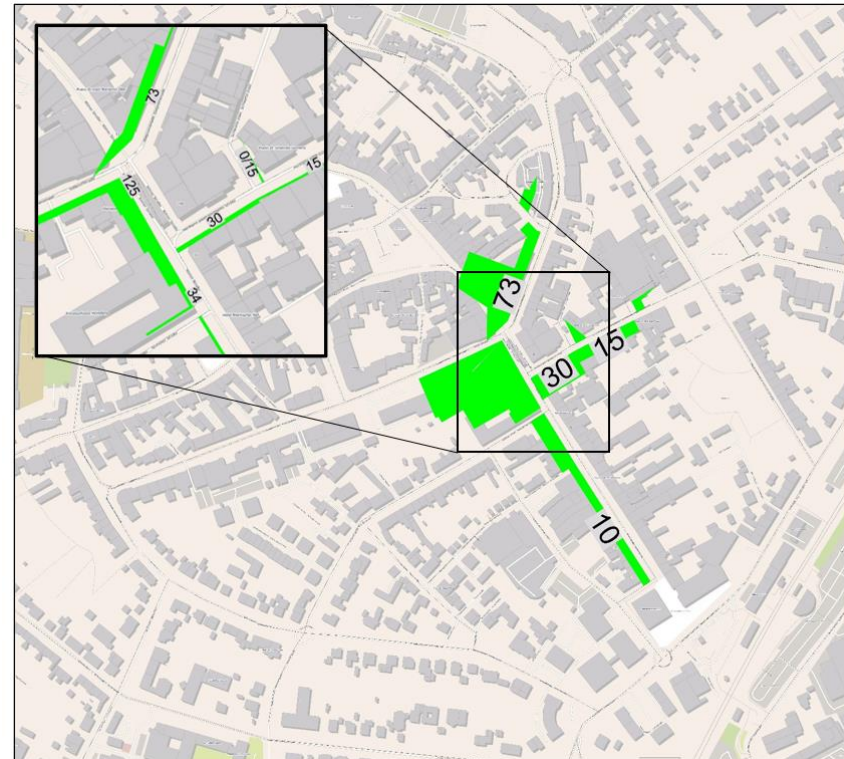
Wer nutzt welche Verkehrsbeziehung?

Durchgangsverkehr 11:00-14:00 h



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

Binnenverkehr 11:00-14:00 h



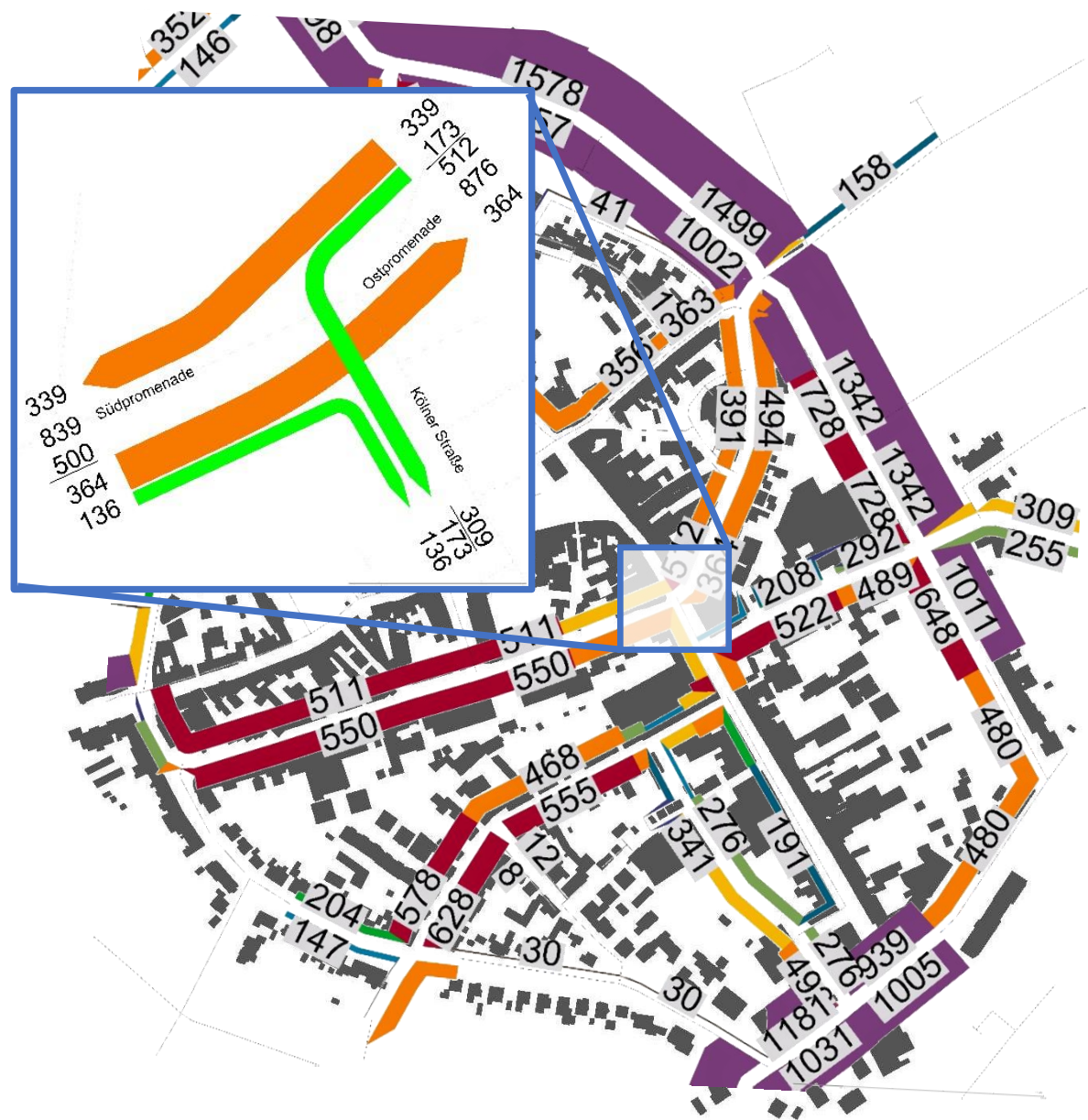
Binnenverkehr

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.

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

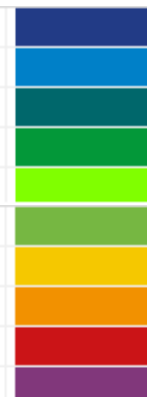
Auch der Zeitraum der **nachmittäglichen Spitzenstundengruppe** wird zur Analyse der Bedeutung des Durchgangsverkehrs betrachtet



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



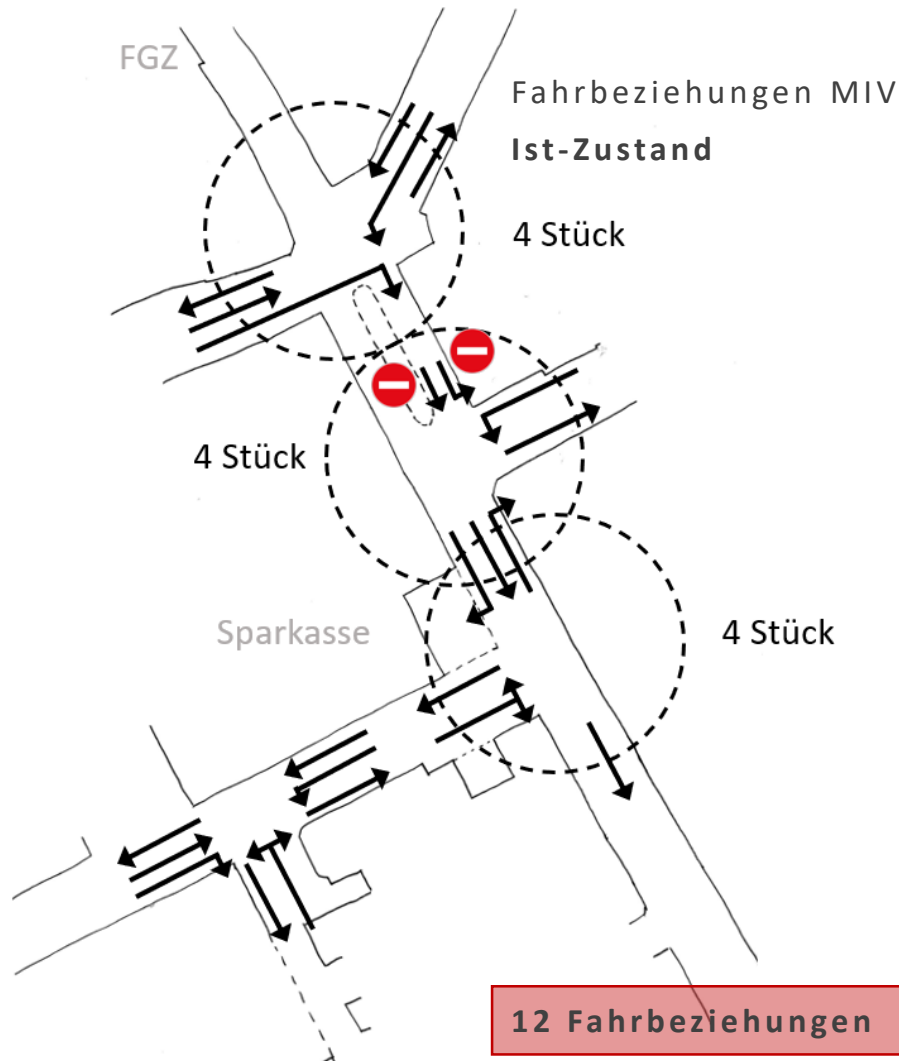


Allgemein:

