- Mitteilung -

Federführender Bereich			Beteiligte Bereiche		
Dezernat II			- 32 -	- 61 -	66
Vorlage für Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz					
<u>Betrifft:</u> (ggf. Anlagen bezeichnen) Verkehrs- und Parkraumkonzept					
Namenszeichen des federführenden Bereichs			Namenszeichen Beteiligte Bereiche		
Sachbearbeiter/in	Leiter/in	Datum	- 32 -	- 61 -	66
		13.11.2015			
Namenszeichen					
I/10	Fachdezernent		Kämmerer		Bürgermeister
Bearbeitungsvermerk					

STADT WESSELING

Der Bürgermeister

Vorlagen-Nr.: 221/2015

Sachbearbeiter/in:
Datum:

Herr Ohrndorf
13.11.2015

öffentlich

nichtöffentlich

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz

Betreff:

Verkehrs- und Parkraumkonzept

Sachdarstellung:

1. Problem

Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2016 war man sich dahingehend einig, dass zur Vorbereitung weiterer Beratungen, bezüglich Verkehrsführung und Parkraumbewirtschaftung, eine belastbare Grundlage geschaffen werden muss.

Die Verwaltung sagte zu, die Kosten für ein Verkehrskonzept für Wesseling-Mitte zu ermitteln.

I. Anlass für die Erarbeitung eines Verkehrs- und Parkraumkonzeptes

Es existiert kein aktueller Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Der letzte VEP, der für den Rhein-Erft-Kreis aufgestellt wurde und die Stadt Wesseling grob mitbetrachtet hat, ist aus dem Jahre 2007.

Mittlerweile bestehen neue und konkretere Innenstadtentwicklungsideen, die zu der Frage führen, ob das bestehende Straßennetz mit den vorhandenen Verkehrsführungen auch vor dem Hintergrund des sich ändernden Mobilitätsverhaltens noch sinnvoll und zeitgerecht ist.

Die sich aus der Innenstadtentwicklung ergebenden Bedürfnisse nach attraktiven Fußweegeanlagen, zeitgemäßer Radverkehrsführungen und durchdachter Parkraumnutzungen machen die Aufstellung eines für die Kernstadt bezogenen Verkehrskonzeptes notwendig. Dieses sollte entsprechend die beschriebenen Bedürfnisse berücksichtigen und gleichzeitig die geplanten Baumaßnahmen integrieren, wie z.B. 35.000 qm Bauland mit 400 Wohneinheiten, 6.000 qm Einzelhandel mit einer Verkaufsfläche von 3.800 qm und 120 kleinteiligen Wohneinheiten.

Mögliche Straßenumbaumaßnahmen mit Teil- oder Vollsperrungen stehen in Frage und sind auf Basis eines gesamtheitlichen Verkehrskonzeptes zu klären.

Miteinbezogen werden sollten sowohl der öffentliche Personennahverkehr, als auch die Fortentwicklung des überregionalen Radverkehrsnetzes, möglicherweise im Rahmen eines Masterplans Radverkehr. Ziel ist die Erarbeitung eines entsprechenden Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes für den Kernbereich von Wesseling.

Das Fehlen einer ganzheitlichen Planung für alle Verkehrsarten mit einer integrierten Betrachtung von Städtebau, Verkehr und Umwelt würde sich mittelfristig bemerkbar machen. Einzelverkehrsgutachten zu bestimmten Planungsvorhaben können räumliche oder sektorale Einzelprobleme lösen, fußen jedoch nicht auf einer Gesamtstrategie, die die Wechselwirkungen einer integrierten städtebaulichen und verkehrlichen Gesamtentwicklung betrachtet.

Das Verkehrs- und Parkraumkonzept für Wesseling ist als ganzheitliche Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt zu konzipieren und muss Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, öffentlichen Personennahverkehr sowie den Kfz-Verkehr in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigen.

