

InHK Erkelenz-Mitte

Mobilitätskonzept

08.05.2021

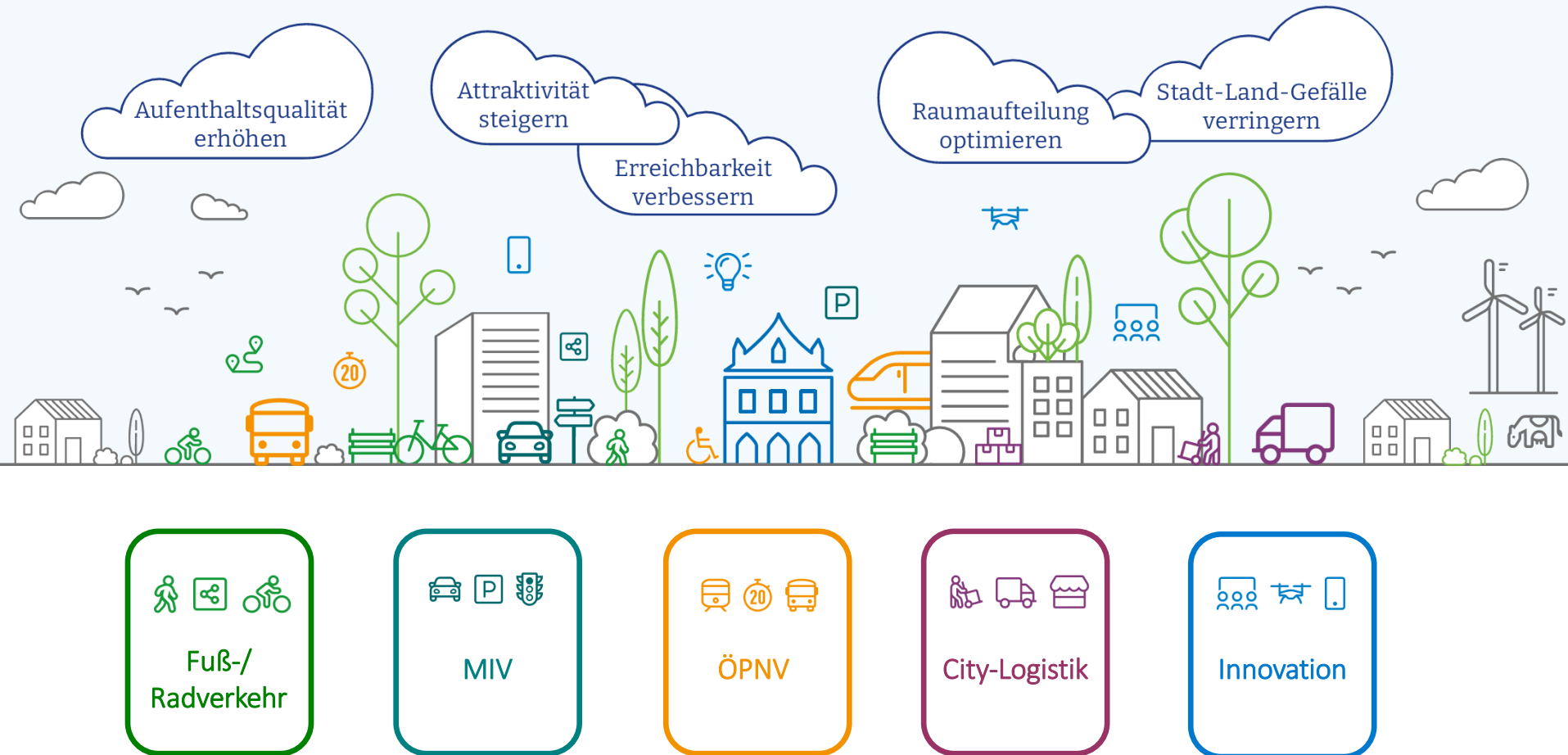
Mobilität: Leitziele InHK

- LZ 2.1. **Steigerung des Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs...**
- LZ 2.2. Schaffung von sicheren und **attraktiven Fuß- / Radwegeverbindungen...**
- LZ 2.3. **Barrierefreie Gestaltung** der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze...
- LZ 2.4. Ausbau der **Mobilitätsangebote für alle Personengruppen...**
- LZ 2.5. Vernetzung von Stadtbereichen mit besonderer Funktion...
- LZ 2.6. **Entschärfung** von verkehrlichen **Konfliktbereichen** durch stadträumliche Aufwertung...
- LZ 2.7. Vermeidung überflüssigen Verkehrs, insbesondere des **Parksuchverkehrs** in der Innenstadt...
- LZ 2.8. **Neuordnung des ruhenden Verkehrs** und der Bewirtschaftungsgrundsätze...
- LZ 2.9. **Bewusstseinsbildung zur gegenseitigen Rücksichtnahme** von Verkehrsteilnehmern...

