



Quelle: ©Digitales Orthophoto Land NRW 2024

bernard-gruppe.com

502899 – Verkehrskonzept Hürth-Efferen

BERNARD
GRUPPE

■ **Stadt Hürth**

Verkehrskonzept Hürth-Efferen

Bürgerinformation 04.09.2024

Ingenieure mit Verantwortung



Begrüßung

Bürgermeister Herr Dirk Breuer

■ Erster Termin Bürgerinformation

1. Bürgerinformation 04.09.2024 in der Aula des Ernst-Mach-Gymnasium (Aula)	
1	Projektvorstellung <ul style="list-style-type: none">• Anlass und Ziele• Bearbeitungsphasen
2	Beteiligungsmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none">• Onlinebeteiligung (Start 01.09.-13.10.2024)• Beteiligungsveranstaltungen 2025
3	Feedback zu den zwei Leitfragen an Stellwänden

Leitfrage 1:
Wo ist **Handlungsbedarf**
und wo sind **Mängel** in
der Mobilität?

Leitfrage 2: Wo sind
Potenzialräume für mehr
Lebensqualität durch
weniger Autoverkehr?

Auszug Leistungsspektrum

- Verkehrsuntersuchungen & Mobilitätskonzepte
- Verkehrsmodellierung
- Verkehrsanlagen und Verkehrstechnik

Auszug Referenzprojekte

- Mobilitäts- und Verkehrskonzept sowie Radverkehrskonzept für die Stadt Wesseling
- Radverkehrskonzept Bad Honnef
- Verkehrsuntersuchung Köln-Rondorf
- Elektromobilitätskonzept für Trier
- ÖPNV-Untersuchungen
- Schuluntersuchungen
- Superblocks Leipzig



■ Anlass der Konzepterstellung

■ Problemstellung

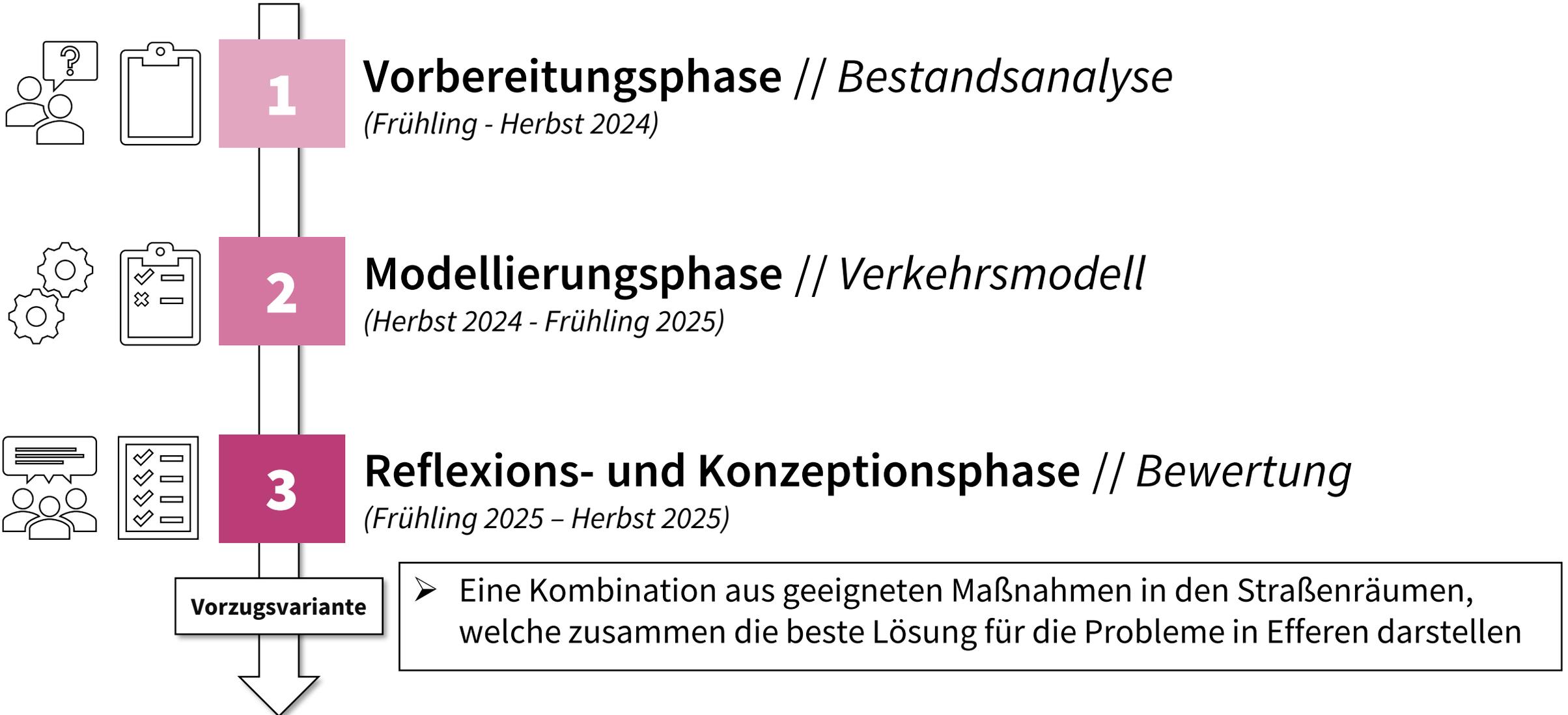
- Durchgangs- und Schleichverkehr durch den Stadtteil
- Teils unzureichende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- Kleinere Lösungen bisher nicht erfolgreich

■ Ziele

- Ganzheitlich Betrachtung mit Verkehrsmodellierung
- Prüfung / Abwägung von Lösungen
- Durchgangs- und Schleichverkehr unterbinden
- Fuß- und Radverkehr fördern



■ Projektphasen



■ Bestandsanalyse (Phase 1)

