

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erfstadt

28.09.2022

Protokoll 3. Arbeitskreis (AK) – Grobkonzept und Maßnahmendiskussion

Datum: 28.09.2022 **Zeit:** 17:00 Uhr bis 19:15 Uhr

Ort: Großer Sitzungssaal, 50374 Erfstadt

Nr.	Teilnehmer	Institution
1.	Dirk Schulz	Technischer Beigeordneter
2.	Markus Lamberty	61 – Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
3.	Detlef Lippik	61 – Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
4.	Alexander Lumpe	65 – Amt für Straßen, Grünflächen und Friedhöfe
5.	Inge Raduner	61 – Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
6.	Marion Sand	Fraktion Aufbruch 22
7.	Raphael Wronka	SPD-Fraktion
8.	Axel Busch	SPD-Fraktion
9.	Herbert Große-Frintrop	Inklusionsbeirat
10.	Renate Wintz	FDP-Fraktion
11.	Walter Keil	FDP-Fraktion
12.	Doris Fricke	Frauenbeirat
13.	Petra Dünnwald	Frauenbeirat
14.	Margret Leder	Gleichstellungsbeauftragte
15.	Alexander Walek	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
16.	Martin Kolbe	CDU-Fraktion
17.	Thorsten Kaufmann	IG Radverkehrsinfrastruktur Erfstadt
18.	Ronan Kaufmann	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
19.	Günter Kaiser	Seniorenbeirat
20.	Jean-Marc Stuhm	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
21.	Sebastian Schulz	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
22.	Marius Lenz	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Nr. Was

1. Begrüßung

- Begrüßung des Technischen Beigeordneten Herrn Schulz.
- Büro stadVerkehr stellt die Präsentation mit dem aktuellen Arbeitsstand im Mobilitätskonzept vor. Der dritte Arbeitskreis soll thematisch in erster Linie das Grobkonzept und die Maßnahmendiskussion umfassen. Zur intensiveren Diskussion werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Arbeitskreises gebeten, Maßnahmen zu den einzelnen Handlungsfeldern (Themenfeld 1: MIV, Themenfeld 2: ÖPNV, Themenfeld 3: Nahmobilität) vorzuschlagen und zu diskutieren.

2. Grobkonzept und Maßnahmendiskussion

- Bevor die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eigene Vorschläge zu den einzelnen Handlungsfeldern geben können, stellt büro stadVerkehr zunächst einzelne Konzeptansätze der verschiedenen Verkehrsmittel vor. Damit werden noch einmal Anregungen gegeben, die im weiteren Verlauf thematisch aufgegriffen werden können.

Themenfeld: ÖPNV

- Thema Verlängerung der Stadtbahn über Hürth nach Lechenich
 - Ein hohes Potenzial zur Verbesserung des ÖPNV wird in der Verlängerung der Stadtbahn über Hürth nach Lechenich gesehen. Eine qualitativ höherwertige ÖPNV-Anbindung aus diesen Korridoren in Richtung Hürth und Köln hätte das Potenzial, eine Alternative zum MIV darzustellen, sodass mehr Wege mit dem ÖPNV statt mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden.
 - Grundlage der Überlegung ist die Problematik, dass in wichtigen Siedlungskorridoren in Erftstadt, die hohe Einwohnerzahlen aufweisen, ein höherwertiges ÖPNV-Angebot fehlt.
 - Eine solche Verlängerung kann nur dort angedacht werden, wo auch entsprechender Bedarf und die Nachfrage vorhanden ist. Diese Aspekte haben Einfluss auf die Ergebnisse der standardisierten Bewertung und deren Ergebnis.
 - Da ein solches Projekt viele diskussionsbedürftige Aspekte beinhaltet, müsste zunächst eine Vorstudie erfolgen, die prüft, ob ein solches Vorhaben überhaupt umgesetzt werden könnte. In einem nächsten Schritt müsste dann eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden, die eine Nutzen-Kosten-Bewertung umfasst.
 - Die Realisierung einer Verlängerung der Stadtbahn hätte dann nicht nur Vorteile im ÖPNV-Angebot, darüber hinaus wären somit auch Entwicklungschancen möglich, die ein solch höherwertiges Angebot mit sich bringen kann (z.B. neue Wohnansiedlungen, neue Arbeitsplatzangebote).
 - Eine solch höherwertige Verbindung kann dann in Kombination mit dem Bedarfsverkehr (Busse, On-Demand-Angebote) ein breites ÖPNV-Angebot in Erftstadt ermöglichen.
 - Im Rahmen eines solchen Projekts ist der Austausch mit der Stadt Hürth sowie der KVB wichtig. Außerdem sind weitere zentrale Aspekte zu berücksichtigen, beispielsweise spielt die Linienführung eine wichtige Rolle.