„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





Ausreichend Straßenraumbreite zur verträglichen Abwicklung vorhanden

Bürgerbeteiligungen und Aktionstage

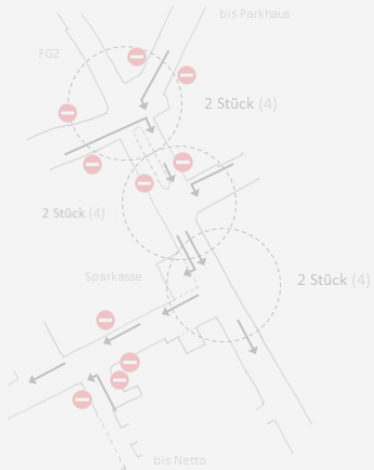


Gemeinsame Erarbeitung von Lösungen und Zielen

Variantenübersicht aus dem Jahr 2018

Aus 12 Fahrbeziehungen im Bestand werden ...

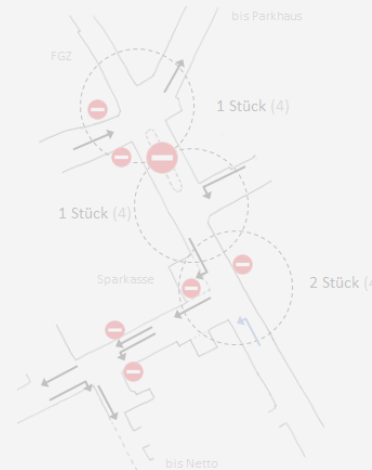
1



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

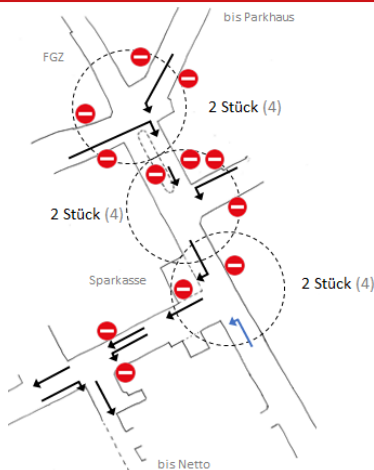
3



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

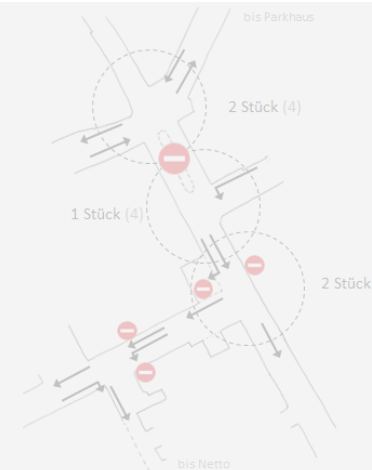
2



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

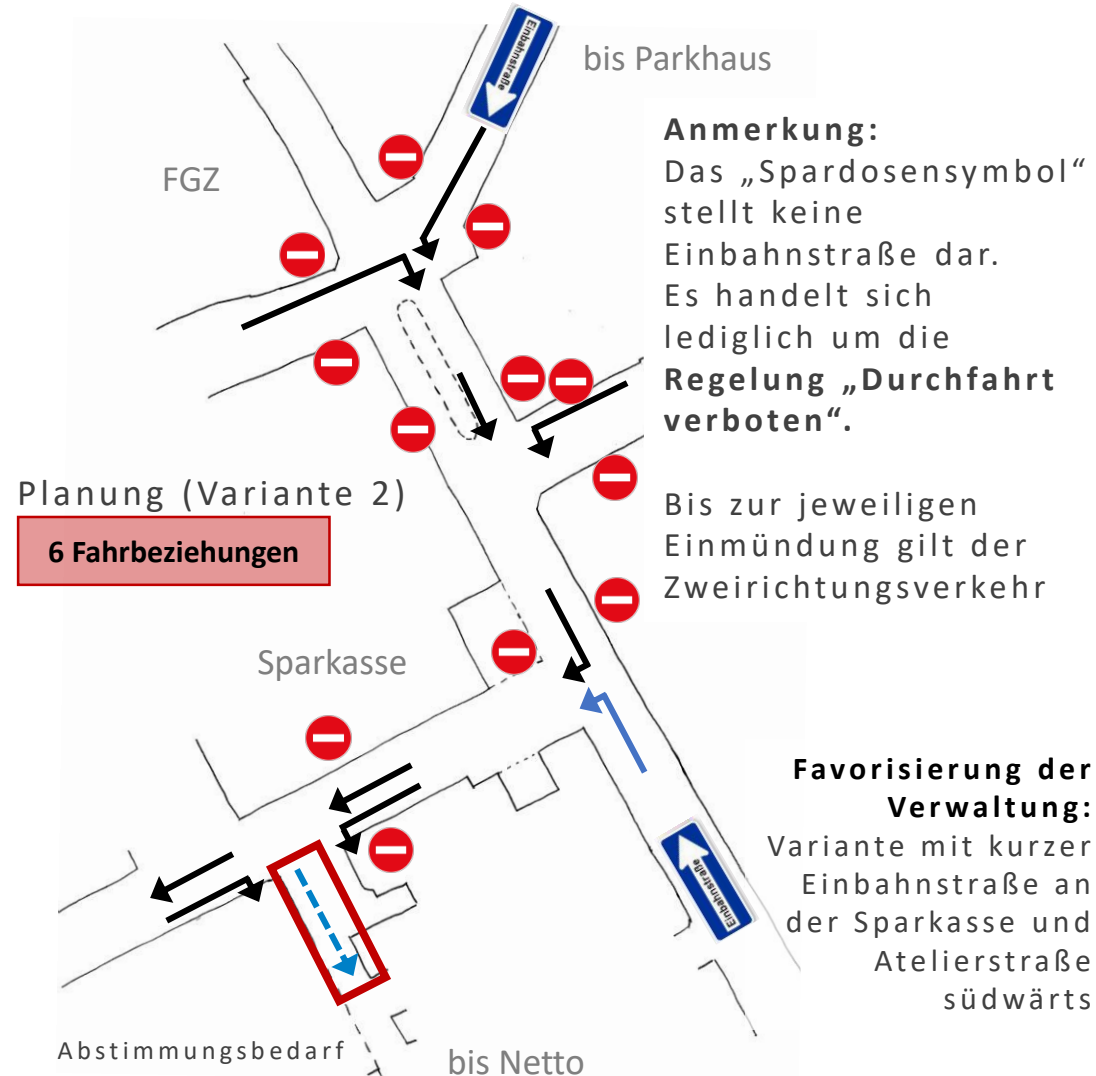
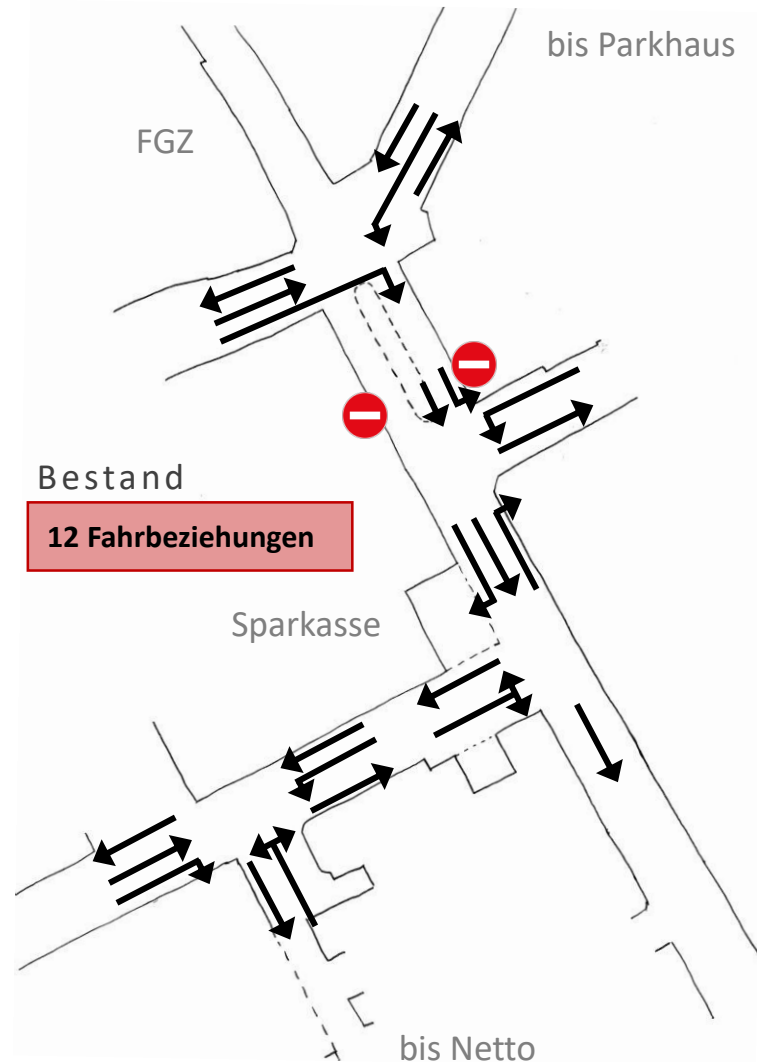
4