Auszug Leitziele InHK

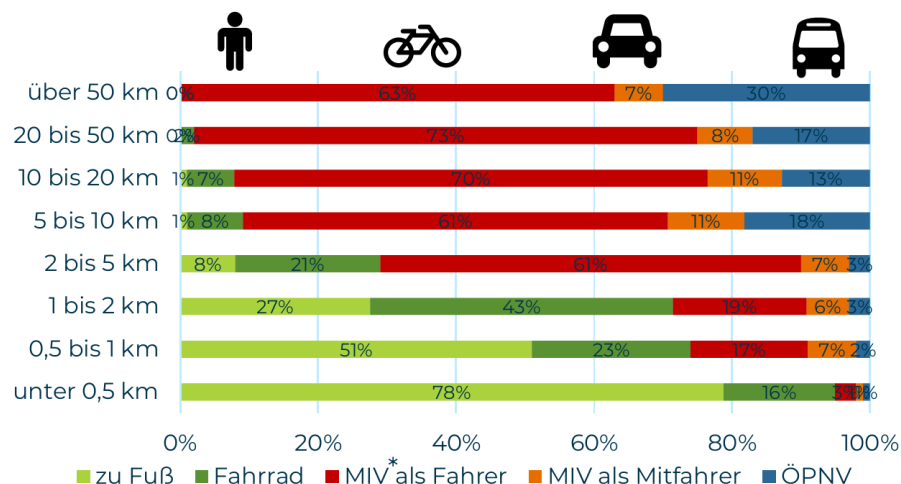


Mobilitätskonzept



Mobilitätskonzept

Verkehrsmittelwahl nach Entfernung der Wege



Die Mobilitätsuntersuchung der Stadt Erkelenz veranschaulicht die Wahl des Verkehrsmittel in Abhängigkeit der Entfernung der Wege:



Strecken > **2km** werden zu > **75%** mit dem **Auto** zurückgelegt



33% aller Fahrten haben eine Länge von **2 – 20km** und sind damit potentiell interessant für **alternative, nachhaltige** Mobilitätskonzepte

Auch bei Strecken einer Länge von **2 – 20km**, die potentiell interessant für **alternative Mobilitätskonzepte** sind, ist aktuell das **Auto** mit Abstand das **meistgenutzte Fortbewegungsmittel**.

Quelle: PEM Aachen GmbH 2020

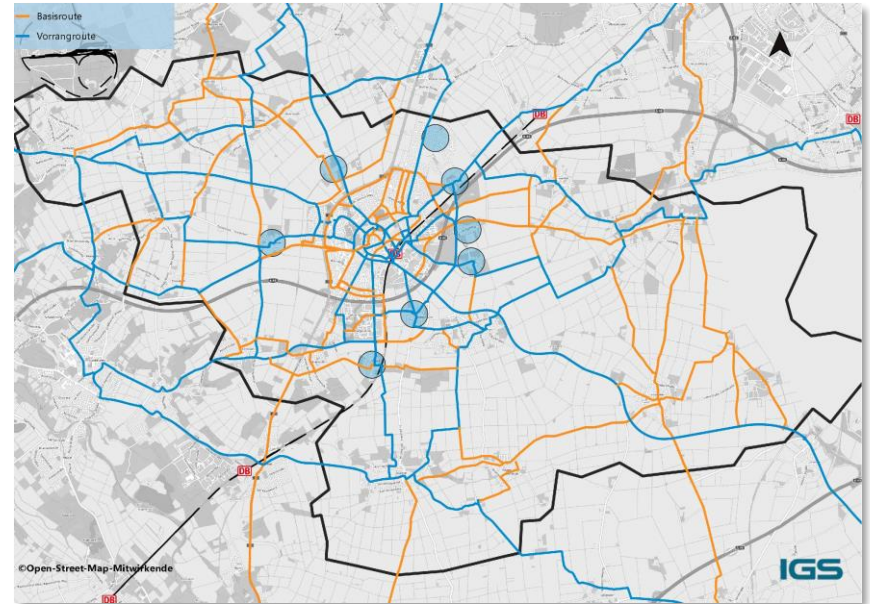
Analyseergebnis:

