



Verkehrsentwicklungsplan Hürth 2030

Aachen, den 28.11.2019

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung, Inhalt und Vorgehen	11
1.1	Anlass zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes	11
1.2	Aufbau und Vorgehensweise	13
1.3	VEP Planungsprozess	16
2	Strukturelle Rahmenbedingungen	18
2.1	Untersuchungsraum und -inhalt	18
2.2	Lage, Erreichbarkeit und Raum- und Siedlungsstruktur	20
2.3	Mobilitätsverhalten in Hürth	22
3	Der Verkehrsentwicklungsplan im Kontext bestehender Planwerke und Planungen	25
3.1	Vorbemerkung	25
3.2	Gesetzliche Vorgaben und Rahmenbedingungen auf Bundes-, Landes-, Kreisebene	25
3.2.1	Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)	25
3.2.2	Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)	25
3.2.3	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen	26
3.2.4	Regionalplan Nordrhein-Westfalen	26
3.2.5	Verkehrsentwicklungsplan / Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises	26
3.3	Vorhandene Konzepte und Pläne der Stadt Hürth	27
3.3.1	Flächennutzungsplan der Stadt Hürth	27
3.3.2	Bebauungspläne	27
3.3.3	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept der Stadt Hürth	27
3.3.4	Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Hürth	28
3.3.5	Masterplan zur Verbesserung der Luftreinhaltung in der Stadt Hürth (Green City Plan Hürth)	28
3.3.6	Nahverkehrskonzept der Stadt Hürth	29
3.3.7	Radverkehrskonzept der Stadt Hürth	30
3.4	Verkehrsbedeutsame Planungen	30
3.4.1	Projekt B 265n	30
3.4.2	„ISEK - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für Hürth-Hermülheim“	31

3.4.3	Umstufungskonzept	32
3.4.4	Großmarkt Köln	32
4	Mängelanalyse	33
4.1	Fußverkehr	33
4.2	Radverkehr	38
4.3	Car-Sharing, E-Mobilität	49
4.4	ÖPNV	52
4.5	MIV	55
4.6	Ruhender Verkehr	63
5	Prognose 2030	65
5.1	Bevölkerungsentwicklung	65
5.2	Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung	66
6	Ziele und Handlungsfelder	68
6.1	Vorbemerkungen	68
6.2	Oberziele	68
6.2.1	Fußverkehr	69
6.2.2	Radverkehr	70
6.2.3	Car-Sharing, E-Mobilität	71
6.2.4	ÖPNV	71
6.2.5	MIV	73
6.2.6	Ruhender Verkehr, P & R	74
7	Maßnahmenkonzepte	75
7.1	Vorbemerkungen	75
7.2	stadtbezogene Maßnahmen („s“-Maßnahmen)	75
7.2.1	Maßnahme s1: Verkehrsverlagerung / -führung	76
7.2.2	Maßnahme s3: Ausführungs- und Unterhaltungsstandards für Fuß- und Radwege	87
7.2.3	Maßnahme s4: Prüfung auf Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Hauptadroun und Schließung von Radwegenetzlücken	93
7.2.4	Maßnahme s5: Mobilstationen	97

7.2.5	Maßnahme s6: P & R	101
7.3	ortsbezogene Maßnahmen („o“-Maßnahmen)	105
7.3.1	Maßnahme o1: Horbeller Straße	105
7.3.2	Maßnahme o3: Sudetenstraße	115
7.3.3	Maßnahme o4: Friedrich-Ebert-Straße	120
7.3.4	Maßnahme o5: Bonnstraße	124
7.3.5	Maßnahme o7: Bachstraße	131
7.3.6	Maßnahme o8: Ursulastraße	134
7.3.7	Maßnahme o9: Severinusstraße	137
7.3.8	Maßnahme o10: Hans-Böckler-Straße	139
7.3.9	Maßnahme o13: Hermülheimer Straße	145
7.3.10	Maßnahme o14: Rondorfer Straße	149
7.4	Fördermittelprüfung	152
7.5	Zielplanfall über alle Maßnahmen	153
8	Prioritätenreihung des Maßnahmenprogrammes	156
9	Fazit	167

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufgaben des Verkehrsentwicklungsplanes Hürth 2030	13
Abbildung 2: Untersuchungsraum des Verkehrsentwicklungsplanes Hürth	18
Abbildung 3: Untersuchungsnetz als Basis des Verkehrsentwicklungsplanes Hürth	19
Abbildung 4: Reisezwecke Hürth	23
Abbildung 5: Modal Split Stadt Hürth 2013	24
Abbildung 6: Verkehrsverflechtungen	24
Abbildung 7: Übersicht Baumaßnahme B 265n	31
Abbildung 8: Fußwegenetz der Stadt Hürth	35
Abbildung 9: Mängelkartierung Fußwegenetz	37
Abbildung 10: Radwegenetz der Stadt Hürth	40
Abbildung 11: Radverkehrsnetz NRW	44
Abbildung 12: Mängelkartierung Radverkehrsnetz	47
Abbildung 13: Car-Sharing am ZOB	50
Abbildung 14: Wasserstoffbus-Hybridbus	51
Abbildung 15: Straßenklassifikation	56
Abbildung 16: Verkehrsstärken Analyse 2016 (Kfz 24/h DTV)	57
Abbildung 17: zulässige Geschwindigkeiten	58
Abbildung 18: Unfallstellen 2010-2014	59
Abbildung 19: Trennwirkung und Aufenthaltsanspruch	61
Abbildung 20: Mängelschwerpunkte	62
Abbildung 21: Verkehrsstärken im Prognose-Null-Fall 2030 in Kfz 24h DTV	77
Abbildung 22: Untersuchte Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	78
Abbildung 23: Übersicht Kreisverkehre	80
Abbildung 24: Übersicht Netzergänzungen, Lkw-Durchfahrtsverbote, Fahrradstraße im Planfall s 1.1	81
Abbildung 25: Verkehrsstärken im Planfall s1.1 2030 in Kfz 24h DTV	82
Abbildung 26: Differenzen der Verkehrsstärken zwischen Planfall s1.1 2030 und dem Prognose-Null-Fall 2030 in Kfz 24h DTV	83
Abbildung 27: Übersicht Netzergänzungen, Lkw-Durchfahrtsverbote, Fahrradstraße im Planfall s 1.2	84
Abbildung 28: Verkehrsstärken im Planfall s1.2 2030 in Kfz 24h DTV	85

Abbildung 29: Differenzen der Verkehrsstärken zwischen Planfall s1.2 2030 und dem Prognose-Null-Fall 2030 in Kfz 24h DTV	86
Abbildung 30: Auszug Fahrradstraße Lortzingstraße	96
Abbildung 31: Verkehrsmittelangebote und Ausstattungsmerkmale unterschiedlicher Mobilstationstypen	98
Abbildung 32: Beispiele für Beschilderung von Mobilstationen im Corporate Design	99
Abbildung 33: Potentielle Standorte für Mobilstationen im Stadtgebiet von Hürth	100
Abbildung 34: P & R-Anlage Fischenich	101
Abbildung 35: P & R-Anlage Hermülheim	102
Abbildung 36: P & R-Anlage Kalscheuren	103
Abbildung 37: P & R-Anlage Kiebitzweg	104
Abbildung 38: Lageplan „o1“-Maßnahme L 92 Horbeller Straße	106
Abbildung 39: Schnitt 1 L 92 Horbeller Straße	107
Abbildung 40: Systemskizze L 92 Horbeller Straße / L 183 Sudetenstraße / Lortzingstraße	108
Abbildung 41: Schnitt 2 L 92 Horbeller Straße	109
Abbildung 42: Systemskizze L 92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße	110
Abbildung 43: Schnitt 3 L 92 Horbeller Straße	111
Abbildung 44: Systemskizze L 92 Horbeller Straße / B 265 Luxemburger Straße / Hans-Böckler-Straße	112
Abbildung 45: Verkehrsbelastung L 92 Horbeller Straße bei Umsetzung der Maßnahme	113
Abbildung 46: Lageplan „o3“-Maßnahme L 183 Sudetenstraße	115
Abbildung 47: Systemskizze L 813 Suetenstraße / L 92 Horbeller Straße / Lortzingstraße	116
Abbildung 48: Systemskizze L 183 Sudetenstraße / Argeles-Sur-Mer-Straße / Bonnstraße	117
Abbildung 49: Schnitt L 183 Sudetenstraße	118
Abbildung 50: Verkehrsbelastung L 183 Sudetenstraße bei Umsetzung der Maßnahme	119
Abbildung 51: Lageplan „o4“-Maßnahme Friedrich-Ebert-Straße	120
Abbildung 52: Systemskizze Friedrich-Ebert-Straße / Bonnstraße	122
Abbildung 53: Schnitt Friedrich-Ebert-Straße	122
Abbildung 54: Verkehrsbelastung Friedrich-Ebert bei Umsetzung der Maßnahme	123
Abbildung 55: Lageplan „o5“-Maßnahme L 183 Bonnstraße	125
Abbildung 56: Systemskizze L 183 Bonnstraße / B 265 Luxemburger Straße	126
Abbildung 57: Systemskizze L 183 Bonnstraße und Schnitt 1	127

Abbildung 58: Systemskizze L 183 Bonnstraße in Fischenich	128
Abbildung 59: Schnitt L 183 Bonnstraße Fischenich	129
Abbildung 60: Verkehrsbelastung L 183 Bonnstraße bei Umsetzung der Maßnahme	130
Abbildung 61: Lageplan „o7“-Maßnahme Bachstraße	131
Abbildung 62: Systemskizze In den Höhen / Krankenhausstraße	132
Abbildung 63: Verkehrsbelastung Bachstraße bei Umsetzung der Maßnahme	133
Abbildung 64: Lageplan „o8“-Maßnahme K 14 Ursulastraße	135
Abbildung 65: Verkehrsbelastung K 14 Ursulastraße bei Umsetzung der Maßnahme	136
Abbildung 66: Lageplan „o9“-Severinusstraße	137
Abbildung 67: Lageplan „o10“-Maßnahme Hans-Böckler-Straße	140
Abbildung 68: Systemskizze Hans-Böckler-Straße / B 265 Luxemburger Straße / L 92 Horbeller Straße	141
Abbildung 69: Systemskizze Hans-Böckler / Max-Planck-Straße	142
Abbildung 70: Systemskizze Hans-Böckler-Straße / An der Hasenkaule / Winterstraße	143
Abbildung 71: Verkehrsbelastung Hans-Böckler-Straße bei Umsetzung der Maßnahme	144
Abbildung 72: Lageplan „o13“-Maßnahme Hermülheimer Straße	146
Abbildung 73: Systemskizze Hermülheimer Straße in Alstädten-Burbach	147
Abbildung 74: Systemskizze Hermülheimer Straße in Gleuel	148
Abbildung 75: Lageplan „o14“-Maßnahme Rondorfer Straße	149
Abbildung 76: Verkehrsführung und Verkehrsbelegung im Bereich Rondorfer Straße	150
Abbildung 77: Verkehrsstärken im Planfall Ziel 2030 in Kfz 24h DTV	155
Abbildung 78: Bewertungsmatrix zur Prioritätenreihung	157

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bearbeitungsschritte des VEP Hürth 2030	16
Tabelle 2: B & R-Anlagen in Hürth	48
Tabelle 3: Übersicht Schwachstellen generell + Stadtbus (Teil 1)	53
Tabelle 4: Übersicht Schwachstellen generell + Stadtbus (Teil 2)	54
Tabelle 5: Übersicht Schwachstellen Stadtbahn / SPNV	54
Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2030	65
Tabelle 7: Führungsform des Radverkehrs nach ERA 2010	90
Tabelle 8: Verkehrsqualität und Wartezeit nach HBS 2015	114
Tabelle 9: Übersicht Fördermittelprogramme	153
Tabelle 10: Priorisierung Maßnahme „s1“: Verkehrsverlagerung /-führung	158
Tabelle 11: Priorisierung Maßnahme „s3“: Ausführungs- und Unterhaltungsstandards für Fuß- und Radwege	159
Tabelle 12: Priorisierung Maßnahme „s4“-Maßnahme: Prüfung auf Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Hauptradrouten und Schließung von Radwegenetzlücken	159
Tabelle 13: Priorisierung Maßnahme „s5“: Mobilstationen	160
Tabelle 14: Priorisierung Maßnahme „s6“: P & R	161
Tabelle 15: Priorisierung Maßnahme „o1“: L 92 Horbeller Straße	162
Tabelle 16: Priorisierung Maßnahme „o3“: L 183 Sudetenstraße	162
Tabelle 17: Priorisierung Maßnahme „o4“-Maßnahme: Friedrich-Ebert-Straße	163
Tabelle 18: Priorisierung Maßnahme „o5“: L 183 Bonnstraße	163
Tabelle 19: Priorisierung Maßnahme „o7“: Bachstraße	164
Tabelle 20: Priorisierung Maßnahme „o8“: K 25 Ursulastraße	164
Tabelle 21: Priorisierung Maßnahme „o9“: Severinusstraße	164
Tabelle 22: Priorisierung Maßnahme „o10“: Hans-Böckler-Straße	165
Tabelle 23: Priorisierung Maßnahme „o13“: Hermülheimer Straße	165
Tabelle 24: Priorisierung Maßnahme „o14“: Rondorfer Straße	165

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
ASB	Allgemeiner Siedlungsbereich
AST	Anrufsammeltaxi
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B & R	Bike & Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr über alle Tage eines Jahres
ERA 2010	Empfehlung für Radverkehrsanlagen
GIB	Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche
FNP	Flächennutzungsplan
HHB	Haushaltsbefragung
HS	Haltestelle
IHK	Industrie- und Handelskammer
IKK	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept
ISEK	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept
IT.NRW	Information und Technik Nordrhein-Westfalen (Landesstatistikamt)
Kfz	Kraftfahrzeug
KVB AG	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
LPIG	Landesplanungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWIDE NRW	Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
„o“-Maßnahmen	ortsbezogene Maßnahmen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PUV	Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr
P & R	Park & Ride
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
„s“-Maßnahmen	stadtbezogene Maßnahmen
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
VZ	Verkehrszeichen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Aufgabenstellung, Inhalt und Vorgehen

1.1 Anlass zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes

Die Stadt Hürth stellt einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030 auf. Damit wird ein abgestimmtes, strategisches Konzept für die zukünftige Verkehrsentwicklung der Stadt Hürth bis zum Jahre 2030 formuliert. Der Verkehrsentwicklungsplan dient als Orientierungsrahmen für ein verkehrliches Handlungskonzept und liefert Maßnahmenvorschläge für die nächsten 10 Jahre.

Mit dem VEP soll ein aktuelles gesamtstädtisches Verkehrskonzept aufgestellt werden. Die aktuell in der Stadt Hürth anfallenden Fragen im Verkehrsbereich sollen qualifiziert und ganzheitlich beantwortet werden. Der integrierte Ansatz gilt sowohl für die Verkehrsträger untereinander als auch für die Rückkopplung mit anderen Planungsbereichen (z. B. Flächennutzungsplanung, Nahversorgung). Dies ist insofern von hoher Relevanz, da starke Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen Planwerken bestehen. Der VEP liefert wichtige Grundlagendaten und Wirkungsabschätzungen.

Gleichzeitig reagiert der VEP auf zukünftige gesellschaftliche Ansprüche und verkehrspolitische Entwicklungsrichtungen, wie z. B. den demografischen Wandel, die Elektromobilität und den Umwelt- und Klimaschutz. Gerade bei der Verkehrsplanung, einem Bereich mit langen Vorlaufzeiten und einer langfristig wirkenden Infrastruktur, sind die längerfristigen Auswirkungen dieser gesellschaftlichen und verkehrspolitischen Prozesse zu beachten.

Der VEP soll ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrsplanung in der Stadt Hürth in den nächsten Jahren darstellen und kein „Schubladenwerk“ werden. Daher werden mögliche Maßnahmen auf ihre Wirkung hin untersucht. Am Ende soll ein Maßnahmenkatalog entstehen, der unter Berücksichtigung der Lösungsmöglichkeiten und unter Abwägung der Dringlichkeit und des Finanzierungsaufwandes eine realistische Umsetzung ermöglicht. Bei der Maßnahmenkonzeption wird dabei zwischen den stadtbezogenen Maßnahmen („s“-Maßnahmen) und den ortsbezogenen Maßnahmen („o“-Maßnahmen) unterschieden.

Für die zukünftige konzeptionelle Ausrichtung der Verkehrsplanung und -entwicklung in Hürth müssen die Mängel aufgedeckt und ein möglicher Handlungsbedarf erarbeitet werden. Die Erarbeitung der nachfolgenden Aspekte fußt auf der Zielrichtung, den stadtverträglichen Verkehr weiter auszubauen und den Umweltverbund besonders zu fördern:

Erreichbarkeit

- Alle wichtigen Zielorte (Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, Behörden, Schulen) müssen in der Stadt Hürth gut erreichbar sein.

- Das Miteinander bzw. die Vernetzung der Verkehrsbeteiligten, der Verkehrsmittel und der Verkehrswege soll gefördert werden.
- Bezogen auf die Erreichbarkeit ist insbesondere zu untersuchen, ob die Infrastruktur für zu Fuß Gehende und Radfahrende ergänzt werden muss.
- Im Zuge der zunehmenden Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel sollen vorhandene Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln hinsichtlich Funktion und Ausstattung überprüft und angepasst sowie neue Standorte erarbeitet werden.

Sicherheit

- Alle Verkehrsbeteiligte sollen sich im Verkehr sicher aufhalten können. Dabei hat die Verkehrssicherheit Vorrang vor dem Komfort.
- Die schwachen Verkehrsbeteiligten genießen besonderen Schutz.
- Querungen verkehrsstarker Straßen sollen untersucht werden.

Leistungsfähigkeit

- Das Verkehrsnetz ist bezogen auf alle Verkehrsmittel ausreichend zu dimensionieren.
- Die Ausstattung von Verkehrsanlagen soll im Zuge ihrer Verkehrsfunktion überprüft werden.
- Der Qualitätsstandard der Verkehrsinfrastruktur ist bei künftigen Planungen aufrecht zu erhalten oder zu verbessern.
- Im Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit ist zu untersuchen, ob und ggf. wann weitere Verkehrswege besser vernetzt werden sollten.

Verträglichkeit

- Der Verkehr ist stadt- und umweltverträglich abzuwickeln.
- Die Aufteilung des Verkehrs (Modal Split) auf die Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad und Fuß ist zu bestimmen.
- Die Verträglichkeit stellt die vielseitigsten Ansprüche an den VEP. Es ist u.a. eine Netzhierarchie der Verkehrswege (Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen, Anliegerstraßen) festzulegen. Bereiche besonderen verkehrlichen Charakters mit erhöhtem Aufenthaltsanspruch (u.a. Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Zonen) sind zu bestimmen und ihre zukünftige Ausdehnung und Ausgestaltung zu beschreiben.

Als Ergebnis werden Aussagen über die zweckmäßige Struktur der Verkehrsnetze und die Funktion der Straßenräume sowie die Fortschreibung bzw. Aktualisierung der bestehenden Handlungs-

und Planungskonzepte erwartet. Dabei sollen Lösungen vor allem für solche Bereiche aufgezeigt werden, die heute mit Mängeln behaftet sind. Abbildung 1 zeigt in der Übersicht die Aufgaben des VEP.



Abbildung 1: Aufgaben des Verkehrsentwicklungsplanes Hürth 2030

1.2 Aufbau und Vorgehensweise

Der VEP-Bearbeitungsprozess gliedert sich in vier Arbeitsschritte. Die vier Arbeitsschritte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- eine umfangreiche und aktualisierte Konflikt- und Mängelanalyse

- Aufdeckung der Potentiale der Verkehrsentwicklung für die zukünftigen Anforderungen an das Verkehrssystem
- eine Konzeptentwicklung für die Verkehrssysteme (MIV, Fuß- und Radverkehr, Carsharing, Elektromobilität)
- ein zusammenfassendes Handlungs- und Umsetzungskonzept mit Prioritätenreihung für die „s“-Maßnahmen und „o“-Maßnahmen

In Tabelle 1 sind die einzelnen Arbeitsschritte in ihrer sachlogischen Reihenfolge dargestellt.

Schritt 1: Bestandsaufnahme und Analyse des Verkehrsgeschehens	
1. Vorbereitende Arbeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Ortserkundungen • Entwicklungsansätze • Zeitlicher Ablauf
2. Bestandsaufnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsnetze • Verkehrszustand • Verkehrszählung • Mängelworkshop • Online- und Haltestellenbefragung
3. Analyse der verkehrlichen Probleme	<ul style="list-style-type: none"> • Mängelanalyse • Übernahme Modell heutiger Zustand • Problemkartierung
Schritt 2: Potentiale der Verkehrsentwicklung	
1. Definition der Potentiale	<ul style="list-style-type: none"> • Zieldiskussion • Leitbildentwicklung • Verkehrsprognose
2. Wirkungsanalyse	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentwicklung • Variantenberechnung • Wirkungskontrollen
Schritt 3: Entwicklung der Konzeptionen für die einzelnen Verkehrssysteme	
1. Maßnahmenkonzeption für Rad- und Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Definition von Qualitätsstandards • Abstufung von Netzelementen • Radverkehrsachsen • Netzerweiterung
2. Maßnahmenkonzeption für Car-Sharing und Elektromobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Netzerweiterung • Ausbau von Mobilstationen
3. Maßnahmenkonzeption für den ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Nachrichtliche Übernahme der Ergebnisse aus dem Nahverkehrsplan • Schaffung intermodaler Übergänge (Mobilstationen)

Schritt 4: Gesamtkonzeption VEP für „s“- und „o“-Maßnahmen	
1. Planungskonzepte	<ul style="list-style-type: none"> • Fuß- und Radwegenetz • Konzeption Mobilstationen • Vorbehaltsstraßennetz • Stadtverträgliche Straßenraumgestaltung • Verkehrsberuhigung / -verlagerung • Prioritätenreihung • Umsetzungsstrategien

Tabelle 1: Bearbeitungsschritte des VEP Hürth 2030

Mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden im August 2015 die Büros Ingenieurgruppe IVV GmbH sowie die Beratungsgesellschaft für kommunale Infrastruktur mbH aus Aachen beauftragt.

1.3 VEP Planungsprozess

Die Erarbeitung des VEP ist von einer partizipativen Vorgehensweise geprägt:

- Zu Beginn des VEP-Prozesses wurden im September 2015 eine Onlinebefragung zum Hürther Mobilitätsverhalten sowie dazu ergänzend eine Haltestellenbefragung am ZOB und an der Haltestelle Hermülheim durchgeführt.
- Mit einer externen Projektrunde („Mängelworkshop“), die sich aus Vertretern der KVB AG, der Wirtschaftsförderung, dem Ordnungsamt, dem Klimaschutzmanager, dem Amt für Planung, Vermessung und Umwelt, der IHK zu Köln, dem ADAC, dem Seniorenbeirat, den Stadtwerken Hürth, dem ADFC und den Fachplanerbüros zusammensetzte, wurden im November 2015 die wesentlichen Mängel und Konflikte reflektiert und so auch eine „externe“ Begleitung des Verkehrsentwicklungsplanes gewährleistet.
- Eine verwaltungsinterne, ämterübergreifende Projektrunde diente dem kontinuierlichen Austausch, der Diskussion und der Koordinierung von Analyse- und Arbeitsergebnissen.
- Zwischenergebnisse bzw. Sachstände des VEP-Prozesses wurden den politischen Vertretern regelmäßig vorgestellt und mit ihnen diskutiert (Sachstandsberichte im Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr (PUV)).
- 2017-2018: Entwurf der Maßnahmenkonzeption und Abstimmungstermine mit der Verwaltung und Teilnahme an Sitzungen des PUVs zum Sachstand der Maßnahmenkonzeption
- Im November 2018 ist ein Bürgerworkshop durchgeführt worden, in dem die erarbeitete Maßnahmenkonzeption vorgestellt wurde und Anregungen der Bürgerschaft aufgenommen

wurden. Die Eingaben der Bürgerschaft wurden nach Abwägung der Belange in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

- Dezember 2019: Beschlussfassung VEP Hürth

2 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1 Untersuchungsraum und -inhalt

Im Interesse zuverlässiger gutachterlicher Aussagen ist eine detaillierte Bestandsaufnahme erforderlich. Diese soll sich sowohl auf die Verkehrssituation (Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage) als auch auf die verkehrsstädtebauliche Problemlage (Verkehrsabwicklung und Nutzungsansprüche an den Straßenraum) beziehen.

Der Untersuchungsraum umfasst das gesamte Stadtgebiet von Hürth. Hier werden neben dem Kernbereich Hürth sämtliche Stadtteile Alstädten-Burbach, Alt-Hürth, Berrenrath, Efferen, Fischeneich, Gleuel, Hermülheim, Kalscheuren, Kendenich, Knapsack, Sielsdorf, Stotzheim berücksichtigt. Abbildung 2 zeigt den Untersuchungsraum in der Übersicht.

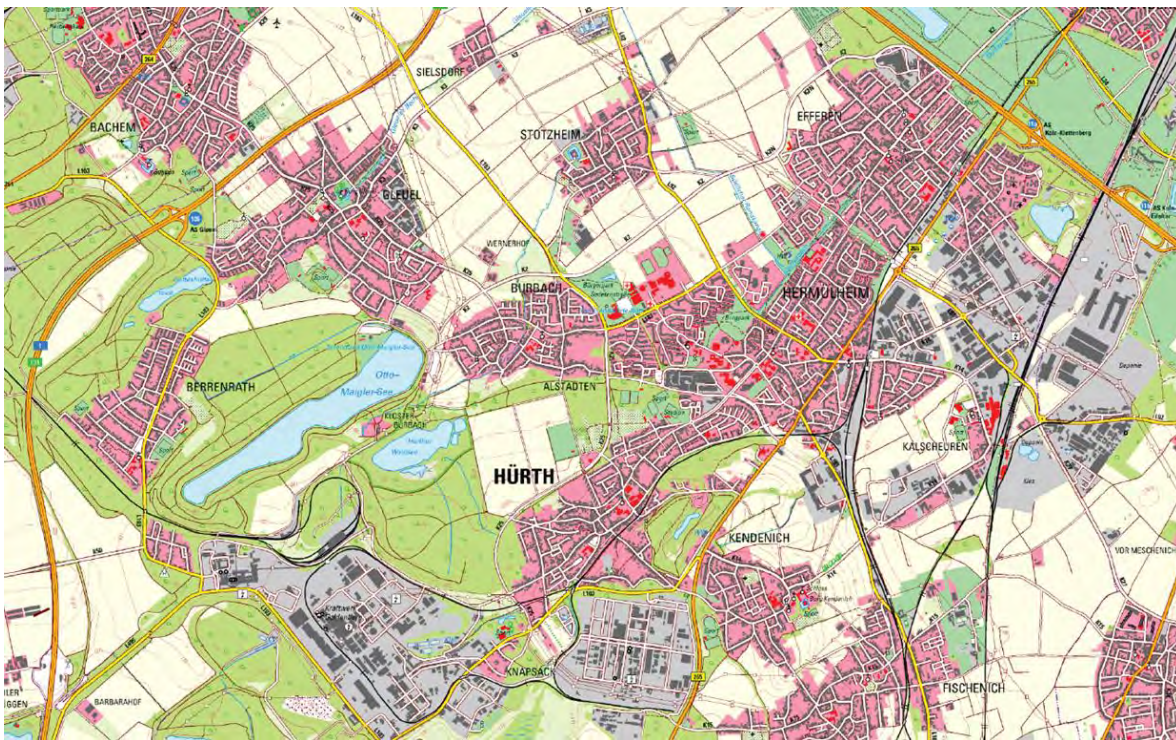


Abbildung 2: Untersuchungsraum des Verkehrsentwicklungsplanes Hürth

Kartengrundlage: TIM-Online, Bezirksregierung Köln

Die Mängelanalyse, die Prognose 2030 und die Maßnahmenkonzeption beziehen sich auf den in Abbildung 2 dargestellten Untersuchungsraum der Stadt Hürth.

Die nachstehende Abbildung 3 zeigt das maßgebliche Straßennetz (Untersuchungsnetz), das sämtliche klassifizierte Straßen sowie bedeutende Verkehrs- und Sammelstraßen im Untersu-

chungsraum aufzeigt. Alle verkehrlichen Aussagen werden auf dieses Untersuchungsnetz bezogen. Zum Untersuchungsnetz gehören:

- sämtliche Straßen mit Verkehrsbedeutung,
- sämtliche Straßen mit bereits bekannten Problemen,
- sämtliche Straßen mit ÖPNV-Belegung,
- Radwege- und Fußwegeverbindungen.

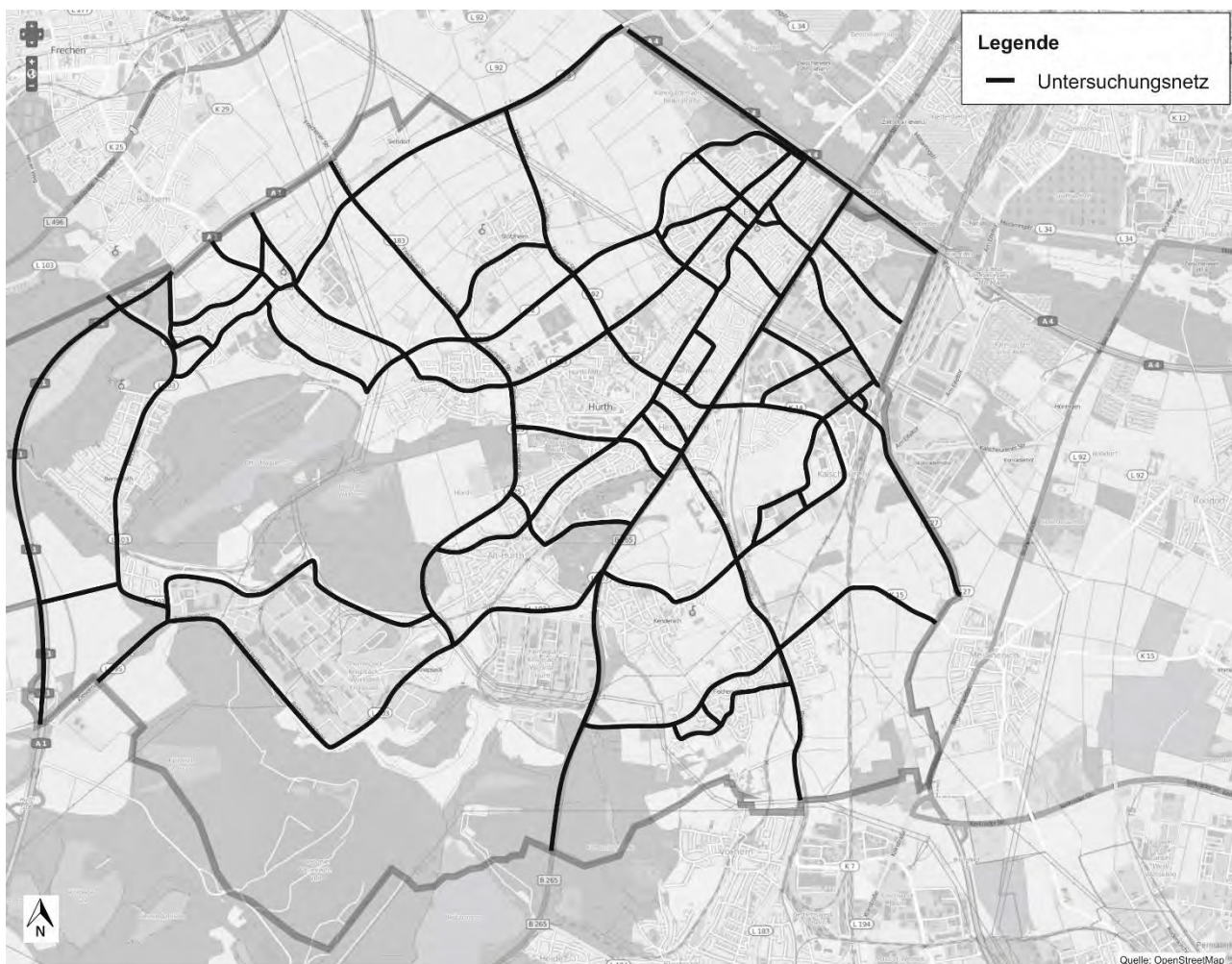


Abbildung 3: Untersuchungsnetz als Basis des Verkehrsentwicklungsplanes Hürth

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

2.2 Lage, Erreichbarkeit und Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Hürth (Mittelzentrum) liegt im Südosten des Rhein-Erft-Kreises in unmittelbarer Nachbarschaft der Städte Köln (Oberzentrum) im Osten, Brühl (Mittelzentrum) im Süden, Erftstadt und Kerpen (beide Mittelzentren) im Westen sowie Frechen (Mittelzentrum) im Norden. Der Regionstyp wird als hochverdichteter Agglomerationsraum mit mindestens 300 Einwohnern pro Quadratmeter im Umfeld wirtschaftlich starker Oberzentren mit mindestens 100.000 Einwohnern ausgewiesen (Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), abgerufen 03/2019).

Die Stadt Hürth ist durch die Bundesautobahn 4 (BAB 4) (Aachen - Köln - Olpe), die BAB 1 (Dortmund - Köln - Euskirchen) sowie die Bundesstraße B 265 an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Bundesautobahn A4 (Köln - Aachen) bzw. A1 (Köln - Dortmund) liegen jeweils ca. 5 km nördlich bzw. westlich des Hürther Stadtzentrums und bilden eine optimale Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Bundesstraße B 265, welche aus Köln in südwestliche Richtung durch das Hermülheimer Zentrum verläuft, dient zudem als Zubringer zu den beiden Autobahnen sowie als Anbindung an die benachbarte Stadt Köln und den westlich von Hürth gelegenen Städten des Rhein-Erft-Kreises. Ergänzt werden die Verbindungen durch Landes- und Kreisstraßen, die eine interkommunale Verbindungsfunktionen haben und die die Hürther Stadtteile untereinander verbinden.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verfügt die Stadt Hürth über regionale Schienenanbindungen. Hürth ist über den Bahnhof Kalscheuren an den SPNV und damit unmittelbar an die Oberzentren Köln und Bonn angebunden (RE12, RE22, RB24, RB48 und MRB26). Neben den SPNV-Linien wird Hürth von der Stadtbahnlinie 18 mit vier Haltepunkten (Hürth-Efferen, Kiebitzweg, Hermülheim und Fischenich) im Stadtgebiet Hürth bedient. Die Stadtbahnlinie 18 verbindet Hürth mit dem Oberzentrum Köln sowie über Brühl mit dem Oberzentrum Bonn. In Köln und Bonn wird ein Anschluss an das nationale und internationale IC- und ICE-Netz ermöglicht. In unmittelbarer Umgebung der Stadt Hürth liegt zudem Deutschlands größter Containerumschlagbahnhof Eifeltor. Die internationalen Flughäfen in Köln und in Düsseldorf sind mit dem SPNV innerhalb von ca. 40 Minuten bzw. ca. 60 Minuten zu erreichen.