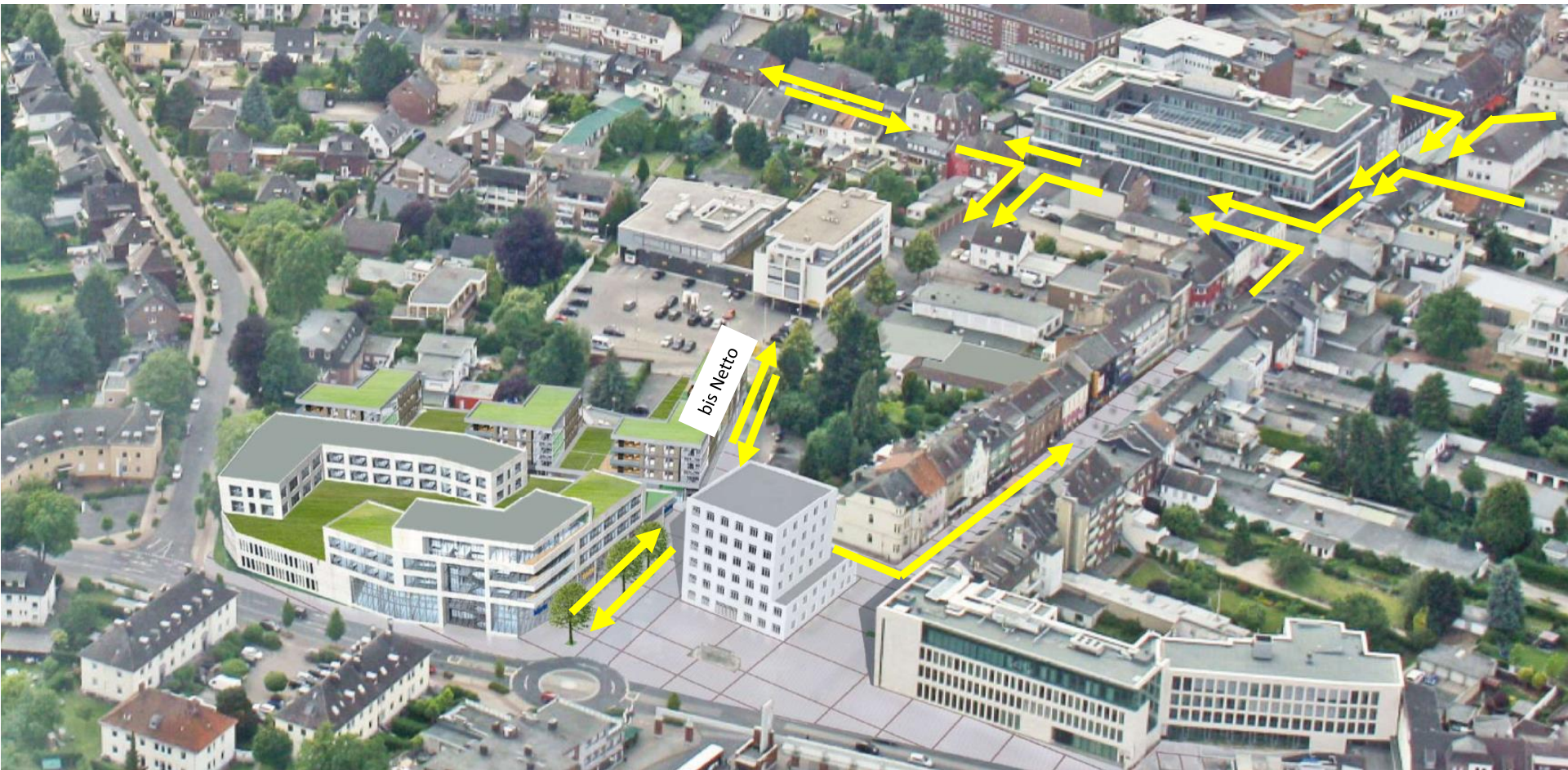
1. Etwas verringerte Nord-Süd-Zäsur
2. Deutlich bessere Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer
3. Stark erhöhte Sicherheit des Radverkehrs durch minimal Fahrbeziehungen
4. ÖPNV-Haltepunkt muss verlegt werden