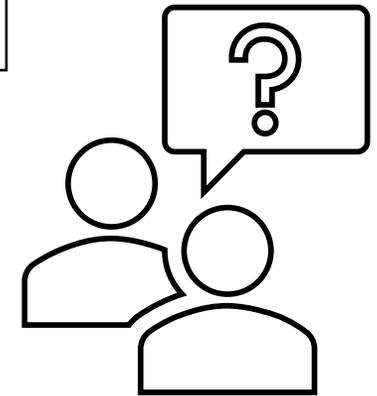
■ Ziele der Bestandsanalyse:

- Umfassendes Bild von der heutigen Situation und den Defiziten zu machen,
- um darauf aufbauend passgenaue Lösungen finden zu können

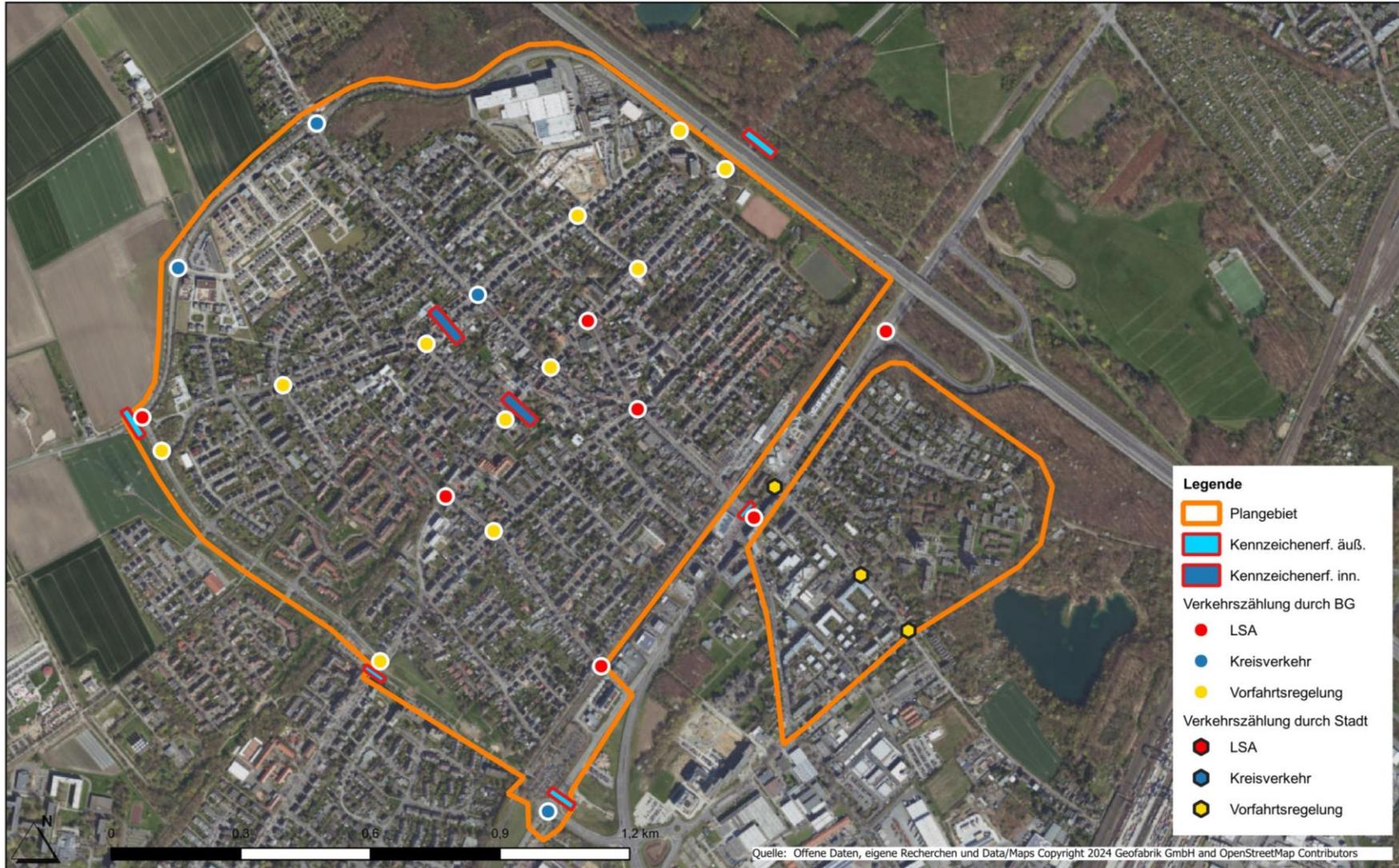
■ **Auswertung vorliegender Daten der Stadt Hürth** (z.B. Konzepte, Untersuchungen, Zählungen)

■ **Eigene Verkehrszählungen** (inkl. Durchgangsverkehr)

■ **Ortsbegehungen** inkl. Fotodokumentation der wichtigsten Straßenräume



■ Verkehrszählungen



- Durchführung am 26.06.2024 (vor den Sommerferien) an 22 Knotenpunkten / Kreuzungen
- Erhebung Durchgangsverkehr (anonymisierte Kennzeichenerfassung)
- Weitere Verkehrszählungen durch die Stadt Hürth zur Verfügung gestellt