Hohes Potenzial für Alternativen zum PKW: **u.a. Radverkehr**



Radvorrangrouten

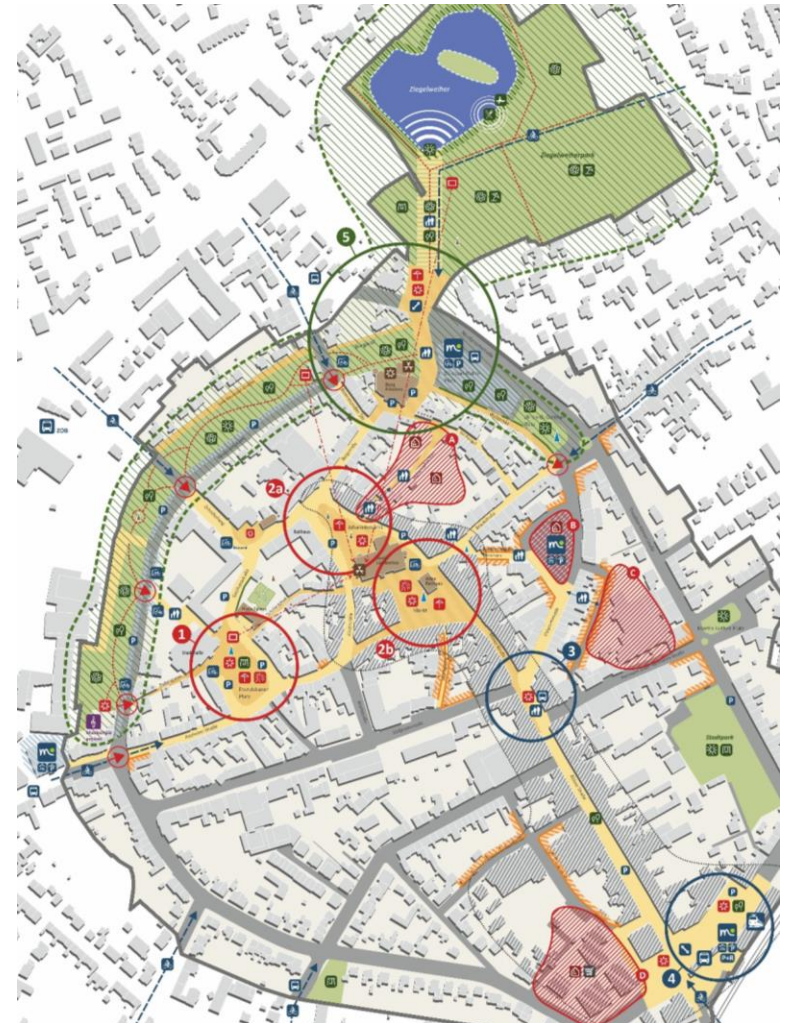
- Fachbüro (IGS) wurde mit der Planung des Routennetzes beauftragt
- Kombination aus Basisrouten, Vorrangrouten und Knotenpunkten geplant
- Festlegung von Standards für Radvorrangrouten vorgesehen
- Betrachtung des gesamten Stadtgebietes



Vorabzug Planstand Februar 2021
Quelle: IGS

Radverkehr

- **Radvorrangrouten**
→ Anknüpfungspunkte Innenstadt
- **Radabstellmöglichkeiten**
→ Berücksichtigung bei Innenstadt-Umgestaltungsmaßnahmen sowie Machbarkeitsstudie Ostpromenade
→ Förderung für Überdachung und Erweiterung von vorhandenen Abstellmöglichkeiten eingeworben (Umsetzung läuft, u. a. am Franziskanerplatz)
- **Bike-Sharing**
→ west Verkehr plant Bikesharing-Stationen an mehreren Standorten in der Innenstadt



Radverkehr

Mögliche Effekte für die Innenstadt



Potentielle Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs



Reduzierung des Platzbedarfs für Mobilität im Innenstadtbereich



Nachhaltige Ergänzung zu bestehenden Mobilitätsangeboten (bspw. ÖPNV)