II. Maßnahmen

Pos. 2.1 Aufnahme der Verkehrswegenetze

Die Einbindung der Kernstadt Wesselings in den gesamtstädtischen und regionalen Kontext ist aufzuzeigen (äußeres Untersuchungsgebiet). Für das innere Untersuchungsgebiet sind das Straßennetz, das ÖPNV-Netz sowie das Fuß- und Radwegenetz aufzunehmen:

- funktionale Gliederung des Straßennetzes, Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen je Richtung, zulässige Geschwindigkeiten, Ein-Richtungsstraßen, Vorfahrtsregelungen, Verbotsregelungen (Verbot der Einfahrt / für bestimmte Fahrzeuge, ...), Vorschriftenregelungen, Signalanlagen, Spuraufteilung an den maßgebenden Knotenpunkten;

- das ÖPNV-Netz und ÖPNV-Angebot (Liniennetz, Haltestellen, Fahrtenangebot);
- das Radwegenetz ist differenziert nach Art der Radverkehrsanlagen aufzunehmen;
- das Wegenetz im Fußgängerverkehr (straßenbegleitend, eigenständige Fußwege außerhalb der Straßenräume), Überquerungsanlagen, die Überquerungsmöglichkeiten an den maßgebenden Knotenpunkten sind aufzunehmen.

Pos. 2.2 Verkehrserhebungen

Verkehrsdaten aus der Straßenverkehrszählung 2010 der Straßenbauverwaltung liegen vor. Zusätzlich sind Verkehrserhebungen im Kfz-Verkehr durchzuführen, die Zeit- oder 24-h-Zählung) in der Lage sein müssen, das aktuelle Verkehrsgeschehen in Wesseling zu beschreiben bzw. hochzurechnen.

Neben dem Kfz-Verkehr, differenziert für die Fahrzeugklassen Krad, Pkw und Lkw (Pkw-Ähnliche) sowie Bus und Lkw (Lkw-Ähnliche), ist der Fahrradverkehr an allen vorgesehenen Zählstellen mit zu erfassen. Der Fußgängerverkehr wird im Einzelfall ebenfalls erhoben.

Die mindestens notwendigen Zählstellen sind:

- Hubertusstraße / Brühler Straße,
- Brühler Straße / Theodor-Heuss-Straße,
- Kreisverkehr Theodor-Heuss-Straße / Mühlenweg,
- Mühlenweg / Kölner Straße,
- Kölner Straße / Pontivyastraße,
- Bonner Straße / Germanusstraße,
- Bonner Straße / Willy-Brandt-Straße / Konrad-Adenauer-Straße / Kronenweg,
- Konrad-Adenauer-Straße / Dreilindenstraße,
- Willy-Brandt-Straße / Ahrstraße,
- Kreisverkehr Ahrstraße / Siebengebirgsstraße,
- Kreisverkehr Ahrstraße / Kronenweg,
- Kreisverkehr Hubertusstraße / Flach-Fengler-Straße,
- Kreisverkehr Poststraße / Westring / Flach-Fengler-Straße
- Kreisverkehr Hubertusstraße / Mühlenweg.

Es sind insgesamt Verkehrserhebungen an 14 Knotenpunkten mit der Erfassung sämtlicher Verkehrsströme notwendig.

Zusätzlich werden an 5 Querschnitten Messungen mittels Seitenradargerät notwendig. Ebenso werden an 5 Querschnitten der Fahrradrouten jeweils 1-wöchige Erhebungen des Radverkehrsaufkommens vorgenommen.

Zur Erfassung von Quell- und Zielbeziehungen und zur Ermittlung von Mobilitätskenngrößen wird die Anwendung geeigneter Erhebungsmethoden vorausgesetzt (z. B. Verkehrsbefragung, Kennzeichenerfassung, Betriebsbefragung, Passantenbefragung ...)

Pos. 2.3 Verkehrsmodell (MIV)

Für den Kfz-Verkehr ist ein Verkehrsnachfragemodell zu erstellen. Das Verkehrsmodell muss in der Lage sein, das vorhandene Verkehrsgeschehen im allgemeinen Kfz-Verkehr sowie im Schwerverkehr zum Analysezeitpunkt korrekt zu beschreiben. Die Verkehrsstärken im relevanten Straßennetz sind zu berechnen und darzustellen, ebenso die relevanten Quell- / Zielbeziehungen (z.B. zwischen den Gewerbegebieten und dem übergeordneten Straßennetz) und die Belastungen im Tages- und Nachtverkehr. Analysen zur Gesamtverkehrsnachfrage (Modal Split, Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr, Ganglinien) sind durchzuführen.