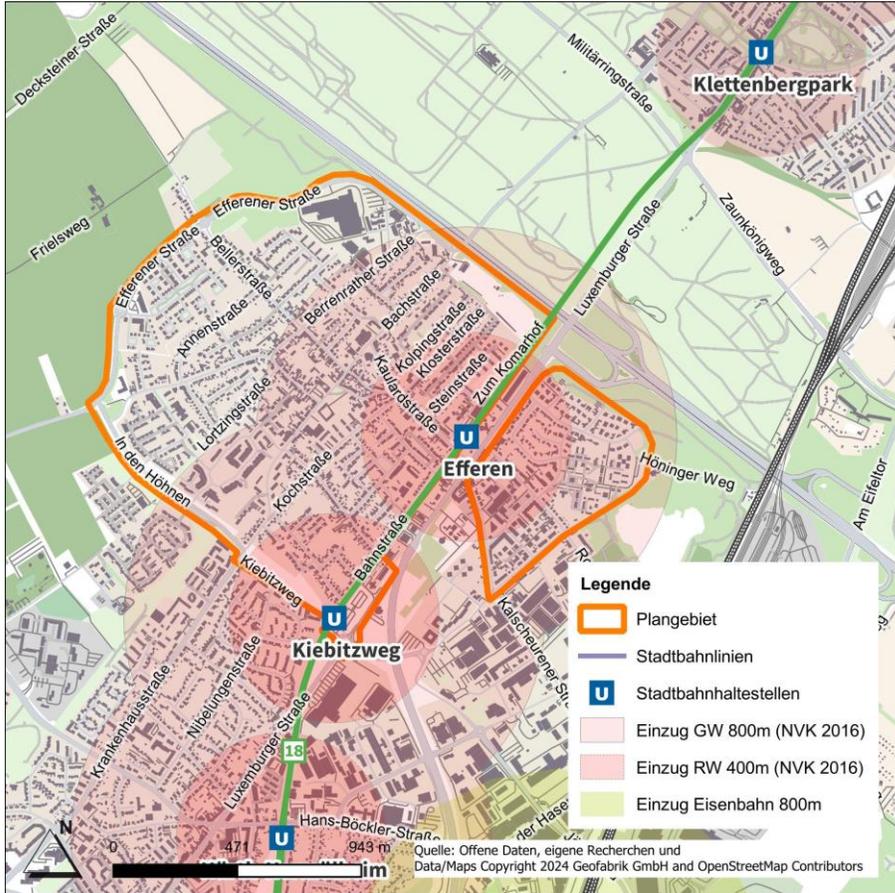
■ Verkehrsregelung



- Analyse und Darstellung der Geschwindigkeiten und Straßenkategorien
- Viele direkte Wege für Fuß- und Radverkehr (Geh- und Radwege, Wege)
- Innerhalb Efferen viele
 - Tempo-30-Zonen,
 - verkehrsberuhigte Bereiche,
 - sackgassen-ähnliche Straßen,
 - oder Einbahnstraßen

■ Bahn / Bus

Bahn

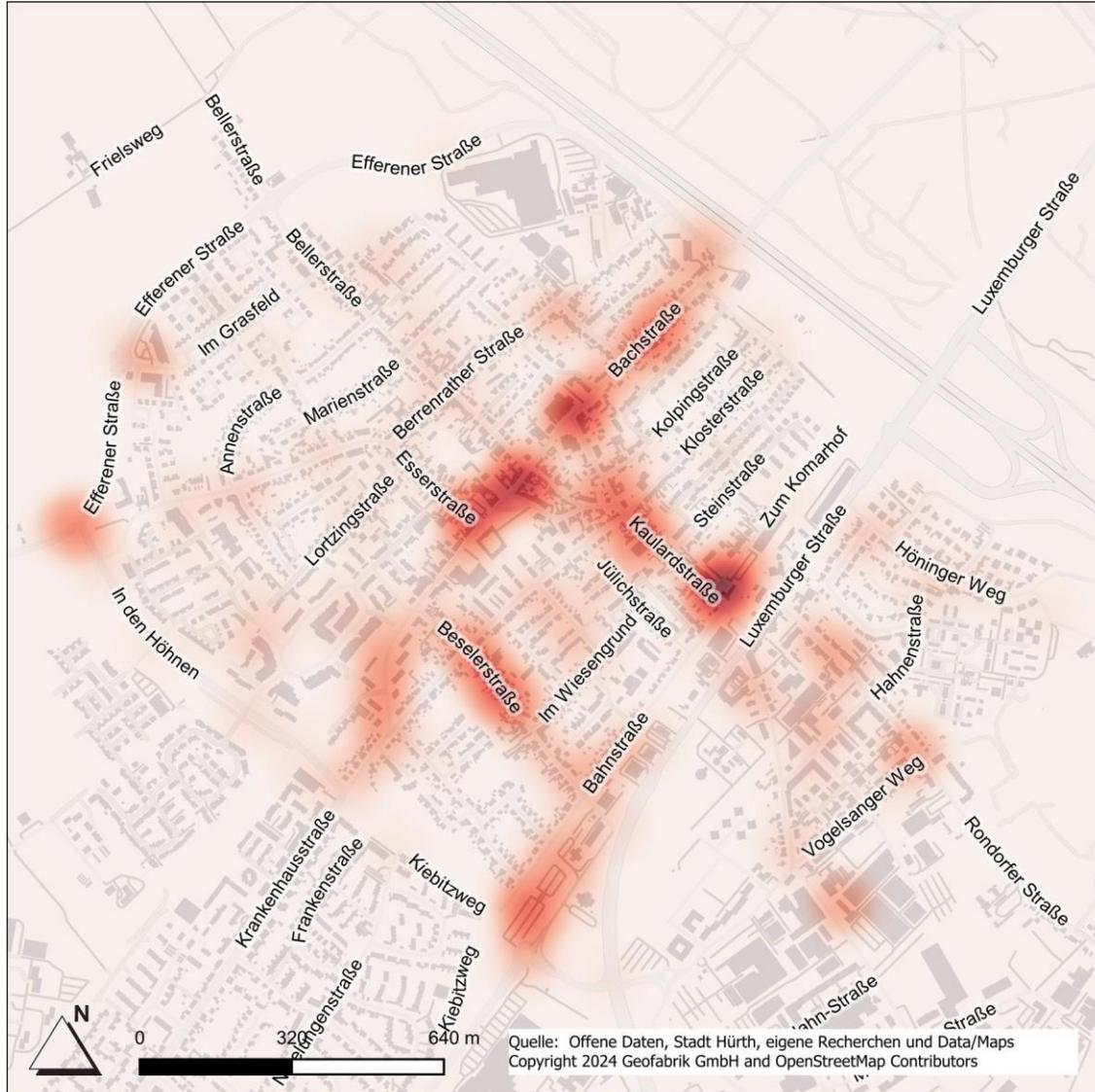


Bus



➤ Fast das gesamte Gebiet von Efferen liegt innerhalb der Einzugsbereiche von Bus und Straßenbahn (Grenzwerte)

■ Beispiel Unfallanalyse



■ Unfallhäufigste Straßenzüge

- Bachstraße
- Kaulardstraße
- Beselerstraße

■ Teils sehr hoher Anteil **Unfälle durch/mit dem ruhenden Verkehr** (parkende Autos), z. B.