Nr. Was

- Es wird angeregt, diese Maßnahme bereits im Rahmen des Mobilitätskonzeptes als Maßnahme mitaufzuführen, da ein solches Projekt einen langen Planungs- und Umsetzungszeitraum umfasst. Je früher dies mitgedacht wird, desto höher sind möglicherweise die Erfolgsaussichten.
- Es wird angeregt, dass nach wie vor die Verbindungen in andere Kommunen aktuell noch zu unattraktiv sind und bedarfsgerechte Taktverbesserungen notwendig wären, vor allem auch an Wochenenden. Ebenfalls nicht bedarfsgerecht ist das Busnetz.
 - Aktuell erfolgt eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans im Rhein-Erft-Kreis. Im Rahmen der Überarbeitung wird die aktuelle Situation vollständig durchleuchtet und Verbesserungsbedarf analysiert. In diesem Rahmen sollte eine komplette Neustrukturierung des Buslinienetzes in Erfstadt erfolgen. Ziel sollte sein, dass es in Erfstadt ein straffes Netz mit schlanken Linien zwischen den Stadtteilen gibt. Innerhalb der einzelnen Stadtteile (Feinverteilung) kann dann beispielsweise der On-Demand-Verkehr oder Ortsbusse das Angebot übernehmen.
- Ein weiterer Ansatz im Rahmen des Handlungsfeld ÖPNV ist der Ausbau von weiteren Mobilstationen (auch von Quartiersmobilstationen). Diese sollten stadtweit differenziert implementiert werden (stadtweites Mobilstationskonzept). In diesem Zusammenhang wird angeregt, dass das Thema Carsharing auch noch einmal stärker ausgebaut werden sollte. Auch bei der Planung von neuen Wohnquartieren ist auf dieses Angebot zwangsläufig zu achten und sollte mitbedacht werden. Außerdem sind im Rahmen von Mobilstationen Fahrradverleihsysteme zu berücksichtigen.

Themenfeld: Nahmobilität

- Es wird angeregt, dass in Erfstadt eine komplette Systemplanung Radverkehr notwendig wäre, die verschiedene Aspekte aufgreift:
 - Es wird angemerkt, dass eine attraktive Radpendlerroute (Radschnellweg) nach Köln fehlt. Auch zügige Verbindungen zwischen den Stadtteilen sind in Erfstadt kaum vorhanden.
 - Es wird angemerkt, dass in Erfstadt ein klar übersichtliches Radwegekonzept fehlt. Das hat zur Folge, dass teilweise Schleichwege genutzt werden, da Radwege fehlen.
 - Es wird angemerkt, dass der Oberflächenzustand teilweise schlecht ist und auf einzelnen Streckenabschnitten Beleuchtungen fehlen.
 - Es wird darauf hingewiesen, dass der oftmals geringe Platz für den Radverkehr im Straßenraum ein historisch gewachsenes Problem ist. Der Autoverkehr müsste zurückgedrängt werden, damit für den Radverkehr deutliche Verbesserungen erzielt werden können. Teilweise wird es sicherlich hilfreich sein, wenn der MIV beruhigt wird, beispielsweise durch Fahrradstraßen. Da wo der Platz fehlt, um ein sicheres Nebeneinander zu ermöglichen sollte ein sicheres Miteinander erzielt werden, das bedeutet dann auch Restriktionen für den Autoverkehr. Ziel sollte sein, dass der Straßenraum flexibler gestaltet wird.
 - Fahrradstraßen als Thema fehlt hier: kurzer Hinweis
 - Es wird angeregt, dass intelligente Einbahnstraßensysteme ein Ansatz sein könnten, um den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten, vor allem in den einzelnen Stadtteilen Erfstadts.
 - Es wird darauf hingewiesen, dass die Geschwindigkeitsreduktion ein wichtiges Element zur Erhöhung der Sicherheit ist, vor allem auch im Nahbereich.