Pos. 2.4 Mängel- und Konfliktanalyse

Aufgrund der in der Bestandsaufnahme festgestellte Mängel und Konflikte sowie durch die im Beteiligungsverfahren genannte Mängel und Unverträglichkeiten sind in einem Kataster festzuhalten. Es sind Folgerungen für den Planungsteil des Verkehrs- und Parkraumkonzepts zu ziehen, indem Maßnahmenbereiche und Handlungsschwerpunkte zu definieren sind. Folgende Analysen werden als Mindeststandard verlangt.

Parkraumanalyse

Erfassung und Darstellung des Stellplatzangebots im öffentlichen Straßenraum sowie auf den privaten Parkplätzen, die z.B. für Kunden zur Verfügung stehen. Unterschieden wird dabei die derzeitige Bewirtschaftungsform (frei nutzbare Stellplätze, Parkscheibenregelung, Gebührenerhebung) zusammen mit den Parkzeitbegrenzungen. Zusätzlich erfolgt die Analyse der Parkraumbelegung für den zentrumsrelevanten Kernbereich der Stadt Wesseling.

Verkehrssicherheitsanalyse

Ermittlung und Darstellung von Straßenabschnitten und Knotenpunkten an denen ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, besteht.

Erreichbarkeitsanalyse

Qualität der Anbindung der Gewerbegebiete an das Autobahnnetz, Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums und der Nahversorgungsmärkte für Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel, Analyse von Leistungsfähigkeitsengpässen, Darstellung von Erschließungsdefiziten.

ÖPNV-Analyse

Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebotes u. a. hinsichtlich der Erschließung, der Zugangsmöglichkeiten (Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, ...), der Verbindungsqualität und der Angebotsqualität.

Analyse der Nahmobilität

Analyse des Netzzusammenhangs im Fuß- und Radwegenetz, Bewertung der Qualität von Fuß- und Radwegen insbesondere im Hinblick auf die Definition von Standards gemäß den aktuellen Entwurfsregelwerken der FGSV (RASt, EFA, ERA, ...), Barrierefreiheit, Aufzeigen von Überquerungsdefiziten und/oder problematischen Abbiegebeziehungen, Lücken im Netz, Erreichbarkeit wichtiger Ziele, Sicherheitsproblemen und Mängel in den Aufenthaltsqualitäten (Straßenraumgestaltung).

Evaluierung der vorliegenden Planungen und Konzepte

Die bisherigen Prognosen und Konzepte werden kritisch in Bezug auf die tatsächliche Zielerreichung überprüft. Aus den Ergebnissen sind Schlüsse im Hinblick auf die weiteren Planungen zu ziehen.

Pos. 3 Prognose der Verkehrsentwicklung

Das Prognosejahr (2025 oder 2030) ist zu definieren.

Pos. 3.1 Prognose der Verkehrsentwicklung

Mit Hilfe des Verkehrsberechnungsmodells ist eine Prognose der Verkehrsnachfrage auf der Basis der demografischen Entwicklung, der absehbaren Mobilitätsentwicklung sowie der siedlungsstrukturellen Entwicklung zu erstellen. Die Kfz- und Schwerverkehrsbelastungen für das heutige Straßennetz sind im Rahmen der Prognose zu ermitteln und darzustellen. Ausgehend von den Nutzungen im Bereich des Zentrums Wesselings und möglichen

Änderungen bezüglich der Parkraumnachfrage wird des Weiteren eine Prognose des Parkraumbedarfs erstellt, die einerseits die Mobilitätsentwicklung und hier insbesondere die Entwicklung des Pkw-Besitzes und mögliche Nutzungsänderungen im Untersuchungsbereich berücksichtigt. Bei der Parkraumprognose wird nach unterschiedlichen Nutzergruppen differenziert, um in Bezug auf das Bewirtschaftungskonzept eine Differenzierung nach Langzeit- und Kurzzeitparkern zu ermöglichen.