- Bachstraße zwischen Moselstraße und Bachstraße
- Beselerstraße zwischen Kochstraße und Im Wiesengrund
- Krankenhausstraße

■ Unfallträchtige Kreuzungen, z. B.

- Efferener Straße / Berrenrather Straße
- Kaulardstraße / Zum Komarhof / Bahnstraße

➤ Zu beachten bei Erstellung der Planfälle und Maßnahmenentwicklung

■ Problematik Schulen Im Wiesengrund

■ Bisher passiert

- Mehrerer Anfragen/Hinweise: Häufungen gefährlicher Situationen vor den Schulen
- Empfehlungen und Vorschläge zur Verkehrsregelung und Lenkung des Verkehrs

■ Weiteres Vorgehen

- Erhebung / Beobachtung durch BERNARD Gruppe an den Schulen und den umliegenden Straßen
 - Wo treten vermehrt gefährliche Situationen auf?
 - Wie funktioniert der Hol- und Bringverkehr?
- Analyse und Bewertung der Situation
- Entwicklung passender Maßnahmen
- Abstimmung mit Verwaltung, Schulen und Politik

■ Problematik Schulen Im Wiesengrund



Bekannte Untersuchungs- und Handlungsschwerpunkte (Stand August 2024)

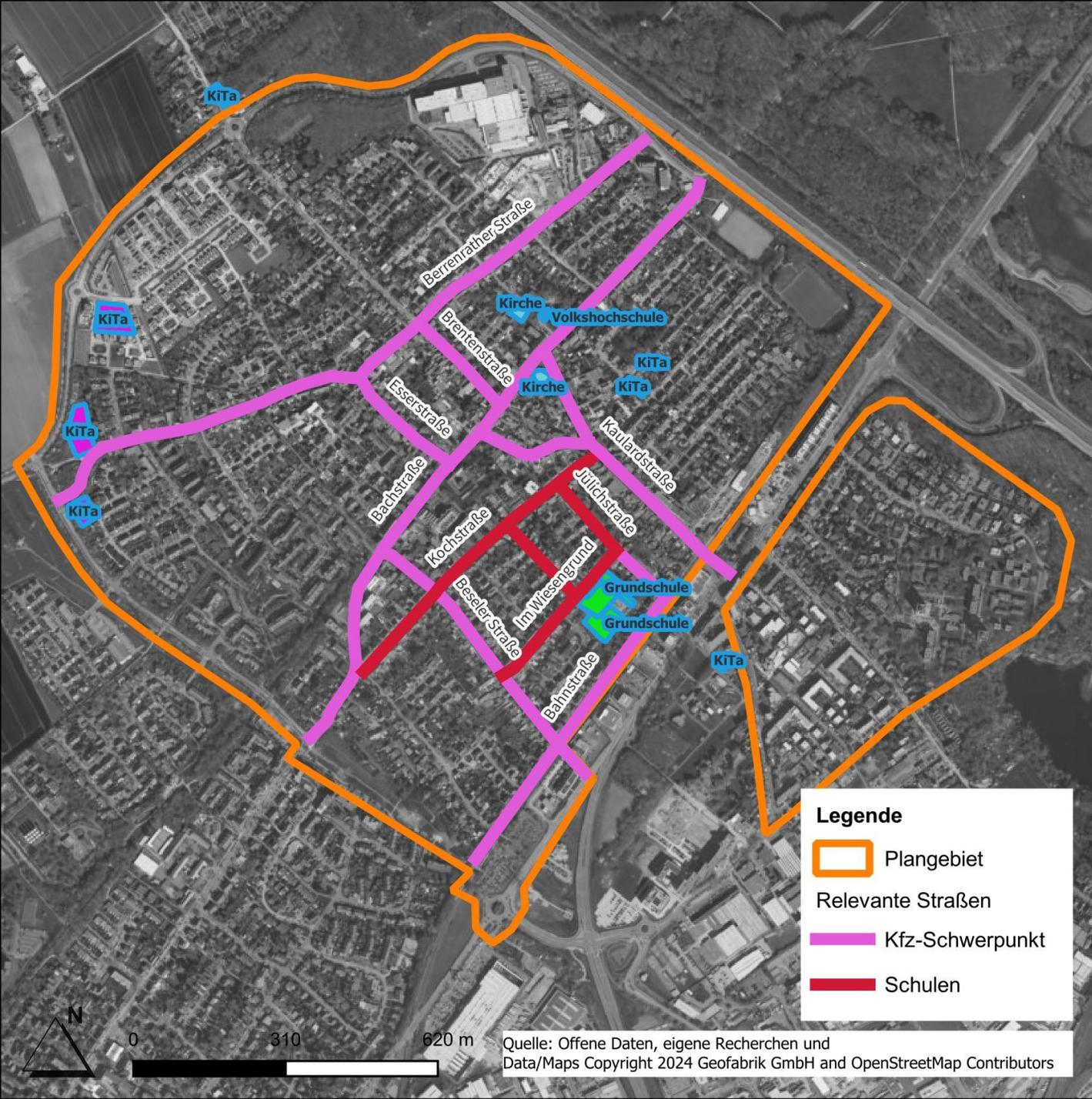
■ Durchgangsverkehr / Belastung
durch Autos / Unfallhäufungen

■ Schulkomplex Im Wiesengrund

■ ...

■ ...

■ ...



■ Bestandsanalyse → Planfälle ?