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

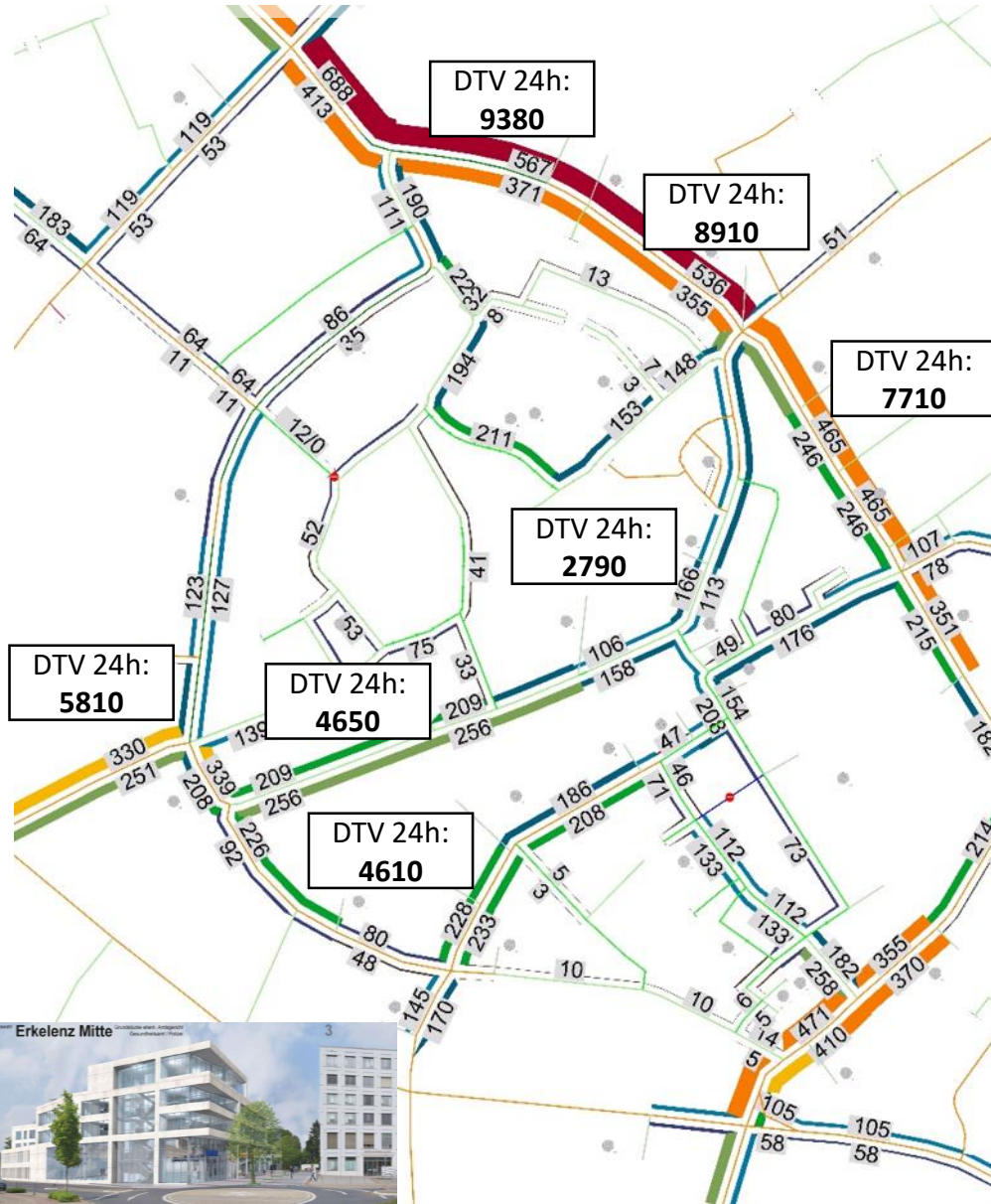


Verkehrsanalyse 2018: Spitzenstunde Nachmittag 16:30-17:30 h

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

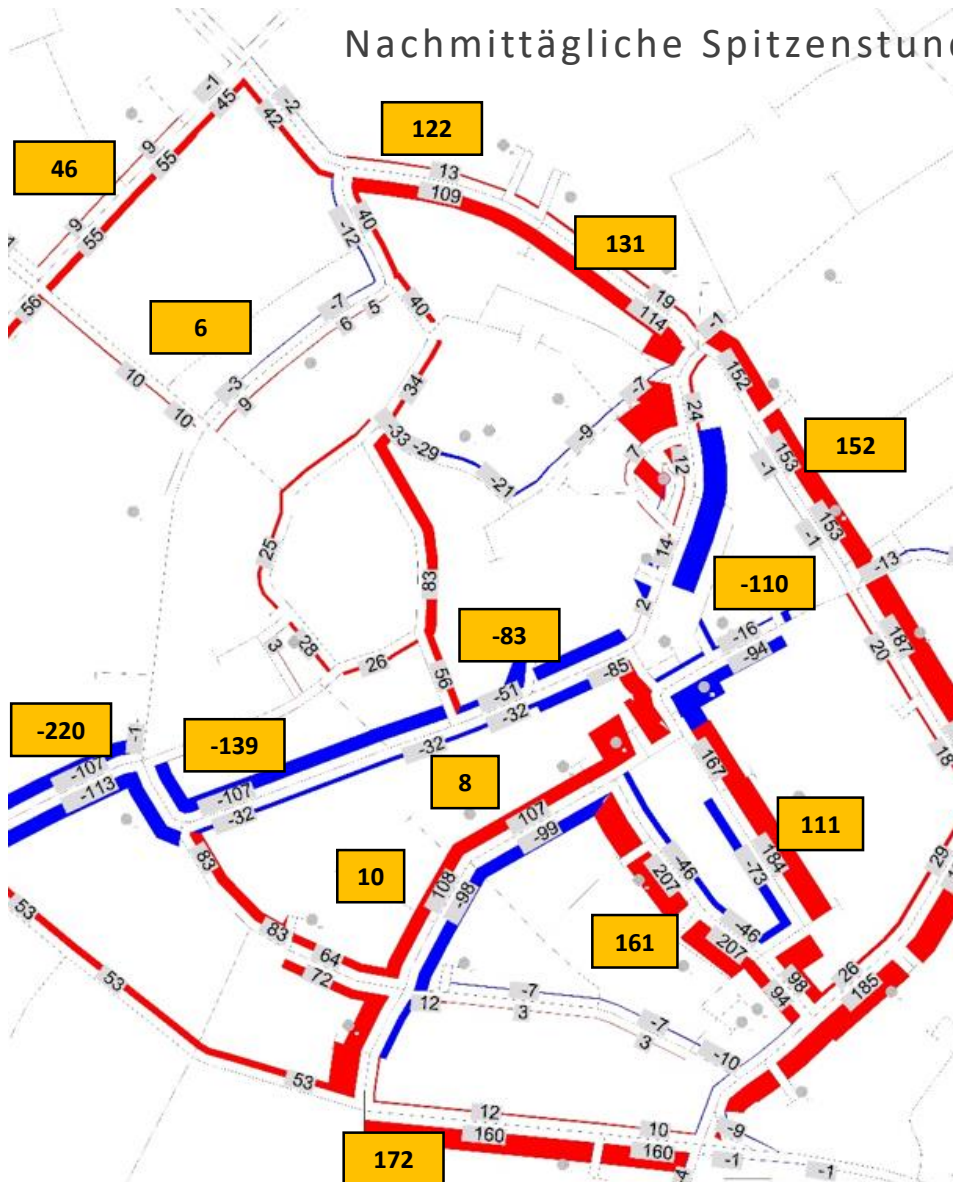
0	50
50	100
100	150
150	200
200	250
250	300
300	350
350	500
500	750
750	100000



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

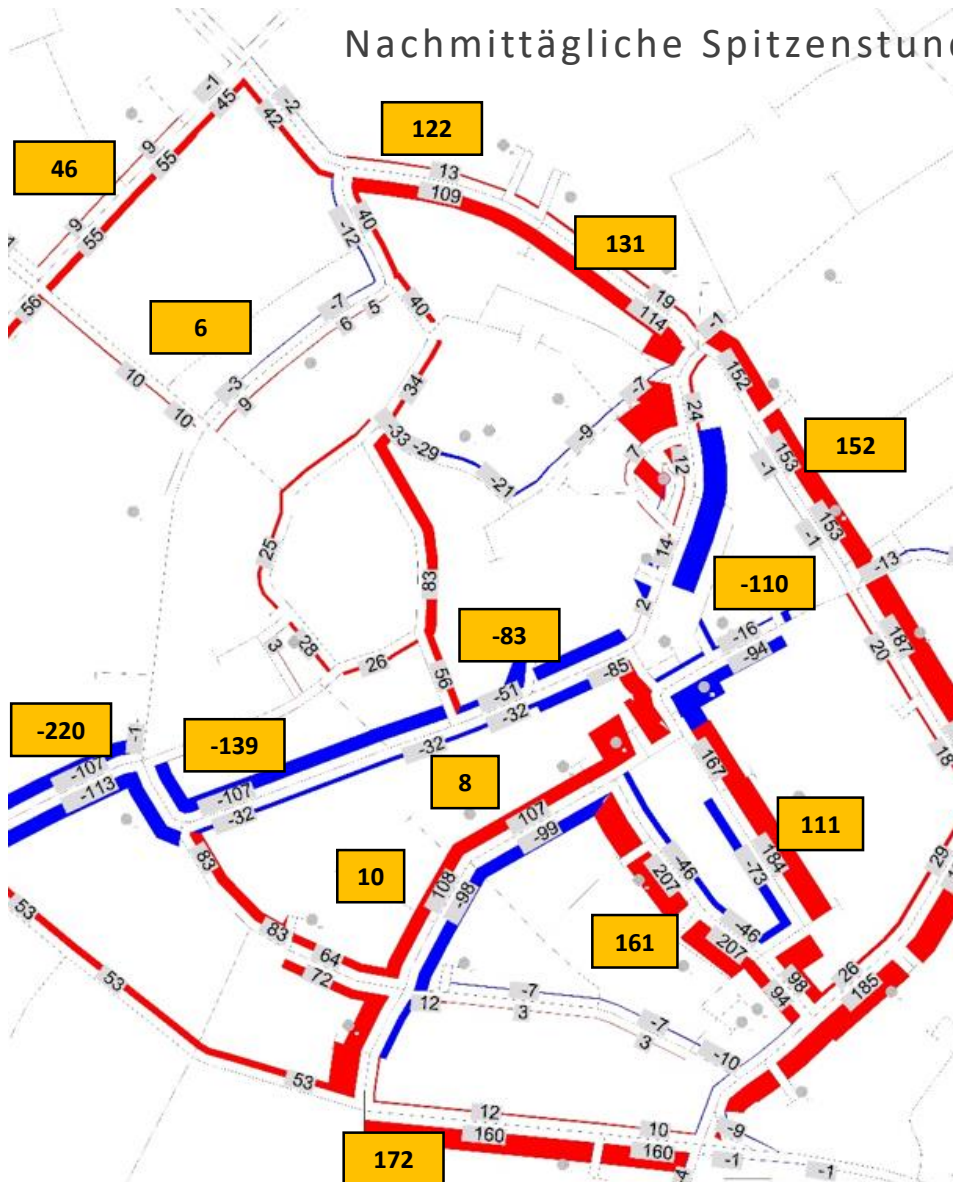
Fahrtrichtung stadteinwärts: - 98 Fz



Verkehrsanalyse: Differenzenplan/ Verkehrsverlagerungen

mit den Verkehren aus dem Bauvorhaben Freiheitsplatz

Nachmittägliche Spitzenstunde 16:30-17:30 h



Hinweis:

Dargestellt ist eine „Worst-Case-Prognose“.