Quelle: PEM Aachen GmbH 2020



Quelle: Velocity

Fußverkehr



- **Barrierefreiheit**
 - Barriereleitsystem für die Innenstadt ist in Arbeit
 - Ziel der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird bei allen Umgestaltungsmaßnahmen im Rahmen des InHK berücksichtigt
- **Stadtmobiliar (Ruhepunkte)**
 - Umbaumaßnahmen im Rahmen des InHK beinhalten altersgerechte Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang
 - die Anzahl der Sitzmöglichkeiten in der Innenstadt soll erhöht werden (insbesondere dort, wo heute lange Strecken ohne Angebote bestehen)
- **Verkehrssicherheit**
 - wo immer notwendig und städtebaulich möglich, wird die Verkehrssicherheit für Fußgänger (insbesondere Kinder) erhöht und Konflikten zwischen unterschiedliche Verkehrsteilnehmern vorgebeugt (Verkehrsberuhigung, Raumaufteilung, Abstandshalter, Querungshilfen, Ausleuchtung...)



Quelle: Beton-Poetsch GmbH & Co.KG



Quelle: BIK TEC GmbH

#unterwegs
Hier fehlt ein Zebrastreifen/eine
Fußgängerampel/eine 30er-Zone,
weil ... 🚗



Quelle: #stadtsache

Erkabus:

- 15-Minuten-Taktung
→ Gespräche mit dem Kreis laufen
- Erhöhung Anzahl elektrischer Fahrzeuge: weitere E-Busse sind bei west VERKEHR eingeplant
- Optimierung Routen und Haltestellenstandorte unter Berücksichtigung der Innenstadtentwicklung
→ Gespräche mit dem Kreis laufen



Foto: Laaser, Jürgen (jl)
Quelle: RP Online, 23.04.2021

Stärkung ÖPNV durch Verknüpfung von Angeboten

Die hohe Autoquote in Erkelenz

– 96% der Haushalte verfügen über mindestens ein Auto –

lässt vermuten, dass es aktuell an zuverlässigen und flexiblen Alternativen mangelt. Die Bewertung der Verkehrssysteme und die genannten Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl stützen diesen Eindruck.



Eine **Anwendung**, die vorhandene und neue **Mobilitätsangebote so mit dem öffentlichen Nahverkehr verknüpft**, dass die Kombination die **Flexibilität** und **Zuverlässigkeit** erhöht, hat das Potential die **Alternativen zum privaten PKW zu stärken** und den **Innenstadtbereich zu entlasten**.



Quelle: ASEAG 2021

Bestehende Transportmöglichkeiten:



ÖPNV



Wheesy



MIV



Fahrrad

Neue Transportmöglichkeiten:



E-Roller



Pedelec



Carré Mobility

Quelle: PEM Aachen GmbH 2020



Ergänzung der Mobilitätsangebote durch Carré Mobility



Betreiber der Plattform Carré Mobility können Gemeinden, Nachbarschaftsverbände, Vereine oder ähnliche Einrichtungen sein. Die einzige Voraussetzung ist eine geographische Nähe der teilnehmenden Personen.



Quelle: PEM Aachen GmbH 2020



Ergänzung der Mobilitätsangebote durch Carré Mobility



Sharing Modell kann den Bedarf an (Zweit-) Fahrzeugen verringern



Mitfahr-Angebote können dabei helfen die Anzahl an Fahrten zu reduzieren



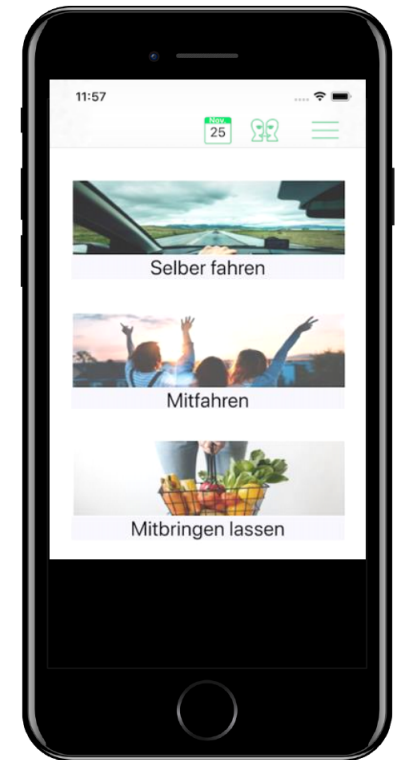
Mitbring-Angebote führen dazu, dass der Bedarf an Mobilität weiter gesenkt werden kann