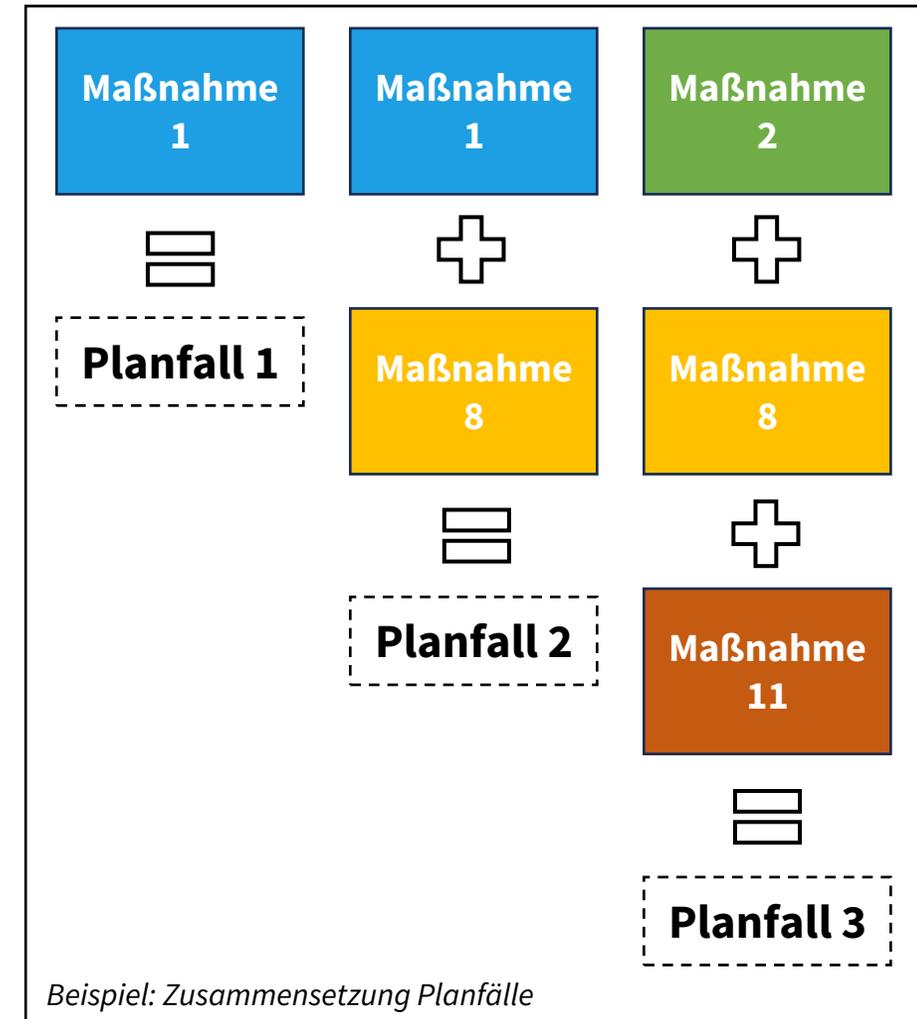
■ **Umfassendes Bild** der heutigen Situation

- Mängel und Defizite
- Potenziale und Wünsche zur Umgestaltung
- Notwendigkeiten und Handlungsbedarfe

■ Bestandsanalyse ist **die Basis**

■ **Planfälle** werden aus Maßnahmen(im Straßenraum) zusammengestellt

- Bereits vorhandene Ideen, wie man Probleme lösen kann, z.B. Einbahnstraßenregelungen
 - Neue Idee aus der Bestandsanalyse
 - Kombination von einzelnen Maßnahmen
- Planfälle **werden analysiert** (Phase 2)



■ Arbeitsschritte Phase 2 und 3

➤ Begleitung durch die Steuerungsgruppe

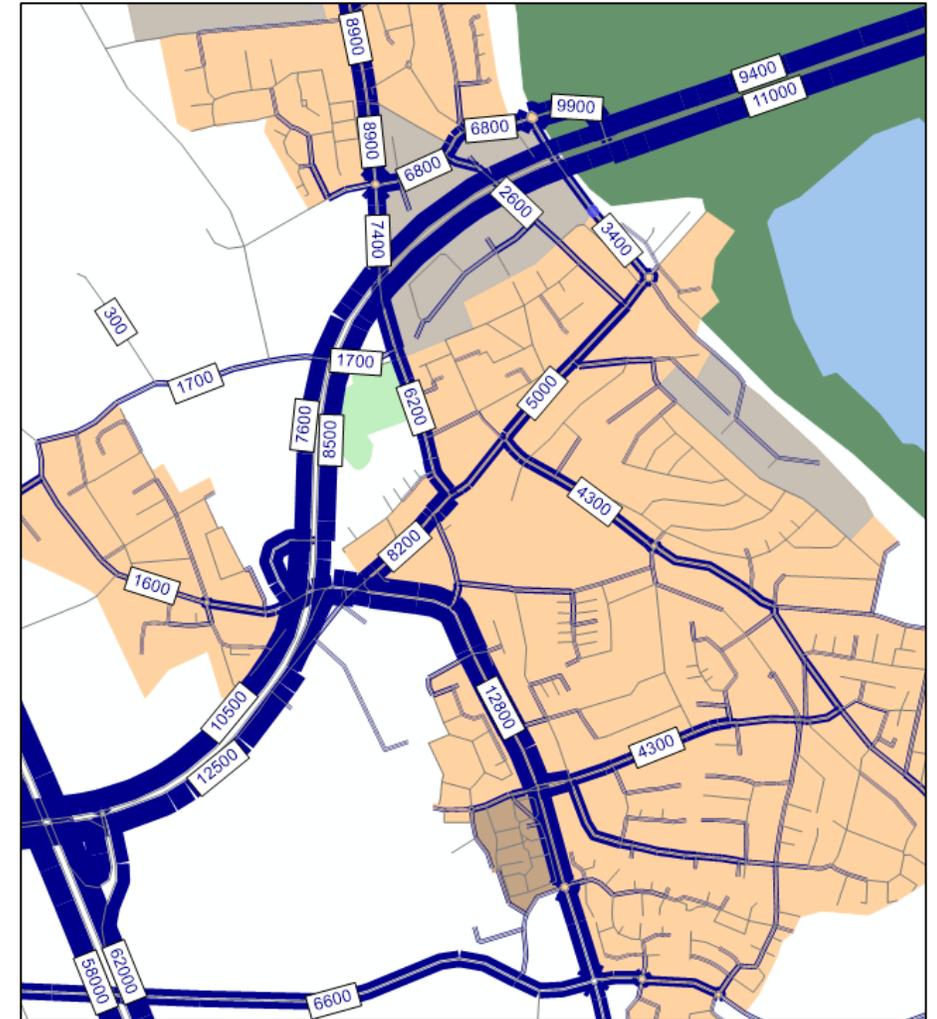


■ Modellierung (Phase 2)

- Aufbau eines **digitalen Verkehrsmodells** von Hürth-Efferen für den Kfz-Verkehr
- Das Modell ermöglicht die **Berechnung der Auswirkung** von Maßnahmen auf die Verkehrsbelastungen im Netz

➤ *Beispiel:* Wie ändern sich die Verkehre auf den umliegenden Straßen, wenn ich eine oder mehrere Einbahnstraße(n) einrichte?