Die Stadt Hürth ist durch fünf Regionalbuslinien mit den benachbarten Städten Köln, Brühl, Erftstadt, Frechen und Kerpen sowie mit der Kreisstadt Bergheim und - in der Region - mit der Stadt Zülpich verbunden. Hinzu kommen zwei Schülerlinien. Zusätzlich verkehren in Hürth neun Stadtbuslinien, welche die Stadtteile untereinander verbinden (vgl. Stadtwerke Hürth, abgerufen 03/2019).

Die Stadt Hürth ist flächenmäßig die siebtgrößte von zehn Städten des Rhein-Erft-Kreises. Gemessen an der Einwohnerzahl ist sie die drittgrößte Stadt des Rhein-Erft-Kreises. Die Stadt Hürth

zeichnet sich damit durch eine hohe Einwohnerdichte von 1.182 pro km² aus. Den heutigen siedlungsstrukturellen Stadtkern bilden die Bezirke Hermülheim und Efferen, die einen weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper darstellen. Gleichzeitig ist Hürth aber auch eine Stadt, die durch eine Variabilität der Siedlungsformen besteht, da beispielsweise Stadtteile wie Sielsdorf und Stotzheim ländlich geprägt sind (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

Das Stadtgebiet Hürth umfasst eine Fläche von etwa 51 km² mit einer Ausdehnung von 10,3 km in Ost-West-Richtung und 8,7 km in Nord-Süd-Richtung (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019). In der Stadt Hürth waren am 31.12.2018 insgesamt 60.854 Personen mit Hauptwohnsitz gemeldet, die sich auf 12 Stadtteile verteilen (vgl. Tabelle 2).

Stadtteil	Bevölkerung
Alstädten-Burbach	3.619
Alt-Hürth	7.213
Berrenrath	3.031
Efferen	12.867
Fischenich	5.387
Gleuel	6.266
Hermülheim	16.213
Kalscheuren	1.062
Kendenich	2.892
Knapsack	153
Sielsdorf	397
Stotzheim	1.754
Stadt Hürth	60.854

Tabelle 2: Bevölkerung mit Hauptwohnsitz in der Stadt Hürth zum 31.12.2018

Quelle: Stadt Hürth, abgerufen 03/2019

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt ist durch Industrie- und mittelständische Betriebe geprägt. In den letzten Jahrzehnten durchlief die Stadt Hürth einen wirtschaftlichen Strukturwandel. Früher durch Braunkohletagebau und verarbeitendes Gewerbe geprägt, dominieren seit den letzten beiden Jahrzehnten die zukunftsorientierten Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Zu nennen ist in Hürth vor allem die Chemieindustrie. Ein Großteil des Stadtgebietes wird landwirtschaftlich genutzt (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten beträgt gegenwärtig ca. 22.500 Beschäftigte (Stand: 2017). 24 % der Beschäftigten sind im produzierenden Gewerbe und weitere 26 % sind im Bereich Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei beschäftigt. Etwa 50 % der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sind dem Bereich der sonstigen Dienstleistungen zuzuordnen (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

Die Stadt Hürth weist einen Auspendlerüberschuss von ca. 2.350 Pendelnden auf. Im Jahr 2017 pendelten an Werktagen ca. 22.150 Berufstätige aus der Stadt Hürth aus, meist mit dem Ziel Köln. Gleichzeitig pendelten ca. 19.800 Berufstätige nach Hürth ein, meist aus Köln (vgl. Landesbetrieb IT NRW, abgerufen 03/2019). Die hohen Pendlerströme (sowohl Ein- als auch Auspendelnde) resultieren aus dem zuvor angesprochenen hohen Arbeitsplatzangebot bei einem gleichzeitigen hohen Wohndruck im Umfeld von Köln.

2.3 Mobilitätsverhalten in Hürth

Um einen detaillierten Überblick zum Verkehrsverhalten der Hürther Bevölkerung zu erhalten und Anregungen sowie Kritik aus der Bevölkerung aufzunehmen, wurde im Rahmen der Erarbeitung des VEP Hürth 2030 eine internetbasierte Befragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Gleichzeitig werden die im Rahmen einer Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Rhein-Erft-Kreis erlangten Ergebnisse an dieser Stelle im Prozess der Erarbeitung des VEP berücksichtigt. Die Haushaltsbefragung wurde im Jahr 2013 im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Erft-Kreises durchgeführt.

Im Rahmen der internetbasierten Befragung zum Mobilitätsverhalten konnten 2015 alle in Hürth gemeldeten Bürgerinnen und Bürger im Zeitraum von 21.09. bis 18.10.2015 neben Fragen zu ihrem Verkehrsverhalten insbesondere auch Anregungen und Kritik zum Thema Verkehr formulieren. Neben der Beteiligung über das Internet bestand an zwei Tagen (24.09.2015 von 07:00 - 10:00 Uhr und 26.09.2015 von 10:00 - 13:00 Uhr) an der Stadtbahnhaltestelle Hermülheim sowie in Hürth Mitte (ZOB) für Fahrgäste des ÖPNV die Gelegenheit, sich im Interview mit Anregungen und Kritik zu äußern. Dadurch sollte weniger internetaffinen Menschen und Fahrgästen, die den ÖPNV in Hürth nutzen, jedoch nicht in Hürth wohnen, die Gelegenheit zur Beteiligung gegeben werden. Wohnort- und Altersverteilung der befragten Personen entsprachen im Wesentlichen der entsprechenden Verteilung der gesamten Bevölkerung in Hürth. Nach Abschluss der Erhebungen konnten 859 Fragebögen ausgewertet werden.

Im Jahr 2013 wurde eine repräsentative Haushaltsbefragung (HHB 2013) zum Mobilitätsverhalten der Einwohner/-innen des Rhein-Erft-Kreises durchgeführt. An der Erhebung haben 2.674 Haushalte mit über 5.000 Personen teilgenommen. Aus Hürth nahmen 385 Haushalte und 750 Personen an der Befragung teil. Die Befragten haben stichtagsbezogen ihre Wege aufgelistet und Fra-

gen zur allgemeinen Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie der Verkehrsmittelwahl beantwortet (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 04/2019).

Die Verkehrsmittelwahl wird erheblich durch die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie dem Besitz eines Führerscheins beeinflusst. Nahezu 90 % aller Haushalte in Hürth verfügen über (mindestens) einen Pkw und rund 86 % aller Haushalte sind im Besitz von (mindestens) einem Fahrrad. 27 % der befragten Personen in Hürth waren 2013 im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte und 89 % der befragten Personen besitzen einen Führerschein.

6 % der Haushalte in Hürth besitzen bereits ein Elektrofahrzeug (Pedelecs / E-Bikes). Vor dem Hintergrund des derzeitigen Marktbooms der Elektrofahräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren weiterwachsen.

In der HHB 2013 wurden für einen bestimmten Stichtag Wegeprotokolle erhoben, sodass Auswertungen über die Verkehrsmittelwahl und die zurückgelegten Wegelängen sowie die Wegezwecke erfolgen konnten (s. Abbildung 4).

Hieraus ergab sich, dass die Anzahl der Wege (Mo-Fr) der Hürther Bevölkerung mit 3,1 Wegen genau dem Ergebnis der neuesten bundesweiten Mobilitätsuntersuchung entsprechen (vgl. MiD - Mobilität in Deutschland 2017, Herausgeber Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), abgerufen 03/2019).

Die größten Anteile stellen dabei die Reisezwecke Arbeit, Einkaufen und Freizeit dar. Auch hier ist die Verteilung mit der bundesweiten Reisezweckverteilung vergleichbar.

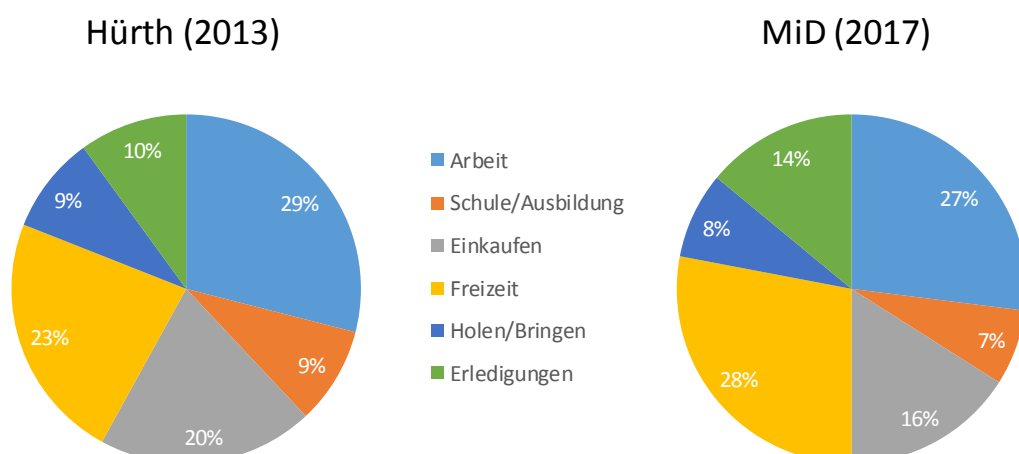


Abbildung 4: Reisezwecke Hürth

Quelle: Büro StadtVerkehr, Rhein-Erft-Kreis, 2013, infas, DLR, IVT, infas360 2018

Bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zeigt sich, dass mehr als die Hälfte der Wege in Hürth mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Umweltverbund (ÖPNV, Rad und Fuß) erhält einen Anteil von 42 % an allen zurückgelegten Wegen (s. Abbildung 5).

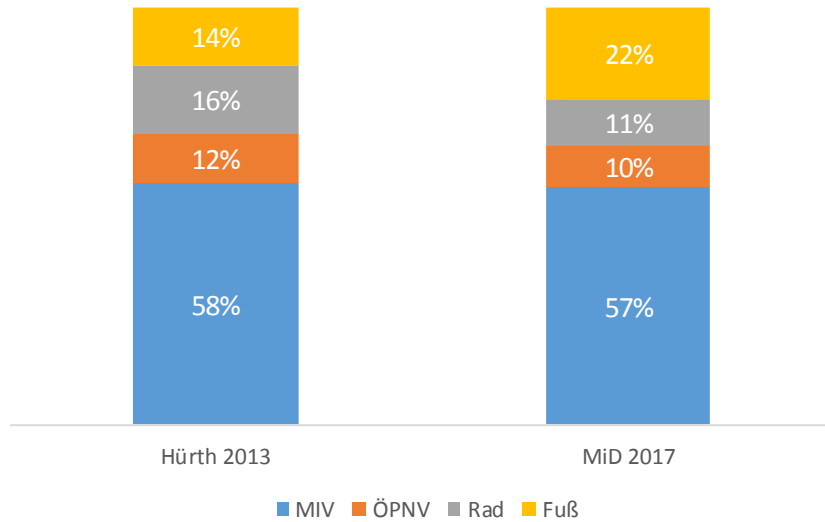


Abbildung 5: Modal Split Stadt Hürth 2013

Quelle: Büro StadtVerkehr, Rhein-Erft-Kreis, 2013 infas, DLR, IVT, infas360 2018

54 % und damit über die Hälfte aller Wege werden innerhalb des Stadtgebietes von Hürth unter-
nommen (s. Abbildung 6). Dabei ist der Anteil der Verflechtungen innerhalb des Rhein-Erft-Kreises
im Vergleich zum gesamten Rhein-Erft-Kreis geringer. Dagegen ist der Anteil der Verflechtungen
nach Köln im Vergleich zum gesamten Rhein-Erft-Kreis überdurchschnittlich hoch.

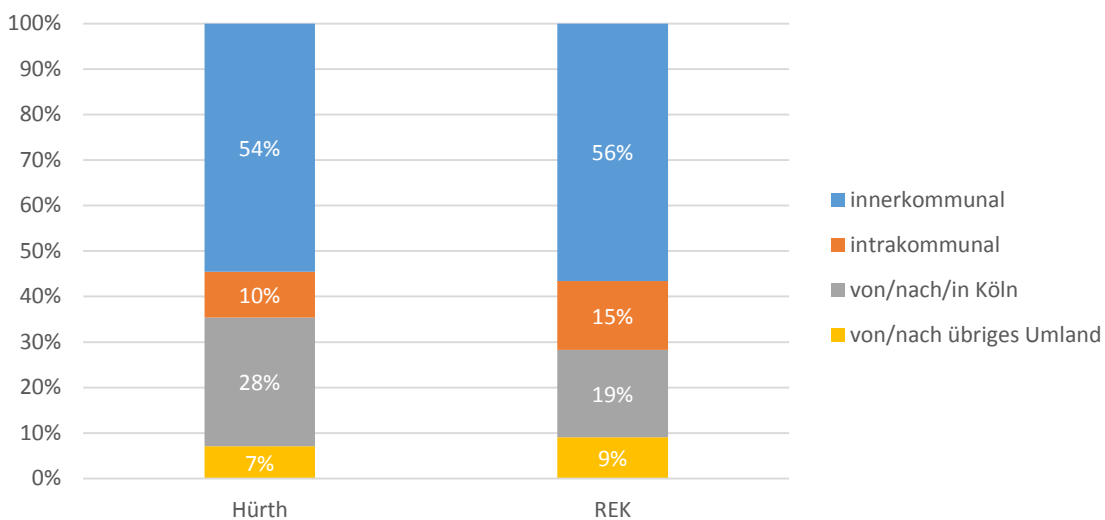


Abbildung 6: Verkehrsverflechtungen

Quelle: Büro StadtVerkehr, Rhein-Erft-Kreis, 2013

3 Der Verkehrsentwicklungsplan im Kontext bestehender Planwerke und Planungen

3.1 Vorbemerkung

Der Verkehrsentwicklungsplan formuliert als strategisches Planwerk die grundsätzlichen Leitlinien der Verkehrsplanung in Hürth. Der VEP ist dabei in eine Reihe weiterer Planwerke aus der Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung eingebunden, die zum Teil ebenfalls auf grundsätzlicher Ebene, zum Teil deutlich detaillierter auf verkehrliche Aspekte in Hürth und in der Region eingehen. Auf Grund entsprechender gesetzlicher Grundlagen haben einige dieser Planwerke eine höhere Verbindlichkeit (z.B. Flächennutzungsplan, Nahverkehrsplan), zum Teil handelt es sich aber auch um informelle Pläne und Konzepte (z.B. Radverkehrskonzept).

Vor der eigentlichen Bestandsaufnahme in den nachfolgenden Kapiteln wird an dieser Stelle ein kurzer Überblick über die wichtigsten, in den letzten Jahren in Hürth bzw. im Rhein-Erft-Kreis erarbeiteten und für den VEP relevanten Planwerke gegeben. Die Auseinandersetzung dient nicht dazu, die Planwerke im Einzelnen zu bewerten, vielmehr geht es darum, durch die Befassung mit ihren Inhalten, Analysen und Maßnahmen auch Rückschlüsse für die kommende Bearbeitung des neuen VEP ziehen zu können.

3.2 Gesetzliche Vorgaben und Rahmenbedingungen auf Bundes-, Landes-, Kreisebene

3.2.1 Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der zentrale Plan zum Neu- und Ausbau überregionaler Verkehrswege in Deutschland. Mit dem BVWP wird das Investitionsvolumen der Bundesregierung für den Zeitraum 2016 - 2030 für die Verkehrsinfrastruktur gesichert. Für die Stadt Hürth ist im BVWP 2030 die Ortsumgehung Hürth / Hermülheim bis Köln Militärring mit einem Investitionsvolumen von 39,8 Mio. Euro eingestellt (vgl. BMVI, abgerufen 03/2019).

3.2.2 Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland dar. Darüber hinaus liefert dieser positive Effekte für die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten sowie für die Gesundheit der Menschen. Die Bundesregierung hat daher den Nationalen Radverkehrsplan 2020 beschlossen, um den Radverkehr zu fördern. Ziel ist es für Gesamtdeutschland einen Radverkehrsanteil von 15 % zu erreichen (vgl. BMVI, abgerufen 03/2019).

3.2.3 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Der Landesentwicklungsplan ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung Nordrhein-Westfalens. Ein Themenfeld legt dabei die Grundzüge der Raumstruktur im Land fest. Hürth liegt demnach in der Ballungsrandzone der Europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr im Einzugsbereich des Oberzentrums Kölns. Hürth ist als Mittelzentrum ausgewiesen, in denen der gehobene Bedarf gedeckt wird. Als relevante Oberzentren, die den spezialisierten Bedarf abdecken, gelten die Oberzentren Bonn und Köln (vgl. Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIDE NRW), abgerufen 03/2019).

3.2.4 Regionalplan Nordrhein-Westfalen

Die Gebietsentwicklungspläne, seit 2005 als Regionalpläne bezeichnet, legen auf Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplanes die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Regierungsbezirke und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsraum gem. § 14 Abs. 1 Landesplanungsgesetz (LPIG) fest. In Regionalplänen werden Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) und Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche (GIB) dargestellt. Auch werden regionale Grünzüge und Hauptverkehrsachsen dargestellt.

Der Hauptsiedlungsbereich in Hürth erstreckt sich von der BAB 4 im Norden in Anschluss an den Kölner Grüngürtel und Autobahnring in südwestlicher Richtung. Das geschlossene Siedlungsband erstreckt sich von Efferen über Hermülheim bis nach Alstädten-Burbach und Alt-Hürth. Die übrigen Stadtteile sind durch Freiraumbereiche von diesem Siedlungsband getrennt. Der Stadtteil Sielsdorf ist aufgrund der geringen Größe nicht als ASB gekennzeichnet. Große Industriebetriebe (GIB) befinden sich in Knapsack und Alt-Hürth. Weitere GIB sind mit den Gewerbegebieten Nord-Ost in Hermülheim / Efferen und Süd-Ost in Kalscheuren festzustellen (vgl. Bezirksregierung Köln, abgerufen 03/2019).

3.2.5 Verkehrsentwicklungsplan / Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises

Auf Kreisebene sind für die Aufstellung des VEP Hürth der bestehende Nahverkehrsplan (NVP) und der aktuelle VEP des Kreises relevante Planwerke. Im Jahr 2002 wurde mit der Fortschreibung des aus dem Jahr 1991 stammenden VEP des Rhein-Erft-Kreises begonnen. Für den MIV wurden verschiedene Infrastrukturmaßnahmen untersucht und deren Wirkung bewertet (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 03/2019).

Der zurzeit gültige NVP des Rhein-Erft-Kreises ist im Dezember 2015 mit einem Zeithorizont bis 2020 beschlossen worden. Dieser beruht auf der Analyse des ÖPNV im Rhein-Erft-Kreis und zeigt aufbauend auf einer Prognose Maßnahmen, die zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Rhein-Erft-Kreis beitragen sollen. Ebenso werden finanzielle Rahmenbedingungen aufgeführt. Für

die Aufstellung des NVP wurde eine Haushaltbefragung durchgeführt (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 03/2019).

3.3 Vorhandene Konzepte und Pläne der Stadt Hürth

3.3.1 Flächennutzungsplan der Stadt Hürth

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt die Flächennutzung sowie die beabsichtigte städtebaulichen Entwicklungsziele der Stadt in ihren Grundzügen dar. Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Hürth ist seit 2006 rechtswirksam. Der Flächennutzungsplan der Stadt Hürth bildet die Grundlage für die Aufstellung von Bebauungsplänen.

Seit Bekanntmachung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hürth sind Verfahren für fünf Änderungen abgeschlossen und von der Bezirksregierung Köln genehmigt worden. In seiner Sitzung am 25.09.2018 hat der Rat der Stadt Hürth beschlossen, den Flächennutzungsplan neu bekannt zu machen.

Aufgrund vielfältiger Wechselwirkungen zwischen Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung sind die Darstellungen des FNP von hoher Bedeutung für die Verkehrsentwicklung (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

3.3.2 Bebauungspläne

Das Wohngebiet zwischen der K 2 und dem Siedlungsbereich Efferen ist das derzeit größte in der Planung befindliche Wohngebiet in Hürth. Das Wohngebiet umfasst ca. 350 Wohneinheiten. Mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 217 Efferen-West wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen in Hürth geschaffen, das Wohngebiet in Efferen zu realisieren. Die durch das Vorhaben verursachten Wirkungen sind im Rahmen des VEP zu berücksichtigen.

In Hürth befinden sich weitere Bebauungsplanverfahren zur planungsrechtlichen Sicherung für u.a. Wohn- und Gewerbeflächen im Verfahren, bspw. Bebauungsplan Nr. 204b Am Grüngürtel, die ebenfalls im Verkehrsentwicklungsplan zu berücksichtigen sind (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

3.3.3 Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept der Stadt Hürth

Die Stadt Hürth hat im Jahr 2018 für ihr Stadtgebiet ein integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept (IKK) erarbeitet. Ziel des IKK ist es, die bisher durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen zu analysieren und einen umsetzbaren Maßnahmenkatalog zur Energieeinsparung und zur Reduzierung von Treibhausemissionen zu entwickeln. Aufbauend auf einer Schwachstellenanalyse wurden Maßnahmen für die nächsten zehn Jahre identifiziert.

Zusätzlich werden langfristige Zielsetzungen formuliert, welche die Leitlinien für die Klimaschutzarbeit bis zum Jahr 2050 bilden. Handlungsschwerpunkte sind: Mobilität, Private Haushalte, Wirtschaft, klimagerechte Stadtentwicklung, Öffentlichkeitsarbeit & Bildung, kommunales Vorbild. Soweit die Maßnahmen in die Themenbereiche des Verkehrsentwicklungsplanes fallen, können diese unmittelbar in den VEP eingespielt, bewertet und priorisiert werden (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

3.3.4 Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Hürth

Aufgrund von Luftmessungen war die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes für die Stadt Hürth erforderlich, da an der Luxemburger Straße 344 eine Überschreitung des geltenden Grenzwertes einschließlich Toleranzmarge für Stickstoffdioxid (NO₂) festgestellt wurde. Der Luftreinhalteplan beinhaltet konkrete kurz-, mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Luftreinhaltung, die gemeinsam von der Bezirksregierung Köln, dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen und dem Amt für Planung, Vermessung und Umwelt der Stadt Hürth erarbeitet wurden. Soweit die Maßnahmen in die Themenbereiche des Verkehrsentwicklungsplanes fallen, können diese unmittelbar in den VEP eingespielt, bewertet und priorisiert werden (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

3.3.5 Masterplan zur Verbesserung der Luftreinhaltung in der Stadt Hürth (Green City Plan Hürth)

Die Stadt Hürth gehört zu den Städten, die den zulässigen Jahresmittelwert für NO₂ entsprechend der EU-Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 und der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) § 3 II von 40 µg/m³ NO₂ an Messstellen im Stadtgebiet überschreiten. Die Ursachen der aktuell festzustellenden NO₂-Überschreitung an der Messstelle Luxemburger Straße 344 in der Stadt Hürth sind überwiegend den Emissionen des Kfz-Verkehres anzulasten.

Mit dem Green City Plan, beschlossen im Jahr 2018, legt die Stadt Hürth die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsarmen Mobilität vor. Aus einer Vielzahl möglicher Lösungsansätze setzt der Green City Plan Maßnahmen in den relevanten Bereichen fest:

- Digitalisierung des Verkehrssystems
- Vernetzung der Verkehrsträger
- Radverkehr
- Urbane Logistik
- Einsatz emissionsfreier bzw. emissionsarmer Antriebe
- Kommunikation
- Sonstiges (z.B. ÖPNV, MIV, Parken)

Verschiedene Maßnahmen wurden teilweise aus dem Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes in den Green City Plan übertragen, da zwischen den beiden Planwerken eine enge Verknüpfung besteht (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

3.3.6 Nahverkehrskonzept der Stadt Hürth

Das Nahverkehrskonzept für die Jahre 2016 - 2025 der Stadt Hürth entspricht inhaltlich einem NVP und soll

- eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Hürth schaffen,
- ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht.

Die Stadt Hürth hat als Aufgabenträger des städtischen Busverkehrs ein Nahverkehrskonzept entwickelt. Dort werden die Qualitätsziele für den städtischen ÖPNV definiert und konkrete Maßnahmen benannt, um die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu sichern und möglichst umweltgerecht abzuwickeln. Unter anderem wird das Ziel formuliert, den städtischen ÖPNV auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen. Die Maßnahmen sollen bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019). Die wesentlichen Aussagen des Nahverkehrskonzeptes werden nachrichtlich in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.

3.3.7 Radverkehrskonzept der Stadt Hürth

Mit dem Ziel flächendeckend in Hürth eine fahrradfreundliche Infrastruktur und ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, hat der Planungsausschuss der Stadt Hürth 2006 beschlossen, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Hürth zu erstellen. Das Radverkehrskonzept wurde 2010 beschlossen. Das Radverkehrskonzept der Stadt Hürth definiert für den Radverkehr folgende Ziele:

- Auflistung von Mängeln an bestehenden Radwegen
- Erkennen und Beseitigen von Gefahrenstellen im Bereich von Straßeneinmündungen oder Schäden auf Radwegen
- Sichere Erreichbarkeit von Schulen

Die Mängelanalyse des Radverkehrskonzeptes bildet die analytische Grundlage für die Untersuchung der Mängelanalyse im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Hürth. Die beiden Planwerke bauen hier unmittelbar aufeinander auf (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

3.4 Verkehrsbedeutsame Planungen

3.4.1 Projekt B 265n

Die verkehrsbedeutsamste Planung im Stadtgebiet Hürth ist die Realisierung der Ortsumgehung Hürth-Hermülheim (B 265n). Die Maßnahme besteht aus zwei Teilprojekten, der eigentlichen Ortsumgehung Hürth-Hermülheim (1. und 2. Bauabschnitt) und dem Ausbau der B 265n (Luxemburger Straße) zwischen der Ortsumgehung und der Militärringstraße in Köln (3. Bauabschnitt). Die Baumaßnahme umfasst 5,4 Kilometer, wobei davon 3,8 Kilometer neu gebaut werden. Der Abschnitt bis zur Militärringstraße in Köln ist 1,6 Kilometer lang und wird ausgebaut (s. Abbildung 7).

Die Ortsumgehung soll die enge Ortsdurchfahrt Hermülheim vom Durchgangsverkehr entlasten und ist derzeit im Bau. Die Fertigstellung wird frühestens für 2019 erwartet. Der 3. Bauabschnitt wird voraussichtlich frühestens 2020 fertiggestellt (vgl. Straßen NRW, abgerufen 03/2019).

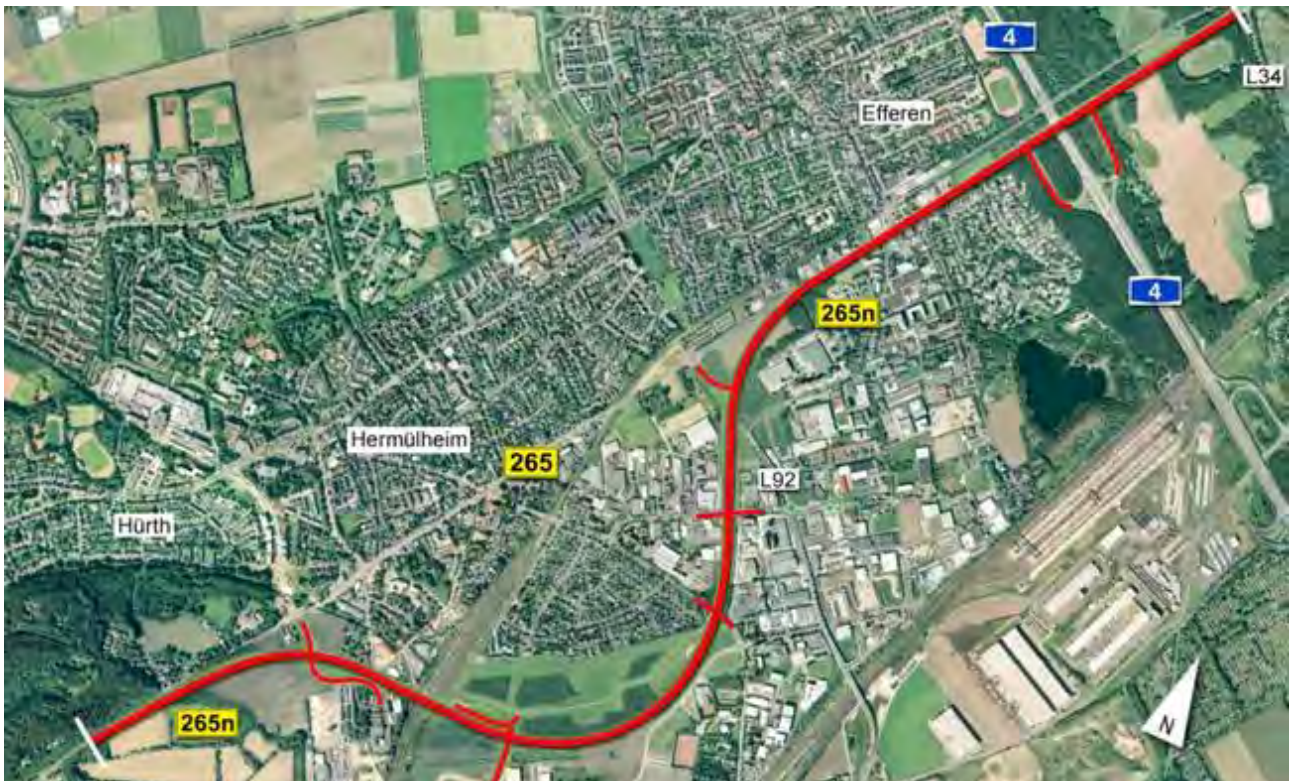


Abbildung 7: Übersicht Baumaßnahme B 265n

Quelle: Straßen NRW

Nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung wird die Luxemburger Straße deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Die durch die Ortsumgehung veränderten Verkehrsflüsse werden im Verkehrsmodell zum Verkehrsentwicklungsplan entsprechend berücksichtigt.

Mit der Reduzierung des Verkehrs im Bereich Hermülheim bietet sich für die Stadt Hürth die Chance, den Siedlungsbereich nachhaltig neu zu gestalten.

3.4.2 „ISEK - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für Hürth-Hermülheim“

Mit dem „ISEK - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für Hürth-Hermülheim“ soll der Stadtteil Hermülheim zukunftsfähig aufgewertet werden. Das ISEK wurde im Juli 2019 beschlossen.

Zentraler Anlass ist die Umgehungsstraße B 265n, die in 2020 fertig gestellt sein soll und den Durchgangsverkehr auf der heutigen Ortsdurchfahrt Luxemburger Straße stark entlasten wird. Eine starke Wohnraumnachfrage und vorhandene Entwicklungsflächen im Untersuchungsbereich, wie das ehemalige Güterbahnhofsareal, bieten in Verbindung mit der guten verkehrlichen Erschließung die besondere Möglichkeit, die zukünftige Entwicklung des Stadtteils positiv zu beeinflussen.

Die Bereiche östlich und westlich der B 265 Luxemburger Straße bilden dabei die räumlichen Schwerpunkte des ISEK. Im Fokus liegt neben der Luxemburger Straße auch das ehemalige Güterbahnhofsareal. Im Ergebnis liefert das ISEK Hürth-Hermülheim Vorschläge, wie eine positive Entwicklung Hermülheims gelingen kann und welche besonderen Aufgaben hierfür zu lösen sind (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

3.4.3 Umstufungskonzept

Nach der Erteilung des uneingeschränkten Baurechts für die Errichtung der B 265n befindet sich die Ortsumgehung in Hürth-Hermülheim gegenwärtig im Bau (s. Kapitel 3.F). Im Zuge eines Umstufungskonzepts sollen die Zuständigkeiten für Straßen zwischen dem Bund, dem Land, dem Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Hürth neu geregelt werden.

Folgende Straßen sind ganz oder teilweise von einer Umstufung betroffen:

- B 265n,
- B 265,
- L 92,
- L 183,
- K 2,
- K 14,
- K 25.

Durch die Umstufung ergibt sich besonders bei zukünftigen Gemeindestraßen für die Stadt Hürth die Chance, einen größeren Gestaltungsspielraum zu erlangen. Das Umstufungskonzept zwischen Bund, Land, Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Hürth befindet sich gegenwärtig noch in Abstimmung (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 03/2019).

3.4.4 Großmarkt Köln

Im Stadtteil Köln Marsdorf soll ein neues Frischezentrum entstehen und nach Willen des Rats der Stadt Köln vom 13.12.2007 bis 2020 die bisher auf dem Großmarkt in Köln Raderberg ansässigen Unternehmen ihren Betrieb nach Marsdorf verlagern. In Vorbereitung auf diesen Beschluss wurden mehrere Standorte geprüft und bewertet, die Flächen in Marsdorf wurden als besonders geeignet angesehen. Die Stadtverwaltung soll bis 2020 Planungs- und Baurecht schaffen, der Umzug der Händler von Raderberg nach Marsdorf ist für Anfang 2024 geplant.

4 Mängelanalyse

4.1 Fußverkehr

In Hürth nahm der Fußverkehr im Jahr 2003 einen Anteil von 17 % am Gesamtwegeaufkommen in Hürth ein. Im Jahr 2013 ist dieser auf 14 % zurückgegangen (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 03/2019). Der Modal-Split-Wert liegt damit geringfügig unter dem Durchschnitt des Rhein-Erft-Kreises, der einen Modal-Split-Wert von 15 % aufweist (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 03/2019) und unter dem Bundesdurchschnitt von 22 % (vgl. BMVI, abgerufen 03/2019). Ein Hindernis für den Fußverkehr stellt die räumliche Lage der Stadt Hürth dar. Der Kernbereich Hürths (Hermülheim, Efferen und Alt-Hürth) bildet ein kompaktes Siedlungsband und ist attraktiv für den Fußverkehr. In den ländlich geprägten Stadtteilen sind die Entfernungen, die zurückgelegt werden müssen, zu hoch und daher für den Fußverkehr unattraktiv. Verkehrsbeteiligte nutzen dadurch andere Verkehrsmittel. Des Weiteren weist die Stadt Hürth einen hohen Anteil von Pendelnden auf, wodurch Wege hauptsächlich mit dem Pkw zurückgelegt werden. Potentielle Wege des Fußverkehrs werden durch Pkw-Wege ersetzt (Mitnahme-Effekt). Dies erklärt u.a. den vergleichsweise geringen Modal-Split-Wert für den Fußverkehr.

