

ESCHWEILERS KLIMASCHUTZTEILKONZEPT MOBILITÄT (ESKLIMO)



1. ZWISCHENBERICHT: BESTANDSANALYSE

**DR.-ING. KATJA ENGELN
CLAUDIA MAXIMINI, M. A.**

Eschweiler, den 21.06.2018



ESCHWEILER
mit Energie in die Zukunft

Anlage 2

HINTERGRUND/ ZIELSETZUNG

- **Warum Klimaschutzteilkonzept?**
 - ↳ Fördermöglichkeit für nachhaltige Mobilitätskonzepte
- **Was ist das Ziel des Projekts?**
 - ↳ Fortschreibung des VEP 1989 (unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und Nutzergruppen und dem Nachhaltigkeitsgedanken)
 - ↳ Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner, Beschäftigten und Besucher sichern
 - ↳ Lebensqualität verbessern
 - ↳ Langfristig: Vorteile für Wohnen, Wirtschaft und Beschäftigung stärken

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

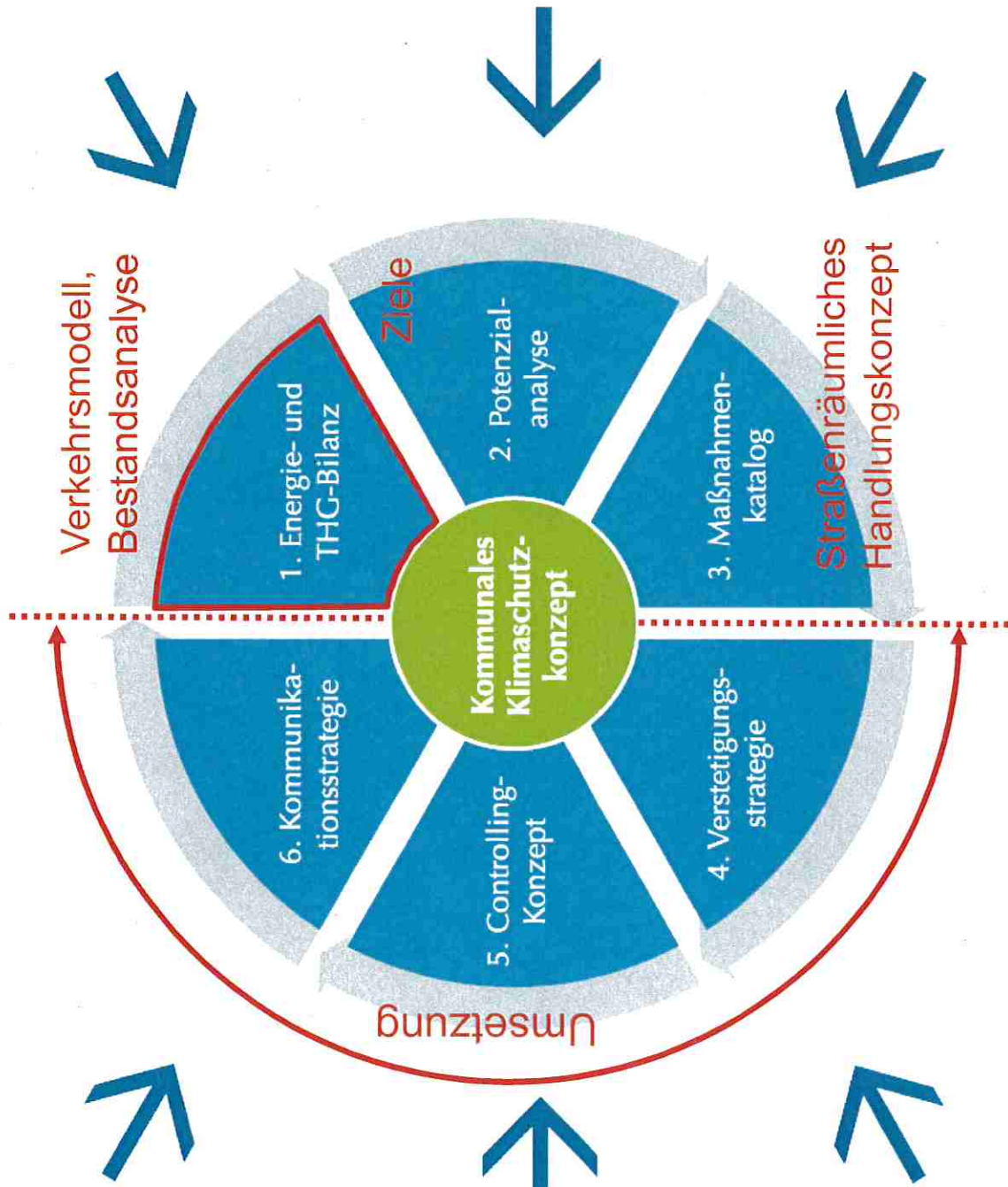


PROJEKTKONZEPT

Projektstruktur

kontinuierlich

Zusammenarbeit und Akteursbeteiligung



Quelle: SK:KK-Infoblatt "Erstellung von Klimaschutzteilkonzepten"

Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



POS. 1 ANALYSE

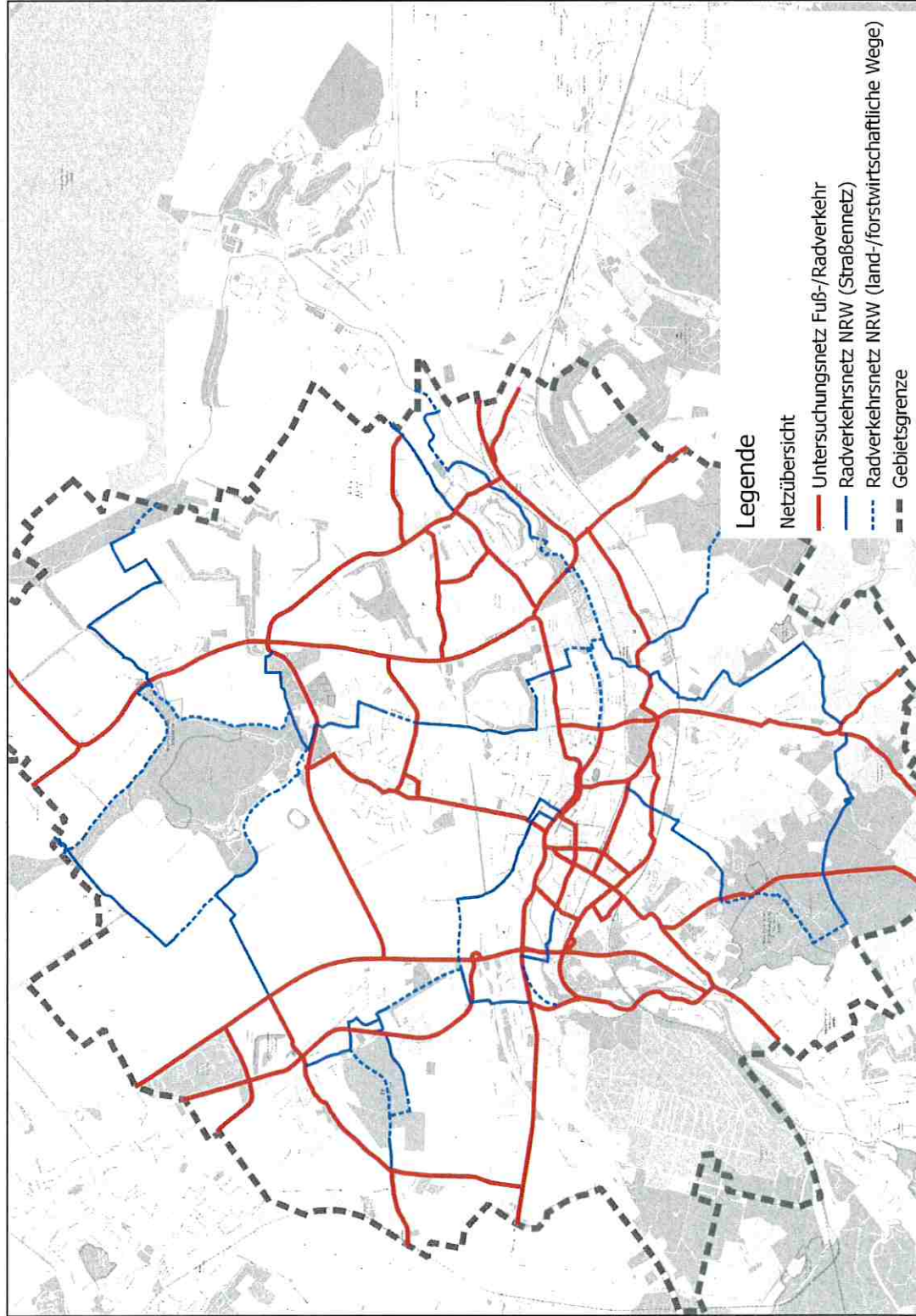
Betrachtungsebenen

- Gesamtheitliche Betrachtung aller Verkehrsmittel zur Ausarbeitung einer ganzheitlichen Strategie für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung, d. h.
 - Fuß (Infrastruktur) → Bestandsaufnahme vor Ort
 - Rad (Infrastruktur) → Bestandsaufnahme vor Ort
 - Kfz (Belastung, ruhender Verkehr) → Bestandsaufnahme vor Ort (ruhender Verkehr Eschweiler-West und Dürwiß)
 - ÖPNV (Beschleunigungsmöglichkeiten) → Bestandsaufnahme vor Ort (insb. Indestraße)