Potentielle Stärkung des lokalen Handels durch integriertes Bonus-Modell



Potentielle Stärkung der Gemeinschaft durch Kommunikations-Plattform



Quelle: PEM Aachen GmbH 2020



Neuorganisation des konfliktträchtigen Lieferverkehrs: „letzte Meile Logistik“



+ Verringeres Verkehrsaufkommen in der
Innenstadt



+ Niedrigere CO2- und Lärmbelastung in der
Innenstadt



+ Marketing-Effekte durch Einführung
zukunftsweisender und nachhaltiger
Technologien



+ Reduzierung von Konflikten zwischen
Lieferverkehr, Fahrradfahrern und
Fußgängern

Quelle: PEM Aachen GmbH 2020

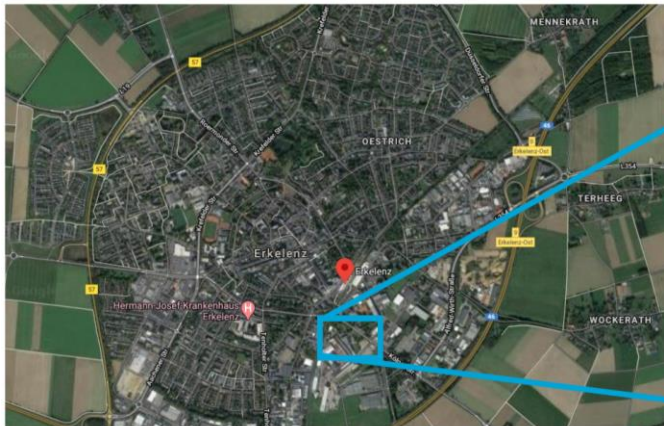


Bsp. Ducktrain

Quelle: DroidDrive GmbH 2020



Neuorganisation des konfliktträchtigen Lieferverkehrs: „letzte Meile Logistik“



Base Camp

- + Möglichkeit Ware zu vereinzeln/ zu konsolidieren
- + Gute Erreichbarkeit des Innenstadtbereichs
- + Gute Verkehrsanbindung



Annahmen für Erkelenz

- + 45.000 Einwohner
- + Tägliches Paketaufkommen: ca. 2.880 (privat & gewerblich)
- + Notwendige Anzahl Ducks: 36 (80 Pakete / Duck & Tag)
- + Servicekosten pro Duck: 500 €/ Monat
- + **Monatliche Gesamtkosten: 18.000 €***

Ruhender Verkehr: Hoher Flächenbedarf von Standfahrzeugen



Auslastung stark abhängig vom Tagesrhythmus



Unübersichtliche Regelungen hinsichtlich Parkdauer im Hauptgeschäftsbereich



Zeitverlust durch Parksuchverkehr wird in Kauf genommen, anstatt direkt in unausgelastete Parkhäuser zu fahren



Teilweise Überschreitung der Maximalkapazität durch Falschparker



Große Anzahl an deutlichen Überschreitungen der zeitlichen Beschränkungen



Parkraumpotenzial für die Kunden & Besucher der Innenstadt bei Durchsetzung der Parkraumbewirtschaftung