In Hürth legen die zu Fuß Gehenden pro Tag ca. 24.000 Wege zurück. Für die Freizeit, die Schule / Ausbildung, das Einkaufen und für Sonstiges (z.B. Arztbesuche) wird vor allem das Zuzußgehen genutzt. Die zurückgelegten Distanzen sind in der Regel kürzer als 1,0 km (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 03/2019).

Die Mängel im Fußwegenetz der Stadt Hürth können sich grundsätzlich aus

- Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (z.B. zu Fuß Gehenden / MIV, zu Fuß Gehenden / Radverkehr),
- dem Aufenthaltsanspruch von zu Fuß Gehenden (Empfindlichkeit / Verträglichkeit),
- Netzlücken und fehlenden / unzureichend gesicherten Querungsmöglichkeiten und
- dem bautechnischen Zustand (z.B. Oberflächenbeschaffenheit, geringe Gehwegbreite) ergeben.

Um in einem ersten Schritt mögliche Mängel im Rahmen des Untersuchungsnetzes (s. Kapitel 2.1) festzustellen, wurde die bestehende Fußwegeinfrastruktur und deren Qualität in Hürth untersucht. Das Fußwegenetz wurde durch Ortsbegehungen kartiert.

Die Grundstruktur des Fußwegenetzes wird durch die ausgebauten Gehwege entlang der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen gebildet (s. Abbildung 8). Der Kernbereich (Hermülheim, Efferen, Alt-Hürth) sowie die Stadtteile verfügen über ein beinahe lückenloses Fußwegenetz mit ausrei-

chenden Gehwegdimensionen. Die Lücken im Untersuchungsnetz sind in den Siedlungsrandbereichen vorzufinden (bspw. K 15 Gennerstraße zwischen B 265 Luxemburger Straße / Siedlungsbereich Fischenich, K 15 Marktweg, Berrenrather Straße im Bereich Stotzheim, Schallmauerweg).

Der Kernbereich (Hermülheim, Efferen, Alt-Hürth) weist ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende auf. Der Fußverkehr wird innerorts über beidseitig angelegte Gehwege und oftmals gemeinsam mit dem Radverkehr geführt. Im Bereich der Krankenhausstraße, der L 183 Sudetenstraße und in einem Abschnitt der B 265 Luxemburger Straße wird der Fußverkehr vom Radverkehr baulich separiert abgewickelt. Außerorts wird der Fußverkehr auf einseitig angelegten gemeinsamen Fuß- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr geleitet. Die Barrierefreiheit ist im gesamten Stadtgebiet eher schwach ausgeprägt. Bodengleiche Absenkungen oder taktile Leitstreifen an Querungen sind in Einzelfällen vorhanden; sie werden bei Ertüchtigungs- und Neubauarbeiten im Straßennetz der Stadt Hürth immer mit eingeplant.

Zu der zuvor angesprochenen Fußwegeinfrastruktur im Untersuchungsnetz sind ergänzende Netzelemente in Hürth vorhanden. Dazu zählen Wegeverbindungen durch Park- und Grünanlagen. Durch den besiedelten Bereich Hürths verläuft ein gekennzeichnete Wanderweg über die Stadtteile Efferen, Hermülheim, Alt-Hürth und Kendenich, der Hürth mit Köln und Brühl verbindet. Darüber hinaus sind viele Feld- und Waldwege für zu Fuß Gehende nutzbar, auch wenn die Distanzen zwischen den Stadtteilen in vielen Fällen zu weit sind, um einen Fußweg als „regelmäßige Mobilitätsalternative“ zu sehen. Daher sind hier vor allem spazierende und wandernde Personen angesprochen.

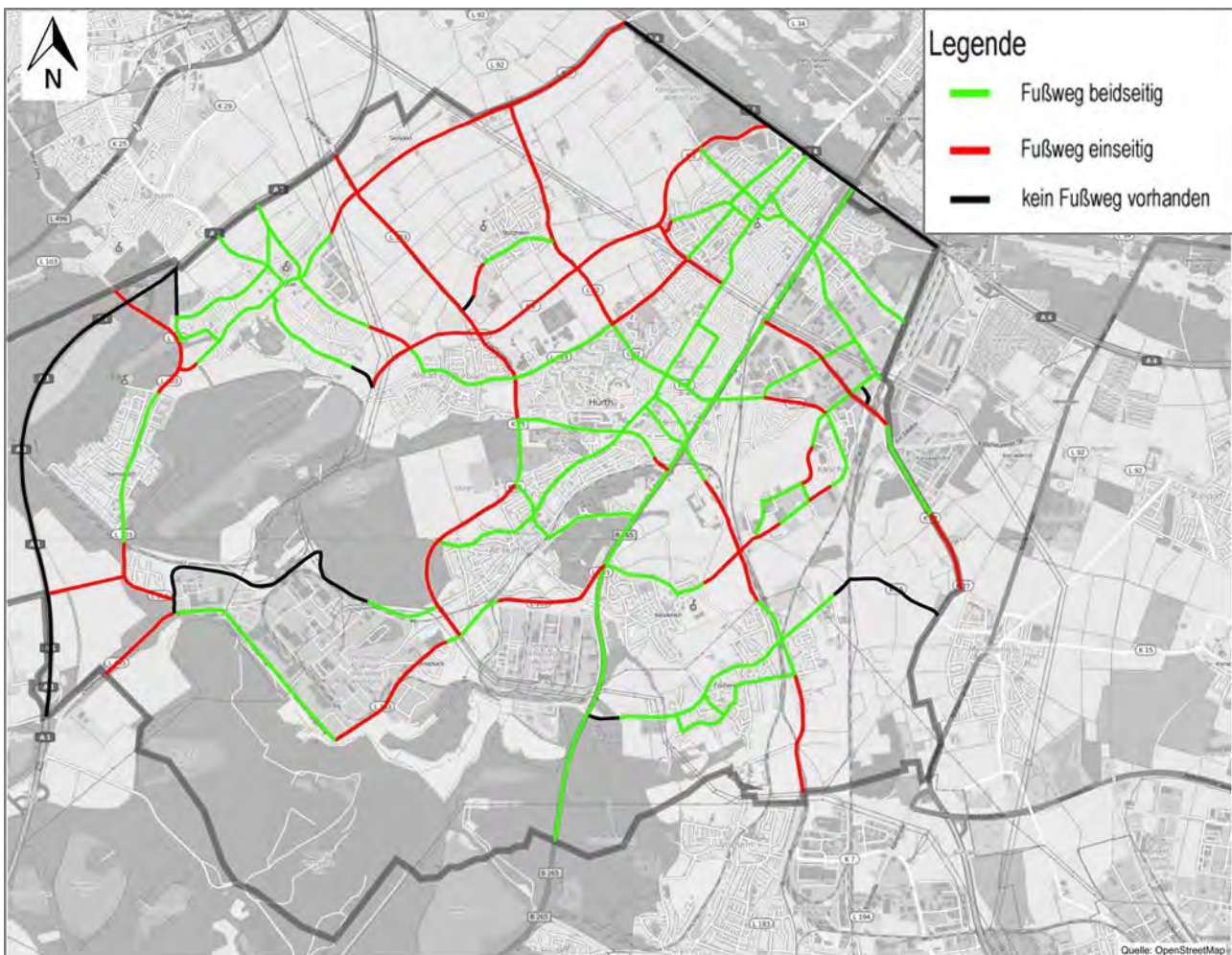


Abbildung 8: Fußwegenetz der Stadt Hürth

Kartengrundlage: BKL mbH nach OpenStreetMap - Deutschland

Trotz der vorhandenen Qualität im Fußwegenetz sind Mängel zu verzeichnen. Diese ergeben sich vor allem aus Lücken im bestehenden Fußwegenetz, der Überlagerung von Verkehrssystemen und den daraus resultierenden Konflikten, der baulichen Qualität der bestehenden Fußwege und der Anlage von Querungsmöglichkeiten (s. Abbildung 9):

Lücken im Fußwegenetz (fehlende Verbindung)

- K 15 Marktweg,
- K 15 Gennerstraße zwischen B 265 Luxemburger Straße / Siedlungsbereich Fischenich,
- Berrenrather Straße,
- Schallmauerweg.

Konflikte mit anderen Verkehrsbeteiligten (Überlagerung von Verkehrssystemen)

- B 265 Luxemburger Straße (zu Fuß Gehende / MIV),
- L 183 Sudetenstraße (zu Fuß Gehende / MIV, Radverkehr),
- L 183 Bonnstraße (zu Fuß Gehende / MIV, Radverkehr),
- L 103 Wendelinusstraße (zu Fuß Gehende / MIV),
- L 92 Horbeller Straße (zu Fuß Gehende / MIV),
- Friederich-Ebert-Straße, Kreisverkehrsanlage (zu Fuß Gehende / MIV, Radverkehr),
- Allgemein: Parks und Grünanlagen in Hürth (zu Fuß Gehende / Radverkehr).

Oberflächenbeschaffenheit

- B 265 Luxemburger Straße im Bereich Hürth-Hermülheim,
- L 92 Horbeller Straße (vor allem außerorts),
- L 183 Bonnstraße,
- K 14 (Hans-Böckler-Straße, Ursulastraße),
- Hans-Böckler-Straße im Bereich Bahnstation Hürth-Hermülheim.

Querungsmöglichkeiten (fehlend / unsicher / unzureichend gesichert / kurze Grünzeit)

- L 92 Horbeller Straße (L 183 Sudetenstraße),
- K 25 Hermülheimer Straße (im Bereich Ortseingang Gleuel),
- Hans-Böckler-Straße zwischen Bahnstation Hürth-Hermülheim und Bushaltestelle,
- Berrenrather Straße in Stotzheim,
- unzureichende Grünzeit an Lichtsignalanlage (LSA) im Bereich B 265 Luxemburger Straße (Knoten Kaulardstraße, Knoten Bonnstraße),
- unzureichende Grünzeit an Lichtsignalanlage (LSA) im Bereich L 92 Horbeller Straße (Knoten Weidengasse),
- unzureichende Grünzeit an Lichtsignalanlage (LSA) im Bereich Krankenhausstraße / Severinusstraße.

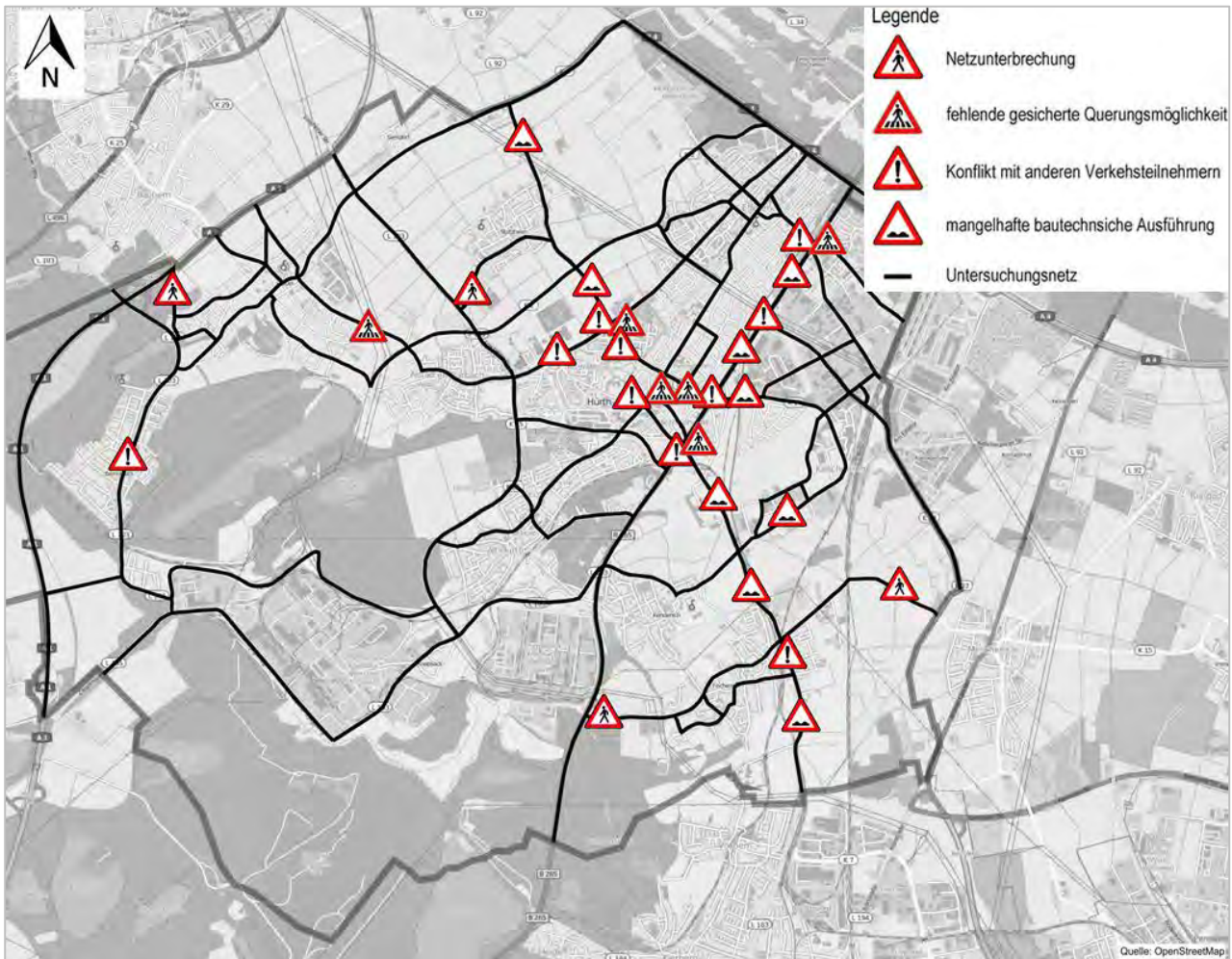


Abbildung 9: Mängelkartierung Fußwegenetz

Kartengrundlage: BKI mbH nach OpenStreetMap - Deutschland

4.2 Radverkehr

Der Radverkehrsanteil am Modal Split liegt in Hürth im Jahr 2013 bei 16 %. Im Vergleich zum Jahr 2003 nahm der Radverkehrsanteil um 2 % zu (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 03/2019). Der Modal-Split-Wert liegt damit über dem Durchschnitt des Rhein-Erft-Kreises, der einen Modal-Split-Wert von 14 % aufweist (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 03/2019) und über dem Bundesdurchschnitt von 11 % (vgl. BMVI, abgerufen 03/2019). In Hürth sind gute Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades gegeben. Zudem verfügen 86 % der Befragten der Onlinebefragung (s. Kapitel 2.3) über ein oder mehrere Fahrräder. Der Kernbereich (Hermülheim, Efferen und Alt-Hürth) bildet ein kompaktes Siedlungsband und ist attraktiv für den Radverkehr. Mit dem Fahrrad lassen sich auch die ländlich geprägten Stadtteile in Hürth gut erreichen, da diese Entfernungen für den Radverkehr kein Hindernis darstellen.

In Hürth legen die Radfahrenden pro Tag ca. 26.000 Wege zurück. Für die Schule / Ausbildung, für die Freizeit und für Besuche wird vor allem das Rad genutzt. Die zurückgelegten Distanzen sind in der Regel kürzer als 2,5 km (vgl. Rhein-Erft-Kreis, abgerufen 03/2019).

Die Mängel im Radwegenetz der Stadt Hürth können sich grundsätzlich aus

- Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln,
- einem Sicherheitsanspruch von Radfahrenden im Straßenraum,
- Netzlücken und fehlenden gesicherten Querungsmöglichkeiten und
- dem bautechnischen Zustand (z.B. geringe Radwegebreite, Sichtverhältnisse) ergeben.

Um in einem ersten Schritt mögliche Mängel im Rahmen des Untersuchungsnetzes (s. Kapitel 2.1) festzustellen, wurde die bestehende Radwegeinfrastruktur und deren Qualität in Hürth untersucht. Das bestehende Radwegenetz wurde durch Ortsbegehungen kartiert. Nachstehende Elemente sind in die Kartierung eingeflossen:

- Art der Radverkehrsanlagen,
- bestehende Netzlücken,
- ausgewiesene Fahrradrouten und Themenrouten,
- Überwege an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen,
- sonstige Querungshilfen wie Mittelinseln, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) etc.,
- Zustand der Radverkehrsanlagen.

Das direkte Radverkehrsnetz unterliegt bestimmten natürlichen und nutzungsbedingten Restriktionen bzw. Barrieren. Zu den natürlichen Restriktionen / Barrieren zählen:

- Otto-Maigler-See sowie weitere kleinere Seen und Teiche (u.a. Waldsee, Gottes-Hülfe-Teich),
- topografisch bewegter Vile-Hang, der vereinzelt zu Straßenabschnitten mit größeren Steigungen in den Stadtteilen Berrenrath, Knapsack, Kendenich und Fischenich führt.

Nutzungsbedingte Hindernisse sind im Vergleich zu den natürlichen viel bedeutsamer. Zu den nutzungsbedingten Hindernissen zählen:

- die Industrie- und Gewerbeflächen des Chemieparks Knapsack,
- das Gewerbegebiet Nord-Ost im Stadtteil Efferen,
- die BAB 1 und die BAB 4,
- Straßen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen (> 15.000 Kfz/d) werden als stark behindernd eingestuft (B 265 Luxemburger Straße, die L 92 Horbeller Straße zwischen B 265 Luxemburger Straße / L 183 Sudetenstraße, die L 183 Bonnstraße zwischen B 265 Luxemburger Straße / K 15 Marktweg und die K 25 Frechener Straße,
- Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen (8.000-15.000 Kfz/d) werden als behindernd eingestuft (L 103 Industriestraße, Ernst-Reuter-Straße und die K 3 Kölner Straße),
- Eisenbahnstrecken (Trasse der Stadtbahn sowie des Regionalverkehrs der Bundesbahn, Güterbahntrasse in Knapsack).

Abbildung 10 zeigt das vorhandene Radverkehrsnetz und die jeweilige Führungsform des Radverkehrs. Hierbei sind die ausgewiesenen Radwege nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu benennen. Ergänzt wird das definierte Radverkehrsnetz durch zahlreiche Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche, in denen keine gesonderten Radwege erforderlich sind, da Radfahrende auf der Fahrbahn geführt werden.

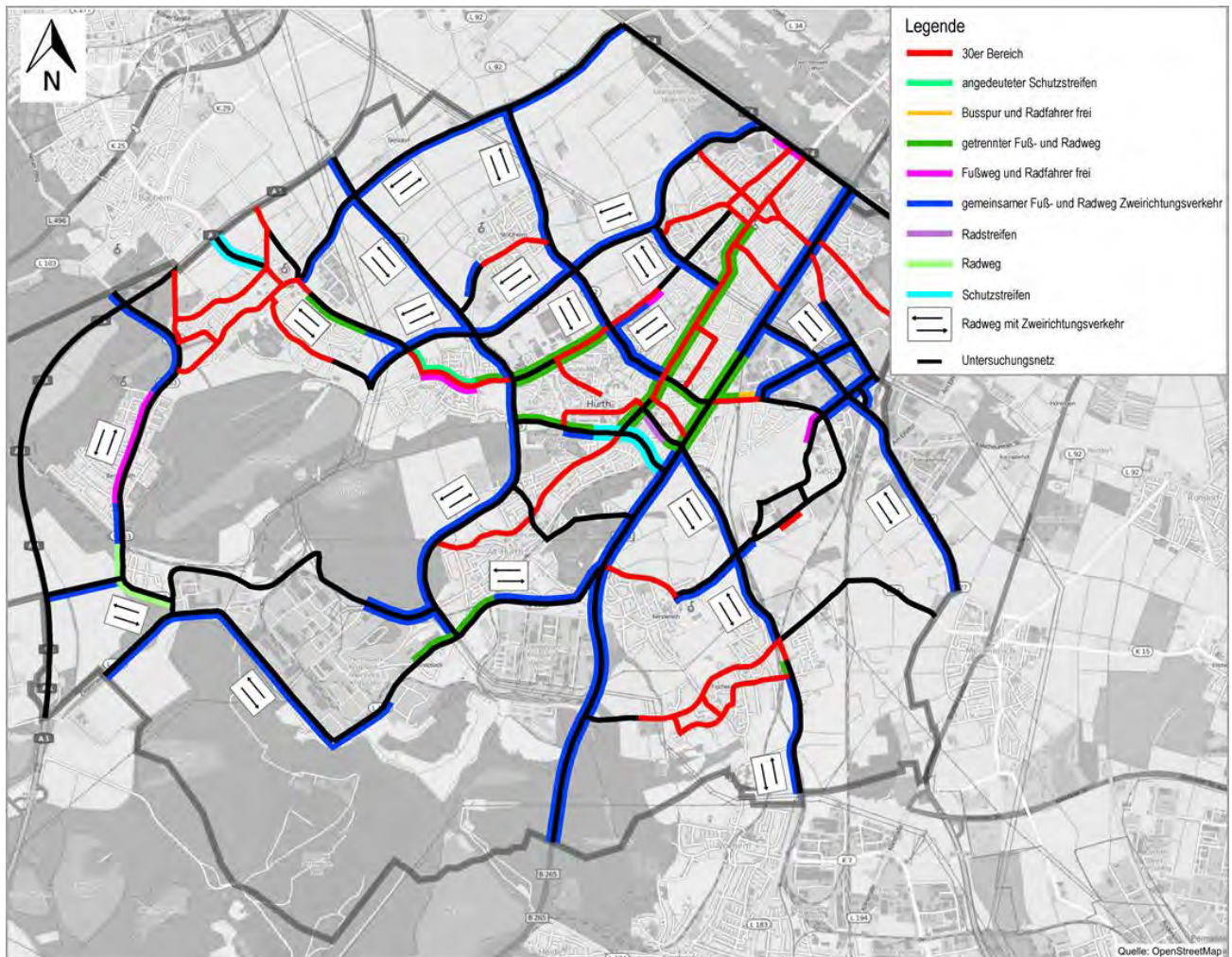


Abbildung 10: Radwegenetz der Stadt Hürth

Kartengrundlage: BKL mbH nach OpenStreetMap - Deutschland

Der Radverkehr wird oftmals mit dem Fußverkehr zusammengeführt (VZ 240), was je nach Lage im Stadtgebiet und Breite der Wege zu Konflikten zwischen den Verkehrsbeteiligten führt. Diese Anlagen sind vorwiegend bauliche getrennte Radwege bzw. gemeinsame Fuß- und Radwege aus den 1970er Jahren. Besonders an den außerörtlichen Straßen liegen in der Regel einseitige gemeinsame Fuß- und Radwege vor. Dies lässt sich bspw. auf der L 103 Bertrams-Jagdweg, der L 183 Frechener Straße, der L 92 Horbeller Straße und der K 3 Kölner Straße feststellen.

In den Ortslagen wird der Radverkehr häufig lediglich durch eine einseitige Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr geführt. Eine beidseitige innerörtliche Führung des Radverkehrs in Form von getrennten bzw. gemeinsamen Fuß- und Radwegen liegt demgegenüber nur auf einigen Verkehrsstraßen im Hürther Stadtgebiet vor (z.B. B 265 Luxemburger Straße, L 92 Horbeller Straße, L 183 Sudetenstraße und der Krankenhausstraße).

An einigen wichtigen Hauptverkehrsstraßen ist aufgrund einer mangelbehafteten bautechnischen Ausführung (z.B. Zweirichtungsradwege auf der Hermülheimer Straße in Gleuel sowie der L 183 Bonnstraße in Fischenich) oder fehlender Radverkehrsanlagen (z.B. die K 14 Hans-Böckler-Straße, K 14 Ursulastraße, die K 15 Gennerstraße zwischen B 265 Luxemburger Straße / Siedlungsbereich Fischenich, die K 15 Marktweg, die L 103 Industriestraße in Knapsack) keine durchgehende und sichere Befahrbarkeit für Radfahrende gewährleistet. Doch gerade die Hauptverkehrsstraßen bündeln die Verkehrsströme und weisen deshalb ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen auf.

Markierungslösungen in Form von bspw. Schutzstreifen sind in Hürth kaum vorhanden. Der Vorteil der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist, dass Radfahrende sich in ständigem Sichtkontakt zu Pkw-Fahrenden befinden. Das Verhalten in Kontenpunkten sowie die Fahrgeschwindigkeit von Radfahrenden kann besser von Pkw-Fahrenden wahrgenommen werden. Auf der Bachemer Straße, der Theresienhöhe am ZOB sowie dem Hürther Bogen liegen Markierungslösungen in Form von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen vor. Eine kleine Markierungslösung in Form eines angedeuteten Schutzstreifens mit Piktogramm ist in Alstädten-Burbach vorhanden.

In den Wohnschwerpunkten wird der Radverkehr der Stadt Hürth zumeist flächendeckend über Tempo-30-Zonen geführt werden. Besonders im Kernbereich Hürths lässt sich eine große Dichte an Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen vorfinden. Weitere größere zusammenhängende Flächen mit Tempo-30-Zonen befinden sich in Alstädten-Burbach, Berrenrath, Fischenich, Gleuel, Kendenich und Stotzheim. Des Weiteren liegt in den Ortslagen auf einigen Verkehrsstraßen eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vor. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h reduziert nachweislich die Anzahl von Unfällen und ist deshalb bei der Sicherung des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth von großer Bedeutung. In Hürth sind etwa 70 % der Gesamtsiedlungsfläche verkehrsberuhigte Siedlungsfläche.

Ein weiteres wichtiges Netzelement zur Förderung des Radverkehrs ist die Öffnung von Einbahnstraßen in Hürth. Geöffnete Einbahnstraßen erzeugen für den Radverkehr eine durchgängige Befahrbarkeit des Straßennetzes. Gegenwärtig sind ca. 90 % der Einbahnstraßen in Hürth für Radfahrende in Gegenrichtung befahrbar.

Die Stadt Hürth verfügt über Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr, zusätzlich gibt es ein Radverkehrsnetz für den Freizeitradverkehr. Dieses leitet sich in erster Linie aus dem Angebot an Wirtschaftswegen ab, die abseits des Untersuchungsnetzes liegen. Ein Beispiel einer solchen Route ist die Verbindung zwischen Otto-Maigler-See und dem Decksteiner Weiher über die Decksteiner Straße. Auf den Freizeitrouten wurden in der Vergangenheit an vielen Stellen erforderliche Querungshilfen zur sicheren Querung von Hauptverkehrsstraßen bzw. zur Überleitung auf sichere

Radverkehrsanlagen eingerichtet. Als Beispiel sind die Hermülheimer Straße, die L 183 Frechener Straße und die L 92 Horbeller Straße zu nennen.

Das heutige Radverkehrsnetz der Stadt Hürth ist auf Hürth-Mitte ausgerichtet. Hürth-Mitte gehört zum Stadtteil Hermülheim und ist das Zentrum der Stadt Hürth. Ein wichtiger Bestandteil ist das Einkaufszentrum Hürth Park, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und eine große Anzahl öffentlicher Einrichtungen (Rathaus, Bürgerhaus, Straßenverkehrsamt, Krankenhaus). Weitere Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr sind das Schulzentrum an der Sudetenstraße und das Sport- und Freizeitzentrum der Stadt Hürth. Im Stadtteil Alt-Hürth stellt die berufsbildende Schule an der Duffesbachstraße ein überörtliches Ziel für den Radverkehr dar.

In Efferen sind die Studentenwohnheime der Universität Köln südöstlich der Luxemburger Straße der wichtigste Quell- und Zielpunkt. Des Weiteren ist der Stadtteil geprägt durch eine Vielzahl an Versorgungseinrichtungen (z.B. REWE-Markt), Bildungseinrichtungen (VHS) und öffentliche Einrichtungen (z.B. Jugendheim). Die Stadtbahnhaltestellen Kiebitzweg und Efferen sowie der Arbeitsplatzschwerpunkt im Gewerbegebiet Nord-Ost bilden weitere Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr. Die Stadtteile Sielsdorf und Stotzheim bestehen aus punktuellen Zielen für den Radverkehr im Versorgungsbereich. Gleiche Aussagen treffen auf den Stadtteil Alstädten-Burbach zu.

In den Stadtteilen Gleuel und Berrenrath sind vor allem Grundversorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs, soziale Einrichtungen und Sportstätten Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr. Insbesondere der Geschäftsbereich um die Hermülheimer Straße, die Ernst-Reuter-Straße und die Bachemer Straße in Gleuel sind zu nennen. Weitere Quell- und Zielpunkte sind das Gewerbegebiet und die Festhalle. Der Stadtteil Knapsack ist industriell geprägt, wodurch die vorhandenen Arbeitsplätze Quell- und Zielpunkte auch für den Radverkehr bilden. In Kendenich und Fischenich sind vor allem Versorgungsbereiche Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs. Der Stadtteil Kalscheuren verzeichnet als wichtigen Ziel- und Quellpunkt den Bahnhof Kalscheuren als SPNV-Anschluss an den ÖPNV und das Gewerbegebiet im Bereich der Ursulastraße.

Im Freizeitbereich stellt insbesondere der Otto-Maigler-See als regionaler Badensee der Region Köln-Bonn ein Quell- und Zielpunkt für den Radverkehr dar. Zu den historischen Bauwerken, die ebenfalls als Quell- und Zielpunkte für den Freizeitverkehr festgehalten werden können, gelten die Burg Schallmauer am nördlichen Ortsrand von Berrenrath, die Burg Gleuel, die Burgruine Fischenich an der Gennerstraße, die Burg Kendenich am östlichen Rand von Kendenich, die Burg Efferen inmitten des Stadtteils Efferen, die Corrensmühle in der Ernst-Reuter-Straße in Gleuel und das Kloster Burbach südlich des Otto-Maigler-Sees.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Radverkehrsnetz in Hürth insgesamt eine gute Erschließungs- und Verbindungsfunktion aufweist. Die zentralen Einrichtungen in Hürth sind durch ausgewiesene Radverkehrsanlagen in der Regel lückenlos erreichbar. Gerade auf den

Hauptverkehrsachsen (besonders in Bereichen mit erhöhten Verkehrsbelastungen) existieren zahlreiche ausgewiesene Radverkehrsanlagen. Die bauliche Ausführung entspricht meist den aktuellen Regelwerken (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, StVO). Lücken im Radwegnetz sind u.a. im Bereich der K 14 Hans-Böckler-Straße, der K 14 Ursulastraße, der K 15 Gennerstraße zwischen B 265 Luxemburger Straße / Siedlungsbereich Fischenich, der K 15 Marktweg und der L 103 Industriestraße in Knapsack vorhanden.

Ergänzend zum örtlichen Radwegnetz gibt es in Hürth klassifizierte Radrouten (s. Abbildung 11). Zum ausgewiesenen Radverkehrsnetz NRW zählen unter anderem die Radverkehrsabschnitte (vgl. Radverkehrsnetz NRW, abgerufen 03/2019):

- B 265 Luxemburger Straße,
- L 103 Wendelinusstraße,
- L 103 Industriestraße,
- L 183 Bonnstraße,
- L 183 Sudetenstraße,
- K 14 Ursulastraße,
- K 25 Frechener Straße,
- K 25 Hermülheimer Straße,
- Decksteiner Straße,
- Hans-Böckler-Straße,
- Kaulardstraße.

Das Radwegenetz der Stadt Hürth deckt sich fast vollständig mit dem ausgewiesenen Radverkehrsnetz von Nordrhein-Westfalen. Ein Radschnellweg ist in Hürth nicht ausgewiesen. Derzeit befindet sich eine zusätzliche Radwegeverbindung zwischen Brühl - Hürth - Köln in Planung. Diese wird in der Maßnahmenkonzeption zum VEP Hürth nachrichtlich aufgenommen.