 - City-Logistik (zukünftige Ausrichtung) → schriftliche Befragung
 - Elektromobilität (als Querschnittsthema) → Berücksichtigung hinsichtlich Handlungsempfehlungen
 - KEP-Lieferverkehre → schriftliche Befragung

POS. 1 ANALYSE

Untersuchungsnetz

→ Gesamtstadt, aber auch drei Teilgebiete (derzeit insgesamt ~130 km)



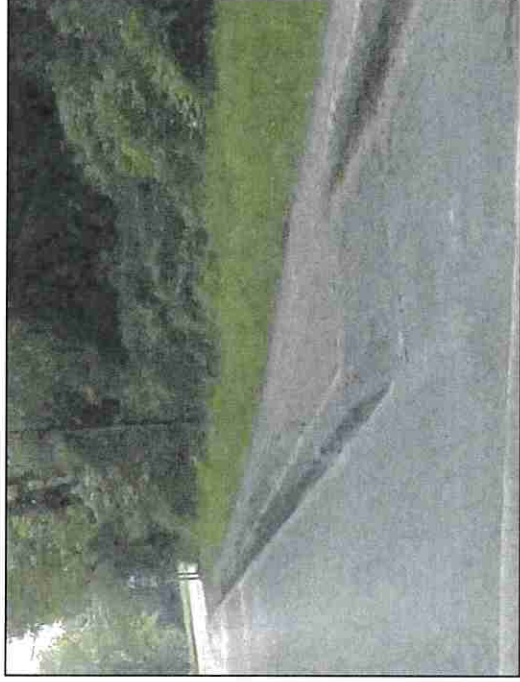
- Hauptverkehrs- bzw. klassifiziertes Straßennetz mit
- Verbindungen...
- ... der Stadtteile zur Stadtmitte
- ... zwischen benachbarten Stadtteilen,
- ... zu benachbarten Kommunen (Mittel-/ Oberzentren)
- ... im lokalen Radnetz