Es ist eine Bewertung des Prognosefalls hinsichtlich der Ergebnisse der Mängel- und Konfliktanalyse sowie entsprechend den aufgestellten Zielen und Planungsgrundsätzen zur Verkehrsentwicklung zu erstellen.

Entsprechend den Prognoseannahmen wird die Verkehrsnachfragematrix für den Kfz-Verkehr fortgeschrieben. Die Prognoseverkehrsmatrix wird dem Straßennetz zugeordnet und dadurch ein Belastungsbild für den sog. Prognose-Null-Fall oder Bezugsfall erstellt, der die Verkehrsbelastungen zum Zeithorizont 2025/30 (Prognosejahr) ohne ergänzende Maßnahmen im Straßennetz darstellt. Durch eine entsprechende Differenzendarstellung werden die Belastungsänderungen im Vergleich zur derzeitigen Situation ebenfalls dokumentiert.

Pos. 4 Konzepte und Maßnahmen

Pos. 4.1 Zukünftiges Straßennetz

In Abwägung der Netzvarianten und unter Beachtung der Ergebnisse der Detailuntersuchungen sowie des begleitenden Beteiligungsverfahrens hat eine Empfehlung für das zukünftige Straßennetz zu erfolgen. Neben dem allgemeinen Kfz-Verkehr sind der Schwerlastverkehr und seine Führung besonderer Untersuchungsgegenstand.

Hierzu erfolgt eine Hierarchisierung des Straßennetzes in verschiedene Straßenkategorien und Darstellung von ggfs. erforderlichen Maßnahmen (z.B. Einrichtung von Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Lkw-Fahrverbote).

Pos. 4.2 Schwerverkehrskonzept

Für den Schwerverkehr ist ein Lenkungskonzept zu erarbeiten. Einzubeziehen in die Untersuchungen sind auch die sonstigen Gewerbegebiete und relevanten Schwerverkehrsbereichsziele.

Bei der Ableitung des Konzeptes erfolgt eine Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur (z.B. beschränkte Brücken/Unterführungen) und das entwickelte zukünftige Straßennetz.

Pos. 4.3 Konzept zur Nahmobilität

Die Nahmobilität beinhaltet insbesondere die Wege und Fahrten von Fußgängern und Fahrradfahrern. Das aufzustellende Konzept für die Nahmobilität soll insbesondere die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer berücksichtigen und die Bedingungen für einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad und den Fußgängerverkehr fördern. Die Bedingungen einer barrierefreien Mobilität sind zu beachten, damit Nahmobilität insbesondere für bewegungseingeschränkte Personengruppen, Senioren und Kinder ermöglicht und attraktiv gestaltet wird. Für die in der Zustandsanalyse erkannten Mängel und Konflikte im Fuß- und Radverkehrsnetz sind Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.

Erwartet wird ein Nahmobilitätskonzept, das an die Siedlungsentwicklung angepasst ist und für Fußgänger und Fahrradfahrer verkehrssichere und hochwertige Lebens- und Bewegungsräume bietet. Das aktuelle Thema der Elektromobilität ist aufzugreifen.

Pos. 5 Handlungskonzept

Die Einzelkonzepte sind zu einem Verkehrs- und Parkraumkonzept zusammenzustellen, das Zielsetzungen für die zukünftigen verkehrlichen und städtebaulichen Planungen geben soll. Die Maßnahmenempfehlungen sind zu einem Handlungskonzept zusammenzustellen. Dabei sind Zusammenhänge zwischen den Maßnahmen aufzuzeigen und gegebenenfalls Maßnahmenpakete zu bilden. Es wird eine Prioritätenreihung erwartet und Einschätzungen zur zeitlichen Umsetzung sowie Hinweise zur Finanzierung sollen gegeben werden.

Es soll eine abschließende Bewertung des Handlungskonzeptes unter den Zielsetzungen des Verkehrs- und Parkraumkonzepts gegeben werden.

III. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten würden ca. 180.000 € brutto betragen.