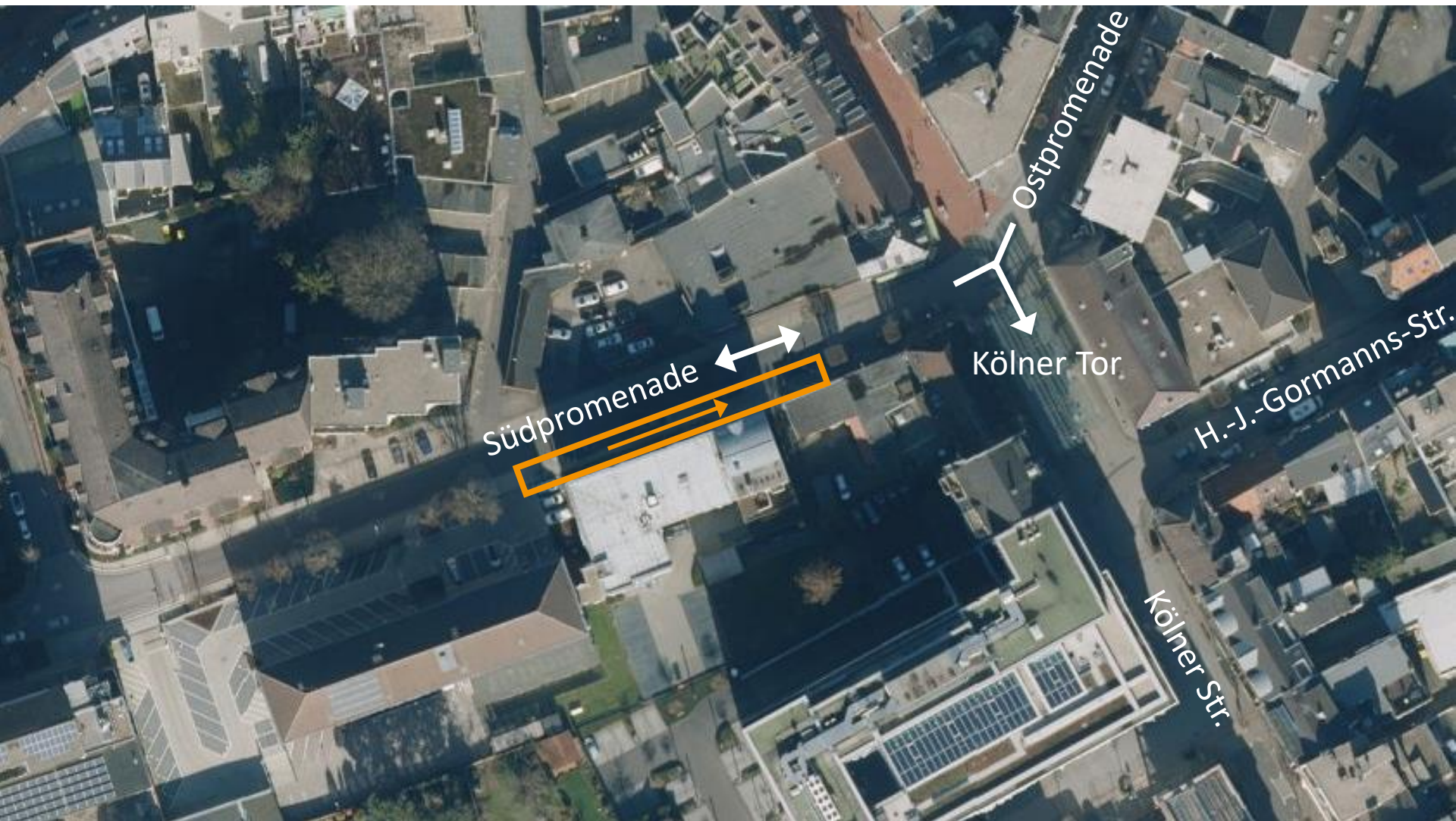
- Ohne Modal-Split Anpassung
- Ohne Berücksichtigung der Routen- und Verkehrsmittelwahl