POS. 1 ANALYSE

Ausgewählte (kuriose) Beispiele aus der Bestandsaufnahme vor Ort



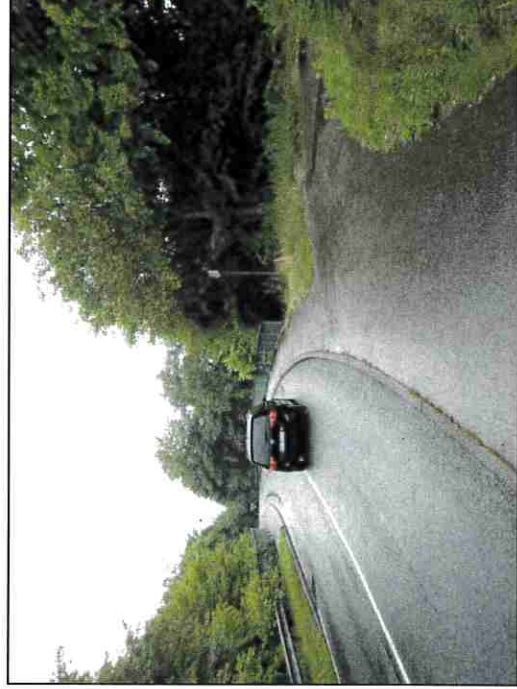
Ort: Zechenstraße, Nothberg



Gute Überleitung von der Fahrbahn in eine nicht ausreichende Seitenraumführung mit plötzlichem Ende!



Ort: Wardener Straße, Röhe



„Ableitung“ des Radverkehrs bzw. Ausweisung Radweg-Ende fehlt!

Keine Attraktive Fußwegführung.

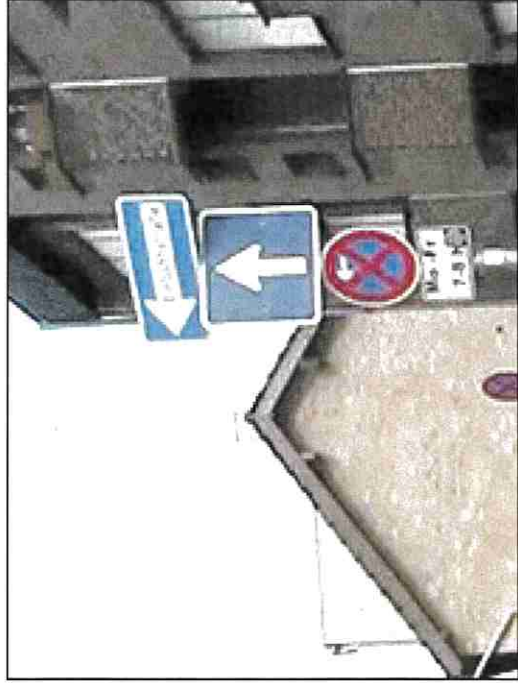
POS. 1 ANALYSE

Ausgewählte (kuriose) Beispiele aus der Bestandsaufnahme vor Ort



Doppelt gemoppelt
hält besser!

Ort: Langerweher Straße/ Hermann-Löns-Straße, Weisweiler



Ort: Gasthausstraße, Dürwiß

POS. 1 ANALYSE



Ort: Wardener Straße zwischen Hehlrath und Kinzweiler

Radfahrstreifen, der verkehrswidrig in Gegenrichtung benutzt wird!



POS. 1 ANALYSE

Bisheriger Eindruck (Fazit) – Auswahl

- **Fußverkehr** (Infrastruktur) – bezogen auf Untersuchungsnetz
 - Großteil (68 %) der Gehwegbreiten liegen zwischen $\geq 1,50$ m und $\leq 2,50$ m (30 % $> 2,50$ m)
 - Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr (innerorts) fällt nicht dominant auf
 - Gesamtstädtisch sind vor allem Lichtsignalanlagen und Mittelinseln als Querungshilfen angeordnet (insgesamt 84 %) (in Stadtzentrum und Innenstadt dominiert Lichtsignalanlage)
- **Barrierefreiheit:**
 - Größtenteils ist eine Bordsteinabsenkung von < 3 cm an den Querungsstellen vorhanden
 - fast alle Lichtsignalanlagen verfügen über ein akustisches Signal
 - Auffindestreifen führen auf den Großteil der gesicherten Querungshilfen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) hin
 - Richtungsfelder sind nur punktuell vorhanden