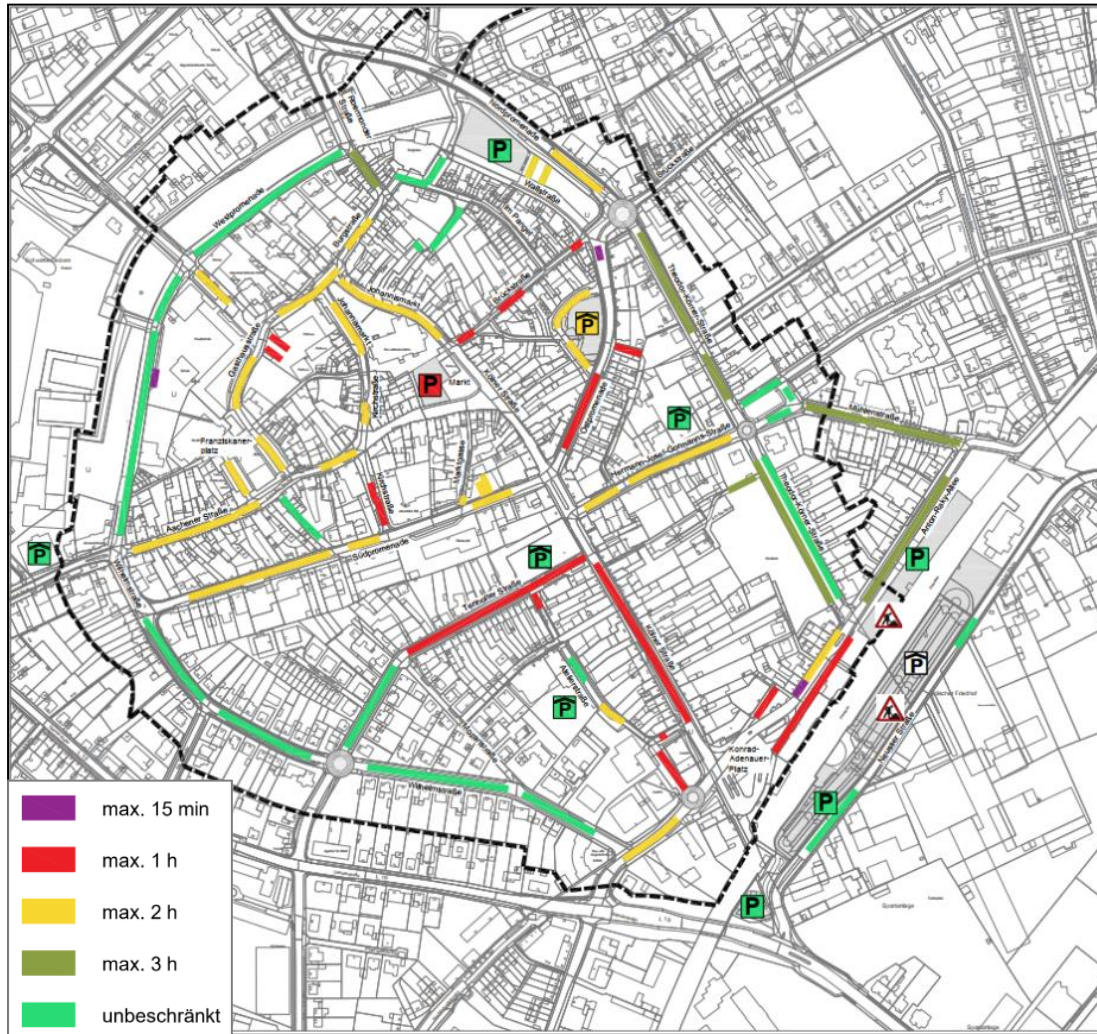
Quelle: S O NAH 2019



Ziele:

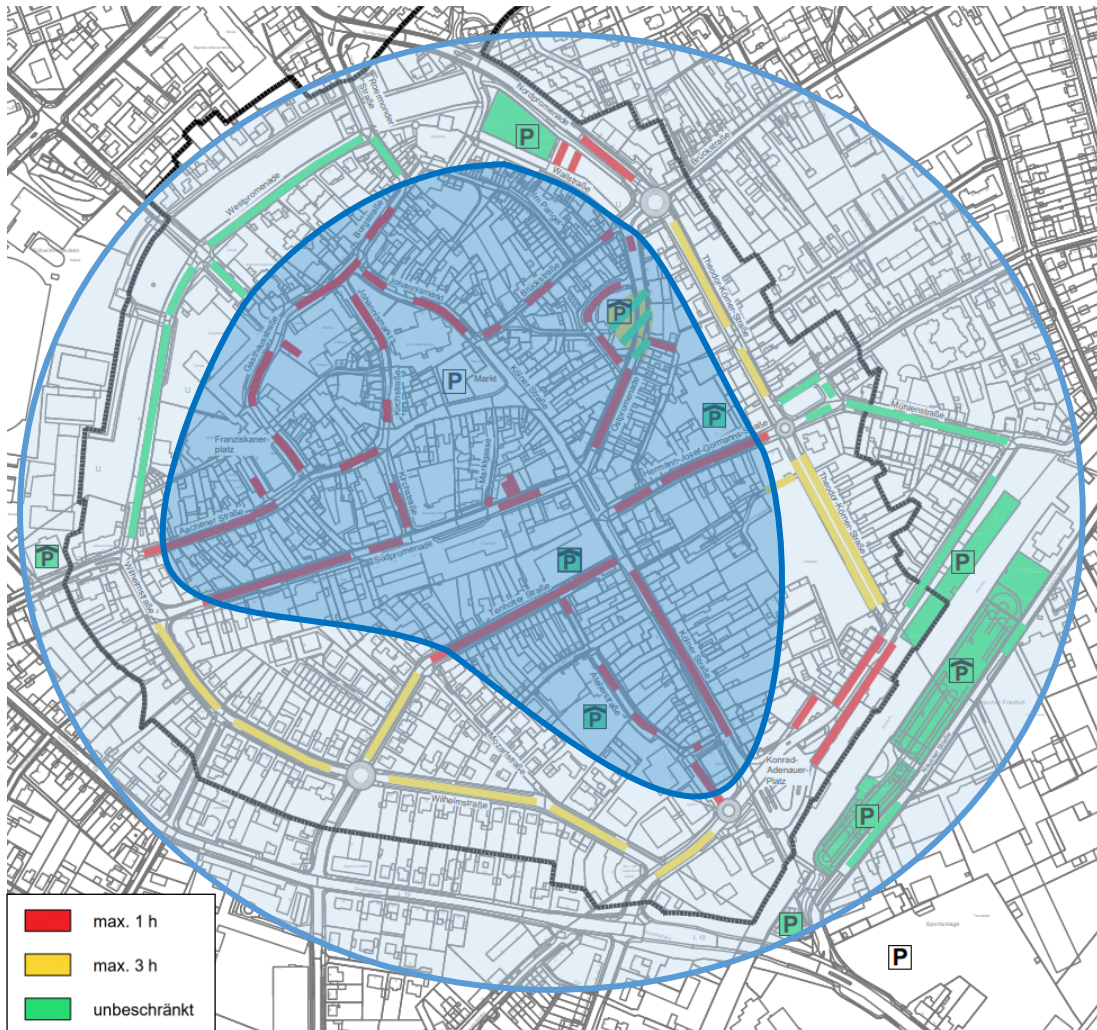
- Vermeidung überflüssigen Verkehrs, insbesondere des Parksuchverkehrs
- Minderung der Dominanz des ruhenden Verkehrs zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Bewirtschaftungsgrundsätze
 - übersichtliche / intuitive Regelungen bzgl. Parkdauer und Gebühren
 - Verlagerung von Langzeitparkplätzen für einen höheren Umschlag in Geschäftsbereichen
 - Digitalisierung / Ergänzung Parkleitsystem

Parkdauer – Bestand



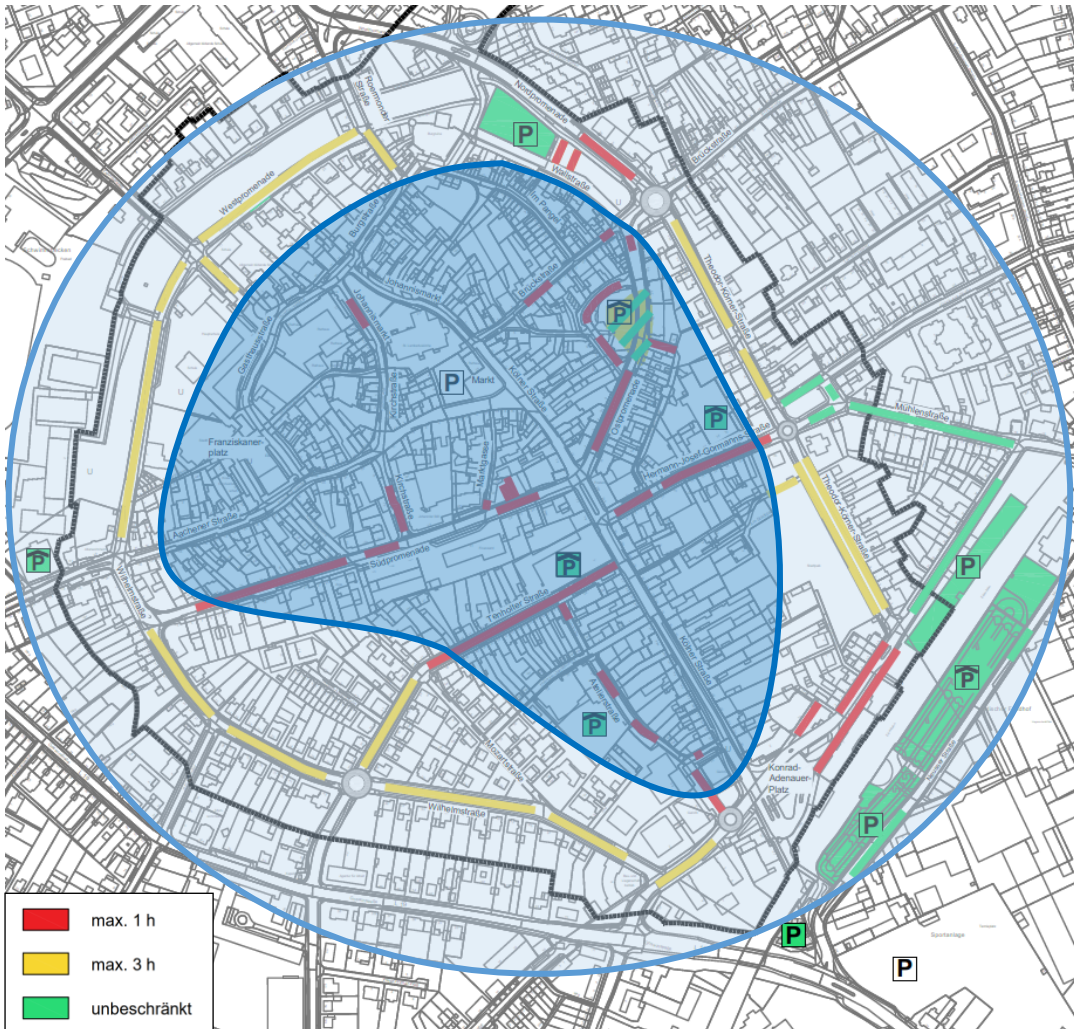
- inhomogene Verteilung der zulässigen Parkdauer
- kleine Bereiche in der Innenstadt mit unbeschränkter Parkdauer
- Unübersichtlichkeit → Erzeugung von Parksuchverkehr
- punktuelle Bereiche mit hohem Parkdruck
- großer Anteil an Parkzeitüberschreitungen