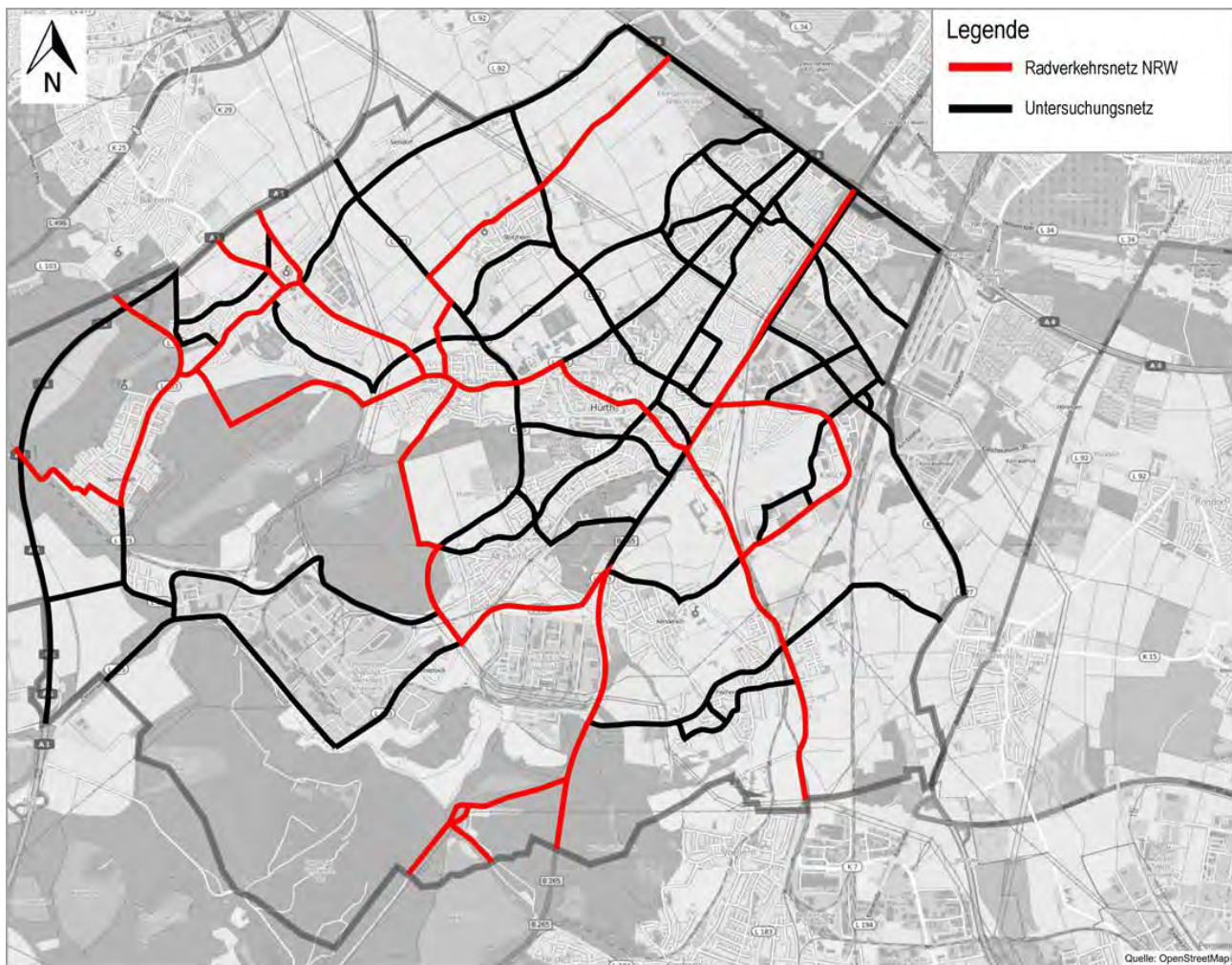


Abbildung 11: Radverkehrsnetz NRW

Kartengrundlage: BKI mbH nach OpenStreetMap - Deutschland

Trotz der vorhandenen Qualität im Radwegenetz sind Mängel zu verzeichnen. Diese ergeben sich vor allem aus Lücken im bestehenden Radwegenetz, der Überlagerung von Verkehrssystemen und den daraus resultierenden Konflikten, der baulichen Qualität der bestehenden Radwege und der Anlage von Querungsmöglichkeiten (s. Abbildung 12):

Lücken im Radwegenetz (fehlende Anschlüsse / Anbindungen)

- L 103 Industriestraße,
- K 14 Hans-Böckler-Straße,
- K 14 Ursulastraße,
- K 15 Gennerstraße zwischen B 265 Luxemburger Straße / Siedlungsbereich Fischchenich,
- K 15 Marktweg,

- Berrenrather Straße in Stotzheim,
- Schnellermaarstraße,
- Winterstraße,
- fehlender Radschnellweg.

Konflikte mit anderen Verkehrsbeteiligten

- B 265 Luxemburger Straße (Radverkehr / MIV),
- L 183 Sudetenstraße (Radverkehr / zu Fuß Gehende / MIV),
- L 183 Bonnstraße (Radverkehr / zu Fuß Gehende / MIV),
- L 92 Horbeller Straße (Radverkehr / MIV),
- Parks und Grünanlagen in Hürth (Radverkehr / zu Fuß Gehende).
- Drei Unfallhäufungsstellen:
 - Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Straße/Bonnstraße,
 - K 14 Hans-Böckler-Straße / K 14 Kölnstraße,
 - Kreisverkehr L 183 Bonnstraße / Argeles-sur-Mer-Straße (verursacht durch Missachtung der Vorfahrt des Radverkehrs).

Mangelhafte bautechnische Ausführung & Oberflächenbeschaffenheit

- B 265 Luxemburger Straße im Bereich Hürth-Hermülheim, Kendenich, Übergang Brühl,
- L 92 Horbeller Straße (vor allem außerorts),
- L 183 Bonnstraße,
- K 14 (Hans-Böckler-Straße),
- Hans-Böckler-Straße im Bereich Bahnstation Hürth-Hermülheim,
- Hermülheimer Straße in Alstädten-Burbach,
- Rondorfer Straße,
- Mangelhafte Furtmarkierung:
 - B 265 Luxemburger Straße im Bereich Hürth-Hermülheim,
 - L 92 Horbeller Straße in Stotzheim,
 - L 103 Wendelinusstraße in Berrenrath,
 - Theresienhöhe,
 - Hermülheimer Straße,

➤ Bachstraße.

Querungsmöglichkeiten (fehlend / unsicher / unzureichend gesichert / kurze Grünzeit)

- L 92 Horbeller Straße (L 183 Sudetenstraße),
- Berrenrather Straße in Stotzheim, außerorts, von dem gemeinsamen Fuß- und Radweg zum Arm der „alten“ Berrenrather Straße.
- K 25 Hermülheimer Straße in Gleuel,
- Unzureichende Grünzeit an Lichtsignalanlage (LSA) im Bereich B 265 Luxemburger Straße (Knoten Kaulardstraße, Knoten L 183 Bonnstraße),
- Unzureichende Grünzeit an Lichtsignalanlage (LSA) im Bereich L 92 Horbeller Straße (Knoten Weidengasse).

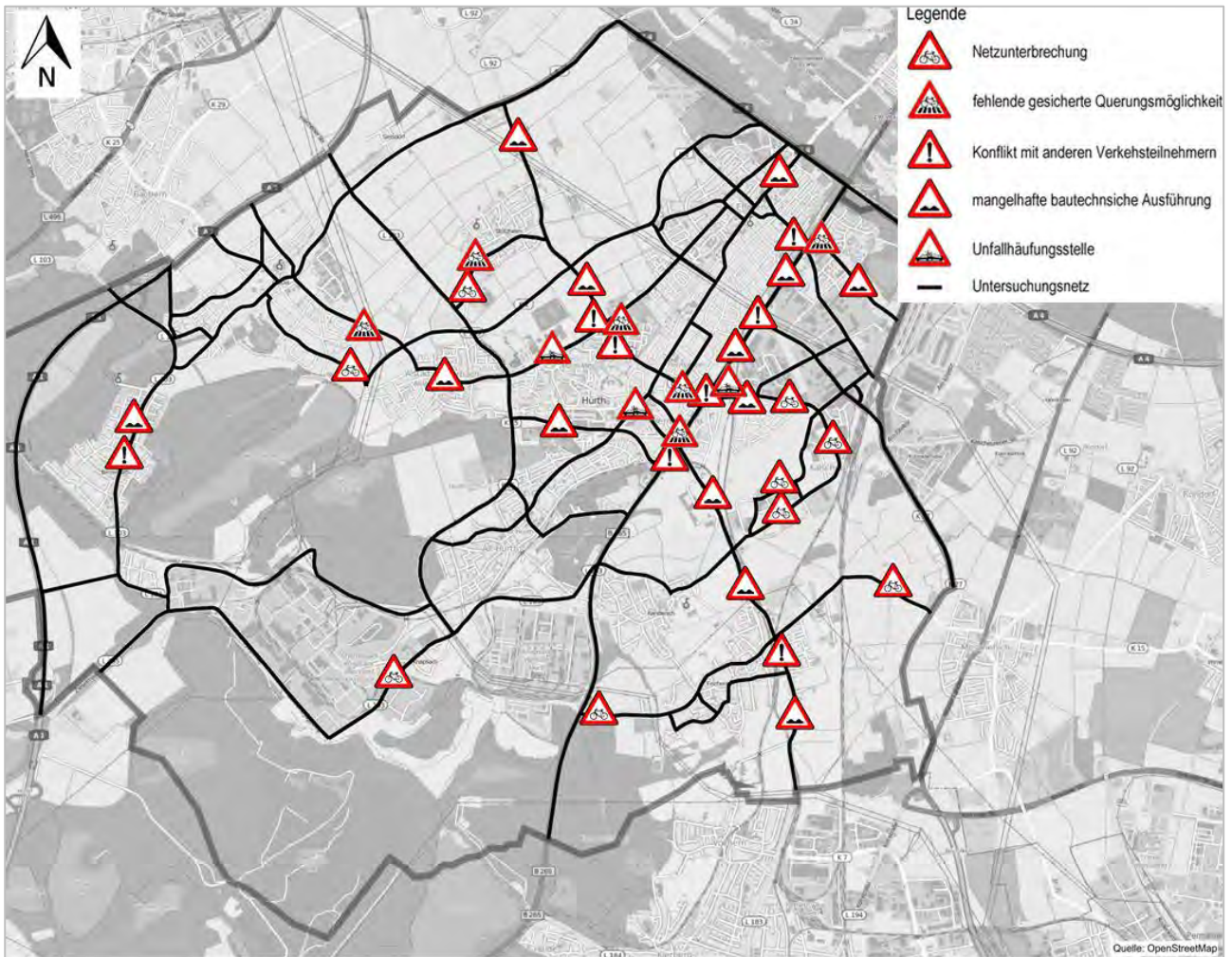


Abbildung 12: Mängelkartierung Radverkehrsnetz

Kartengrundlage: BKI mbH nach OpenStreetMap - Deutschland

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur sind Abstellmöglichkeiten in ausreichender Quantität und Qualität in Form von Bike & Ride (B & R)-Anlagen. Sie dienen der Kombinationsmöglichkeit der Verkehrsmittel ÖPNV und Fahrrad. B & R umfasst hierbei in erster Linie das Abstellen des Fahrrads am Bahnhof Kalscheuren bzw. an ÖPNV-Haltestellen. Die Einzugsgebiete von Haltestellen lassen sich mit B & R-Anlagen deutlich erhöhen. Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die vorhandenen B & R-Anlagen an den Haltestellen Efferen, Fischenich, Hermülheim, Kalscheuren, Kiebitzweg und ZOB.

Haltestelle	Abstellanlagen	davon überdacht	davon Boxen
Efferen	50	50	-
Fischenich	30	30	-
Hermülheim	132	132	-
Kalscheuren	45	-	-
Kiebitzweg	63	58	5
ZOB	16	-	-

Tabelle 2: B & R-Anlagen in Hürth

Insgesamt gibt es in Hürth 336 Abstellanlagen, 270 sind davon überdacht. Gegenwärtig sind fünf Fahrradboxen vorzufinden. An der Station Hermülheim befinden sich mit 132 Abstellanlagen die meisten B & R-Plätze. Am Kiebitzweg befinden sich 63 B & R-Plätze. Am ZOB und in Kalscheuren befinden sich B & R-Plätze, die nicht überdacht sind.

Des Weiteren verfügt die Stadt Hürth neben den oben genannten B & R-Anlagen gegenwärtig über ein geringes Angebot an öffentlichen Fahrradabstellanlagen. Diese lassen sich in Hermülheim jeweils an der Stadtbücherei in der Friedrich-Ebert-Straße und am Rathaus in der Thetforder Straße verorten. An der Stadtbücherei sind zehn Fahrradbügel und am Rathaus acht Fahrradbügel vorzufinden.

Als Mangel kann das zu geringe Angebot von Abstellanlagen für den Radverkehr genannt werden. Die bestehenden B & R-Anlagen sind mehrheitlich stark nachgefragt oder überlastet. Durch das geringe Angebot ergeben sich in der Konsequenz Probleme wie ein unkontrolliertes Wildparken im näheren Umfeld der betroffenen Anlagen.

4.3 Car-Sharing, E-Mobilität

Car-Sharing ist eine Mobilitätsform, die den umweltfreundlicheren Umgang mit dem Pkw ermöglicht. Dabei steht „Nutzen“ statt „Besitzen“ im Vordergrund der Car-Sharing-Idee. Unterschieden wird beim Car-Sharing zwischen stationsbasierten Angeboten und stationsunabhängigen Angeboten. Bei stationsbasierten Angeboten ist das Fahrzeug an den Ort der Ausleihe zurückzubringen, während beim stationsunabhängigen Angebot das Fahrzeug in bestimmten Bereichen des Stadtgebietes abgestellt werden kann.

In den letzten Jahren erlebte Car-Sharing ein erhöhtes Wachstum. Das Wachstum von Car-Sharing spiegelt sich sowohl in der gestiegenen Anzahl von Stationen, Kundenzahlen, Fahrleistungen als auch in unterschiedlichen Fahrzeugtypen und einer Vielfalt von Betreibern wider (vgl. Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), abgerufen 03/2019). Das bundesweite Wachstum von Car-Sharing lässt sich mit dem Verlust des Statussymbols des eigenen Pkw erklären. Gerade die im verstäderten Raum lebende Generation 20+ sieht keine Notwendigkeit eines eigenen Pkw. Das heutige Mobilitätsverhalten ist vor allem in städtischen Bereichen durch Multimodalität geprägt, d.h. die Verkehrsbeteiligten nutzen mehr als ein Verkehrsmittel, um Ziele zu erreichen (vgl. BBSR 2015, abgerufen 03/2019).

Mit der Förderung von Car-Sharing lassen sich folgende positive Auswirkungen erzeugen:

- Car-Sharing verändert das Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbundes,
- Anstieg der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel,
- Reduzierung von Parkdruck bzw. der notwendigen Flächen für Parkdruck,
- erhöhte Stadtgestaltung und Aufenthaltsqualität,
- Reduzierung der CO₂-Belastung,
- Imagesteigerung durch Car-Sharing-Stationen (vgl. BBSR 2015, abgerufen 03/2019).

In Hürth gibt es aktuell Cambio als Anbieter mit insgesamt fünf Fahrzeugen, welche in Kooperation mit der Stadt Hürth und den Stadtwerken Hürth seit 2014 im Stadtgebiet angeboten werden. Ein Fahrzeug wird an der Station Hahnenstraße am Studentendorf Efferen angeboten. Am ZOB sowie am Rathaus werden jeweils zwei Fahrzeuge angeboten (s. Abbildung 13).



Abbildung 13: Car-Sharing am ZOB

Quelle: BKL mbH

Die Analyse der Kundenzahlen in Hürth zeigt, dass die Nachfrage nach Car-Sharing bisher eher gering ist. Im ersten Halbjahr 2015 haben sich die Nutzerzahlen im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2014 verdoppelt, jedoch umfassen diese insgesamt bisher 100 Kunden/-innen, davon 43 Kunden/-innen aus der Verwaltung, die Car-Sharing für Dienstfahrten nutzen. 57 Kunden/-innen sind demnach Privatkunden und Firmen.

Im Kontext einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung ist zukünftig die Elektromobilität eine wichtige alternative Antriebsform vor dem Hintergrund von schwindenden Kraftstoffreserven, steigenden Energiekosten und der Grenzwertüberschreitungen bei Luft und Lärm. Das Ziel der Bundesregierung bis 2020 eine Millionen Zulassungen für Elektrofahrzeuge zu erreichen, zeigt auf, dass die Elektromobilität eine wichtige Rolle in der Verkehrspolitik spielt. Als weitere staatliche Maßnahme wurden finanzielle Anreize wie die Kaufprämie für Elektroautos geschaffen. Neben der Elektromobilität werden auch Energieträger wie Erdgas oder Wasserstoff erforscht.

Im Rhein-Erft-Kreis sind zurzeit beim Straßenverkehrsamt insgesamt 711 Hybrid- und Elektrofahrzeuge angemeldet. Auf dem Stadtgebiet Hürth sind 88 Hybrid- und Elektrofahrzeuge zugelassen, dies sind vor allem Busse und Fahrzeuge von öffentlichen Trägern. Gegenwärtig wird in Hürth ein Wasserstoff-Hybridbus eingesetzt, der emissionsfrei die Buslinie 720 bedient (s. Abbildung 14).



Abbildung 14: Wasserstoffbus-Hybridbus

Quelle: Stadt Hürth

Ein für die Elektromobilität wichtiger Baustein ist die vorhandene Infrastruktur, die vor allem zur Akzeptanz der Elektromobilität beiträgt. Dazu gehören u.a. Ladestationen für Elektroautos und Radschnellwege für Pedelecs / E-Bikes. In Hürth gibt es derzeit folgende Elektroladestationen:

- Zum Komarnhof, Efferen (zwei Ladestecker),
- Severinusstraße, Hermülheim (zwei Ladestecker),
- Max-Planck-Straße, Hermülheim (zwei Ladestecker),
- Lindenstraße, Alt-Hürth (ein Ladestecker).

Pedelecs und E-Bikes stellen einen weiteren wichtigen Bestandteil in der Elektromobilität dar. 6 % der Haushalte in Hürth besitzen bereits ein Elektrofahrrad (Pedelecs / E-Bikes). Vor dem Hintergrund des derzeitigen Marktbooms der Elektrofahrräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren weiter wachsen.

Die Mängel beim Thema Car-Sharing und E-Mobilität ergeben sich aus

- einer fehlenden Bekanntheit (bspw. Car-Sharing),
- hohen Anschaffungskosten,
- einer fehlenden Infrastruktur (kein Radschnellweg in Hürth, zu wenig Ladeinfrastruktur).

4.4 ÖPNV

Das Nahverkehrskonzept für die Jahre 2016 - 2025 der Stadt Hürth entspricht inhaltlich einem NVP und ist 2016 vom Rat der Stadt Hürth beschlossen worden. Die für den Verkehrsentwicklungsplan relevanten Inhalte werden aus dem Nahverkehrskonzept übernommen und zusammenfassend dargestellt. Einzelheiten sind im Nahverkehrskonzept der Stadt Hürth nachzulesen.

Neben den regionalen, schienengebundenen Verbindungen ist die Stadt Hürth durch fünf regionale Buslinien mit den benachbarten Städten Köln, Brühl, Erftstadt, Frechen und Kerpen sowie mit der Kreisstadt Bergheim und - in der Region - mit der Stadt Zülpich verbunden. An Werktagen (Montag - Freitag) verkehren die Regionalbuslinien mindestens im 60 Minuten-Takt. Samstags existiert, bei einer geringeren Anzahl von Fahrten, ebenfalls ein 60 Minuten-Takt. Sonntags verkehren die Regionalbuslinien nicht. In Hürth sind zudem sechs Stadtbuslinien und Anrufsammeltaxi-Verkehre (AST-Verkehre) vorhanden. Hinzu kommen zwei Schülerlinien. Im Jahr 2015 umfasste das Streckennetz der sechs Stadtbuslinien der Stadtverkehr Hürth GmbH (SVH) 40,9 km mit insgesamt 152 Haltestellen (vgl. Nahverkehrskonzept der Stadt Hürth, abgerufen 03/2019). Im Jahr 2017 wurde das Streckennetz neu vermessen und umfasst ca. 50,7 km.

Die Stadtbuslinien erschließen bis auf Knapsack, Stotzheim und Sielsdorf sowie den südlichen Bereich des Gewerbegebietes Nord-Ost und die östliche Sudetenstraße alle Stadtteile Hürths und verbinden diese montags bis freitags im 20 Minuten-Takt mit dem Zentrum (Hürth Mitte). Sonntags wird das städtische ÖPNV-Angebot ausschließlich über AST-Verkehre abgedeckt, die Regionalbuslinien verkehren im 2-Stunden-Takt. Die Stadtteile Stotzheim und Sielsdorf, sowie der südliche Bereich des Gewerbegebietes Nord-Ost und die östliche Sudetenstraße werden jeweils durch eine Regionalbuslinie an das Zentrum (Hürth Mitte) angebunden. Der Stadtteil Knapsack wird ausschließlich durch AST-Verkehre und durch die Schulbuslinie 715 an Hürth Mitte angebunden. Die Stadt Hürth ist in das Verkehrsangebot und in die Tarifstrukturen des (VRS) integriert.

Eine zusammenfassende Übersicht der im Nahverkehrskonzept identifizierten Schwachstellen zeigen die Tabellen 3 bis 5 unter Angabe der Informationsquelle („gemeldet“). Insgesamt wurden 56 Schwachstellen identifiziert, die sich auf die verschiedenen Verkehrsmittel wie folgt verteilen:

- 1 allgemeine Schwachstelle („generell“),
- 35 Schwachstellen im Bereich Stadtbus,
- 10 Schwachstellen im Bereich Stadtbahn / SPNV,
- 10 Schwachstellen im Bereich Regionalbus.

Für jede identifizierte Schwachstelle ist ein notwendiger Handlungsbedarf ermittelt worden. Im Rahmen einer verkehrsfachlichen Bewertung wurde der Handlungsbedarf nach „groß“, „mittel“ und

„gering“ unterschieden. Die Einstufung des Handlungsbedarfs beschränkt sich zudem auf Schwachstellen in alleiniger Zuständigkeit der Stadt Hürth, da durch die Stadt Hürth nur für diese Schwachstellen Maßnahmen entwickelt, beschlossen und realisiert werden können. Schwachstellen mit geringem Handlungsbedarf haben in der Regel ein geringes Betroffenenpotential oder können auf absehbare Zeit nicht behoben werden. Diese Schwachstellen werden deshalb im Rahmen des Nahverkehrskonzepts nicht weiterverfolgt. Für die Schwachstellen mit mittlerem und großem Handlungsbedarf werden im Nahverkehrskonzept bei der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

Thema	Tagesart	Schwachstelle	Gemeldet	Handlungsbedarf im Rahmen des Nahverkehrskonzepts			Bemerkung
				groß	mittel	gering	
Generell	MF, Sa	Mindeststandard der Bedienungshäufigkeit ($\leq 30'$) wird für die Stadtteile Sielsdorf und Stotzheim sowie die östliche Sudetenstraße nicht erfüllt	IVV		x		
Generell	MF	Mindeststandard der Beförderungszeit ($30'$) wird bei Fahrten aus dem Stadtteil Berrenrath nach Hermülheim Stadtbahn überschritten	IVV			x	
Generell	MF	Früherer Betriebsbeginn morgens (2x)	Bürger			x	BA ab 5.00 Uhr, vorher AST
Generell	alle	Zu hohe Kosten, da Hürth außerhalb Preisstufe Stadt Köln (21x)	Bürger				Zuständigkeit VRS
Linienetz	MF, Sa	teilweise geringe Haltestellenabstände ($< 200m$) - Ortsteile Fischenich, Kendenich, Alt-Hürth, Alstädten-Burbach, Gleuel, Efferen und Hermülheim	IVV			x	Reduzierung problematisch, da Fördermittelbindung durch Haltestellenumbau im Rahmen Barrierefreiheit
Linienetz	MF	Errichtung einer Haltestelle Chemiepark Knapsack (6x)	Bürger			x	heute Bedienung AST
Linienetz	MF	Reaktivierung Bedienung Haltestelle Burg Efferen (3x)	Bürger			x	Potenzial?, Stichfahrt
Linienetz	MF	Verbesserung der Anbindung von Stotzheim (3x)	Bürger		x		Stotzheim nur 60'-Takt
Linienetz	MF, Sa	Zusätzliche Haltestelle im Neubaugebiet Fischenich (2x)	Bürger	x			z.Zt. unzureichende ÖV-Erschließung
Linienetz	MF, Sa	Zu hohe Beförderungszeiten durch zu viele Haltestellen (6x)	Bürger			x	Analyse: Beförderungszeit ist o.k.
Linienetz	MF, Sa	Zu hohe Beförderungszeiten zwischen Stotzheim – Hermülheim Stadtbahn (4x)	Bürger			x	kein Handlungsbedarf Analyse: Beförderungszeit ist o.k.
Linienetz	MF, Sa	Zu häufig ist ein Umstieg am ZOB nötig (7x)	Bürger		x		
Linienetz	MF, Sa	Direkte Verbindungen zum Bahnhof Kalscheuren (7x)	Bürger		x		nur aus Sielsdorf, Stotzheim und Efferen nicht vorhanden
Linienetz	MF	Horbeller Straße (Bereich Hermülheim) im Linienverkehr bedienen (2x)	Bürger			x	evtl. in Zusammenhang mit Bedienung Gesamtschule
Linienetz	MF	Häufige Verspätungen im Stadtbusverkehr (17x)	Bürger		x		
Linienetz	MF, Sa	Unzureichende Anzahl Direktverbindungen zur Haltestelle Hermülheim Stadtbahn aus den Stadtteilen	IVV, NVP, Verw./SVH		x		betrifft nur Sielsdorf und Stotzheim, alle anderen Stadtteile sind direkt bzw. durch Linienüberläufer an eine Stadtbahnhaltestelle angebunden (Hermülheim, Fischenich oder Efferen)

Tabelle 3: Übersicht Schwachstellen generell + Stadtbus (Teil 1)

Thema	Tagesart	Schwachstelle	Gemeldet	Handlungsbedarf im Rahmen des Nahverkehrskonzepts			Bemerkung
				groß	mittel	gering	
Linienetz	MF, Sa	Direkte Verbindung Alt-Hürth – Hermülheim Stadtbahn (5x)	Bürger			x	Anbindung über Hst Fischenich gegeben
Linienetz	MF, Sa	Direkte Verbindung Gleuel – Hermülheim Stadtbahn (3x)	Bürger			x	kein Handlungsbedarf bereits heute durch Linienüberläufer von Linie 711 nach 714 und durch Linie 960 vorhanden
Linienetz	MF	Anbindung Gesamtschule Sudetenstraße	Verw./SVH	x			
Linienbedienung	alle	Bedienung Hst Efferen Friedhof im Regelverkehr (2x)	Bürger, Verw./SVH			x	derzeit nur AST
Linienbedienung	MF	Takt auf 15-Minuten umstellen (26x)	Bürger	x			
Linienbedienung	Sa	Takt samstags erhöhen (19x)	Bürger			x	30'-Takt (Mindeststandard)
Linienbedienung	Sa	Verlängerung der Betriebszeit samstags (13x)	Bürger, Verw./SVH	x			Koordinierung mit den Geschäftsöffnungszeiten, u.a. EKZ
Linienbedienung	MF	Takt abends erhöhen (12x)	Bürger			x	
Linienbedienung	MF	Takt außerhalb des Berufsverkehrs zu hoch (7x)	Bürger			x	
Linienbedienung	MF, Sa	Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbahn – Stadtbahn unzureichend (71x)	Bürger	x			Probleme oft durch Verspätung der Stadtbahn verursacht
Linienbedienung	MF, Sa	Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbusse am ZOB unzureichend (32x)	Bürger		x		
Linienbedienung	MF, Sa	Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbahn – RB in Kalscheuren unzureichend (10x)	Bürger		x		
Linienbedienung	MF	Stadtbusse zur HVZ überfüllt (kein Zustieg möglich) (16x)	Bürger		x		lt. SVH besteht das Problem nur in geringem Maße
Linienbedienung	MF	Unzureichende Taktfolge bei den Linien 711 und 713	Verw./SVH	x			
Betriebsform	So	Linienverkehr Sonntags (49x)	Bürger, NVP, IVV, Verw./SVH		x		Linienverkehr nur durch 3 Regionalbuslinien
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	Fehlende Beleuchtung an den Haltestellen (2x)	Bürger			x	im Einzelfall prüfen
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	Sauberkeit in den Bussen nicht gegeben (4x)	Bürger			x	tägliche Reinigung gegeben
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	Haltestellen Stadtbahn: 20% nicht barrierefrei	Verw./SVH		x		
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	keine DFI an Rendezvous Haltestellen	Verw./SVH		x		

Tabelle 4: Übersicht Schwachstellen generell + Stadtbus (Teil 2)

Thema	Tagesart	Schwachstelle	Gemeldet	Handlungsbedarf im Rahmen des Nahverkehrskonzepts			Bemerkung
				groß	mittel	gering	
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	Anzeigetafeln zu Abfahrtszeiten der Stadtbahn fehlen (23x)	Bürger		x		Zuständigkeit REK/HGK/Stadt Hürth
Linienetz	alle	Verlängerung der Linie 18 bis EKZ (Vermeidung von Umstiegen) (29x)	Bürger, Verw./SVH		x		Initiative Stadt Hürth
Linienbedienung	MF	Stadtbahn: Takt zur HVZ erhöhen (62x)	Bürger, Verw./SVH		x		Initiative Stadt Hürth
Linienbedienung	Sa, So	Stadtbahn: Takt am Wochenende erhöhen (65x)	Bürger		x		Initiative Stadt Hürth
Linienbedienung	MF, Sa	Stadtbahn: Takt abends erhöhen (39x)	Bürger		x		Initiative Stadt Hürth
Linienbedienung	alle	SPNV: Häufigerer Halt der RB in Kalscheuren (13x)	Bürger				Zuständigkeit NVR
Linienbedienung	MF	Häufige Verspätung der Stadtbahn (22x)	Bürger	x			Zuständigkeit Stadt Köln/Hürth
Betriebsform	MF	Linie 18 zur HVZ überfüllt (kein Zustieg möglich) (22x)	Bürger	x			Zuständigkeit Stadt Köln/Hürth
Infrastruktur/Barrierefreiheit	MF	Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Kalscheuren unzureichend (4x)	Bürger				Zuständigkeit Stadt Hürth Bau von neuen Anlagen erfolgt 2016
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	Sauberkeit der Stadtbahnhaltestellen unzureichend (9x)	Bürger				Zuständigkeit REK/HGK

Tabelle 5: Übersicht Schwachstellen Stadtbahn / SPNV

4.5 MIV

Die Maßstäbe zur Beurteilung von Verkehr und Planungen für den Verkehr werden in immer stärkerem Maße von außen, also aus dem „Verkehrsumfeld“ oder - besser gesagt - aus den Ansprüchen der Stadt, denen der Verkehr zu dienen hat, bestimmt. Demzufolge wird nicht mehr nur nach Leistungsfähigkeit und Flüssigkeit des MIV-Straßenverkehrs gefragt, sondern in immer stärkerem Maße nach der Verträglichkeit. Mehr als die Hälfte aller täglichen Wege der Hürther Bevölkerung werden aktuell noch mit dem Pkw zurückgelegt.

Die Stadt Hürth verfügt über ein Straßennetz von 239 km Länge, welches unterschiedlichen Bau-
lastträgern zuzuordnen ist. Das Netz besteht aus:

- 4,8 km Bundesautobahnen,
- 6,9 km Bundesstraßen,
- 22,0 km Landesstraßen,
- 22,9 km Kreisstraßen,
- 182,8 km kommunale Straßen.

(Quelle: Mobilität in Nordrhein-Westfalen, Daten und Fakten 2015/2016 Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen)

Die Abbildung 15 zeigt die Straßen des Untersuchungsnetzes mit den entsprechenden Klassifizierungen.

Die einzelnen Straßen des Untersuchungsnetzes sind unterschiedlich stark mit Kfz-Verkehr belastet. Um ein genaues Bild der Verkehrsstärken im Straßennetz von Hürth zu erhalten, sind im Februar 2016 Erhebungen an fünf Knotenpunkten im Straßennetz durchgeführt worden. Zudem erfolgte die Auswertung der bundesweiten Verkehrszählung 2015 für die Region. Genutzt werden konnten außerdem zahlreiche Verkehrserhebungen, die im Zuge früherer verkehrlicher Untersuchungen (u.a. Luftreinhaltung, Großmarkt, B 265) durchgeführt wurden. Aus den gewonnenen Erkenntnissen aus diesen Erhebungen konnte zusammen mit den aktuellen Informationen über Einwohner/-innen und Arbeitsplätze sowie den entsprechenden Mobilitätskenndaten (Stand 10/2015) das bereits vorhandene Verkehrsmodell in VENUS/VISUM aktualisiert werden. Somit kann ein realistisches Abbild der gegenwärtigen Verkehrsabläufe und Belastungszahlen im Kfz-Verkehr auf den Straßen des Untersuchungsnetzes im MIV dargestellt werden. Das Verkehrsmodell bietet die Möglichkeit, Änderungen im Verkehrsnetz zu simulieren und so Maßnahmen auf ihre Wirkung hin zu bewerten. Hierdurch kann die Maßnahmenplanung noch effektiver erfolgen.