- Ziel: Analyse und Gegenüberstellung **der Auswirkungen** der Planfälle

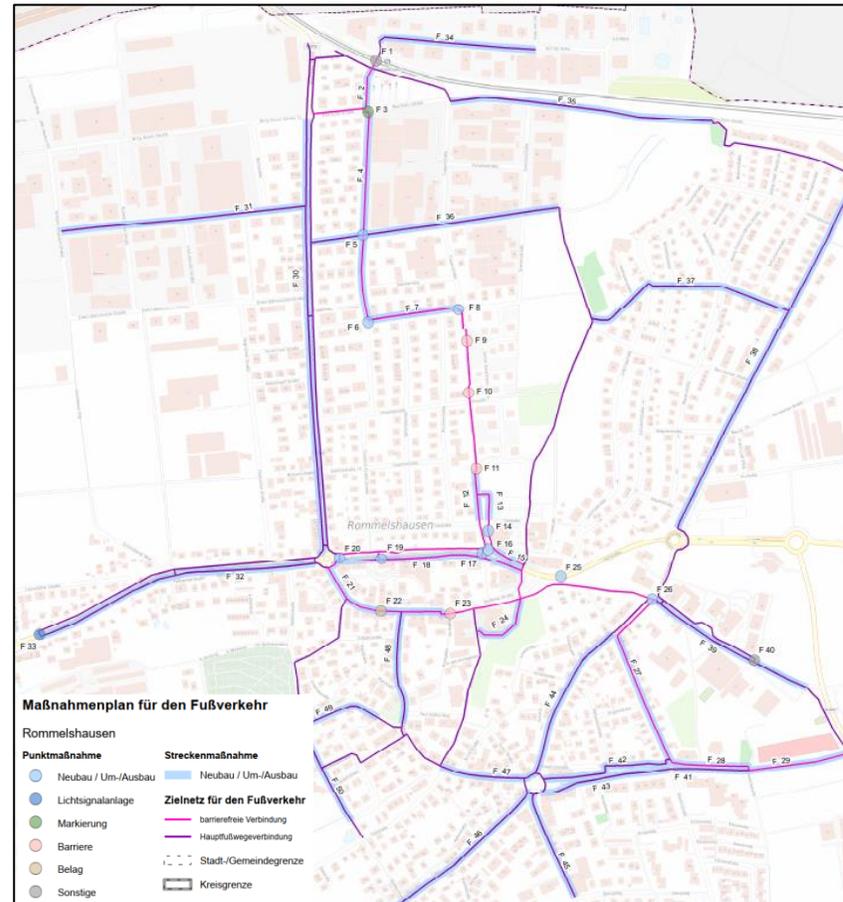


Beispielhafte Darstellung eines Verkehrsmodells

Maßnahmenentwicklung

- Ausarbeitung der Maßnahmen für die Vorzugsvariante
- Planung der Umsetzung und Empfehlung für weitere notwendige Konzepte
- Vorzugsvariante soll zügig umgesetzt werden können

Beispiel Übersichtskarte



Beispiel Steckbriefe

Maßnahmenkatalog Radverkehrsnetz Beispielstadt						
Nr.:	Netzlücke - Markierungsmaßnahme					
S 19						
Lage	Von	Bis	Länge [m]			
Heidecker Straße (St 2225)	Bayernstraße	Altstadtring (St 2225)	402			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{max} [km/h]			
innerorts	Freistaat	14200	50			
Routenbestandteil						
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>			
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem						
Radverkehrsinfrastruktur ist untermäßig; beidseitige Zweirichtungsradwege						
Nordseitig: getrennter Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,00 m (2,00 m Radweg, 1,00 m Gehweg); Südseitig: getrennter Geh- und Radweg mit einer Breite von ca. 3,50 m, z.T. auch als gemeinsamer Geh- und Radweg						
<small>© 2011 OpenStreetMap und Contributors, Creative Commons/Street View, Alex L. Levine (CC-BY-SA)</small>						
Maßnahme						
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum, Ummarkierungen)						
Schutzstreifen nordseitig markieren sowie Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr in Fahrtrichtung von Ost nach West; Freigabe des südseitigen Geh- und Radwegs in Fahrtrichtung West - Ost und Aufhebung der Benutzungsspflicht						
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte			
<table border="1"> <tr> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> </tr> </table>		gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)				
Dringlichkeit		Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte			
		Gesamt (max. 8)	6 Punkte			
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	20.000			
Realisierungshilfe		Musterlösung 3.2				
Bemerkungen						
Die beidseitige Zweirichtungsradwegeführung soll aufgehoben werden. An den Bushaltestellen ist eine geeignete Lösung zur Trennung von Fuß- und Radverkehr zu finden.						
Die dargestellten Verkehrsmengen beziehen sich auf eine 8h-Zählung vom 27.10.2015 am Knotenpunkt Heidecker Str. (St 2225)/ Altstadtring (St 2225)/ Gredinger Str. (St 2238) von der Stadt Hilpoltstein (pauschale Hochrechnung auf Kfz/ Tag).						
<small>* kann im Einzelfall abweichen</small>						



Beteiligung und Akteure

■ Akteure und Gremien

■ Stadtverwaltung

- Betreut und steuert die Konzepterstellung
- Sammelt alle Anregungen und Anmerkungen

■ Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr (PUV)