Neue Verkehrsbelastungen
in der Spitzenstunde

-  erhöhte Verkehrsbelastung
-  geringere Verkehrsbelastung

Erreichbarkeit straßenbegl. Stellplätze

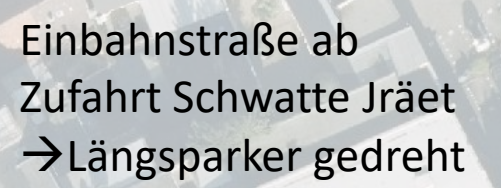
Südpromenade



Erkelenz
2030 Meine Heimat
macht Zukunft



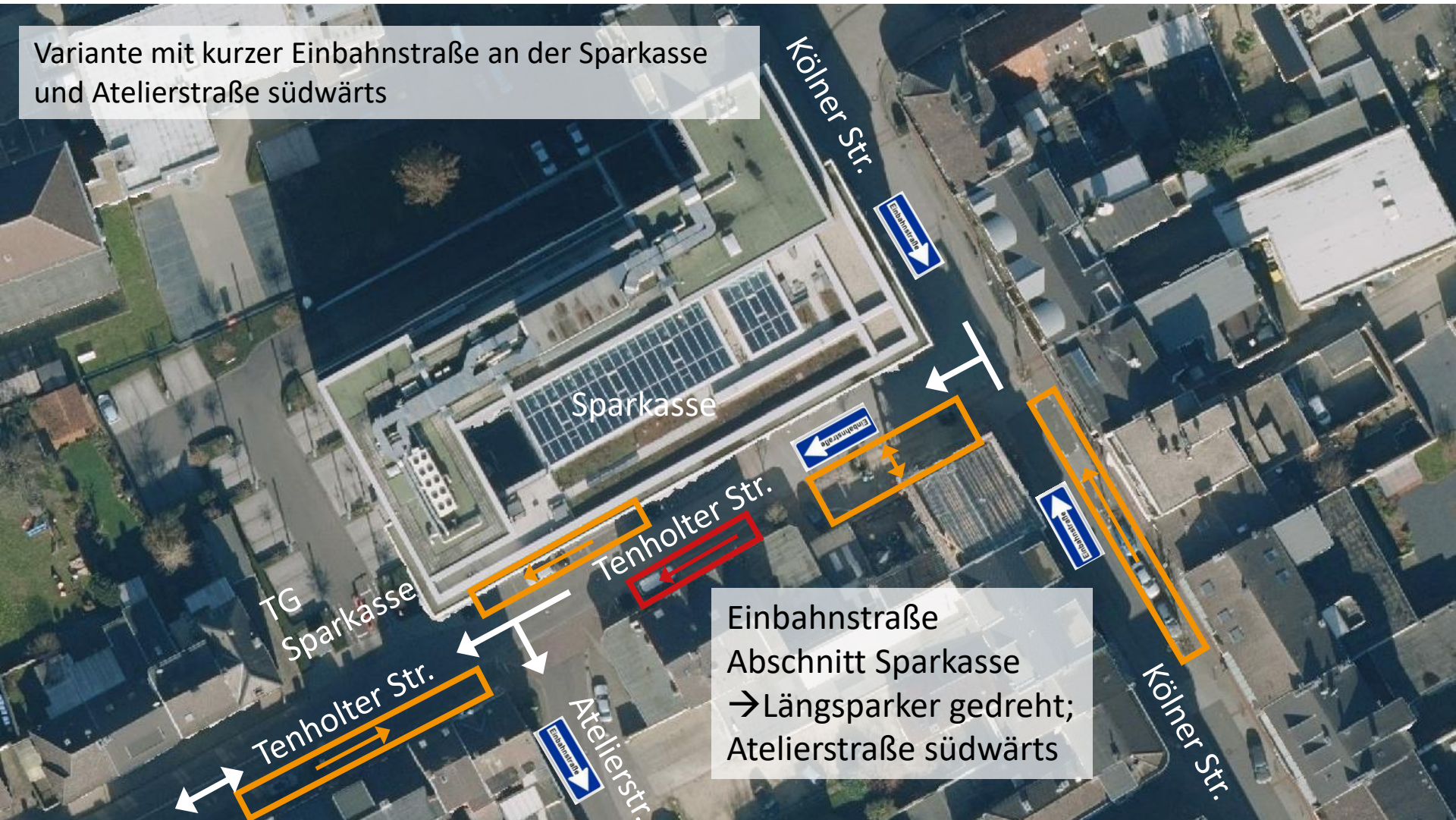
2030 Meine Heimat macht Zukunft



Erreichbarkeit straßenbegl. Stellplätze

Tenholter Straße

Variante mit kurzer Einbahnstraße an der Sparkasse
und Atelierstraße südwärts



Veränderte Straßenräume

Veränderung der Straßenraumbreite

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



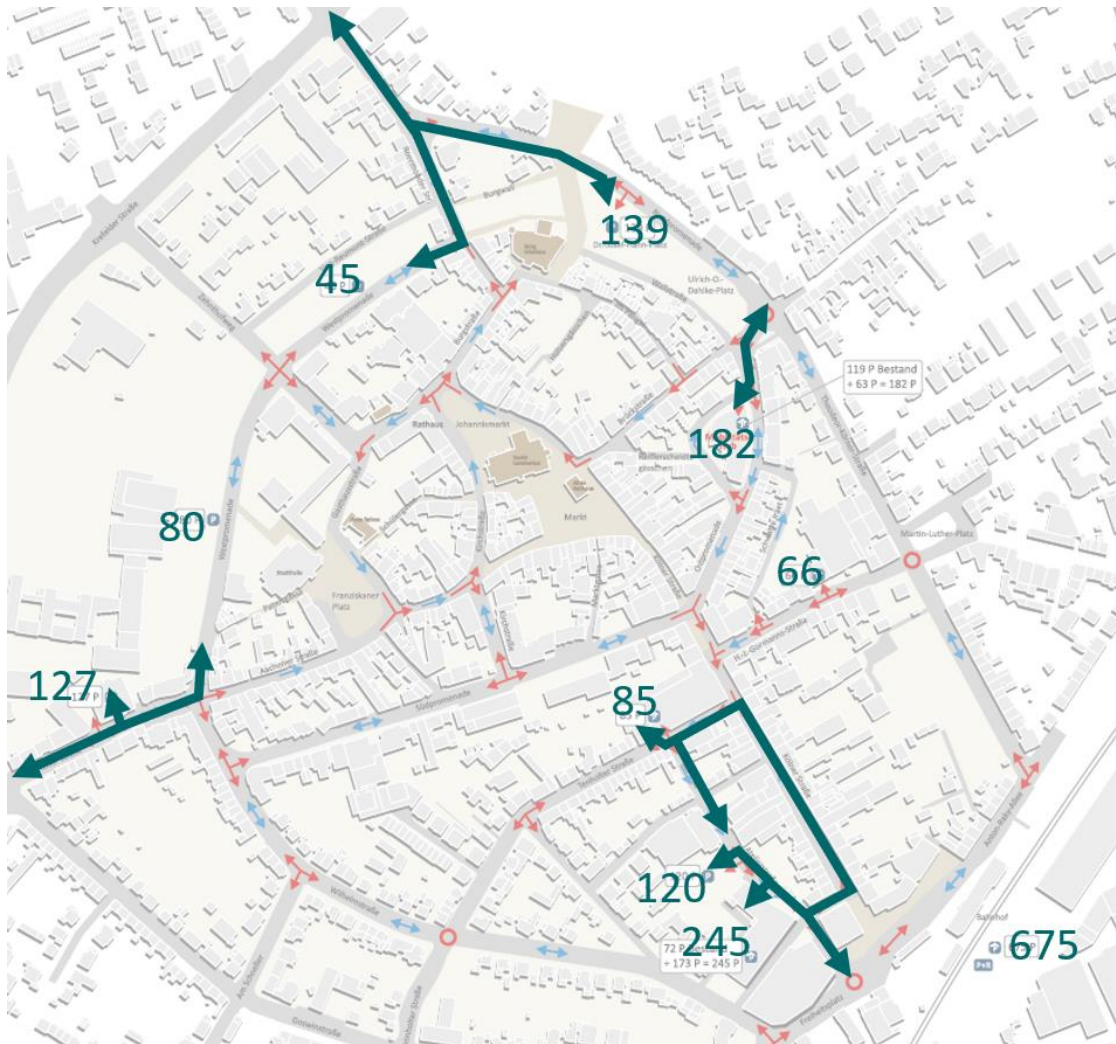
Erreichbarkeit Innenstadt

Tenholter Straße – Übersicht Innenstadt



Erreichbarkeit Innenstadt

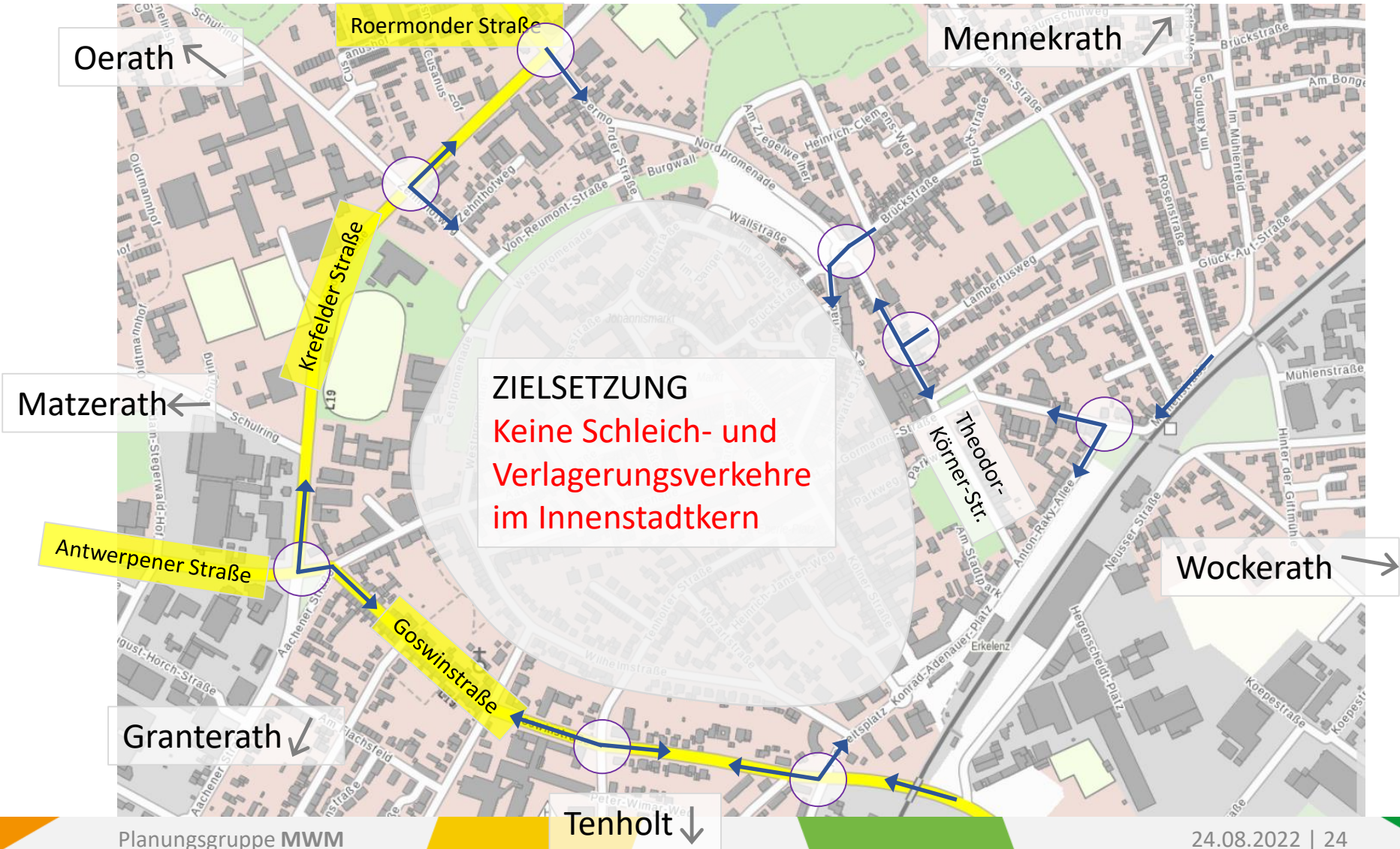
Übersicht Parkplatzanlagen



↔ Abblegebeziehungen 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.