Parkdauer – Ziel 2030



- übersichtliche / intuitive Regelungen der Parkdauer nach „**Zwiebelprinzip**“
- **unbeschränkte Parkplätze nur am Rand der Innenstadt** (hellblauer Bereich)
- Beschränkung der **straßenbegleitenden Stellplätze** in den Geschäftslagen für „**kurze Erledigungen**“
- deutliche **Erweiterung** des (unbeschränkten) **Stellplatzangebotes** an der **Ostpromenade**

Parkdauer – Ausblick 2040



- **unbeschränkte Parkplätze**
weitestgehend **nur noch in Parkhäusern/**
Parkplatzanlagen
- **zeitliche Beschränkung des Parkplatzangebotes im zweiten Ring**
(insbesondere Westpromenade)
- **deutliche Reduzierung straßenbegleitender Stellplätze im ersten Ring**

MIV



+

Innovation



Ruhender Verkehr: Digitale Optimierung der Parkraumnutzung z.B. SO NAH



Reduzierung des Park-Suchverkehrs durch direkte Navigation zu freien Parkplätzen



Optimierte Parkraum-Bewirtschaftung



Datengetriebene Optimierung der Nutzung und Auslastung des Parkraums

Quelle: PEM Aachen GmbH 2020



Quelle: S O NAH 2019

MIV



+ Innovation



 **Erkelenz**
2030 Meine Heimat
macht Zukunft

Machbarkeitsstudie Ostpromenade



Machbarkeitsstudie Ostpromenade

- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Kernstadt auch mit dem MIV
- Ca. 180 bis 200 Autostellplätze
- Ca. 200 Stellplätze für Fahrräder inkl. Abstellmöglichkeiten für Lastenräder als zentrale Abstellmöglichkeit in der Kernstadt
- neuer zentraler ÖPNV Haltepunkt als Ersatz für die Haltestelle Kölner Tor denkbar
- Verleihstationen/ Sharing Angebote für z.B.: PKW, Fahrräder, Roller etc.
- Ergänzend: Dienstleistungen wie eine E-Lademöglichkeit (für MIV sowie Fahrrad), Paketstation oder ähnliches

Einerseits soll eine **Verbesserung der Parkplatzsituation** erreicht werden und andererseits eine **städtebauliche Lösung für die aktuell unattraktive Situation** gefunden werden. **Langfristig** ist vorstellbar, dass **einige Ebenen in Zukunft auch anders genutzt** werden könnten, falls die Nutzung des MIV in Zukunft rückläufig sein sollte.

→ erste Ergebnisse bis zum 30.05.2021

Mobilitätskonzept