- Befasst sich mit den Zwischenergebnissen und trifft Entscheidungen

■ Steuerungsgruppe

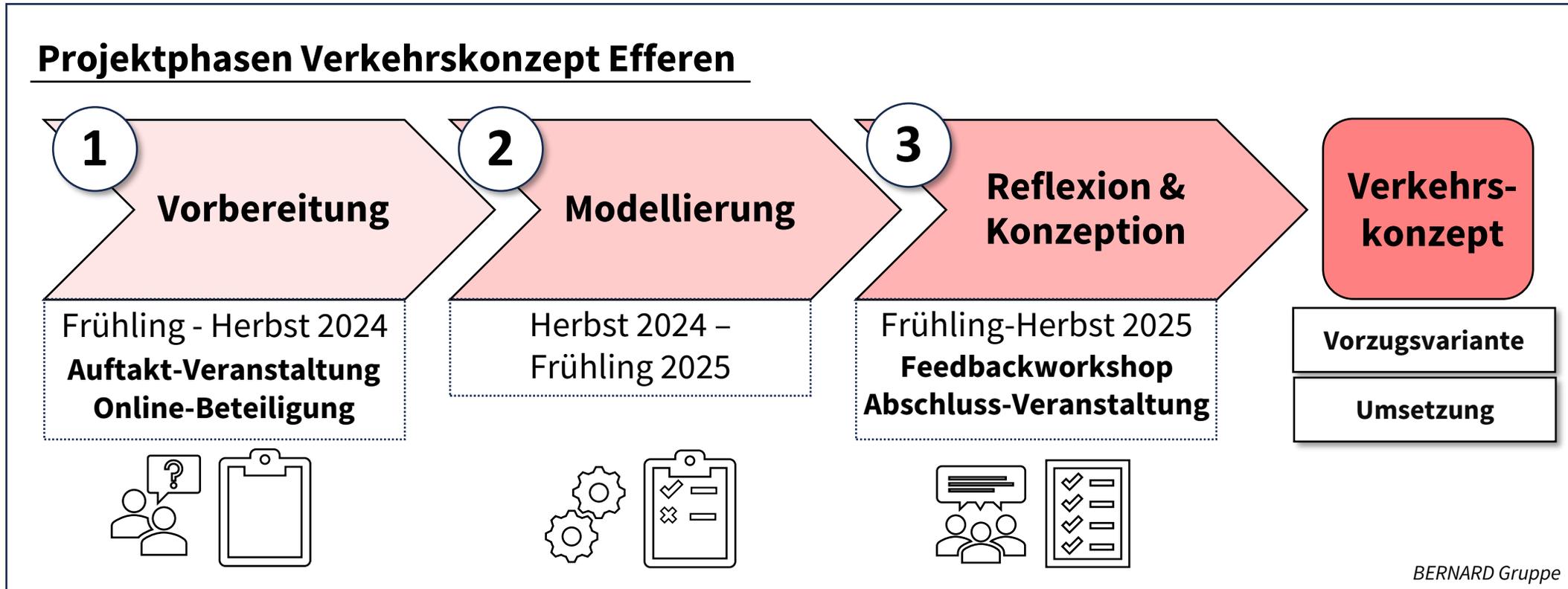
- Begleitendes Gremium aus politischen Vertretenden, Stadtverwaltung und Ortsvorsteher

■ Öffentlichkeit / Bürgerschaft

- Werden fortlaufend informiert und erhalten Möglichkeit zur Beteiligung



■ Beteiligungselemente



■ Feedback-Workshop (März 2025)

■ Offene Einladung

- (1) Planfälle und Varianten von Maßnahmen werden als Zwischenergebnis vorgestellt
- (2) In Kleingruppen an Tischen werden die Planfälle diskutiert und ausgewertet
- (3) Feedback und Anpassungsbedarf wird für die Bearbeitung mitgenommen



■ Online-Beteiligung

ONLINE-BETEILIGUNG

- Laufzeit vom **01.09.-13.10.2024**
- Zugang über QR-Code oder über Website der Stadt Hürth
- Feedback geben über **Online-Karte**
- Feedback geben über **Einschätzung der Verkehrsmittel**
- Fragen zur Person (optional), anonymisierte Auswertung
- **Ihr Feedback ist gefragt!**



Leitfrage 1:
Wo ist **Handlungsbedarf**
und wo sind **Mängel** in
der Mobilität?

Leitfrage 2: Wo sind
Potenzialräume für mehr
Lebensqualität durch
weniger Autoverkehr?