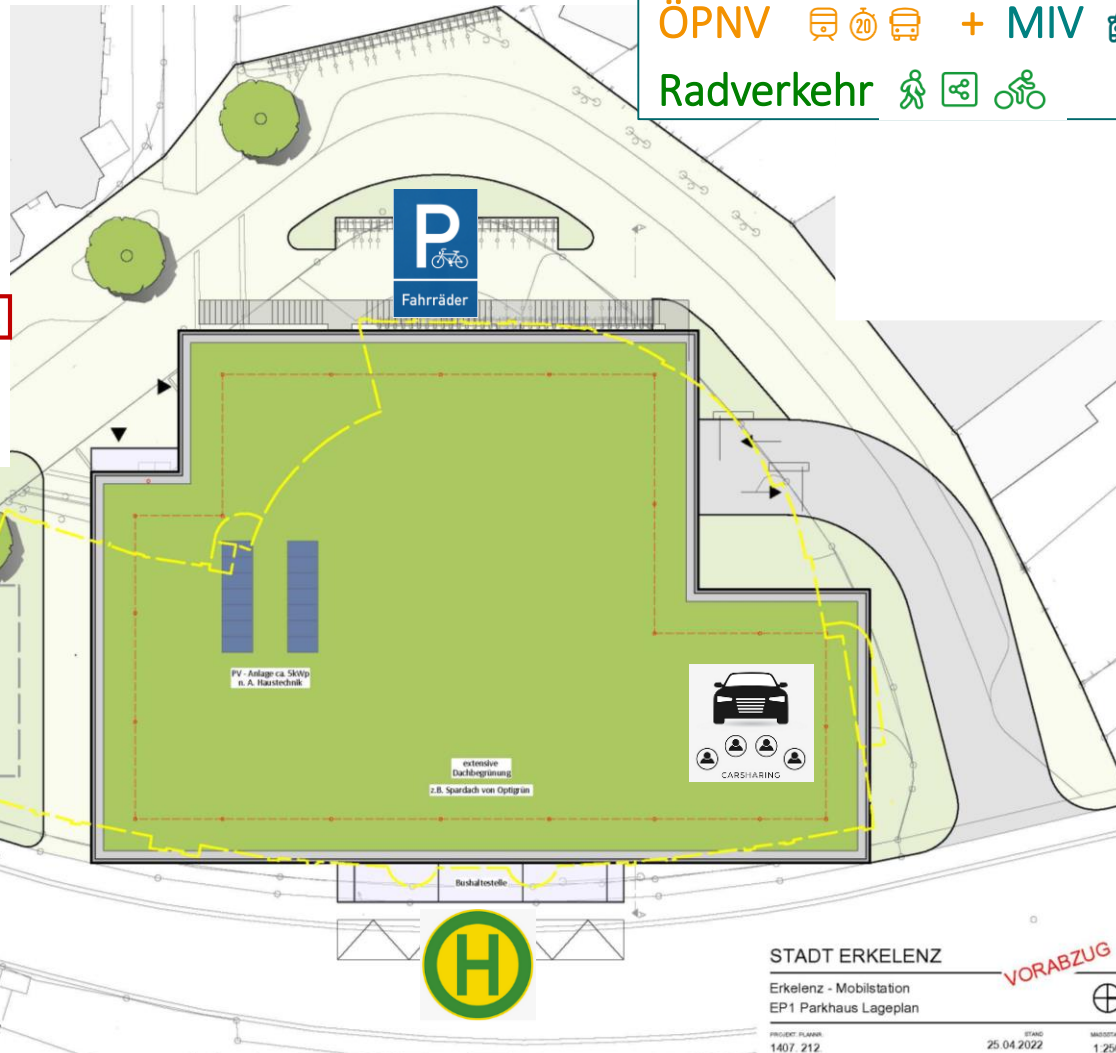
E0 7 Stpl.
(E2, 4 und 6 je 15 Stpl.)