POS. 1 ANALYSE

Bisheriger Eindruck (Fazit) – Auswahl

- **Radverkehr** (Infrastruktur) – bezogen auf Untersuchungsnetz
 - Innerorts ist Kontinuität hinsichtlich Führungsform nicht zu erkennen; „außerorts“ dominiert einseitig geführter Geh-/Radweg (Zweirichtungsbetrieb)
 - In den Stadtteilen Stadtzentrum, Innenstadt, Röthgen, Weisweiler und Röhe dominiert die Führung des Radverkehrs im Seitenraum
 - Großteil (65 %) der Führungsbreiten im Radverkehr sind regelkonform nach StVO (35 % regelkonform nach RAST)
 - Überleitung Seitenraum-/Fahrbahnführung nur punktuell nicht vorhanden
- **Eschweiler-West** (Parken)
 - Vormittags ist im Bereich des Berufskollegs ein hohes Aufkommen im ruhenden Verkehr zu verzeichnen, zeitgleich jedoch auch punktuell freie Kapazitäten in den angrenzenden unbewirtschafteten Bereichen
 - Krankenhaus größter Arbeitgeber mit Besucheraufkommen liegt im direkten Umfeld
 - Sehr guter ÖPNV-Anschluss durch **euregiobahn**
- **Dürwiß** (Parken Neubaugebiet Kurt-Tucholsky-Straße)
 - Im nördlichen Bereich (Käthe-Kollwitz-Straße) Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt; hier größere Anzahl an Mehrfamilienhäusern
 - Gekennzeichnete Flächen werden nicht beachtet (auch wenn sie frei sind)

AUSBLICK

Maßnahmenorientierte Bewertung durch Aufzeigen der identifizierten Defizite (Berücksichtigung der technischen Regelwerke)

- **Mängelplan Fußverkehr** (Darstellung in mehreren Teilplänen)
 - Gehweg (fehlend, unterdimensioniert)
 - Gemeinsame Führung mit Radverkehr (*gilt nur innerorts und bei Benutzungspflicht*)
 - Querungshilfe (fehlend, unzureichend gesichert)
 - Unfallauffällige Bereiche im Fußverkehr (→ Unfalltypenkarte)
 - Barrierefreiheit (fehlende taktile oder akustische Leitelemente, fehlende Bordsteinabsenkung, unzureichende Oberfläche, sonstige Hindernisse)
- **Mängelplan Radverkehr** (Darstellung in mehreren Teilplänen)
 - Radverkehrsanlagen (fehlend, unterdimensioniert)
 - Überleitung Seitenraum/ Fahrbahn (fehlend)
 - Gemeinsame Führung mit Fußverkehr (*gilt nur innerorts und bei Benutzungspflicht*)
 - Querungshilfe (fehlend, unzureichend gesichert)
 - Unfallauffällige Bereiche im Radverkehr (→ Unfalltypenkarte)
 - Barrierefreiheit (fehlende Bordsteinabsenkung, unzureichende Oberfläche, sonst. Hindernis)

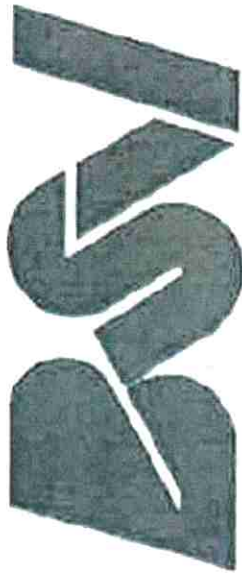
AUSBLICK

Nächsten Beteiligungstermine

- **Sept. 2018** **1. Workshop Steuerungsgruppe**
(Radverkehr: Netzdefinition sowie weitere Angebote des Radverkehrs)
- **22.11.2018** **PIUBA**
(Zwischenergebnisse Handlungskonzept)
- **Ende 2018** **2. Workshop Steuerungsgruppe**
(Handlungskonzept)

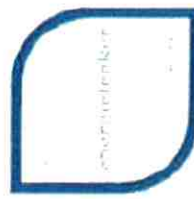
sowie kontinuierliche interne Abstimmungstermine

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN
TELEFON 0241 70550-0
TELEFAX 0241 70550-20
MAIL@BSV-PLANUNG.DE
WWW.BSV-PLANUNG.DE
UST-IDNR DE 121 688 630

in Zusammenarbeit mit



energielenker
Beratungs GmbH
AirportCenter II
Hüttruper Heide 90
48268 Greven

Jens Stachowitz
Kommunalberatung
Liebigstraße40
44139 Dortmund