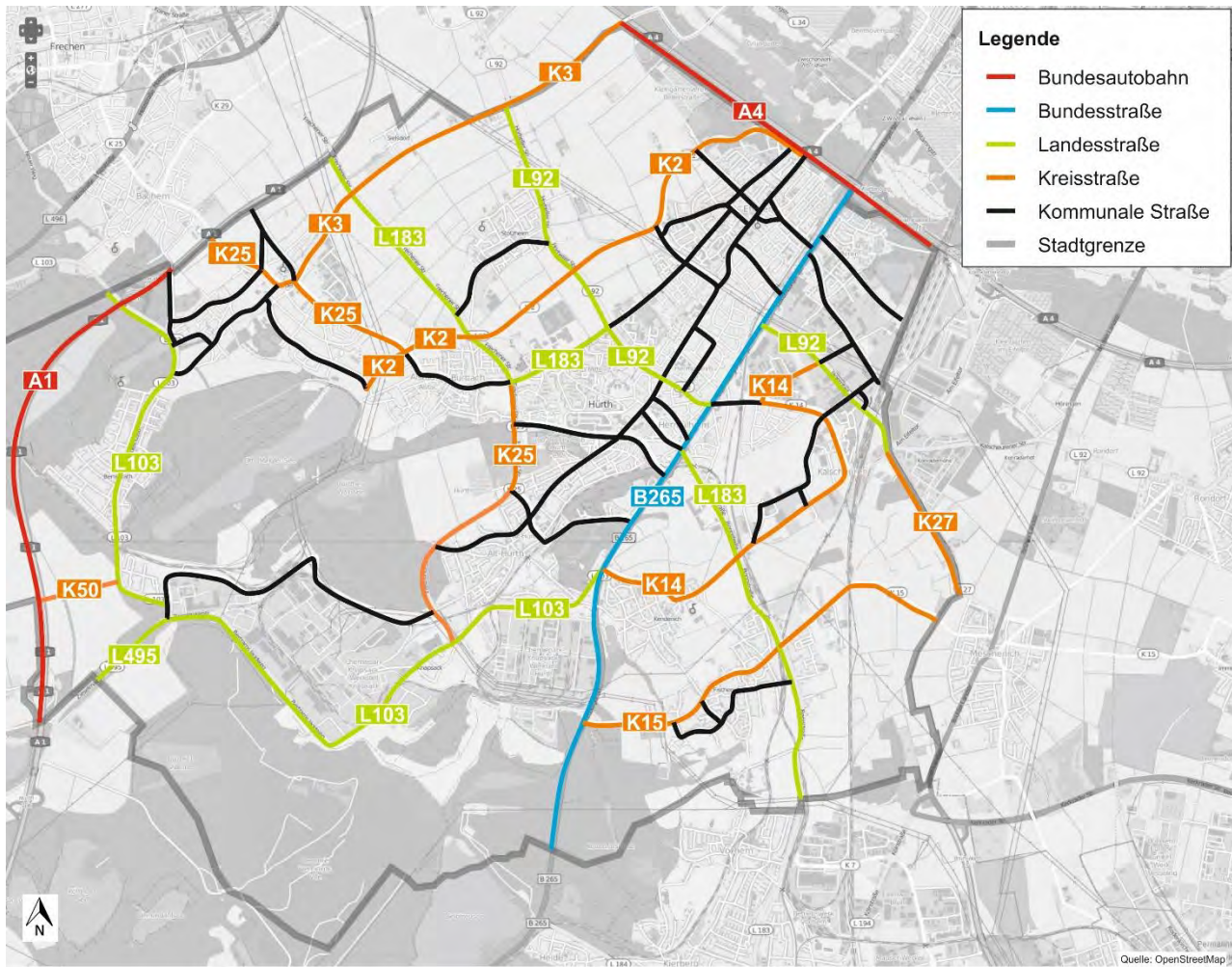


Abbildung 15: Straßenklassifikation

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

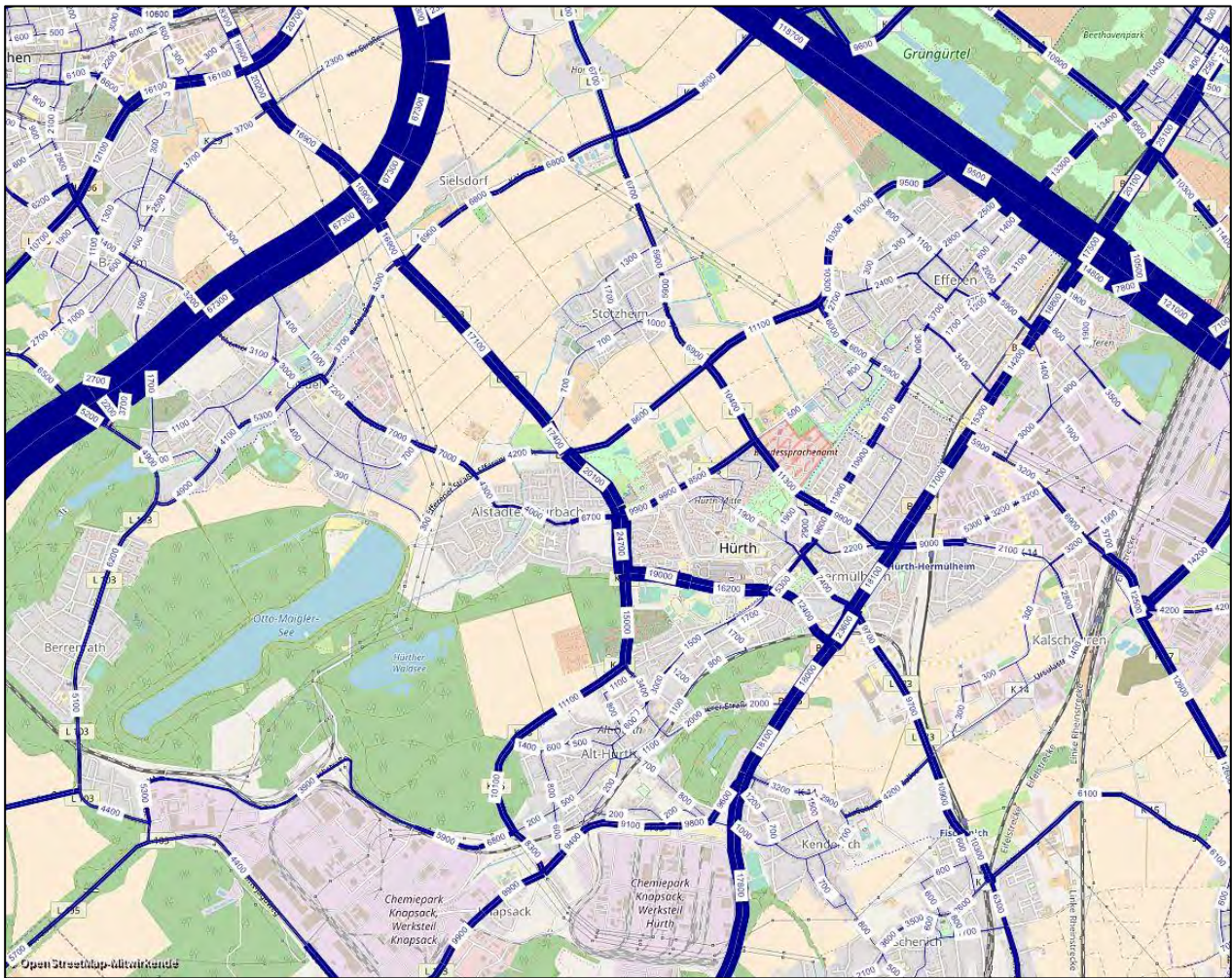


Abbildung 16: Verkehrsstärken Analyse 2016 (Kfz 24/h DTV)

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Hohe Verkehrsstärken (über 10.000 Fahrzeuge / 24h DTV) sind insbesondere auf folgenden Straßen zu finden (s. Abbildung 16):

- Autobahn A1,
- B 265 Luxemburger Straße,
- L 92 Horbeller Straße,
- L 183 Bonnstraße/Frechener Straße (zwischen A1 und Hermülheimer Straße),
- L 183 Bonnstraße (zwischen B 265 und Marktweg),
- K 25 (zwischen L 183 und Industriestraße),
- K 2 Umgehung Efferen,
- Theresienhöhe,

- Krankenhausstraße.

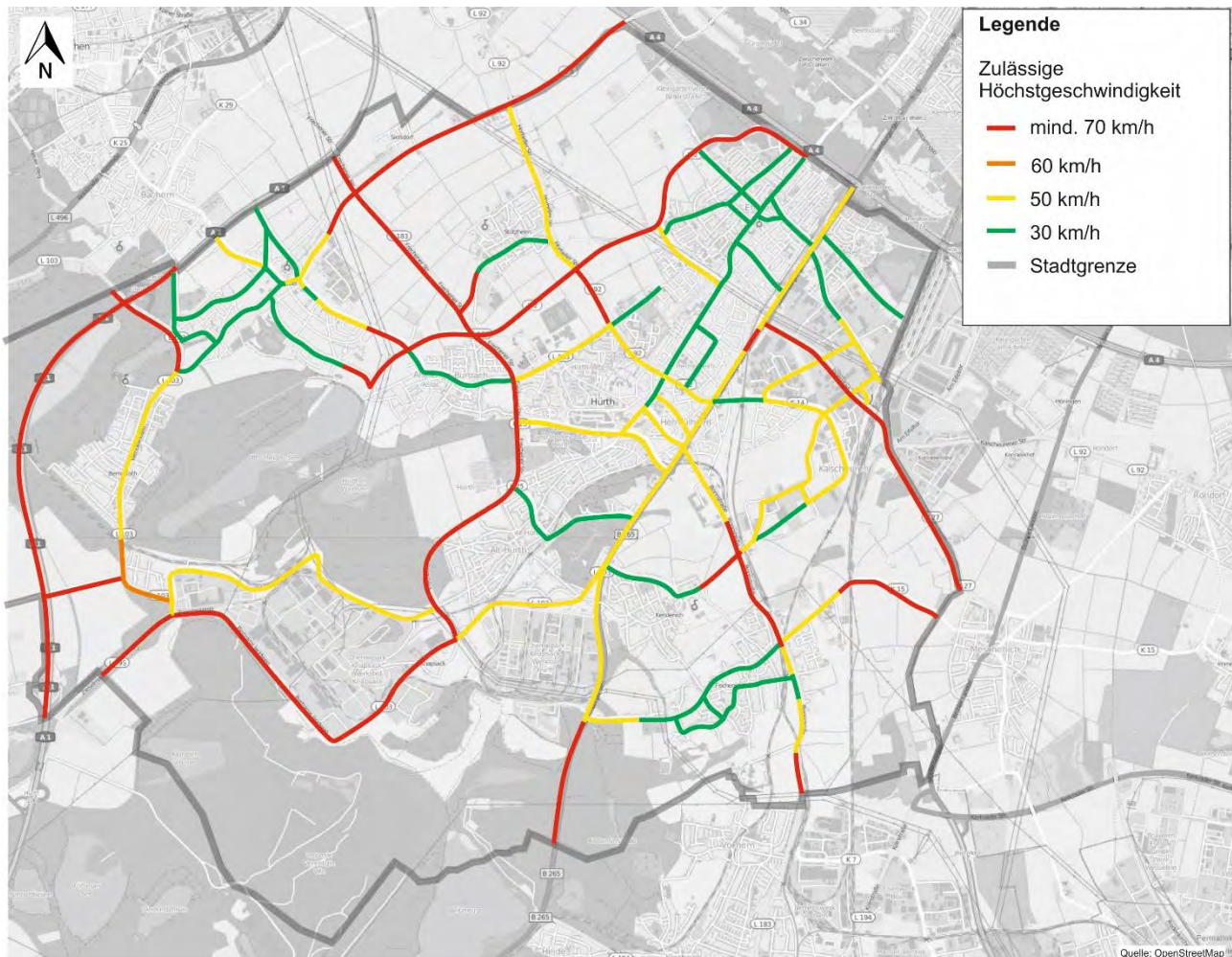


Abbildung 17: zulässige Geschwindigkeiten

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Im Zuge der Bestandsaufnahmen wurden die zulässigen Geschwindigkeiten auf den Straßen des Untersuchungsnetzes (s. Abbildung 17) sowie die Unfallstellen der Jahre 2010 bis 2014 dokumentiert (s. Abbildung 18).

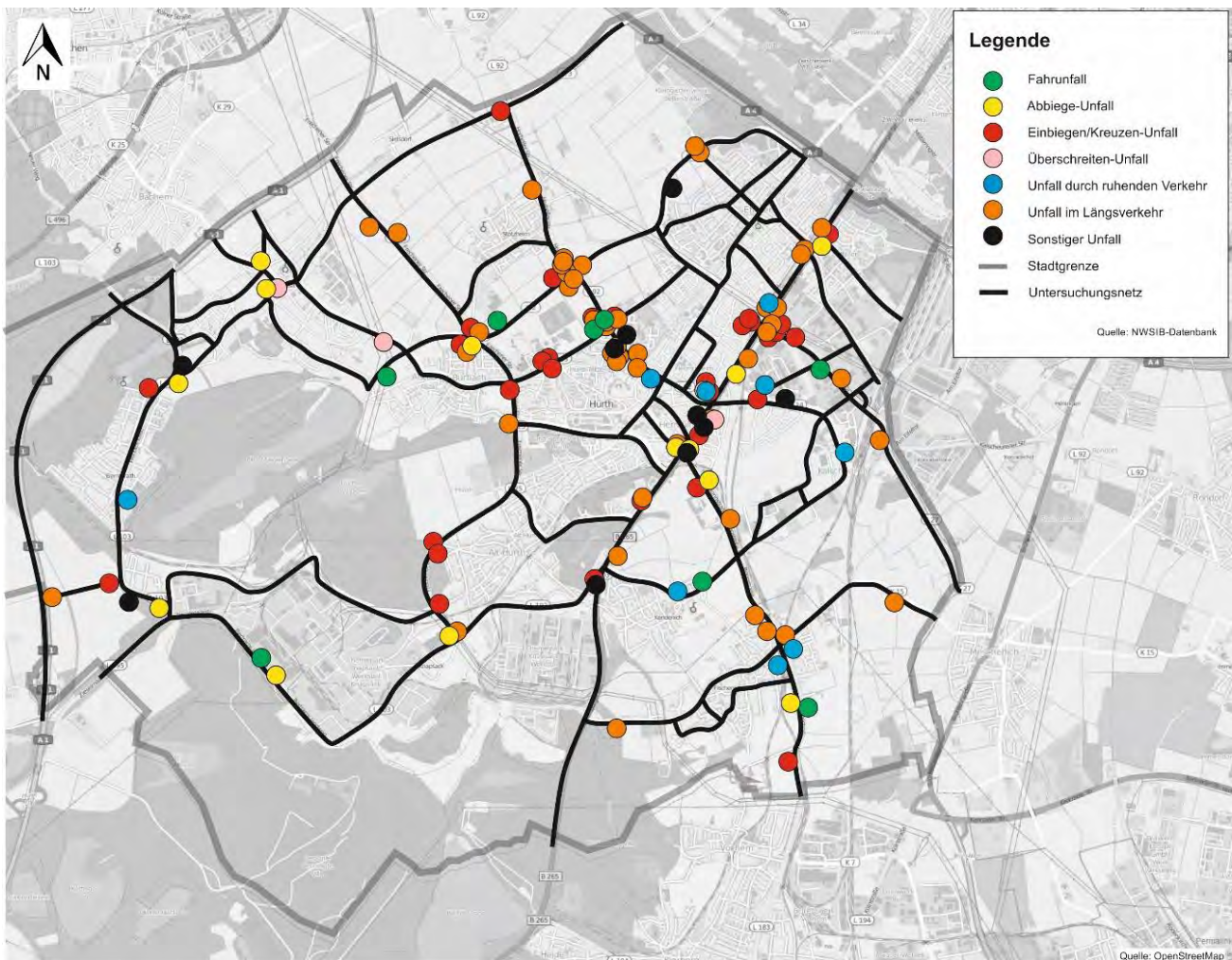


Abbildung 18: Unfallstellen 2010-2014

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Quelle: NWSIB- Datenbank

Insgesamt konnten vor allem folgende Aspekte im MIV identifiziert werden:

- hohe Geschwindigkeiten, insbesondere auf den klassifizierten Straßen,
- geringe Geschwindigkeitsdämpfung an den Ortseingängen,
- bereits umfangreiche Tempo-30-Zonen,
- Konzentration von Unfällen auf B 265 Luxemburger Straße und L 92 Horbeller Straße,
- hohe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten auf den klassifizierten Straßen führen zu unverträglichen Situationen (Luft, Verkehrssicherheit etc.),
- Benachteiligung von Rad- und Fußverkehr,
- Überlastung und lange Wartezeiten an Knoten.

Ein Großteil aller Mängel im MIV im gesamten Stadtgebiet von Hürth ist auf Konflikte mit anderen Verkehrsbeteiligten zurückzuführen. Zudem entstehen Mängel aus Konflikten zwischen einem erhöhten Aufenthalts- und Sicherheitsanspruch von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden im Straßenraum sowie dem hohen Verkehrsaufkommen (Trennwirkung) im MIV (s. Abbildung 19).

Eine hohe Trennwirkung eines Straßenraumes wird durch hohes Verkehrsaufkommen, hohe gefahrene Geschwindigkeiten sowie durch breiten Straßenraum verursacht. An den Stellen im Straßennetz, wo ein hoher Aufenthaltsanspruch und eine hohe Trennwirkung zusammenkommen, ist von einer Erhöhung des Konfliktpotentials auszugehen. Dies ist im Stadtgebiet Hürth im Wesentlichen an den folgenden Straßen der Fall (s. Abbildung 19):

- B 265 Luxemburger Straße,
- L 92 Horbeller Straße,
- L 103 Wendelinusstraße,
- L 183 Bonnstraße,
- L 183 Sudetenstraße,
- K 25 Frechener Straße,
- K 25 Hermülheimer Straße,
- Friedrich-Ebert-Straße,
- Krankenhausstraße.

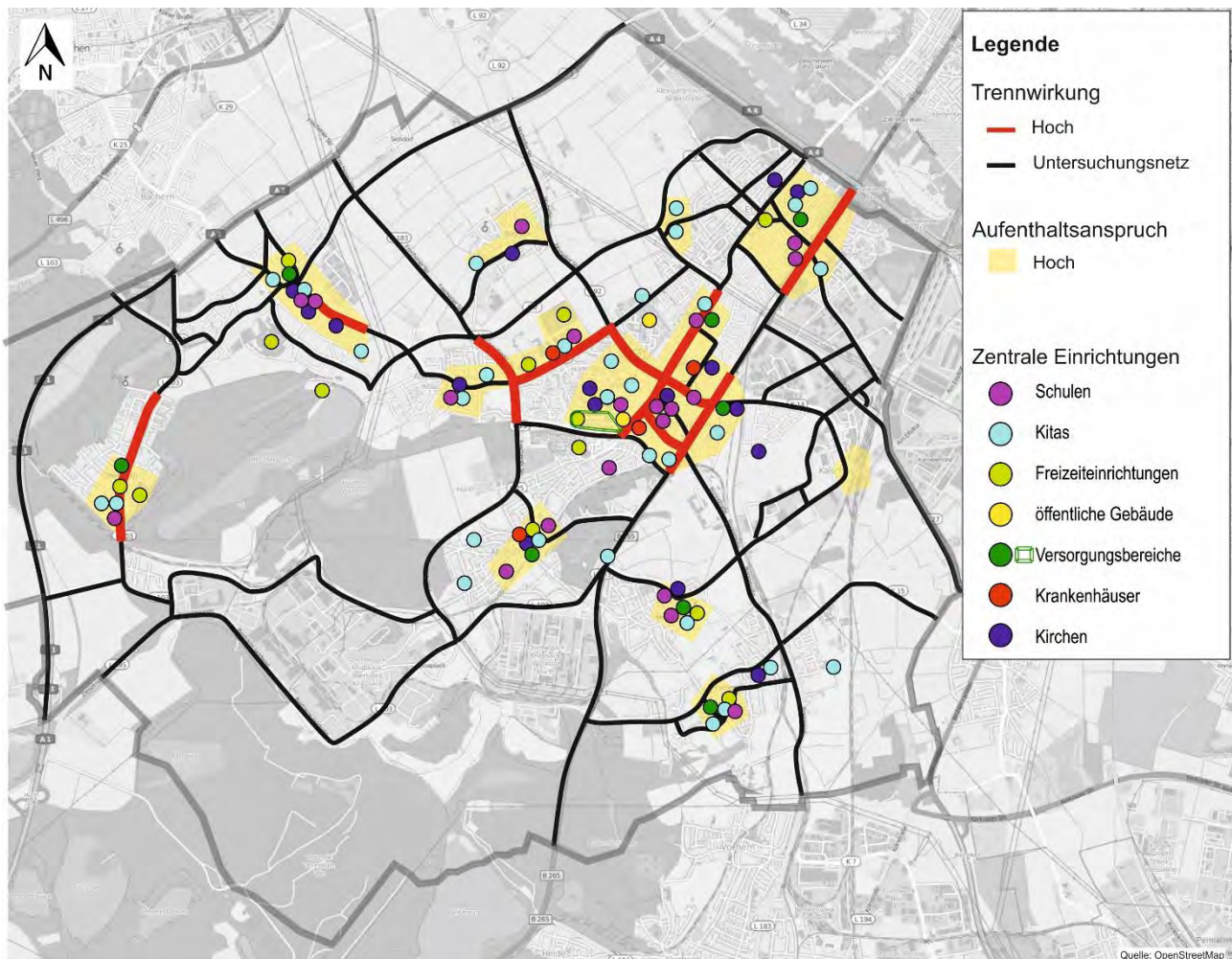


Abbildung 19: Trennwirkung und Aufenthaltsanspruch

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Aus der internetbasierten Mobilitätsbefragung ergaben sich aufgrund der Anmerkungen aus der Bevölkerung zum Thema Autoverkehr folgende räumliche Mängelschwerpunkte (in Klammern die Anzahl der Nennungen) (s. Abbildung 20):

- B 265 Luxemburger Straße (68)
 - Hohe Verkehrsbelastung / Stau (45),
 - Unzureichende Grünzeit an Lichtsignalanlage und Rückstau / Militärring (9),
 - Unzweckmäßige Ampelschaltung an Lichtsignalanlage / L 183 Bonnstraße (3), Hans-Böckler-Straße (3), Kaulardstraße (1) ohne Ortsangabe (2),
 - Parkplatzmangel (3),
 - Unfallgefahr an der Kreuzung / L 183 Bonnstraße (2).

- L 92 Horbeller Straße (21)
 - Unzweckmäßige Ampelschaltung an Lichtsignalanlage / Lortzingstraße. am Bundesprachenamt (7), K 25 Efferener Straße (4), Krankenhausstraße (3), Berrenrather Str. (1), ohne Ortsangabe (1),
 - Stau und Lärm durch den auf die B 265 Luxemburger Straße auffahrenden Schwerverlastverkehr (3),
 - Oberflächenzustand (2).
- Hans-Böckler-Straße (11)
 - Hohes Verkehrsaufkommen und lange Sperrzeiten am Bahnübergang Hürth-Hermülheim (11)



Abbildung 20: Mängelschwerpunkte

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap – Deutschland

4.6 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr tritt in Hürth vor allem im Bereich des Kernbereiches (Hermülheim, Efferen, Alt-Hürth) mit anderen Nutzungen in Konkurrenz. Nicht immer sind dort aufgrund des relativ engen Straßenraums Parkplätze direkt am Ziel realisierbar. Ein akuter Mangel an öffentlichen Parkplätzen besteht in Hürth in der Regel nicht.

In Hürth wird auf einigen Straßen eine temporäre Parkscheibenregelung durchgeführt, um die Nutzung von öffentlichen Parkplätzen einzuschränken und um den Umlauf im ruhenden Verkehr zu erhöhen. Die temporäre Nutzung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum reduziert sich meistens auf zwei Stunden. Die Parkscheibenregelung ist in den Stadtteilen Alt-Hürth, Berrenrath, Efferen, Fischenich, Gleuel und Hermülheim vorzufinden. Auf nachfolgenden Straßen lassen sich u.a. temporäre nutzbare öffentliche Parkplätze feststellen:

- Alt-Hürth: Lindenstraße, Pastoratstraße, Mittelstraße, Weierstraße
- Efferen: Zwischen Brentenstraße und Esserstraße, Bachstraße, Kaulardstraße, Ritterstraße
- Fischenich: Rund um Schneeberg auf der Gennerstraße
- Gleuel: Zwischen Jakob-Esser-Platz und Ernst-Reuter-Straße
- Hermülheim: B 265 Luxemburger Straße, L 92 Horbeller Straße, L 92 Horbeller Straße auf Parkplatz zwischen Weidengasse und B 265 Luxemburger Straße, Rosellstraße, Friedrich-Ebert-Straße / Thetforder Straße, Severinusstraße.

Ein Parkraumkonzept aus dem Jahr 2012 besteht in Hürth rund um das Krankenhaus Sana an der Rosellstraße in Hermülheim. Das Parkraumkonzept umfasst eine temporäre Regelung mit Parkscheibenzonen. Mit dem Parkraumkonzept soll dem hohen Parkdruck in diesem Raum entgegen gewirkt werden, dass durch Nutzungskonflikte zwischen Anwohnenden, Krankenhausmitarbeitenden und Krankenhausbesuchenden besteht (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 04/2019).

In Hürth gibt es für das Handwerk die Möglichkeit den Handwerkerausweis zu beantragen. Dieser berechtigt zum Parken im eingeschränkten Halteverbot und ermöglicht ein Parken ohne zeitliche Begrenzung in Parkscheibenzonen. Der Handwerkerparkausweis gilt u.a. im gesamten Rhein-Erft-Kreis (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 04/2019).

Die größte Anzahl an öffentlichen Parkplätzen befindet sich um das Einkaufszentrum Hürth Park. Insgesamt sind hier ca. 1.700 öffentliche Parkplätze vorzufinden. Die Parkplätze werden nicht bewirtschaftet und sind kostenlos nutzbar (vgl. Hürth Park, abgerufen 04/2019).

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen im Hürth Park gliedert sich dabei in sechs Parkieranlagen, die sich vor allem in der zeitlichen Nutzbarkeit unterscheiden. Die Parkhäuser P1, P3 und

P4 sind von Montag bis Samstag ab 08:00 Uhr geöffnet. Das Parkhaus P2 ist von Montag bis Samstag ab 06:30 Uhr geöffnet. Die Parkplätze P5 und P6 sind 24 Stunden nutzbar, wobei das Parkdeck P6 bis 18:00 Uhr ein Kurzzeitparkplatz (3 Stunden mit Parkuhr) ist (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 04/2019). In Hürth sind gegenwärtig ca. 60 Behindertenparkplätze vorzufinden. Diese konzentrieren sich vor allem auf den Hürth Park. Hier befinden sich ca. 30 Parkplätze. An der Stadtbücherei an der Friedrich-Ebert-Straße befinden sich vier Behindertenparkplätze (vgl. Stadt Hürth, abgerufen 04/2019).

Für die Kombination der Verkehrsmittel ÖPNV und MIV sind in Hürth Park & Ride-Anlagen (P & R) vorzufinden. P & R umfasst in erster Linie das Parken des Pkws am Bahnhof bzw. an der ÖPNV-Haltestelle im sogenannten Vor- und Nachtransport. Das Einzugsgebiet von ÖPNV-Haltestellen lässt sich so deutlich erhöhen. P & R-Anlagen erzeugen für den Nutzenden eine Multimodalität.

Für den Pendelverkehr sind in Hürth vier P & R-Anlagen vorzufinden. Im gesamten Gebiet des Rhein-Erft-Kreises existieren ca. 4.000 P & R-Stellplätze. In Hürth sind gegenwärtig 638 Stellplätze vorhanden. Diese verteilen sich auf die P & R-Anlagen in Hermülheim (91 Stellplätze), in Kalscheuren (99 Stellplätze), in Fischenich (130 Stellplätze) und im Kiebitzweg (318 Stellplätze). Die P & R-Stellplätze sind von montags bis sonntags durchgehend geöffnet und kostenlos nutzbar. Die P & R-Anlagen werden in Hürth von den Pendelnden gut angenommen. Vor allem in Fischenich und Hermülheim sind die P & R-Anlagen in den Spitzenstunden vollständig ausgelastet.

Die Mängel beim Thema Ruhender Verkehr ergeben sich aus

- einer hohen Auslastung der P & R-Anlagen,
- einer Überlagerung von Nutzungsansprüchen (v.a. im Bereich um das Krankenhaus Sana).

5 Prognose 2030

5.1 Bevölkerungsentwicklung

Zur demographischen Entwicklung in der Stadt Hürth wurden folgende Statistiken ausgewertet:

- Einwohnermeldestatistik Stadt Hürth: Einwohner am Stichtag 17.03.2019,
- Landesstatistikamt IT.NRW: Bevölkerungsentwicklung kreisangehöriger Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2014-2040.

Tabelle 6 zeigt die Bevölkerungsentwicklung für den Betrachtungshorizont von 2014 bis 2030 für die Stadt Hürth und für Nordrhein-Westfalen im Vergleich.

Jahr	2014 (IT.NRW)	2019 (Stadt Hürth)	2030 (IT.NRW)
Bevölkerungszahl	57.230	63.624	71.331

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2030

Quelle: Einwohnermeldestatistik Stadt Hürth, IT-NRW

Für die Stadt Hürth wird eine deutlich steigende Einwohnerzahl bis 2030 prognostiziert. Zwischen 2014 und 2030 soll die Einwohnerzahl laut IT.NRW von 57.230 auf 71.331 Personen ansteigen.

Wie in zahlreichen Kommunen in NRW zeigt sich, dass der landesweit zu beobachtende Trend der Alterung der Gesamtbevölkerung sich auch in Hürth deutlich bemerkbar macht. Auch der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 19 Jahren nimmt entgegen dem landesweiten Trend spürbar zu. Ebenso nimmt der Anteil der Altersgruppe von 19 bis 64 Jahren bis 2030 zu, entgegen einer Abnahme im landesweiten Vergleich. Zusammengefasst zeigt die zukünftige Entwicklung bis 2030:

- Zunehmende Anzahl von Kindern/Jugendlichen unter 19 Jahren (+22 %),
- Zunehmende Anzahl von Erwachsenen im Alter von 19 bis 64 Jahren (+23 %),
- Deutlich zunehmende Anzahl von Personen ab 65 Jahre (+31 %).

Bereits in der jüngeren Vergangenheit zeichnete sich der demographische Wandel ab und wird bis 2030 stark beschleunigt. Dies wird Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten haben und somit

auch auf die Maßnahmen- und Handlungskonzepte, die diese Entwicklungen entsprechend berücksichtigen müssen.

5.2 Allgemeine Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung

Die Wegehäufigkeit und die Motorisierung werden sich bis 2030 nur moderat verändern. Die durchschnittliche Zahl der Wege pro Person und Tag wird mit +2 % nahezu dem heutigen Niveau entsprechen. Aus den jüngsten Studien zum Mobilitätsverhalten (MID, SrV) lassen sich Tendenzen zum späteren Führerscheinerwerb in der Altersklasse der 18 – 24-Jährigen ableiten. Es wird allgemein erwartet, dass

- sich dieser Trend, insbesondere in den Großstädten und deren Ballungsräumen, auch bis 2030 fortsetzt,
- die Pkw-Mobilität in dieser Altersgruppe geringfügig sinkt,
- der Pkw-Besitz nicht mehr in dem Maße wie früher als Statussymbol empfunden wird.

Hinzu kommen gegenläufige Tendenzen in der Altersgruppe der über 65-Jährigen. Während für die Gruppe der jungen "Alten" (65 - 80 Jahre) ein hohes Mobilitätsbedürfnis (auch mit dem Pkw) erwartet wird, dürfte die Gruppe der alten "Alten" (die sog. Hochbetagten >80 Jahre) eine deutlich geringere Pkw-Mobilität mit einem hohen Bedürfnis an Nahmobilität aufweisen.

Für die Stadt Hürth zeichnen sich die folgenden Trends der Mobilitätsentwicklung ab:

- Bedeutungsverlust des eigenen Pkws als Statussymbol,
- Stärkere Bedeutung des Share-Gedanken (Teilen der Mobilität),
- Stärkere Bedeutung der Multimodalität,
- Zunehmende Nutzung von Elektrofahrzeugen (E-Pkw und Pedelecs / E-Bikes).

Der demografische Wandel und die Trends der Verkehrsentwicklungen bringen neue Herausforderungen für die Stadt- und Verkehrsplanung (bspw. Barrierefreiheit, Mobilstationen etc.). Die Tendenzen der allgemeinen Verkehrsentwicklung zwischen 2017 bis 2030 werden an die Bundes- und Landesverkehrsplanung angelehnt. Die Bedarfsplanprognose des Bundes weist bis 2030 eine Steigerung des Verkehrsaufkommens (Bezug Personen) im motorisierten Verkehr von 0,2 % pro Jahr aus und eine Steigerung der Verkehrsleistung (Bezug Personenkilometer) von rund 0,6 % pro Jahr.

Trotz des erwarteten Anstiegs der Bevölkerung wird die Zahl der Haushalte in etwa konstant bleiben. Aufgrund der individualisierten Lebensbedingungen wird die Motorisierung voraussichtlich

leicht steigen (vgl. Shell-Studie, Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan etc.). Gleichwohl ermittelt die Shellprognose 2009 für den Zeitraum zwischen 2020 und 2030 nahezu stagnierende Pkw-Fahrleistungen je Einwohner. Der Pkw-Bestand wird um rund 0,5 % pro Jahr in den alten Bundesländern anwachsen. Für den Untersuchungsraum wird hier ein moderates Wachstum (< 3 % zwischen 2016 und 2030) angenommen.

Im Güterverkehr werden das Transportaufkommen auf der Straße zwischen 2010 und 2030 um 0,8 % pro Jahr und die Transportleistung auf deutschen Straßen um 1,7 % pro Jahr zunehmen. Dies wird sich insbesondere auf die Bundesfernstraßen auswirken. Im nachgeordneten Netz ist nur punktuell mit größeren Zuwachsraten zu rechnen. Hier sagt die Prognose zu den deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in den kommenden Jahren eine Wachstumsrate von insgesamt rund 0,15 % pro Jahr voraus.

Insgesamt ist für den Untersuchungsraum mit Steigerungsraten von unter 10 % zwischen 2010 und 2030 im motorisierten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) auszugehen. Die Verkehrsleistung wird um 0,5 % pro Jahr steigen.

6 Ziele und Handlungsfelder

6.1 Vorbemerkungen

Für die Planung und die Bewertung von konkreten Maßnahmen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hürth ist es erforderlich, Ziele und Planungsgrundsätze zu formulieren, die den zukünftigen verkehrspolitischen Handlungsrahmen der Stadt Hürth definieren. Dabei gilt es die enge Abhängigkeit zwischen der Stadtentwicklungsplanung und der Verkehrsplanung zu berücksichtigen und insbesondere aus den absehbaren Folgen der demographischen Entwicklungen entsprechende Ziele der Verkehrsentwicklung abzuleiten.

Der folgende Entwurf eines Zielsystems beinhaltet Oberziele, die eher grundsätzlich und verkehrsmittelübergreifend formuliert sind sowie Ziele und Planungsgrundsätze zu den einzelnen Verkehrsmitteln, die teilweise schon auf Maßnahmen bzw. bestehenden Untersuchungsbedarf hinweisen.

6.2 Oberziele

Stadtverträgliche Verkehrsplanung:

Grundsätzlich muss das oberste Ziel des VEP sein, die festgestellten Mängel in allen Verkehrsarten zu beseitigen und damit die notwendige Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden stadtverträglich zu gewährleisten. Eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität beinhaltet, dass die unterschiedlichen Verkehrsmittel entsprechend ihrer Stärken, Schwächen und typischen Einsatzfelder gewählt werden. Die Beeinträchtigung der Anwohner/-innen, der Freizeit-, und Erholungseinrichtungen sowie von Natur und Landschaft sollen auf diese Weise soweit möglich minimiert werden.

Die Erreichbarkeit der Stadt mit ihren Wohn-, Arbeitsplatz-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen ist ebenfalls ein wesentlicher Standortfaktor sowohl für die lokale Wirtschaft als auch für die Attraktivität der Stadt Hürth als Wohnstandort. Zur Sicherung der Erreichbarkeit sind leistungsfähige Verkehrsnetze eine wesentliche Voraussetzung. Anzustreben ist eine gleichermaßen gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende und für alle Reisezwecke. Entsprechend eröffnen sich hier Handlungsfelder für alle Verkehrsarten und deren verstärkte intermodale Verknüpfung durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.

Auf eine enge Verzahnung von Stadtplanung und Verkehrsplanung ist besonderer Wert zu legen. Einerseits sollen besonders verkehrserzeugende Nutzungen dort angesiedelt werden, wo sie vom Verkehrsnetz leistungsfähig und ohne Störungen empfindlicher Nutzungen abgewickelt werden können. Andererseits gilt es die „Stadt der kurzen Wege“ anzustreben, das heißt durch eine enge Verzahnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Dienstleistung und Freizeit Verkehr und insbesondere Pkw-Verkehr zu vermeiden.