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

STAND
25.04.2022

MAßSTAB
1:250

VORABZUG

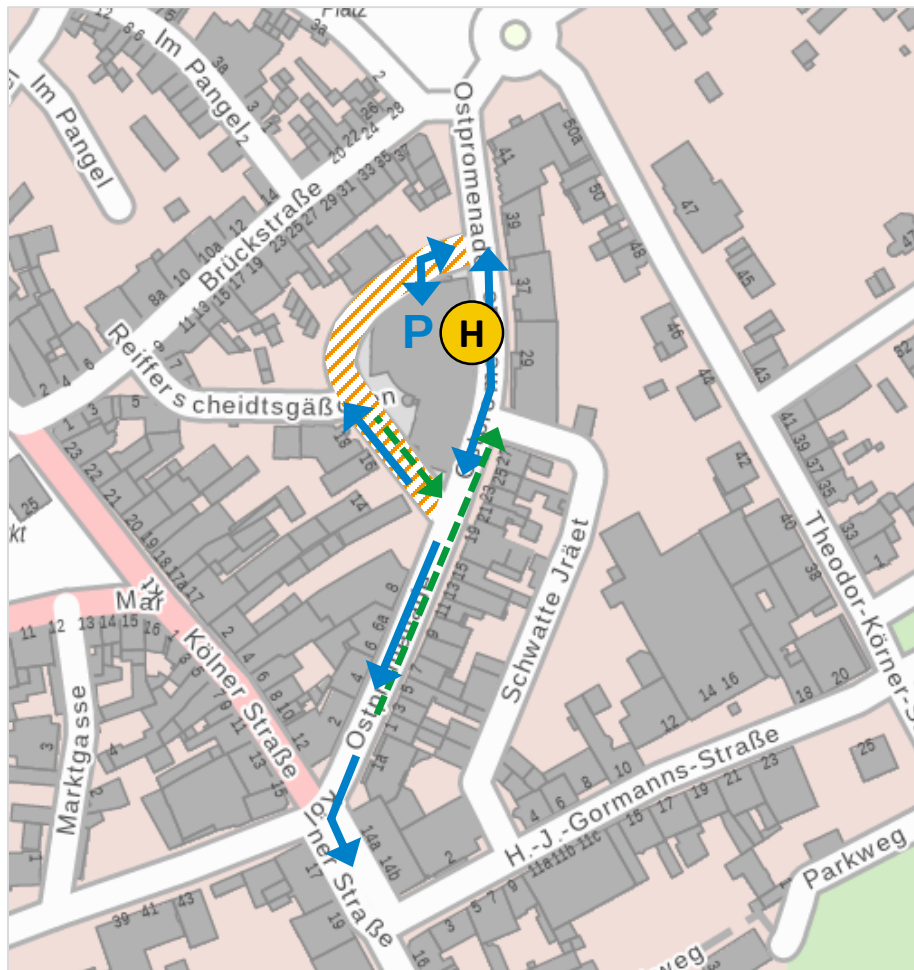
Quelle: HJPplaner, 2021

Verkehrsempfehlung (V2) in Bezug auf aktuelle Fortschreibungen

Mobilitäts-Hub Ostpromenade Verkehrsführung



ÖPNV + MIV +
Radverkehr



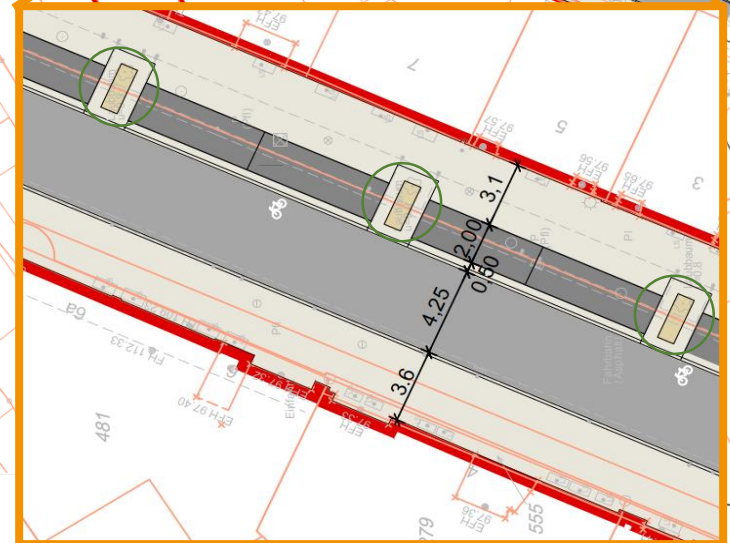
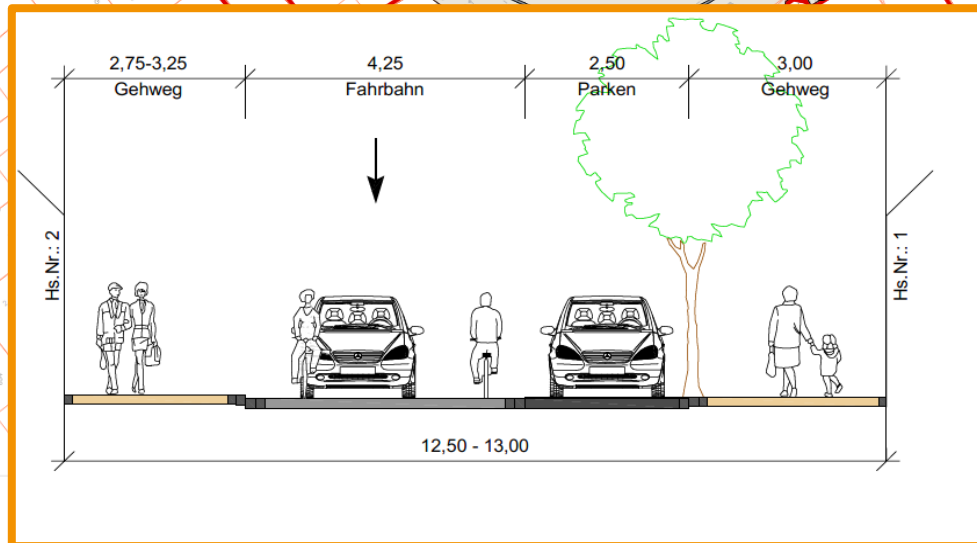
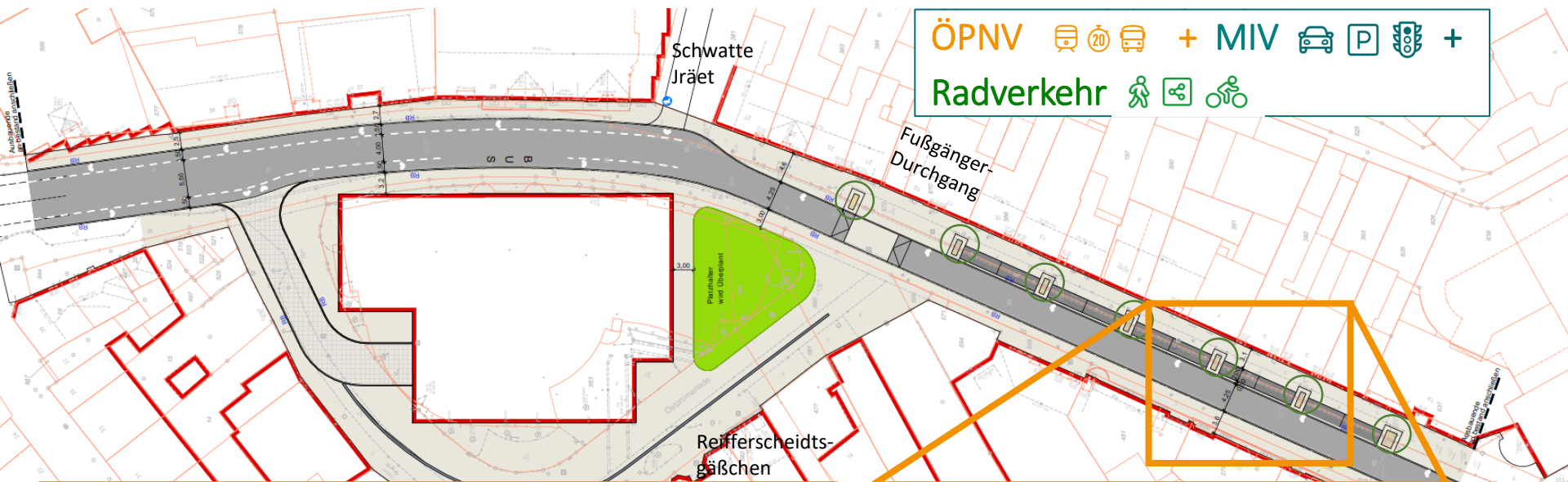
- Einrichtungsverkehr MIV südwärts, Abbiegegebot am Kölner Tor
- Zweirichtungsverkehr Radverkehr
- einseitiges Längsparken erhalten
- Verbesserte Gehwegbreiten

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

Verkehrsempfehlung (V2) in Bezug auf aktuelle Fortschreibungen

Planfallvariante „Einbahnstraße und Piktogramme“

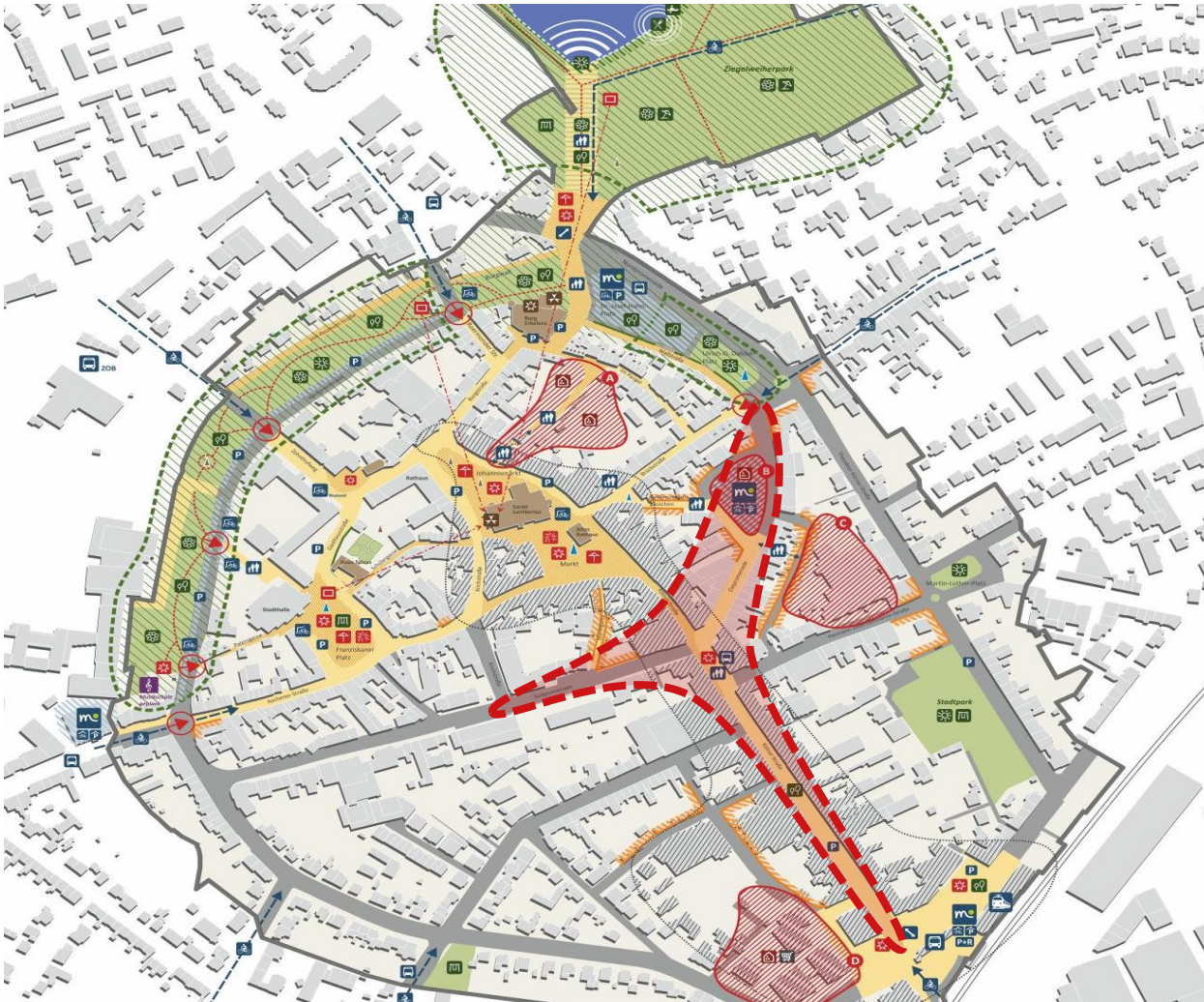
ÖPNV    + MIV    +
Radverkehr   



Erreichbarkeit Innenstadt

Tenholter Straße – Übersicht Innenstadt





Erkelenz
2030
Meine Heimat
macht Zukunft

**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!**