<https://gcq.bernard-gruppe.com/survey/vk-efferen>

<https://www.huerth.de/vk-efferen>

Leitfrage 1 – Mängel

Verkehrskonzept Efferen

Umfrage ist nicht live. State: **draft**

40 %

Leitfrage 1

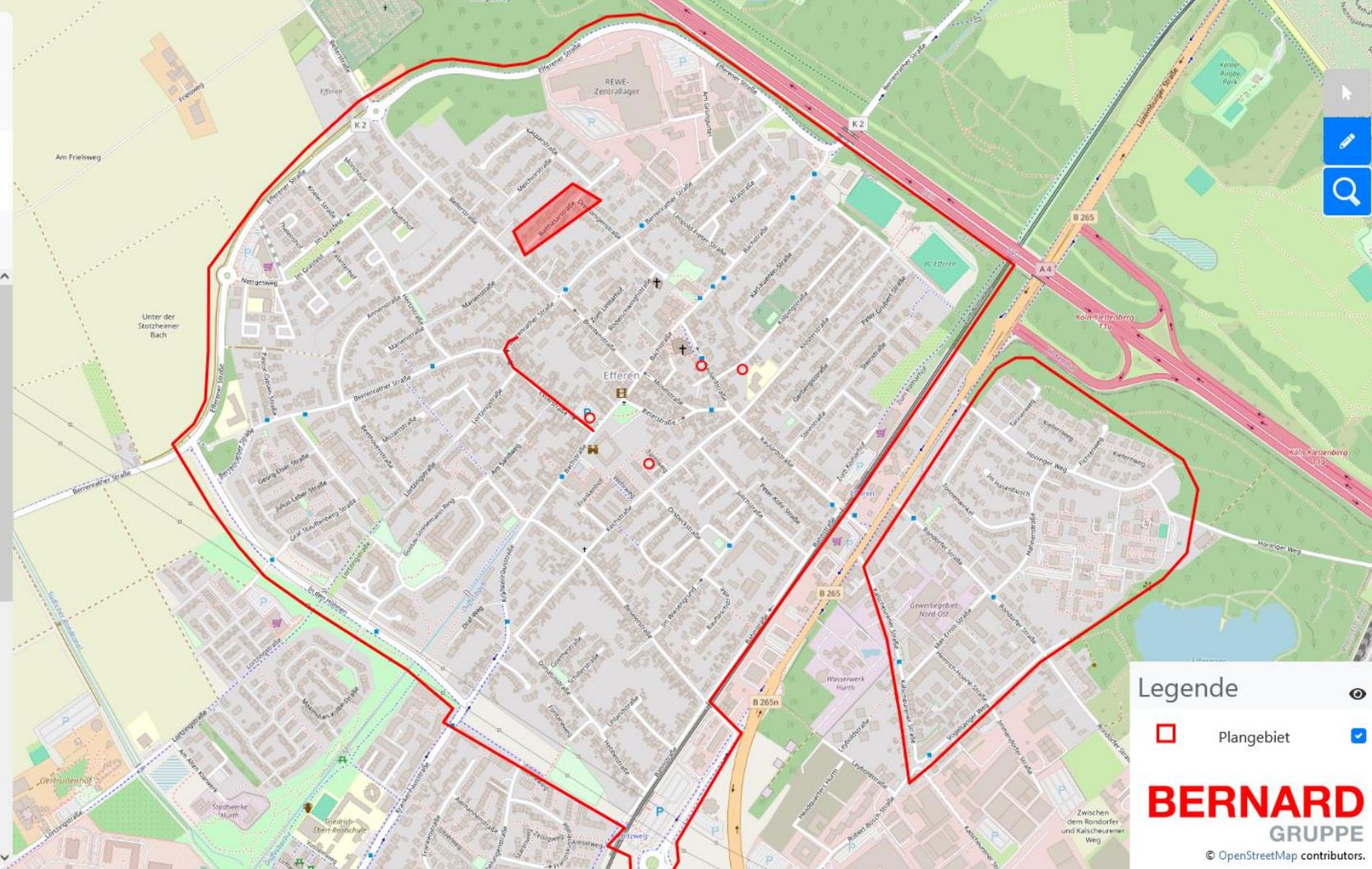
Wo gibt es Handlungsbedarf und Mängel für den Verkehr im Stadtteil Hürth-Efferen?

Die Bedienung der Karte auf dieser Seite erfolgt, wie Sie es am Handy / Tablet mit den Fingern bzw. am PC mit der Maus gewohnt sind. Nachfolgende Hinweise dienen bei Bedarf als Hilfestellung, insbesondere bei Nutzern mit mobilen Geräten.

- Hinweise für Smartphone-/ Tablet-Nutzer
- Hinweise für eine Eingabe am PC

Ablauf der Eingabe

Zeichnen Sie die problematischen Stellen (rechts oben: blauer Stift) in die Karte ein. Punkte erstellen Sie durch einen Klick, Linien und Flächen über ein Doppelklick. Über das Erscheinen eines Pop-Up-Menüs können Sie die



Legende

Plangebiet

**BERNARD
GRUPPE**

© OpenStreetMap contributors.

■ Leitfrage 1 – Mängel

Verkehrsmittel

- Zu Fuß gehen
- Fahrrad
- Parkende Autos
- Fahrende Autos
- Bus/Straßenbahn

Mangelhafte Infrastruktur

- Fehlende Infrastruktur
- Dimensionierung (Breite / Größe)
- Oberfläche / Pflege / Beschaffenheit
- Einschränkung durch andere Verkehrsmittel
- Barrierefreiheit

Gefährliche Stellen

- Zu hohe Verkehrsbelastung
- Zu hohe Geschwindigkeit
- Verkehrsführung (Uneindeutig, uneinsichtig, unübersichtlich)
- Unsicherer Schulweg

Einschränkung des Stadtteils

- Lärmbelästigung/Luftverschmutzung
- Lebens- und Aufenthaltsqualität

Sonstiger Mangel / Anmerkung

0/150

✓✗

Leitfrage 2 - Potenziale

Verkehrskonzept Efferen

Umfrage ist nicht live. State: **draft**

60 %

Leitfrage 2

Wo könnten Potenzialräume für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität entstehen, wenn der Autoverkehr an andere Stellen verlagert wären?

Die Bedienung der Karte auf dieser Seite erfolgt, wie Sie es am Handy / Tablet mit den Fingern bzw. am PC mit der Maus gewohnt sind. Nachfolgende Hinweise dienen bei Bedarf als Hilfestellung, insbesondere bei Nutzern mit mobilen Geräten.

- Hinweise für Smartphone-/ Tablet-Nutzer
- Hinweise für eine Eingabe am PC

Ablauf der Eingabe

Zeichnen Sie die Straße oder den Raum mit Potenzial

Potenziale

- Für mehr / bessere Infrastruktur
- Für mehr Verkehrssicherheit
- Für mehr Ordnung (z.B. von parkenden Autos)
- Für neue / ausgeweitete Nutzungen z.B. Gastronomie
- Für mehr Ruhe im Alltag (Verkehrsberuhigung)
- Für mehr Grün (Baumreihen, Pflanzen, Grünflächen, Kleine Parks)
- Für mehr Plätze und Verweilmöglichkeiten (Bänke etc.)

Sonstiges Potenzial

0/150

Legende

- Plangebiet

**BERNARD
GRUPPE**
© OpenStreetMap contributors.



Vielen Dank!

*Gerne können Sie nun mit uns an den
Stellwänden ins Gespräch kommen und
Ihre Fragen und Anregungen einbringen*



ONLINE-BETEILIGUNG



<https://gcq.bernard-gruppe.com/survey/vk-efferen>

<https://www.huerth.de/vk-efferen>