Sozialverträgliche Verkehrsplanung:

Alle sozialen und gesellschaftlichen Gruppen sind bei der Verkehrsplanung gleichberechtigt zu berücksichtigen. In Anbetracht der demographischen Entwicklungen sollen insbesondere die Grundlagen für einen kinder-, behinderten- und seniorengerechten Verkehr geschaffen werden.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verringerung der Unfallsituationen soll ein weiteres wesentliches Ziel der Maßnahmenkonzeption sein. Dabei besteht über die bauliche Umgestaltung von unfallträchtigen Detailpunkten hinaus die Möglichkeit, durch ordnungsrechtliche bzw. organisatorische Maßnahmen eine grundsätzliche Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Förderung der Nahmobilität:

Neben einem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ durch Nutzungsmischung ist die Nahmobilität in den Stadtteilen besonders zu stärken. Der Stärkung der Nahmobilität ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen, und zwar nicht nur zur Verbesserung der Lufthygiene und zur Verminderung von Emissionen, sondern insbesondere auch vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung mit einer starken Zunahme der älteren Bevölkerung. Angebote, die es ermöglichen, notwendige Wege nichtmotorisiert und möglichst barrierefrei zu erledigen, stärken die Stadt Hürth als Wohnstandort.

Um die Forderung der einzelnen Verkehrsteilnehmenden zu realisieren, ist ein Umdenken im Hinblick auf die Aufteilung innerhalb begrenzter Verkehrsräume erforderlich. Durch die Umgestaltung von Straßenquerschnitten zugunsten der Förderung der Nahmobilität kann ein Wegfall von bspw. Parkplätzen notwendig werden. Mit der Umgestaltung von Straßenräumen soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden, um einen attraktiven und zusammenhängenden Stadtraum zu schaffen.

Nach der Benennung der Oberziele werden nachfolgend die Ziele für den jeweiligen Verkehrsteilnehmenden definiert.

6.2.1 Fußverkehr

Zu Fuß Gehende sind die wichtigsten Verkehrsteilnehmenden in der Stadt. Zu Fuß Gehende erzeugen Urbanität. Stärkung der Nahmobilität heißt vor allem: Förderung des Fußverkehrs. Berücksichtigung der demographischen Entwicklung heißt: Barrieren abzubauen, Umwege zu vermeiden und die Trennwirkung von Straßen zu überwinden, damit Senioren und Mobilitätsbeeinträchtigte eine uneingeschränkte Nahmobilität erfahren können.

Das Ziel einer Mindestgehwegbreite von 2,00 Metern ist zu fordern. Querungshilfen an belasteten Straßen, Bordsteinabsenkungen, taktile Leithilfen müssen zum Standardrepertoire des zukünftigen Straßenausbaus gehören.

In den Wohnquartieren und vor allem in den Stadtzentren spielt die Aufenthaltsqualität eine große Rolle: Kommunikation, Information, Erholung und Spiel sollen wieder vermehrt im öffentlichen Straßenraum stattfinden.

In dem heutigen siedlungsstrukturellen Stadtkern Hürths (Bezirke Hermülheim, Kalscheuren und Efferen) sind die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden vermehrt zu berücksichtigen. Ohne die Erreichbarkeit mit dem Pkw einzuschränken ist die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen zu überwinden, sind Bewegungs- und Aufenthaltsräume für zu Fuß Gehende zu vergrößern und attraktiver zu gestalten.

6.2.2 Radverkehr

Der heutige verhältnismäßige geringe Radverkehrsanteil weist auf ein hohes Potential im Fahrradverkehr der Stadt Hürth hin. Zur Förderung des Fahrradverkehrs ist nicht nur ein geschlossenes und sicheres Radwegenetz, sondern insbesondere ein fahrradfreundliches Klima erforderlich.

Nicht nur Hochbordradwege, sondern auch Markierungen in der Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen eröffnen in Hauptverkehrsstraßen sichere Wege für den Fahrradverkehr. Leitlinie des VEP soll es sein, dem Radverkehr konsequent Bereiche auf der Straße bereitzustellen, diese jedoch durch geeignete Maßnahmen (bspw. Schutzstreifen, Radfahrstreifen) vom Kfz-Verkehr zu separieren. Dem Radverkehr wird dadurch ein sicheres Fahren im Sichtbereich des Kfz-Verkehres ermöglicht.

Folgende grundsätzliche Ziele sind dabei für den Radverkehr zu berücksichtigen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Berücksichtigung neuer Verkehrsentwicklungen und rechtlicher Rahmenbedingungen,
- Verbesserung der Verständlichkeit und Begreifbarkeit der Regelungen für den Radverkehr,
- Verabschiedung eines Radverkehrskonzeptes zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (Anm.: Das Radverkehrskonzept wurde 2010 durch die Stadt Hürth beschlossen, s. Kap. 3.3.7).

Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen in Tempo-30-Zonen, in Grünanlagen oder auf Wirtschaftswegen sind für den Fahrradverkehr auszuweisen und die zugehörigen Infrastrukturmaßnahmen (Abstellanlagen, Bike & Ride, Radverkehrswegweisung etc.) zu schaffen. Bei der Verkehrsregelung und Verkehrlenkung sind die Bedürfnisse des Fahrradverkehrs mehr als heute zu berücksichtigen.

6.2.3 Car-Sharing, E-Mobilität

Die Elektromobilität soll als stadt- und umweltverträglichere Technologie erheblich ausgebaut und gefördert werden. Dazu zählen in Hürth vor allem der Ausbau und die Förderung der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität. Des Weiteren soll die Umstellung des motorisierten Verkehrs auf Elektrofahrzeuge (bzw. alternative Antriebstechnologien) im Bereich kommunaler Träger gestärkt werden.

Für die Ausnutzung des Potentials von Elektrofahrrädern und Pedelecs ist auf der Ebene des Radverkehrs der geeignete Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich. Dazu zählen unter anderem die Einführung intelligenter Ampelschaltung für Radfahrende, die Prüfung zum Bau von Rad-schnellwegen, die Einführung von Bike & Ride - Stationen, die Errichtung von Mobilstationen sowie die Instandhaltungen und Pflege der Fuß- und Radwege. Auch der Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements kann die Akzeptanz von Car-Sharing und Elektromobilität fördern und das Potential von Alternativen zum motorisierten Kfz ausnutzen.

6.2.4 ÖPNV

Die Ziele in Bezug auf den ÖPNV werden nachrichtlich aus dem Nahverkehrskonzept Hürth 2016-2025 übernommen.

Oberstes Ziel soll es demnach sein, die Sicherung der ÖPNV-Mobilität im Stadtgebiet und damit eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten für die Bürgerschaft sicher zu stellen. Dies bedeutet, dass auch in weniger dicht besiedelten Gebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten ein Mindestangebot im ÖPNV zur Verfügung stehen muss. Hier sind die Vorteile der differenzierten Bedienung (flexible Betriebsformen) zu nutzen.

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Transportkette mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen lokale, nachbarörtliche und regionale Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Fahrtzwecke.

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele der Stadt Hürth zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden vier Punkten:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur im Stadtgebiet Hürth durch eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Erft-Kreises bzw. der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR),
- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre und durch eine Verbesserung der Anschlusssituationen an zentralen Verknüpfungspunkten,

- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks sowie durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards,
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen.

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten, damit fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Produkten des ÖPNV eingerichtet und die Prämissen des Zusammenspiels einer nach Verkehrsaufgaben differenzierten Produktpalette erfüllt werden können. Dies setzt eine entsprechend abgestimmte Linienplanung voraus.

Im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes muss der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen besonders Rechnung getragen werden. Eine vollständige Barrierefreiheit ist das Ziel. Für diese Personengruppen müssen daher besondere Ausstattungsmerkmale im ÖPNV-Angebot vorgesehen werden, die nachfolgend beispielhaft aufgeführt sind:

- Einsatz moderner Niederflurtechnik bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen, Vorhaltung ausreichender Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen,
- Verbesserung der Information durch Ergänzung der Fahrplantabellen um Hinweise auf den Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik und auf behindertengerecht eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- Berücksichtigung der Information zur Haltestellenausstattung (z.B. Abstellmöglichkeiten für Rollstühle und Rollatoren) und Fahrzeugausrüstung bei der Online-Verbindungssuche,
- Anstreben eines möglichst niveaufreien (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z.B. Rampen, Aufzüge),
- Anstreben eines möglichst niveaufreien Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordsteinhöhe auf 16 cm,
- Konsequente Einführung taktiler Oberflächen (Blindenleitplatten) an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung für Sehbehinderte,
- Konsequente Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen in den Fahrzeugen.

Fehlende Informationen oder bauliche Einrichtungen behindern den Zugang zum ÖPNV z. T. erheblich. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht, wenn er auf der gesamten Transportkette ihren Ansprüchen genügt.

Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV, hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen als häufig einziges Verkehrsmittel entgegenzuwirken, sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Attraktives Angebot auch in Schwachverkehrszeiten, insbesondere im Abend- und Wochenendverkehr,
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung (Straßenbeleuchtung; wo diese nicht ausreicht, sollte im Wartebereich eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen werden) und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z.B. Mauern, Hecken),
- Verbesserung der Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch den Fahrer (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche ausreichende Innenbeleuchtung.

6.2.5 MIV

Der MIV hat den größten Anteil an allen täglichen Wegen in der Stadt Hürth. Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes ist es, zu einer möglichst stadtverträglichen und sicheren Abwicklung des notwendigen Verkehrs zu kommen.

Vor diesem Hintergrund sind insbesondere die Ortsdurchfahrten vom Durchgangs- sowie Pendlerverkehren zu entlasten, um Raum für zu Fuß Gehende, Radfahrende und den Quell- und Zielverkehr zu schaffen. Die übrigen Straßenräume sind stadtverträglich zu gestalten. Die Erreichbarkeit der Stadtteile ist auf möglichst leistungsfähigen Straßen zu bündeln und zu sichern. Umwegfahrten und Schleichverkehre sind im Sinne einer Verminderung des CO₂-Ausstoßes durch verkehrslenkende Maßnahmen möglichst zu vermeiden.

Für das Maßnahmenkonzept im MIV wurden deshalb im Einzelnen folgende Ziele aufgestellt:

- Geschwindigkeitsreduzierung im MIV an möglichst vielen Straßen,
- Geschwindigkeitsdämpfung und Anpassung (insbesondere in Ortseinfahrten),
- Verlagerung von Durchgangsverkehren,
- Lkw-Durchfahrtsverbot in Tempo-30-Zonen/-Bereichen,
- Erhöhung Leistungsfähigkeit diverser Knoten (Reduzierung Wartezeiten und Rückstau, gleichzeitig Emissionsminderung),
- Konfliktminimierung an unfallkritischen Knoten,
- Erhöhung der verkehrsmittelübergreifenden Verkehrssicherheit (Mischbetrieb auf der Fahrbahn),

- Reduzierung von Fahrbahnbreiten zugunsten Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende (Schaffung von Frei-/Seitenraum).

6.2.6 Ruhender Verkehr, P & R

Im Kernbereich Hürths ist ein ausreichendes Parkplatzangebot für Bewohner/-innen, Kunden/-innen und Besucher/-innen vorzuhalten. Der Beschäftigtenverkehr soll möglichst über andere Verkehrsmittel abgewickelt werden. Langzeitparkern sind Parkplätze in zumutbarer fußläufiger Entfernung anzubieten. Im Kernbereich von Hürth sind darüber hinaus für Mobilitätseingeschränkte und Kurzzeitparker Parkplätze bereit zu stellen. Durch ein einheitliches, abgestuftes Bewirtschaftungskonzept werden die öffentlichen Parkplätze Wertigkeiten zugeordnet und Langzeitparker an den Rand gedrängt.

Das Angebot von P & R - Anlagen soll in der Stadt Hürth ausgebaut werden, um eine Stärkung der Nahmobilität und des Umweltverbundes zu erreichen und einen möglichst frühzeitigen Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu generieren.

7 Maßnahmenkonzepte

7.1 Vorbemerkungen

Die in der Mängelanalyse (s. Kapitel 4) beschriebenen Mängel sollen durch geeignete Maßnahmen abgestellt werden. Die Maßnahmen werden abschließend in einem Handlungsprogramm mit Prioritätenreihung gefasst. Der VEP Hürth 2030 unterscheidet dabei zwischen stadtbezogenen Maßnahmen, den so genannten „s“-Maßnahmen und ortsbezogenen Maßnahmen, den so genannten „o“-Maßnahmen“. Die „s“-Maßnahmen haben räumlich einen übergeordneten Charakter, während die „o“-Maßnahmen kleinräumig begrenzt sind. Den „o“-Maßnahmen galt nach Beschluss durch den Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr ein besonderes Augenmerk. In den „o“-Maßnahmen findet eine detaillierte Betrachtung der jeweiligen Maßnahme statt. In den späteren Planungsphasen zu den einzelnen „s“-Maßnahmen und „o“-Maßnahmen müssen die entsprechenden Straßenbaulasträger beteiligt werden.

Das im Rahmen der Aufstellung des VEP formulierte Maßnahmenprogramm dient der stadtverträglicheren Abwicklung des zukünftigen Verkehrs, bietet bessere Erschließungs- und Verbindungsqualitäten im Hürther Stadtgebiet für alle Verkehrssysteme und erhöht die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen. Damit wird insgesamt die Lebensqualität in der Stadt Hürth erhöht. Das Maßnahmenprogramm soll in erster Linie Möglichkeiten aufzeigen, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel in das Bewusstsein der Bevölkerung zu rufen und die Bevölkerung veranlassen, vom eigenen Kraftfahrzeug auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) umzusteigen. Dies soll auch durch die Einrichtung von intermodalen Verknüpfungspunkten geschehen.

7.2 Stadtbezogene Maßnahmen („s“-Maßnahmen)

In diesem Kapitel werden die „s“-Maßnahmen vorgestellt. Die nachstehenden „s“-Maßnahmen wurden vom Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr für eine detaillierte Betrachtung ausgewählt. Zu diesem Maßnahmenprogramm gehören folgende Maßnahmen:

- s1: Verkehrsverlagerung / -führung
- s3: Ausführungs- und Unterhaltungsstandards für Fuß- und Radwege
- s4: Prüfung auf Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Hauptradrouten und Schließung von Radwegenetzlücken
- s5: Mobilstationen
- s6: P & R

7.2.1 Maßnahme s1: Verkehrsverlagerung / -führung

Vor dem Hintergrund einer anzustrebenden Verkehrsreduzierung in Hürth und einer deutlichen Verbesserung der Umfeldqualität im Stadtgebiet ist ein Maßnahmenpaket entwickelt worden, welches mit Hilfe des Verkehrsmodells wirkungsanalytisch untersucht wird.

Schwerpunkte des Maßnahmenpaketes „s1“ sollen folgende Punkte sein:

- Geschwindigkeitsdämpfung an den Ortseinfahrten,
- Reduzierung von Geschwindigkeiten in Hürth-Mitte und Efferen,
- Führung des Radverkehrs durch Abwicklung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, nur dann, wenn die Verkehrssicherheit für Radfahrende in der Praxis unter Beachtung der nachstehenden Kriterien und objektiv messbarer Daten gewährleistet wird:
 - Klassifizierung / Funktion der Straße,
 - Verkehrsstärken Kfz / Radverkehr,
 - LKW-Anteil,
 - tatsächlich gefahrenes Geschwindigkeitsniveau (V85),
 - Streckencharakteristik,
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Knoten durch Anlage von Kreisverkehrsplätzen,
- Lkw-Durchfahrtsverbot in Tempo-30-Zonen,
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs durch Netzergänzungen.

Um die Wirkungen des Maßnahmenpaketes im Vergleich bewerten zu können, wird zunächst ein Prognose-Null-Fall entwickelt, der alle Entwicklungen (Strukturentwicklungen, Straßenbauprojekte etc.) in der Region enthält, die bis 2030 voraussichtlich eingetroffen bzw. fertiggestellt sein werden. Das bedeutet, dass der Prognose-Null-Fall 2030 die Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze) 2030 für Hürth, Köln und den Rhein-Erft-Kreis berücksichtigt, die im Rahmen einer aktuellen Untersuchung zur Regionaltangente für den Rhein-Erft-Kreis aufbereitet wurden. Die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbedarfsplan 2030 in der Region finden ebenfalls Berücksichtigung. Hierzu zählen der Ausbau des Autobahnnetzes rund um Köln, sowie die Planungen zur B 265n (inkl. veränderter Verkehrsführung im untergeordneten Netz) und zur B 51n. Zudem sind aktuell bekannte Projekte wie z.B. BP 217 und BP 204b im Prognose-Null-Fall 2030 enthalten. Der Prognose-Null-Fall 2030 stellt also den Vergleichsfall dar, mit dem die Wirkungen des Maßnahmenpaketes „s1“ verglichen und bewertet werden.

Die zu erwartenden täglichen Verkehrsmengen im Prognose-Null-Fall 2030 werden in der Abbildung 21 dargestellt.

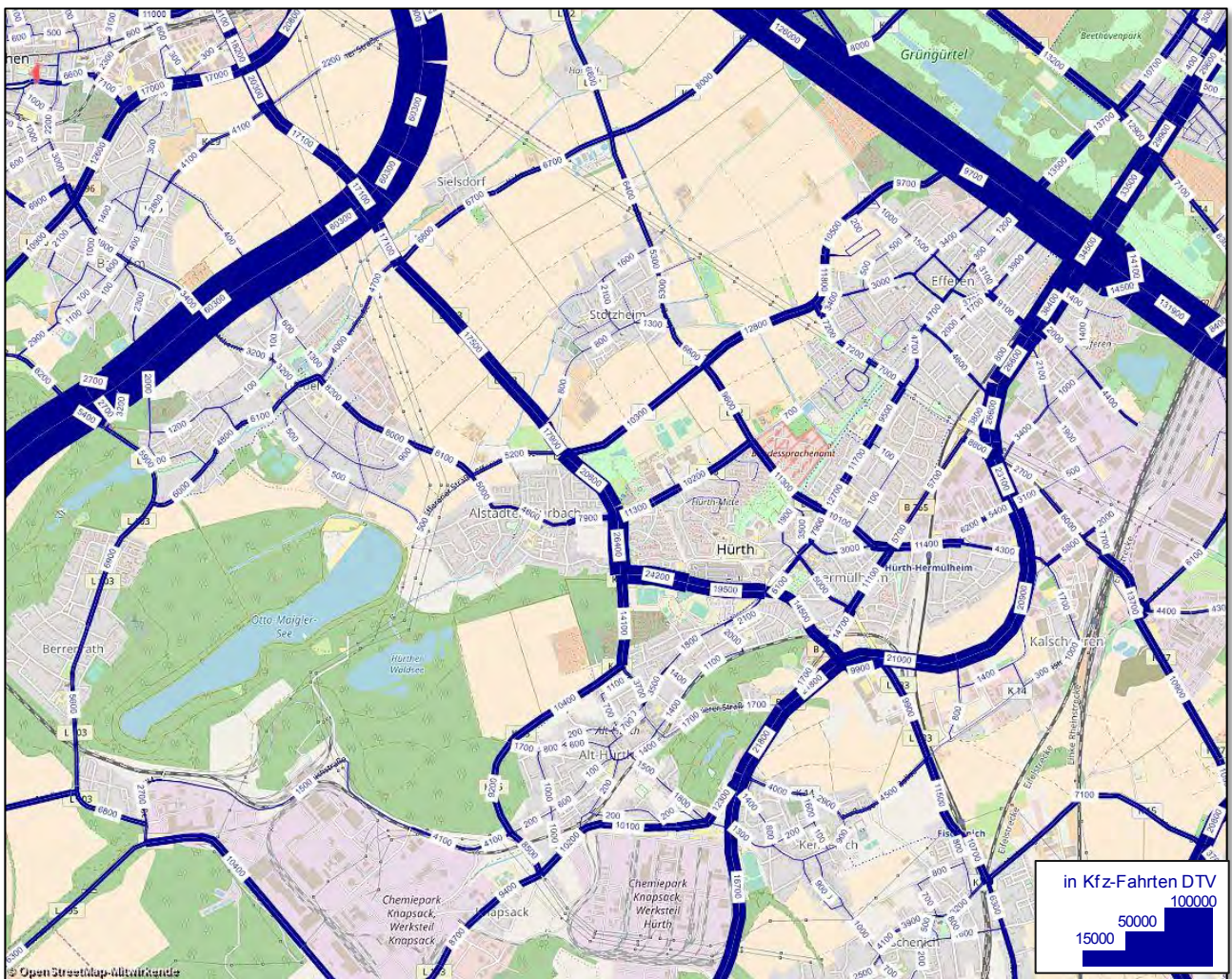


Abbildung 21: Verkehrsstärken im Prognose-Null-Fall 2030 in Kfz 24h DTV

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Im VEP wird insgesamt davon ausgegangen, dass die untersuchten Temporeduzierungen auf deutlich unter 50 km/h durch bauliche Maßnahmen (Einengungen, Verschwenkungen) oder optische Fahrbahnverschrämlerungen z.B. durch Schutzstreifen im Radverkehr erreicht werden können. Deswegen ist die Anordnung einer Temporeduzierung auf 30 km/h nicht notwendig.

Insgesamt werden folgende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Maßnahmenpaket „s1“ untersucht (s. Abbildung 22):

- Geschwindigkeitsdämpfung an Ortseinfahrten:
 - Berrenrath (L 103 Wendelinusstraße)
 - Fischenich (L 183 Bonnstraße)
 - Stotzheim (Berrenrather Straße)

- Gleuel (K 25 Hermülheimer Straße)
- Geschwindigkeitsreduzierung auf ca. 30 - 40 km/h durch bauliche oder optische Maßnahmen:
 - Hürth Mitte (L 183 Sudetenstraße, Bonnstraße, Friedrich-Ebert-Straße)
 - Hermülheim (B 265 Luxemburger Straße)
 - Gleuel (K 25 Hermülheimer Straße)
- Tempo 20 im Geschäftsbereich Bachstraße:
 - Verringerung Durchgangsverkehr auf Krankenhausstraße und Verlagerungseffekte auf K 2
- Temporeduzierung durch bauliche Maßnahmen:
 - Tempo 40 L 92 Horbeller Straße, K 14 Hans-Böckler-Straße
 - Tempo 20 Rondorfer Straße

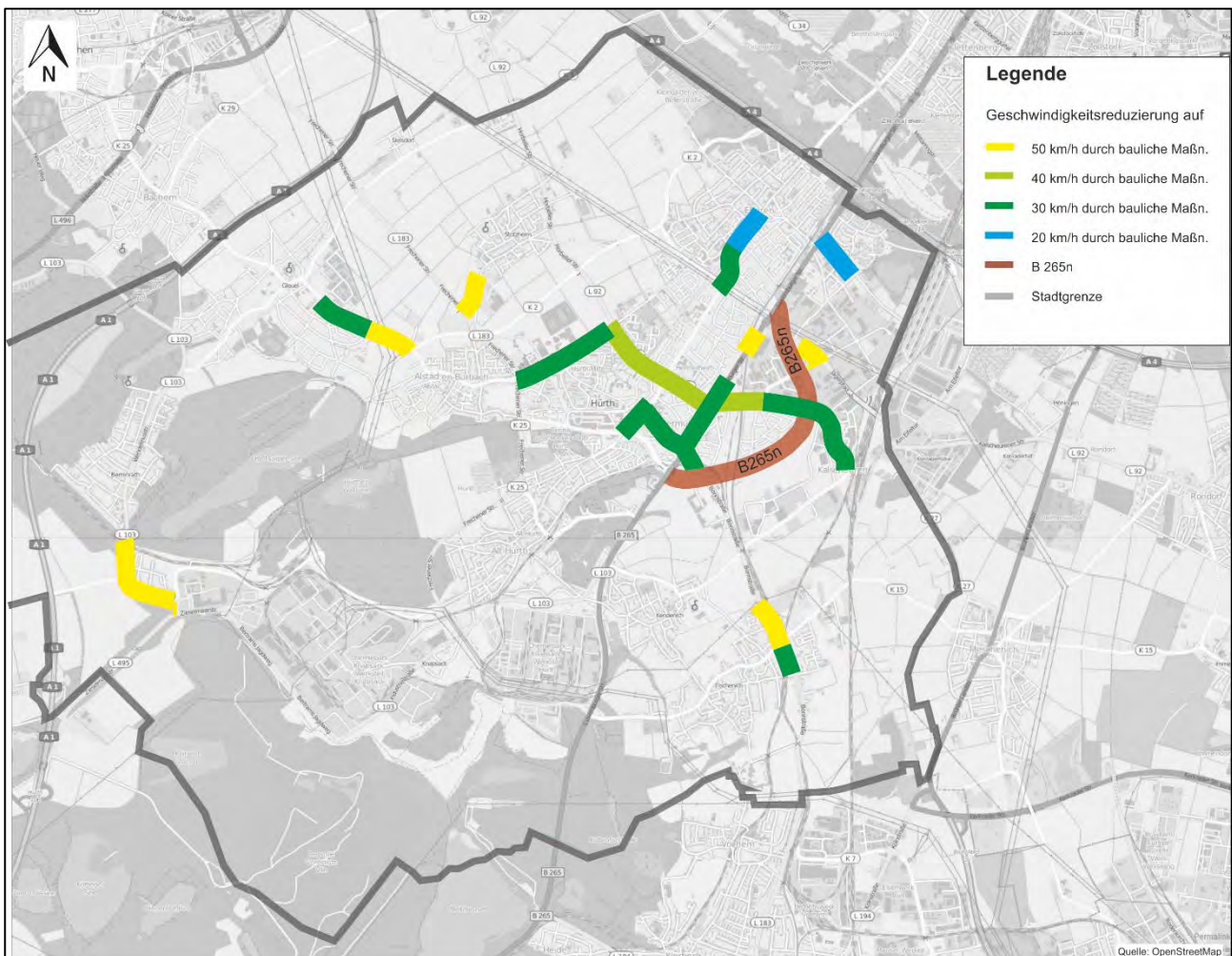


Abbildung 22: Untersuchte Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Zusätzlich wird der Umbau von Knotenpunkten, die heute mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden, zu Kreisverkehrsanlagen untersucht (s. Abbildung 23).

Durch die Anlage von vier Kreisverkehren entlang der L 92 Horbeller Straße (Knotenpunkt L 183 Sudetenstraße, Krankenhausstraße und B 265 Luxemburger Straße) und B 265 Luxemburger Straße (Knotenpunkt L 183 Bonnstraße) sowie am Knotenpunkt In den Höhen / Krankenhausstraße kann die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte erhöht werden, die Geschwindigkeit weiter gesenkt und die Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende deutlich erhöht werden.

Durch den Wegfall von Abbiegespuren kann der gesamte Straßenraum besser genutzt werden (z.B. durch Einzelhandel oder Gastronomie), er wird optisch weiter geöffnet/geweitet (wirkt aufgeräumter). Geringere Staulängen und ein verbesserter Verkehrsfluss erhöhen die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende zusätzlich. Eine Prüfung der Kreisverkehrsanlagen auf räumliche Gegebenheiten und Leistungsfähigkeit ist durchgeführt worden (Ø28 m-Ø30 m ist an allen Verkehrsknoten möglich; eine ausreichende Leistungsfähigkeit ist gegeben) und ist unter Kapitel 7.3.1 o1-Horbeller Str. dokumentiert.

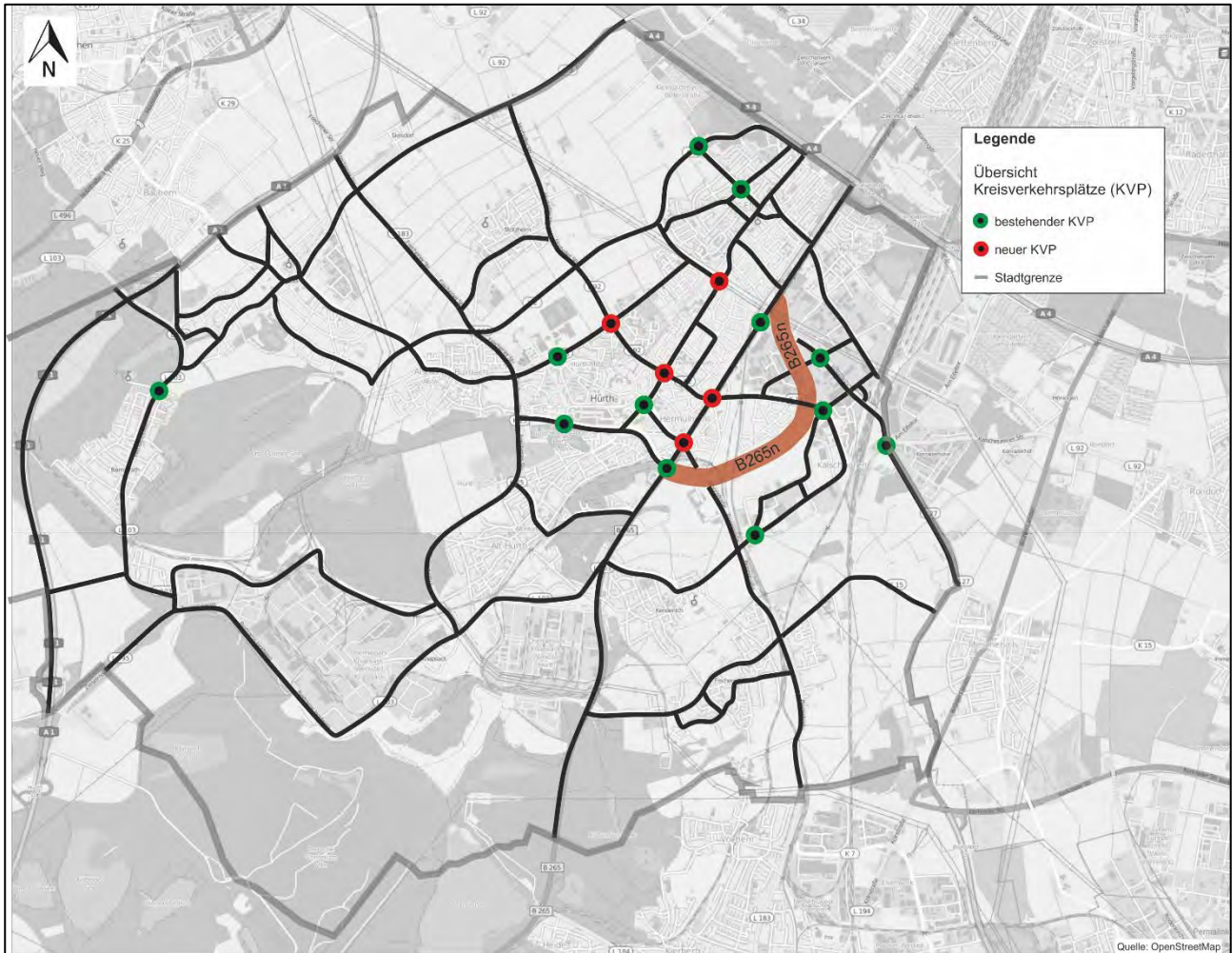


Abbildung 23: Übersicht Kreisverkehre

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

In Hürth werden immer wieder auch Netzergänzungen diskutiert, die im Rahmen der Maßnahmenbewertung innerhalb des VEP ebenfalls betrachtet werden sollen (s. Abbildung 24). Hierzu gehören

- eine Netzergänzung in Efferen durch Anbindung der K 2 an die B 265 Luxemburger Straße im Bereich der nördlichen Rampe an der AS Klettenberg.
- ein direkter Anschluss der Industriestraße über die Hürther Straße an die B 265 Luxemburger Straße

Ergänzend werden Lkw-Durchfahrverbote im Kernbereich und die Lortzingstraße als Fahrradstraße (s. Kapitel 7.2.3) in die Untersuchung aufgenommen. Die nachfolgende Grafik (s. Abbildung 24) zeigt die beiden genannten Maßnahmen.

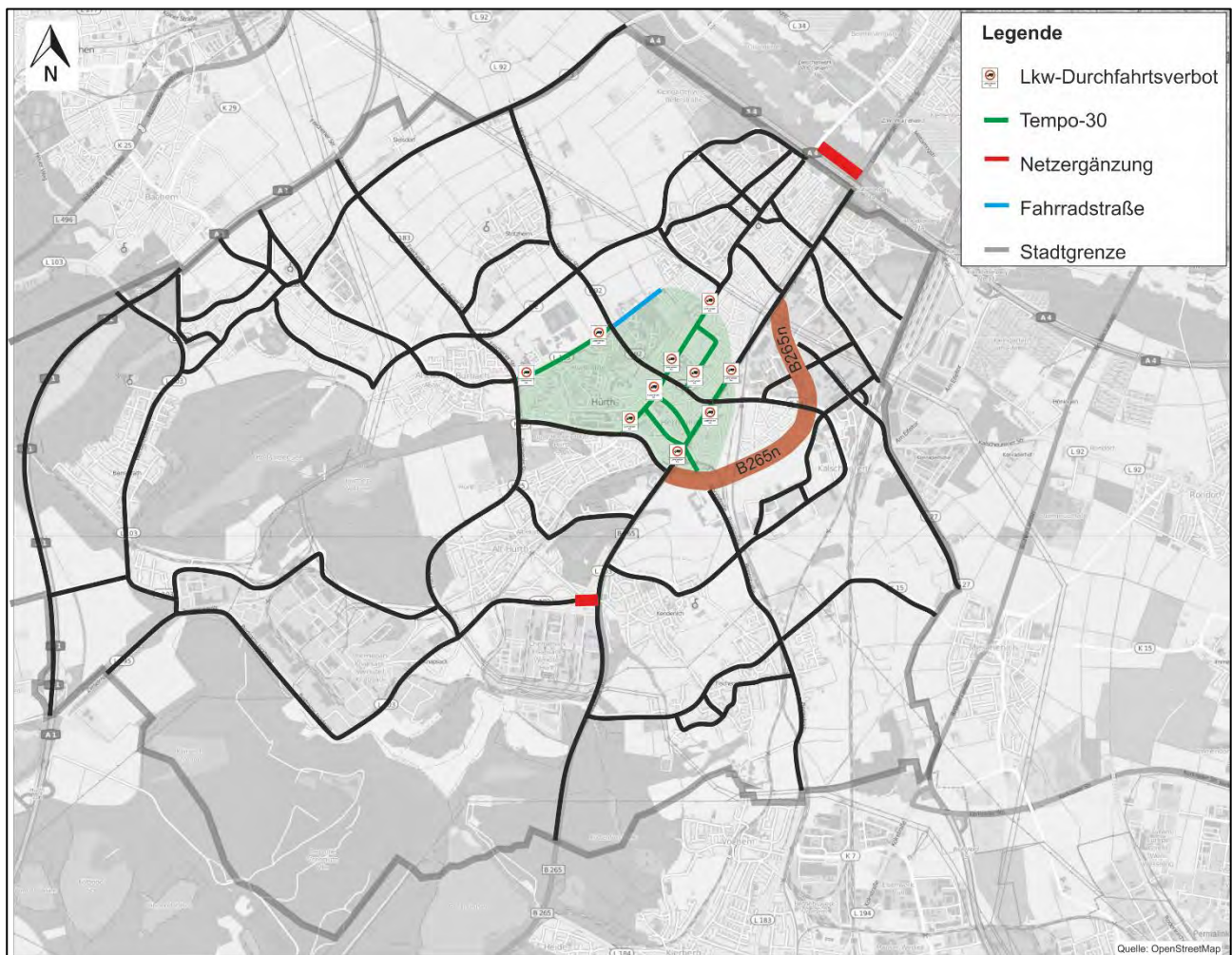


Abbildung 24: Übersicht Netzergänzungen, Lkw-Durchfahrtsverbote, Fahrradstraße im Planfall s 1.1

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Nach Implementierung sämtlicher Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierungen, Lkw-Verbote, Netzergänzungen und Kreisverkehre) in das Verkehrsmodell, aufbauend auf dem Prognose-Null-Fall 2030 ergeben sich die in Abbildung 25 dargestellten Verkehrsmengen für den Planfall s1.1 2030.