Nr. Was

- Es wird angeregt, dass sich Ertftstadt an Modellprojekten beteiligen sollte. So besteht die Möglichkeit, neue Entwicklungen und Chancen in der Realität zu testen und mögliche Verbesserungen direkt im Feldversuch zu erleben.
- Im Rahmen des Fußverkehrs wird angeregt, dass der Oberflächenzustand und die Gehwegbreiten vereinzelt mangelhaft sind. Daher wird vorgeschlagen, dass vor allem auf den gängigen Fußwegeverbindungen grundsätzlich auf Qualität und Barrierefreiheit geachtet werden sollte.
- Eine Problematik, die sich auch im Rahmen des Fußverkehrs offenbart ist der eingeschränkte Handlungsspielraum, da Ortsdurchfahrten häufig klassifizierte Straßen sind, bei denen die Stadt nicht Baulastträger ist. Daher ist zu überlegen, ob an den Stellen, die in diesem Zusammenhang Probleme bereiten, parallele Achsen auf Straßen für den Fuß- und Radverkehr ermittelt und ausgebaut werden könnten, bei denen die Stadt einen größeren Handlungsspielraum hat.

Themenfeld MIV

- Es wird angeregt, dass Anpassungen im städtischen Straßennetz Verbesserungen erwirken könnten (v.a. beim Thema Verkehrssicherheit):
 - So wäre Tempo 30 auf den innerörtlichen Straßen eine denkbare Maßnahme. Folglich könnte auch der Radverkehr unproblematisch auf der Straße mitgeführt werden.
 - Es wird angemerkt, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auch überprüft werden müsste, da lediglich die Anpassung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h nicht von jeder Person eingehalten wird. So sind dann auch bauliche Maßnahmen notwendig, die zwangsläufig die Geschwindigkeit dämpfen.
 - In diesem Zusammenhang ist es außerdem möglich, Parkflächen des MIV sukzessive anzupassen und möglicherweise Flächen umzuwandeln, die heute noch als Parkplatz dienen. Dies hätte auch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität zur Folge (autofreie Zonen, mehr Lebensqualität).
Beim Thema Parken ist sich erfahrungsgemäß auf stärkeren Diskussionsbedarf einzustellen, da dies häufig kontrovers diskutiert wird. Aktuell ist das Parken des Fahrzeugs zu einfach. Daher ist eine Bewirtschaftung der Flächen anzudenken, in denen eine hohe Fluktuation herrscht.
- Es wird darauf hingewiesen, dass der Zeitvorteil, den MIV-Nutzerinnen und -Nutzer aktuell noch haben, nicht zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel einlädt. Daher ist es wichtig, dass die Reisezeit angeglichen werden muss.

3. Ausblick

- Als nächsten Schritt werden die Bürger beteiligt um herauszufinden, welche Vorschläge sie im Grobkonzept haben.
- Anschließend wird das Maßnahmenkonzept ausgearbeitet sowie weitere und tiefergehende Analysen sowie Berechnungen mithilfe des Verkehrsmodells durchgeführt
- Zuletzt wird dann ein abgestimmtes Maßnahmenfeinkonzept erstellt inklusive Maßnahmenstreckbriefen, Wirkungsanalysen sowie Monitoring und Controlling-Konzepten.

Anlage: Impressionen aus der zweiten Arbeitskreissitzung