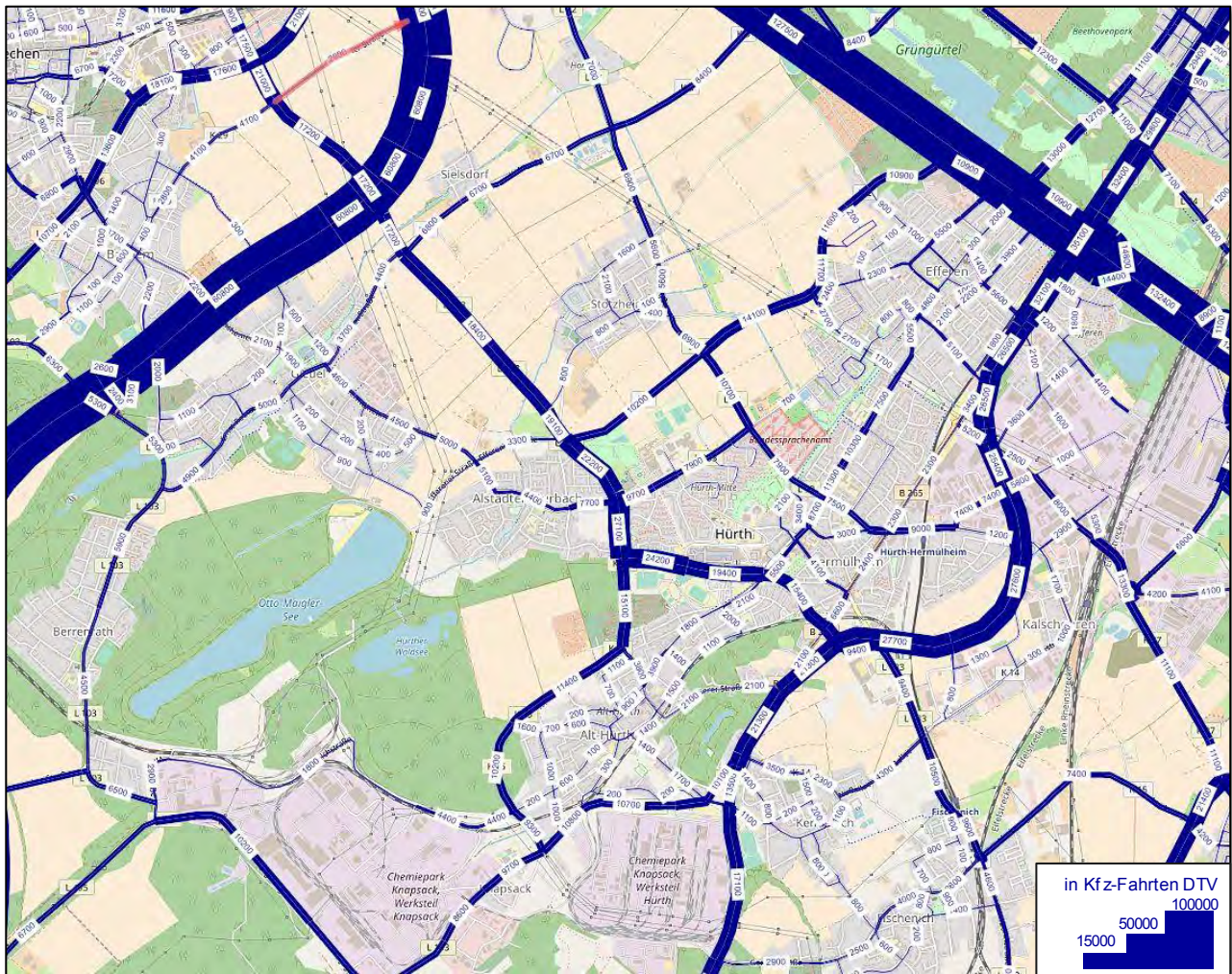


Abbildung 25: Verkehrsstärken im Planfall s1.1 2030 in Kfz 24h DTW

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Die Differenzen der Verkehrsstärken zwischen Planfall s1.1 2030 und dem Prognose-Null-Fall 2030 werden in der Abbildung 26 dargestellt.

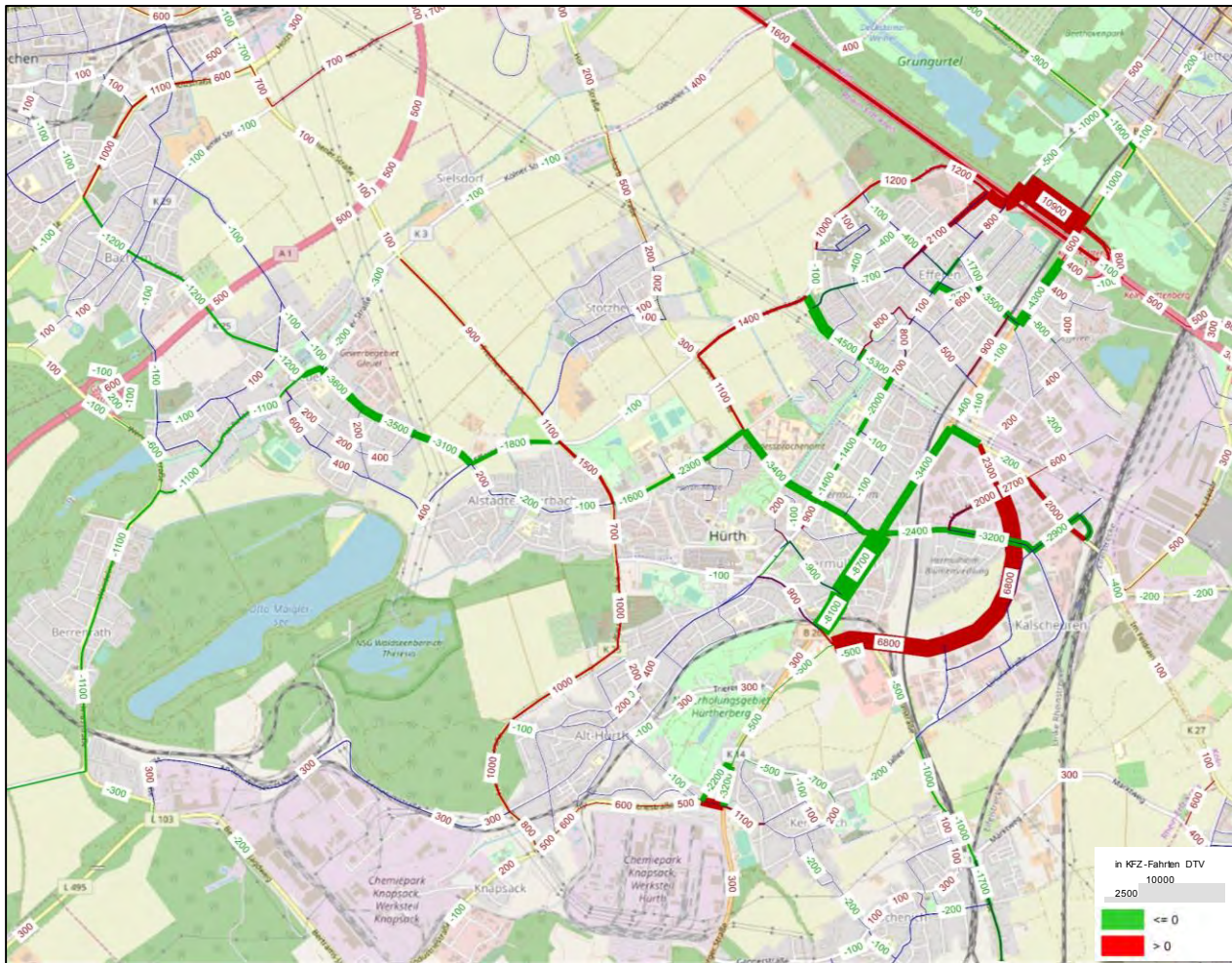


Abbildung 26: Differenzen der Verkehrsstärken zwischen Planfall s1.1 2030 und dem Prognose-Null-Fall 2030 in Kfz 24h DTV

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Es ergeben sich deutliche Verkehrsabnahmen in den Stadtteilen Berrenrath, Gleuel, Efferen und Fischenich. Zudem ist durch die Geschwindigkeitsreduzierungen und die Anlage von Kreisverkehren eine hohe Entlastungswirkung im Kernbereich (B 265 Luxemburger Str. / L 92 Horbeller Str. / Hans-Böckler-Str.) zu erwarten. Gleichzeitig treten Mehrbelastungen auf der B 265n, der L 92 Horbeller Straße zwischen Sudetenstraße und Stotzheim sowie auf der L 183, K 25 und K 2 in den anbaufreien Abschnitten auf.

Die neue unterstellte Verbindung zwischen K 2 und der B 265 Luxemburger Straße zieht bis zu 10.900 Kfz-Fahrten pro Tag auf sich und entlastet im Wesentlichen die Kaulardstraße und die B 265 Luxemburger Straße in Efferen. Eine deutliche Mehrbelastung ist jedoch auf der Berrenrather Straße in Efferen festzustellen, die auf eine Umorientierung des Quell- und Zielverkehrs

zurückzuführen ist. Aus diesem Grunde ist die Realisierung einer solchen Verbindung nicht zu empfehlen.

Alternativ zu der Verbindung zwischen K 2 und B 265 Luxemburger Straße im Bereich der A 4 wird in einem weiteren Planfall untersucht, ob eine Verbindung von In den Höhen bis zur B 265 Luxemburger Straße eine bessere Wirkung erzielen würde. Der Planfall s2 enthält alle Maßnahmen aus s1.1 mit Ausnahme der Verlängerung der K 2 bis AS Klettenberg. Zusätzlich wird eine Netzergänzung durch Verlängerung In den Höhen bis zur B 265 Luxemburger Straße in den Planfall s1.2 aufgenommen und über den Kreisverkehr In den Höhen / Krankenhausstraße an das vorhandene Netz angeschlossen.

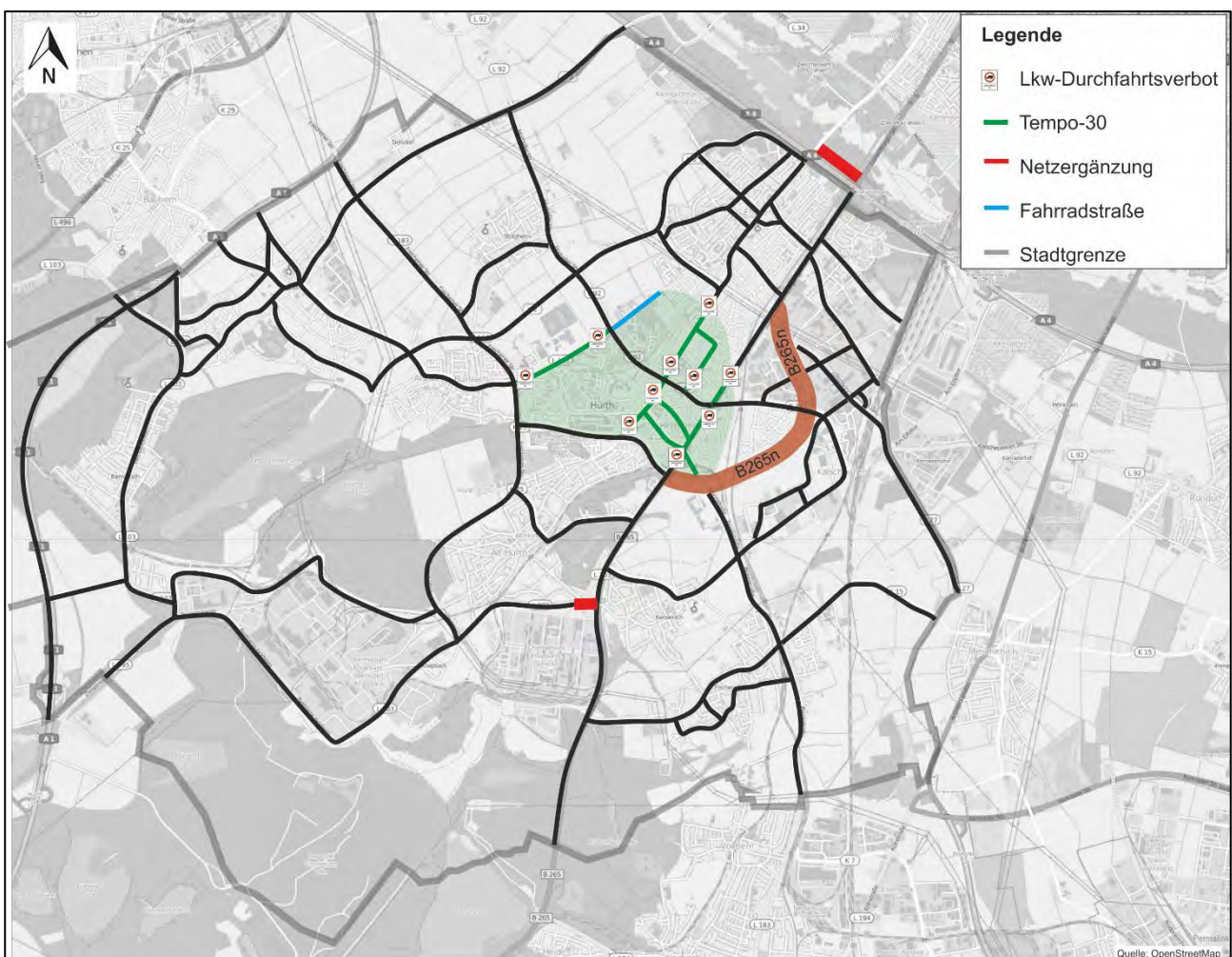


Abbildung 27: Übersicht Netzergänzungen, Lkw-Durchfahrtsverbote, Fahrradstraße im Planfall s1.2

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Es ergeben sich die in Abbildung 28 dargestellten Verkehrsmengen für den Planfall s1.2 2030. Die Differenzen zum Prognose-Null-Fall sind der Abbildung 28 zu entnehmen.

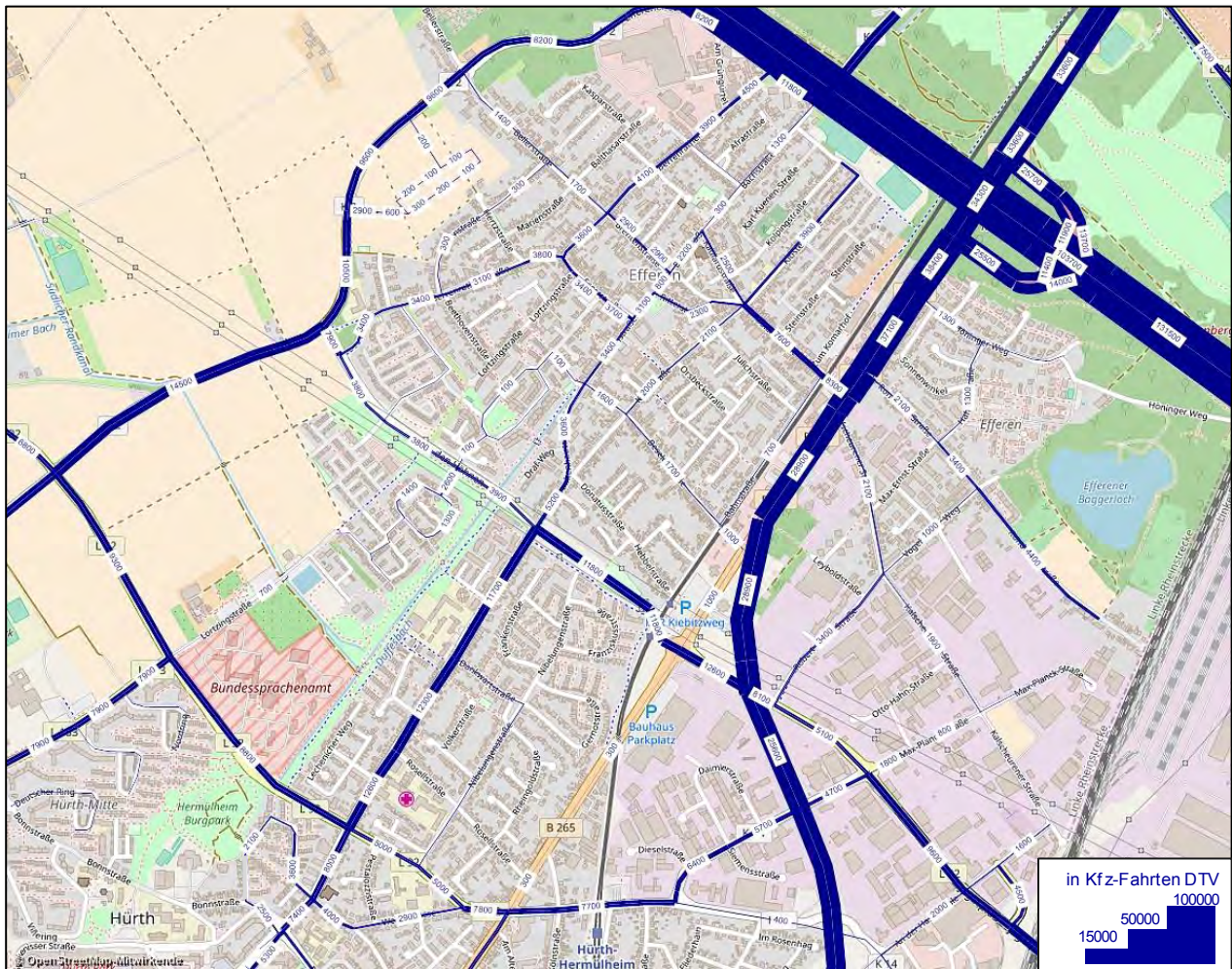


Abbildung 28: Verkehrsstärken im Planfall s1.2 2030 in Kfz 24h DTV

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

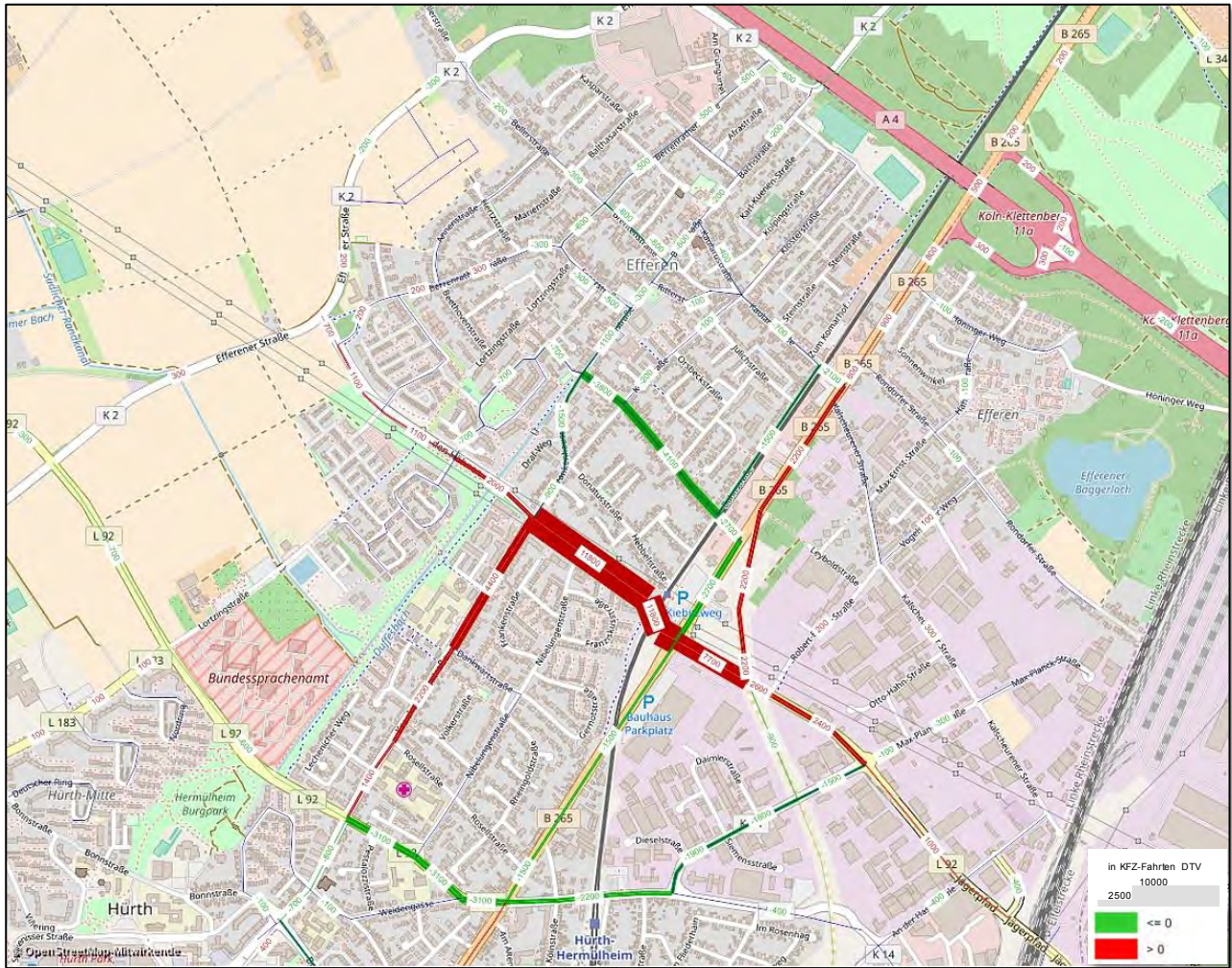


Abbildung 29: Differenzen der Verkehrsstärken zwischen Planfall s1.2 2030 und dem Prognose-Null-Fall 2030 in Kfz 24h DTV

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Im Planfall s1.2 ergeben sich durch die neue Verbindung von In den Höhen zur B 265 Luxemburger Straße deutliche Verkehrsabnahmen in der L 92 Horbeller Straße und der Beseler Straße. Mehrbelastungen sind auf der B 265n, dem Jägerpfad, der Krankenhausstraße und In den Höhen festzustellen. Insgesamt zeigt sich auch hier eine negative Auswirkung der Netzergänzung. Die Mehrbelastung in der Krankenhausstraße wird durch die Umorientierung von Quell- und Zielverkehr auf die neue Verbindung zur B 265 Luxemburger Straße verursacht. Die Realisierung einer solchen Verbindung ist daher nicht zu empfehlen.

Die Wirkungen des untersuchten Maßnahmenpaketes „s1“ können wie folgt zusammengefasst werden:

- Durch die geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (Ortseingänge, Hürth-Mitte, Efferen etc.) können verbleibende Durchgangsverkehre weitestgehend auf die klassifizierten Straßen verlagert werden. **Eine Umsetzung wird empfohlen.**

- Die Kreisverkehre führen zu einer sicheren Verkehrsabwicklung und bewirken eine weitere Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Die Kreisverkehre sind alle ausreichend leistungsfähig. **Eine Umsetzung wird empfohlen.**
- Beide Netzergänzungen (Verlängerung K 2 und Durchstich In den Höhen) haben neben Entlastungseffekten auch deutlich negative Wirkungen. Durch Verlagerungen von Quell- und Zielverkehren kommt es zu unerwünschten Mehrbelastungen insbesondere auf der Berrenrather Straße bzw. der Krankenhausstraße. **Eine Umsetzung wird daher nicht empfohlen.**

7.2.2 Maßnahme s3: Ausführungs- und Unterhaltungsstandards für Fuß- und Radwege

Mit der Maßnahme „s3“ sollen für den Fuß- und Radverkehr Ausführungs- und Unterhaltungsstandards definiert werden. Für die Verbesserung der Qualität des Fußwegenetzes in der Stadt Hürth sollen die wesentlichen Quell- und Zielorte des Fußverkehrs sicher und lückenlos erreichbar sein. Da zu Fuß Gehende verpflichtet sind, die Fußwege zu nutzen, trägt die Gestaltung der Fußwege maßgeblich zur Akzeptanz und Zufriedenheit von zu Fuß Gehenden bei. An das Fußwegenetz werden die nachstehenden Ausführungs- und Unterhaltsstandards gestellt:

Bauliche Fußwegegestaltung:

- lückenloses Angebot an Fußwegen mit einer nutzbaren Mindestgehwegbreite von 2,50 m (wenn Gesamtbreite des Verkehrsraumes nicht vorhanden, Einzelfallprüfung für alle Verkehrsarten),
- Gliederung des Straßenquerschnittes mit einer regelkonformen Dimensionierung nach RAS 06 mit ansprechendem Breitenverhältnis für alle Verkehrsbeteiligte,
- Breitenzuschläge im Umfeld öffentlicher Einrichtungen (bspw. Schulen oder Behörden),
- Ausführung der Fußwege mit einer ansehnlichen und gepflegten Pflasterung in ortstypischer Gestaltung,
- routinemäßige bauliche Kontrolle, nach der festgestellte Mängel zeitnah beseitigt werden,
- übersichtliche und erkennbare durchgängige Wegeführung und Zugänglichkeit,
- barrierefreie Ausgestaltung des Netzes, insbesondere der Querungsmöglichkeiten (Attraktivitätssteigerung im Sinne der Förderung der Nahmobilität).

Hohe Aufenthaltsqualität:

- gestalterische Kontinuität mit qualitätsvollen Ausstattungselementen,
- zurückhaltender Umgang mit der Verwendung von Möblierung,

- barrierefrei zu erreichende Ruhepunkte (u.a. Ruhebänke, Aufenthaltsflächen, provisorische Sitzmöglichkeiten),
- öffentliche WC-Anlagen im gesamten Stadtgebiet,
- ausreichende Beleuchtung (insbesondere an konfliktbehafteten Stellen), durchgängiger Winterdienst,
- Straßenraumbegrünung mit regelmäßigem Grünschnitt.

Die Maßnahme „s3“ definiert Ausführungs- und Unterhaltungsstandards für den Fußverkehr, die dabei helfen sollen, die identifizierten Probleme aus der Mängelanalyse (s. Kapitel 4) zu beheben. Dazu gehört das Schließen von Netzlücken entlang folgender Straßen:

- K 15 Gennerstraße zwischen B 265 Luxemburger Straße / Siedlungsbereich Fischenich,
- K 15 Marktweg,
- Berrenrather Straße im Bereich Stotzheim,
- Schallmauerweg.

Gleichzeitig sollen mithilfe der Maßnahme „s3“ sichere Querungsmöglichkeiten im Bereich des Fußwegenetzes an folgenden Punkten geschaffen werden:

- B 265 Luxemburger Straße / L 183 Bonnstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs (s. „o5“-Maßnahme L 183 Bonnstraße),
- L 92 Horbeller Straße jeweils an der L 183 Sudetenstraße, der B 265 Luxemburger Straße und der Krankenhausstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs teilweise mit Fußgängerüberweg (s. „o2“-Maßnahme L 92 Horbeller Straße),
- In den Höhen / Krankenhausstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs,
- K 2 / In den Höhen durch die Anlage eines Kreisverkehrs (planungsrechtlich gesichert),
- K 25 Hermülheimer Straße im Bereich Ortseingang Gleuel,
- Berrenrather Straße in Stotzheim. außerorts, von dem gemeinsamen Fuß- und Radweg zum Arm der „alten“ Berrenrather Straße.

Gleichzeitig dienen die definierten Ausführungs- und Unterhaltungsstandards dazu, Mängel im Bereich der Oberflächenbeschaffenheit zu identifizieren und auszuräumen. Hier sind vor allem folgende Bereiche zu benennen:

- B 265 Luxemburger Straße im Bereich Hermülheim,
- L 92 Horbeller Straße (vor allem außerorts),
- L 183 Bonnstraße,

- K 14 (Hans-Böckler-Straße, Ursulastraße),
- Hans-Böckler-Straße im Bereich Bahnstation Hürth-Hermülheim.

Langfristig sollen geringere Verkehrsbelastungen (aus Maßnahmen im MIV resultierend) die deutliche Trennwirkung (s. Kapitel 4.5) reduzieren und die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende deutlich erhöhen, insbesondere in den Bereichen

- B 265 Luxemburger Straße im Bereich Hermülheim,
- L 183 Sudetenstraße,
- L 183 Bonnstraße im Bereich Fischenich,
- L 92 Horbeller Straße im Bereich zwischen B 265 Luxemburger Straße und L 183 Sudetenstraße,
- Bachstraße.

Auf der ordnungsbehördlichen Ebene ist dafür Sorge zu tragen, dass Fußwege nicht durch Falschparker besetzt sind und zulässige Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden.

Für den Radverkehr werden die Ausführungs- und Unterhaltungsstandards aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) abgeleitet. An das Radwegenetz werden die nachstehenden Ausführungs- und Unterhaltsstandards gestellt:

Bauliche Radwegegestaltung:

- gemeinsamer Fuß- und Radweg mit einer Mindestbreite von 2,50 m innerorts und 2,0 m außerorts,
- getrennter Fuß- und Radweg mit einer nutzbaren Mindestbreite von 1,50 m,
- separierter Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Mindestbreite von 2,50 m,
- Gliederung des Straßenquerschnittes mit einer regelkonformen Dimensionierung nach Rast 06 mit ansprechendem Breitenverhältnis für alle Verkehrsbeteiligte,
- routinemäßige bauliche Kontrolle, nach der festgestellte Mängel zeitnah beseitigt werden,
- übersichtliche und erkennbare durchgängige Wegeführung,
- barrierefreie Ausgestaltung des Netzes, insbesondere der Querungsmöglichkeiten (Attraktivitätssteigerung im Sinne der Förderung der Nahmobilität).

Hohe Aufenthaltsqualität:

- gestalterische Kontinuität mit qualitätsvollen Ausstattungselementen,
- barrierefrei zu erreichende Ruhepunkte (u.a. Ruhebänke, Aufenthaltsflächen, provisorische Sitzmöglichkeiten),
- öffentliche WC-Anlagen im gesamten Stadtgebiet,
- ausreichende Beleuchtung (insbesondere an konfliktbehafteten Stellen), durchgängiger Winterdienst,
- Straßenraumbegrünung mit regelmäßigem Grünschnitt,
- angemessene und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen.

In der unten stehenden Tabelle werden die geeigneten Führungsformen von Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der vorhandenen / prognostizierten Verkehrsbelastungen dargelegt. So sind beispielsweise innerorts bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h und Verkehrsbelastungen von 400 bis 1.100 Kfz / h nach Möglichkeit Schutzstreifen einzurichten. Darüber hinaus werden Radfahrstreifen (bei Mischbetrieb auf der Fahrbahn) oder separierte Radwege (vom fußläufigen Verkehr getrennt und kombiniert geführt) empfohlen. Die Separierung gilt grundsätzlich für zulässige Höchstgeschwindigkeiten ab 70 km/h.

Führungsformen nach $V_{\text{zulässig}}$ und Kfz / h bei zweistreifigen Stadtstraßen (nach ERA 2010)				
Belastungsbereich	Abschnitt/Raum	$V_{\text{(zulässig)}} = 30$ km/h	$V_{\text{(zulässig)}} = 50$ km/h	$V_{\text{(zulässig)}} = 70$ km/h
I	Mischverkehr	bis 800 Kfz/h	bis 400 Kfz/h	-
II	Mischverkehr mit Schutzstreifen (evtl. zusätzlich zu Fuß Gehende, Rad frei)	bis 1.800 Kfz/h	bis 1.100 Kfz/h	-
III	Radfahrstreifen, Radweg (getrennt oder gemeinsam mit zu Fuß Gehenden)	bis 2.000 Kfz/h	bis 1.800 Kfz/h	bis 500 Kfz/h
IV*	Radweg (getrennt oder gemeinsam mit zu Fuß Gehenden)	ab 2.000 Kfz/h	bis 1.800 Kfz/h	bis 500 Kfz/h

* Trennung aus Sicherheitsgründen geboten

Tabelle 7: Führungsform des Radverkehrs nach ERA 2010

Laut StVO-Novellierung 2013 soll der Radverkehr in der Regel im Mischbetrieb auf der Fahrbahn abgewickelt werden. Bisher separierte Radverkehrsanlagen können bei Bedarf als Fußwege (Verkehrszeichen VZ 239) mit dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) gekennzeichnet werden.

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn reduziert nachweislich folgende Konflikte, die durch separierte Radwegführung entstehen würden:

- Versperrung von Radfahrerfurten bei ein- und ausbiegenden Fahrzeugen,
- Konflikte an Grundstückzufahrten,
- zu Fuß Gehende auf dem Radweg (bei gemeinsamer Führung),
- den Radweg querende zu Fuß Gehende (besonders an Querungsmöglichkeiten),
- Konflikte mit Ein- und Aussteigern an Bushaltestellen,
- Konflikte mit Hindernissen (Abfalltonne, Laternen, Poller etc.),
- Konflikte mit sich öffnenden Fahrzeigtüren bei Längsparken am Fahrbahnrand,
- Konflikte durch Zuparken des Radweges (besonders nachts).

Die Schutzstreifen verstärken den konfliktminimierenden Effekt, da sie zusätzlich eine rechtsorientierte Bündelung des Radverkehrs (näher am Bordstein) bewirken. Der Sicherheitsabstand zum MIV wird hierdurch vergrößert. Weiterhin führen Schutzstreifen durch die optische Einengung zu einer mittleren Geschwindigkeitsdämpfung im MIV von etwa 10 km/h.

Die benutzungspflichtigen Schutzstreifen können auch dort eingesetzt werden, wo andere Führungsformen des Radverkehrs aus Platzgründen nicht möglich sind. Die Mindestbreite von Schutzstreifen beträgt 1,25 m, die Mindestbreite der gesamten Fahrbahn 7,0 m. Sie werden durch eine Markierung (unterbrochener Schmalstrich, 0,12 m) von der Fahrbahn getrennt.

Andere Fahrzeuge, insbesondere der Schwerlastverkehr, dürfen diese Markierung bei Bedarf überfahren. Eine Gefährdung / Behinderung von Radfahrenden ist auszuschließen. Grundsätzlich soll der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen 5 % nicht überschreiten. Weiterhin gilt ein Parkverbot für Kraftfahrzeuge auf Schutzstreifen auch ohne Beschilderung nach StVO. Zu Längsparkständen im Seitenraum sind Sicherheitsabstände in Form eines Sicherheitsstreifens von mind. 0,25 m zu berücksichtigen, zu Schräg- / Senkrechtparkständen 0,75 m.

Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf anders als der Schutzstreifen nicht vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Der Kfz-Verkehr darf diesen jedoch für Ein- und Abbiegevorgänge und zum Erreichen von Parkständen überqueren. Andere Verkehrsteilnehmende dürfen ihn nicht benutzen. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

Radfahrstreifen werden zur Fahrbahn und zum angrenzenden Parkstreifen jeweils durch eine als Breitstrich (0,25 m) ausgebildete Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) abgetrennt. Dort, wo er im Bereich von Fahrstreifenverflechtungen überfahrbar ist, wird der Radfahrstreifen mit einem unterbrochenen Breitstrich (0,50 m Strich / 0,50 m Lücke) markiert. An Einmündungen und stark befahrbaren Grundstückszufahrten wird eine Furtmarkierung (0,50 m / 0,20 m Lücke) vorgesehen. In Problembereichen empfiehlt es sich, Radfahrstreifen (in der Regel rot) einzufärben.

Radfahrstreifen sollen inklusive Fahrstreifenbegrenzungen (Breitstrichmarkierung) 1,85 m breit sein. Bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder häufigem Auftreten von Fahrrädern mit Anhänger sollte die Breite mindestens 2,00 m betragen. Angrenzende Fahrstreifen des Kfz-Verkehres sollen mindestens 2,75 m breit sein. Die Regelbreite angrenzender Fahrstreifen entspricht nach den RAS 3,25 m.

Die Maßnahme „s3“ definiert Ausführungs- und Unterhaltungsstandards für den Radverkehr, die dabei helfen sollen, die identifizierten Probleme aus der Mängelanalyse (s. Kapitel 4) zu beheben. Mithilfe der Maßnahme „s3“ soll das Passieren der Kreuzung bzw. sollen sichere Querungsmöglichkeiten im Bereich des Radnetzes an folgenden Punkten geschaffen werden:

- B 265 Luxemburger Straße / L 183 Bonnstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs,
- L 92 Horbeller Straße jeweils an der L 183 Sudetenstraße, der B 265 Luxemburger Straße und der Krankenhausstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs,
- In den Höhnen / Krankenhausstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs,
- K 2 / In den Höhnen durch die Anlage eines Kreisverkehrs (planungsrechtlich gesichert),
- K 25 Hermülheimer Straße im Bereich Ortseingang Gleuel zu sichern.

Gleichzeitig dienen die definierten Ausführungs- und Unterhaltungsstandards dazu, Mängel im Bereich der Oberflächenbeschaffenheit zu identifizieren und auszuräumen. Hier sind vor allem folgende Bereiche zu benennen:

- B 265 Luxemburger Straße im Bereich Hermülheim,
- L 92 Horbeller Straße (vor allem außerorts),
- L 183 Bonnstraße,
- K 14 (Hans-Böckler-Straße, Ursulastraße),
- Hans-Böckler-Straße im Bereich Bahnstation Hürth-Hermülheim.

Langfristig sollen geringere Verkehrsbelastungen (aus Maßnahmen im MIV resultierend) die deutliche Trennwirkung (s. Kapitel 4.5) reduzieren und die Aufenthaltsqualität für den Radverkehr deutlich erhöhen, insbesondere in den Bereichen

- B 265 Luxemburger Straße im Bereich Hermülheim,
- L 183 Sudetenstraße,
- L 183 Bonnstraße im Bereich Fischenich,
- L 92 Horbeller Straße im Bereich zwischen B 265 Luxemburger Straße und L 183 Sudetenstraße,
- Bachstraße.

Auf der ordnungsbehördlichen Ebene ist dafür Sorge zu tragen, dass Radwege nicht durch Falschparker blockiert sind und zulässige Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden. Zur konsequenten Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur zählt die Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und Verkehrsbelastungen unter 1.100 Kfz/h sollten für den Radverkehr Schutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden. Durch die konsequente Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird eine Konfliktminimierung in Kreuzungsbereichen erreicht, da Radfahrende im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs fahren.

Eine Umsetzung der „s3“-Maßnahme wird empfohlen.

7.2.3 Maßnahme s4: Prüfung auf Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Haupttradrouten und Schließung von Radwegenetzlücken

Die „s“-Maßnahme s4 „Prüfung auf Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Haupttradrouten und Schließung von Radwegenetzlücken“ stellt eine übergeordnete Maßnahmenkonzeption für den Radverkehr in Hürth dar. Mit einem konsequenten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sollen weitere Anteile am Modal Split hinzugewonnen werden. Derzeit werden 16 % aller Wege in Hürth mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit der Maßnahme soll für den Radverkehr sowohl eine stadtverträgliche als auch eine sichere Mobilität geschaffen und die Nahmobilität gestärkt werden. Die Maßnahme zielt auf eine konsequente Gestaltung der Radinfrastruktur. Zur konsequenten Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur zählt die Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

Das Verkehrsmittel Rad soll durch die Maßnahme „s4“ deutlich präsenter im Stadtbild der Stadt Hürth verankert werden und so zu einer spürbaren Verlagerung vom MIV zugunsten des Fahrrads führen, sowie die Möglichkeit der Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel auf einzelnen Wegen oder ganzen Wegeketten bieten. Für ein flächendeckendes und durchgängiges Radwegenetz sollen die vorhandenen Mängel beseitigt und der Lückenschluss im Radwegenetz erreicht werden.

Netzausbau (Lückenschluss, veränderte Führungsform von Radwegen)

- B 265 Luxemburger Straße / L 183 Bonnstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs,
 - Führung des Radverkehrs auf der Kreisverkehrsfahrbahn
- L 92 Horbeller Straße jeweils an der B 265 Luxemburger Straße und der Krankenhausstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs,
 - Führung des Radverkehrs auf der Kreisverkehrsfahrbahn
- L 92 Horbeller Straße an der L 183 Sudetenstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs,
 - Führung des Radverkehrs in den Nebenanlagen
- L 92 Horbeller Straße zwischen L 183 Sudetenstraße und B 265 Luxemburger Straße,
 - Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, alternativ zwischen L 183 Sudetenstraße und Krankenhausstraße Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen
- L 103 Industriestraße,
 - Einrichtung einer kombinierten Fuß- und Radweganlage im Zweirichtungsverkehr
- L 183 Bonnstraße in Fischenich,
 - Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen und Wegfall von Stellplätzen
- L 183 Sudetenstraße zwischen K 25 Frechener Straße und Bonnstraße Kreisverkehr,
 - Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, alternativ Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen
- K 2 / In den Höhen durch die Anlage eines Kreisverkehrs (planungsrechtlich gesichert),
 - Führung des Radverkehrs im Seitenraum
- K 14 Hans-Böckler-Straße zwischen Max-Planck-Straße und An der Hasenkaule,
 - Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, der außerörtliche Abschnitt bedarf hierfür einer Integration in den Stadtteil Hermülheim bzw. Kalscheuren
- K 14 Ursulastraße,
 - Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen und Wegfall von Stellplätzen
- K 15 Gennerstraße zwischen B 265 Luxemburger Straße / Siedlungsbereich Fischenich,
 - Einrichtung einer kombinierten Fuß- und Radweganlage im Zweirichtungsverkehr
- K 15 Marktweg,
 - Einrichtung einer kombinierten Fuß- und Radweganlage im Zweirichtungsverkehr
- K 25 Hermülheimer Straße in Gleuel,
 - Einrichtung von einseitigen Schutzstreifen und Wegfall von Stellplätzen

- Bachstraße,
 - Ausführung als Geschäftsstraße (Temporeduzierung auf 20 km/h)
- Friedrich-Ebert-Straße,
 - Führung des Radverkehrs auf der Kreisverkehrsfahrbahn
 - Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, alternativ Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen
- In den Höhen / Krankenhausstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs,
 - Führung des Radverkehrs im Seitenraum
- Schnellermaarstraße,
 - Einrichtung einer kombinierten Fuß- und Radweganlage im Zweirichtungsverkehr
- Winterstraße,
 - Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen, alternativ Einrichtung einer kombinierten Fuß- und Radweganlage im Zweirichtungsverkehr
- Nachrichtlich: Radweg entlang der Stadtbahnlinie 18.

Als weitere Maßnahme im Rahmen des Maßnahmenprogrammes „s4“ wird die Errichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Voraussetzung für die Ausweisung einer Fahrradstraße ist, dass eine Gefährdung von Radfahrenden ausgeschlossen ist und der Schwerlastanteil am Verkehrsaufkommen unter 5 % liegt. In der Konsequenz ergibt sich eine erhöhte Verkehrssicherheit für Radfahrende. Die Ausweisung einer Fahrradstraße hat den Vorteil, dass keine bauliche Veränderung im Bestand erfolgen muss.

Im Rahmen der Prüfung anhand des Untersuchungsraumes (s. Kapitel 2.1) empfiehlt sich die Lortzingstraße als Ausweisung für eine Fahrradstraße im Bereich zwischen L 92 Horbeller Straße und In den Höhen (s. Abbildung. 30). Auf der Lortzingstraße liegt derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor. Radfahrende könnten aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Fahrbahn fahren. Im Seitenraum ist ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen.

Anlass der Prüfung ist der hohe Schüler/-innen-Anteil der Radfahrenden auf der Lortzingstraße. Die vorgenannten Rahmenbedingungen sind gegeben, wodurch die Ausweisung einer Fahrradstraße empfohlen wird. Mit der Umwidmung der Lortzingstraße als Fahrradstraße zwischen der L 92 Horbeller Straße und der Straße In den Höhen wird der Radverkehr gefördert. Gleichzeitig wird eine höhere Verkehrssicherheit für die Efferener Schüler/-innen in Richtung Schulzentrum an der L 183 Sudetenstraße erreicht. Der bestehende Seitenraum wird dem Fußverkehr zugesprochen.

Die Straße wird umgewidmet mit dem Zusatzzeichen 1020–30 aus Richtung der L 92 Horbeller Straße. Mit dem Zusatzzeichen 1020–30 „Anlieger frei“ sind sowohl die Einwohner als auch die Gäste des Erlebnisbauernhofes (Getrudenhof) gemeint. Von der Straße in den Höhen ist derzeit keine Zufahrt durch Pkws möglich, da dort Umlaufsperrren (Drängelgitter) aufgestellt sind.



Abbildung 30: Auszug Fahrradstraße Lortzingstraße

Kartengrundlage: TIM-Online, Bezirksregierung Köln

Derzeit wird in Hürth als zusätzliche Radverkehrsachse ein Radweg entlang der Stadtbahnlinie 18 geprüft. Mit der Ergänzung der Fahrradinfrastruktur soll der Weg von Fischenich nach Efferen und weiter in Richtung Köln künftig deutlich schneller und komfortabler gestaltet werden. Mit der durchgehenden Radwegeverbindung entlang der Stadtbahnlinie 18 wird die Nahmobilität gefördert. Der neue Radweg soll hauptsächlich über bereits bestehende Wirtschaftswege entlang der Stadtbahngleise geführt werden. Ein durchgehender Radweg bietet auch die Möglichkeit, dass die einzelnen Stadtbahnhaltestellen der Linie 18 leichter zu erreichen sind. Der Übergang zum ÖPNV wird dadurch deutlich verbessert. Nach dem derzeitigen Planungsstand werden verschiedene Varianten der Radwegeverbindung untersucht. In den VEP wird der geplante Radweg entlang der Stadtbahnlinie 18 nachrichtlich übernommen.

Eine Umsetzung der „s4“-Maßnahme wird empfohlen.

7.2.4 Maßnahme s5: Mobilstationen

Neuere Mobilitätsformen wie z.B. Car-Sharing, Fahrrad- und Pedelec / E-Bike-Verleih können durch multimodale und intermodale Verknüpfung mit dem Öffentlichen Nahverkehrsangebot umweltschonende Alternativen zum eigenen Pkw schaffen. Sogenannte Mobilstationen unterstützen den Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel, indem dort die verschiedenen Mobilitätsangebote an einem Ort zusammengeführt werden.

Der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln wird durch räumliche Konzentration der Angebote vereinfacht. Mobilstationen stehen für das Konzept „gemeinschaftliches Nutzen statt Besitzen“ und unterstützen somit den aktuellen urbanen Trend weg vom eigenen Pkw. Nutzende können jederzeit das für den Reisezweck geeignetste Verkehrsmittel auswählen. (Echtzeit-) Informationssysteme unterstützen diese bei der Wahl.

Sharing-Angebote mit Elektrofahrzeugen (E-Pkw und Pedelecs / E-Bikes) sind hier besonders interessant, da die neuen Antriebsformen dort der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen und somit eine große Breitenwirkung entfalten. Als Konsequenz sollten möglichst alle Standorte mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge ausgestattet sein.

Für durchgehende Wegekette ist die Einrichtung von Mobilstationen besonders an nachfragestarken Schienenhaltepunkten des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sowie an zentralen Verknüpfungspunkten des Linienbusangebotes zu empfehlen. Hier sollte ein B & R- und möglichst ein ausreichend dimensioniertes P & R-Angebot vorhanden sein bzw. ausgebaut werden. Die Stationen sollten in hierarchisch abgestufter Ausstattung (nach Anzahl verknüpfter Verkehrsmittel und Mobilitätsformen sowie mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen) im Siedlungsbereich eingerichtet werden, z.B.

- in Wohnquartieren bzw. Stadtteilen,
- an zentralen Punkten im Kernbereich,
- in Gewerbegebieten und
- in benachbarten Kommunen (regionale Stärkung der Nahmobilität).

Ein hierarchisches Stationskonzept bietet den Vorteil, dass Nutzende an vergleichbaren Stationstypen verlässlich ein identisches Angebot vorfinden. Weiterhin ermöglicht dies eine transparente Kommunikation der unterschiedlichen Verkehrsangebote und Ausstattungsmerkmale der verschiedenen Stationstypen (durch Corporate Design, Marketing).

Eine landesweit einheitliche Gestaltung wird empfohlen und wird auch derzeit vom Rhein-Erft-Kreis verfolgt. Für die Stadt Hürth wurde ein dreifach abgestuftes Stationskonzept entwickelt:

- Stationstyp „S“ (verknüpft mindestens zwei Verkehrsmittel, darunter Bus und Sharing-Angebote),
- Stationstyp „M“ (verknüpft mindestens drei Verkehrsmittel, darunter Stadtbahn und Bus).
- Stationstyp „L“ (verknüpft mindestens drei Verkehrsmittel, darunter Regionalbahn und Bus).

Nach dem Handbuch „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (Köln, 2015) sollen die unterschiedlichen Stationstypen folgende Verkehrsmittelangebote und Ausstattungsmerkmale aufweisen (s. Abbildung 31):

Stationstyp	Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
„S“ mindestens 2 Verkehrsmittel, wenig sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> – Bus- und Carsharing-Station – Fahrradverleih-Station und Fahrradabstellanlage 	<ul style="list-style-type: none"> – Einheitliches Design – Witterungsschutz – Notruf- / Informationssprechstelle
„M“ mindestens 3 Verkehrsmittel, erweiterte Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> – Stadtbahn, Bus und Carsharing-Station – Fahrradverleih-Station und Fahrradabstellanlage – Taxistand – Pkw-Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> – Einheitliches Design – Witterungsschutz – Sitzgelegenheiten – Kiosk – W-LAN-Punkt – Notruf- / Informationssprechstelle – Verkaufsautomaten
„L“ mehr als 3 Verkehrsmittel, umfassende, sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> – SPNV, Stadtbahn, Bus, Carsharing-Station, Fahradverleih-Station und Fahrradabstellanlage – Taxistand – Pkw-Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> – Einheitliches Design – Aufenthaltsraum – Sitzgelegenheiten – Bäckerei – W-LAN-Punkt – Servicepunkt – Ladestation für E-Pkw – Ladestation für E-Fahrräder – Öffentliche WC-Anlage

Abbildung 31: Verkehrsmittelangebote und Ausstattungsmerkmale unterschiedlicher Mobilstationstypen

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW, Handbuch Mobilstationen NRW, 2015

Weiterhin sollen sämtliche Stationstypen folgende Grundausstattungsmerkmale aufweisen:

- Beschilderung der Standorte für die einzelnen Angebote,
- Umgebungs- und Stadtpläne sowie Wegweisung zu zentralen Bereichen,
- Fahrpläne für die ÖPNV-Linien,
- bei Typ „M“ und „L“ zusätzlich dynamische Fahrgastinformationsanzeigen,
- Anleitungen zur Ausleihe und Rückgabe von Sharing-Angeboten,
- Nutzungs- und Tarifbedingungen für alle Angebote und
- Informationen zur Vorgehensweise bei Problemen.



Abbildung 32: Beispiele für Beschilderung von Mobilstationen im Corporate Design

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW, Gestaltungsleitfaden Mobilstationen NRW, 2015)

Als Standorte von Mobilstationen im Stadtgebiet von Hürth werden folgende Schienenhaltepunkte vorgeschlagen (s. Abbildung 33):

- Stationstyp L:
 - Bahnhof Kalscheuren.
- Stationstyp M:
 - Hermülheim Stadtbahn,
 - Fischenich Stadtbahn,
 - Kiebitzweg,
 - Efferen Stadtbahn,

- ZOB.
- Stationstyp S:
 - Alstädten-Burbach (HS Alstädten Kirche),
 - Alt-Hürth (HS Brabanter Platz),
 - Knapsack (HS Kirchstraße),
 - Berrenrather Siedlung (HS Wendelinusplatz),
 - Gleuel (HS Bachemer Str.),
 - Kendenich (HS Auf der Aue),
 - Sielsdorf (HS Am Gleueler Bach),
 - Stotzheim (HS Auf dem Klee).

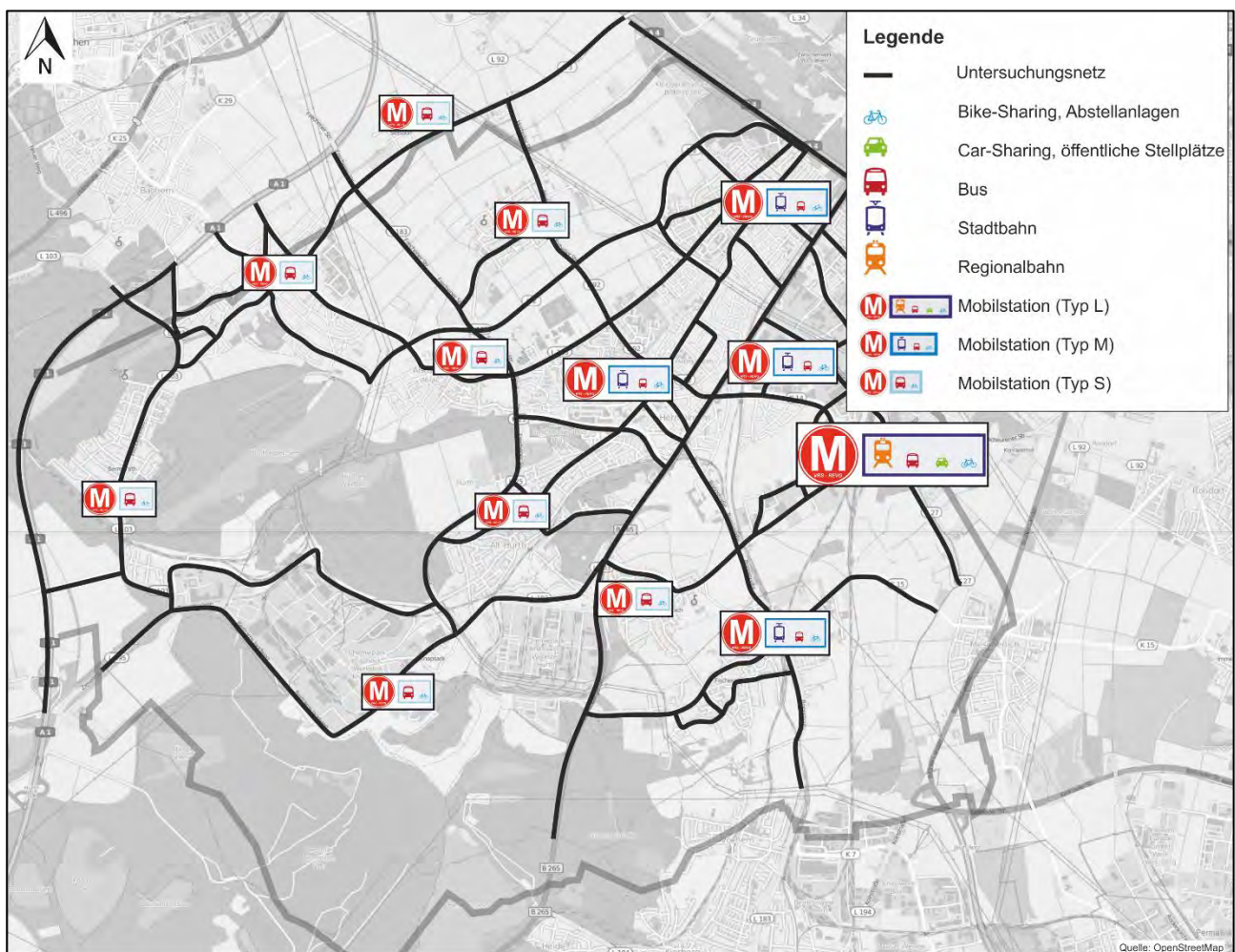


Abbildung 33: Potentielle Standorte für Mobilstationen im Stadtgebiet von Hürth

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Eine Umsetzung der „s5“-Maßnahme wird empfohlen.

7.2.5 Maßnahme s6: P & R

Mit der Maßnahme „s6“ wird geprüft, ob die vorhandenen P & R-Anlagen in Fischenich, in Hermülheim, in Kalscheuren und am Kiebitzweg erweitert werden können. Mit einer Erweiterung der vorhandenen P & R-Anlagen wird insgesamt der Umweltverbund gestärkt, da mit einem P & R-Angebot die Aufsplittung lange Wege erreicht werden kann. Mit dem Ausbau der P & R-Anlagen lässt sich ein frühzeitiger Umstieg vom MIV auf den ÖPNV erreichen. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Prüfung zur Erweiterung der bisherigen P & R-Anlagen zusammengestellt:

P & R-Anlage in Fischenich:



Abbildung 34: P & R-Anlage Fischenich

Kartengrundlage: TIM-Online, Bezirksregierung Köln

Die P & R-Anlage in Fischenich (s. Abbildung 34) ist durch die Bahngleise im Osten, durch Gewerbe im Norden und durch die L 183 Bonnstraße im Westen und Süden räumlich begrenzt. Die P & R-Anlage in Fischenich besitzt daher keine Möglichkeit der Erweiterung über einen Ausbau in die räumliche Breite. Die Errichtung einer Parkpalette ist aufgrund des Flächenzuschnittes und der Flächengröße voraussichtlich derzeit nicht umsetzbar.

P & R-Anlage in Hermülheim:

Abbildung 35: P & R-Anlage Hermülheim

Kartengrundlage: TIM-Online, Bezirksregierung Köln

Die P & R-Anlage in Hermülheim (s. Abbildung 35) ist durch die Bahngleise im Westen, durch Gewerbe im Norden und Osten und durch die Hans-Böckler-Straße im Süden räumlich begrenzt. Die P & R-Anlage in Hermülheim besitzt daher keine Möglichkeit der Erweiterung über einen Ausbau in die räumliche Breite. Die Errichtung einer Parkpalette ist aufgrund des Flächenzuschnittes und der Flächengröße voraussichtlich derzeit nicht umsetzbar. Zwischen den Bahngleisen und einem Teil der P & R-Anlage liegt die Haltestelle Hermülheim für den Busverkehr. Diese Fläche darf durch eine mögliche Parkpalette nicht beeinträchtigt werden.

P & R-Anlage in Kalscheuren:

Abbildung 36: P & R-Anlage Kalscheuren

Kartengrundlage: TIM-Online, Bezirksregierung Köln

Die P & R-Anlage in Kalscheuren besteht aus zwei Anlagen (s. Abbildung 36). Der nördliche Teil ist durch die Bahngleise im Osten, durch Gewerbe im Norden und durch die K 14 Hans-Böckler-Straße im Westen bzw. im Süden räumlich begrenzt. Der südliche Teil der P & R-Anlage ist durch die Bahngleise im Osten, durch Wohnbebauung im Norden und Süden und durch die K 14 Ursulastraße räumlich begrenzt. Die P & R-Anlage in Kalscheuren besitzt keine Möglichkeit der Erweiterung über einen Ausbau in die räumliche Breite. Die Errichtung einer Parkpalette ist aufgrund des Flächenzuschnittes und der Flächengröße voraussichtlich derzeit nicht umsetzbar.

P & R-Anlage am Kiebitzweg:

Abbildung 37: P & R-Anlage Kiebitzweg

Kartengrundlage: TIM-Online, Bezirksregierung Köln

Die P & R-Anlage am Kiebitzweg (s. Abbildung 37) ist durch die Bahngleise im Westen, durch Gewerbe im Norden, durch die B 265 Luxemburger Straße im Osten und durch eine Grünfläche im Süden räumlich begrenzt. Die P & R-Anlage am Kiebitzweg besitzt keine Möglichkeit der Erweiterung über einen Ausbau in die räumliche Breite. Aufgrund des Flächenzuschnittes und der Flächengröße ist die Errichtung von Parkpaletten am Kiebitzweg grundsätzlich möglich. Mit der Errichtung von Parkpaletten kann die Kapazität der P & R-Anlage erhöht werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass von den vorhandenen P & R-Anlagen ausschließlich die P & R-Anlage am Kiebitzweg über die Errichtung von Parkpaletten erweitert werden kann. Die übrigen P & R-Anlagen (Fischenich, Hermülheim, Kalscheuren) besitzen derzeit keine Möglichkeit der Erweiterung über Parkpaletten oder über einen flächenmäßigen Ausbau.

Die Verkehrsverflechtungen zwischen Hürth und der Stadt Köln sind aufgrund der räumlichen Struktur außergewöhnlich hoch. Die Pendlerverflechtungen sollen nach Möglichkeit zumindest z.T. mit dem Umweltverbund abgewickelt werden. Da das P & R-Angebot im Bereich der Stadt Hürth nur schwer zu erweitern ist, soll zukünftig verstärkt der Dialog mit der Stadt Köln zur Einrichtung von P & R-Anlagen auf dem Kölner Stadtgebiet gesucht werden.

Eine Umsetzung der „s6“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3 Ortsbezogene Maßnahmen („o“-Maßnahmen)

In diesem Kapitel werden die „o“-Maßnahmen vorgestellt. Die nachstehenden „o“-Maßnahmen wurden durch den Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr für eine detaillierte Betrachtung ausgewählt. Zu diesem Maßnahmenprogramm gehören folgende Maßnahmen:

- o1: Horbeller Straße,
- o3: Sudetenstraße,
- o4: Friedrich-Ebert-Straße,
- o5: Bonnstraße,
- o7: Bachstraße,
- o8: Ursulastraße,
- o9: Severinusstraße,
- o10: Hans-Böckler-Straße,
- o13: Hermülheimer Straße,
- o14: Rondorfer Straße.

7.3.1 Maßnahme o1: Horbeller Straße

Bestandsbeschreibung:

Die L 92 Horbeller Straße (s. Abbildung 38) ist ein integraler Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth. Die L 92 Horbeller Straße stellt eine bedeutsame Verbindung zwischen Hermülheim, Stotzheim und Köln-Marsdorf dar. Der betrachtete Abschnitt der Achse zwischen der L 183 Sudetenstraße und der B 265 Luxemburger Straße weist derzeit keine durchgängig sichere und komfortable Radverkehrsführung auf. So sind die Radverkehrsanlagen in Form der gemeinsamen Fuß- und Radwege auf dem Abschnitt zwischen der L 183 Sudetenstraße und der Krankenhausstraße mangelbehaftet. Hier ist vor allem die bestehende Oberflächenbeschaffenheit zu nennen.

Des Weiteren erfüllen die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht die Vorgaben der ERA 2010 hinsichtlich der Mindestbreiten. Auch treten infolge der gemeinsamen Führung Konflikte zwischen den Radfahrenden und den zu Fuß Gehenden auf. Auf dem innerörtlichen Abschnitt zwischen der Krankenhausstraße und der Weidengasse liegt gegenwärtig lediglich eine einseitige Führung des Radverkehrs in Form eines getrennten Fuß- und Radweges im Zweirichtungsverkehr vor.

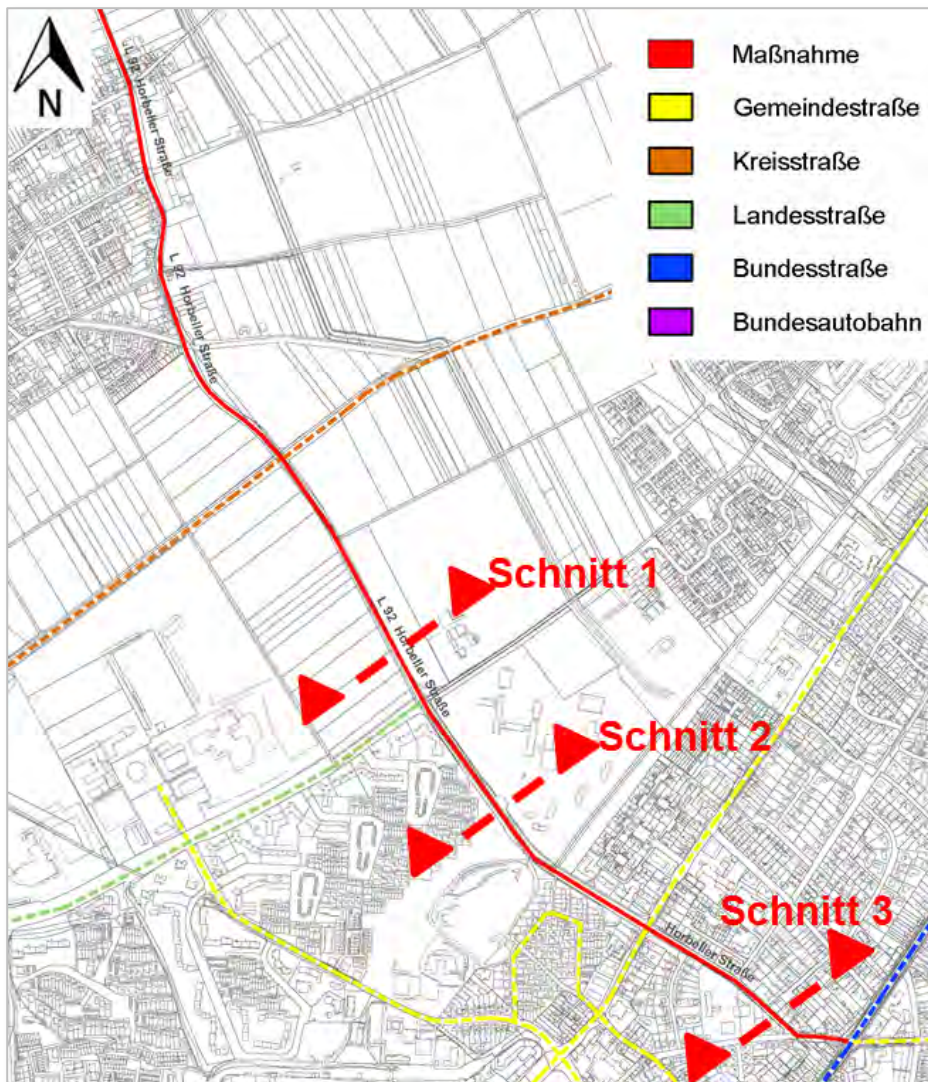


Abbildung 38: Lageplan „o1“-Maßnahme L 92 Horbeller Straße

Kartengrundlage: BKL mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Ziel ist es, den Radverkehr auf dieser bedeutenden Achse des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth sicher und komfortabel zu führen. Es wird eine beidseitige Radverkehrsführung sowie eine Kontinuität der Wegeführung angestrebt. Bestandteil der „o1“-Maßnahme ist zudem die Anlage von drei Kreisverkehren im Bereich des Knotens L 183 Sudetenstraße / L 92 Horbeller Straße / Lortzingstraße, im Bereich des Knotens L 92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße und im Bereich des Knotens L 92 Horbeller Straße / B 265 Luxemburger Straße.

Außerorts:

Außerorts soll der Radverkehr über den bestehenden benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt werden (s. Abbildung 39). Für eine sichere und komfortable Führung des Rad- und Fußverkehrs sollen die Oberflächen saniert werden.

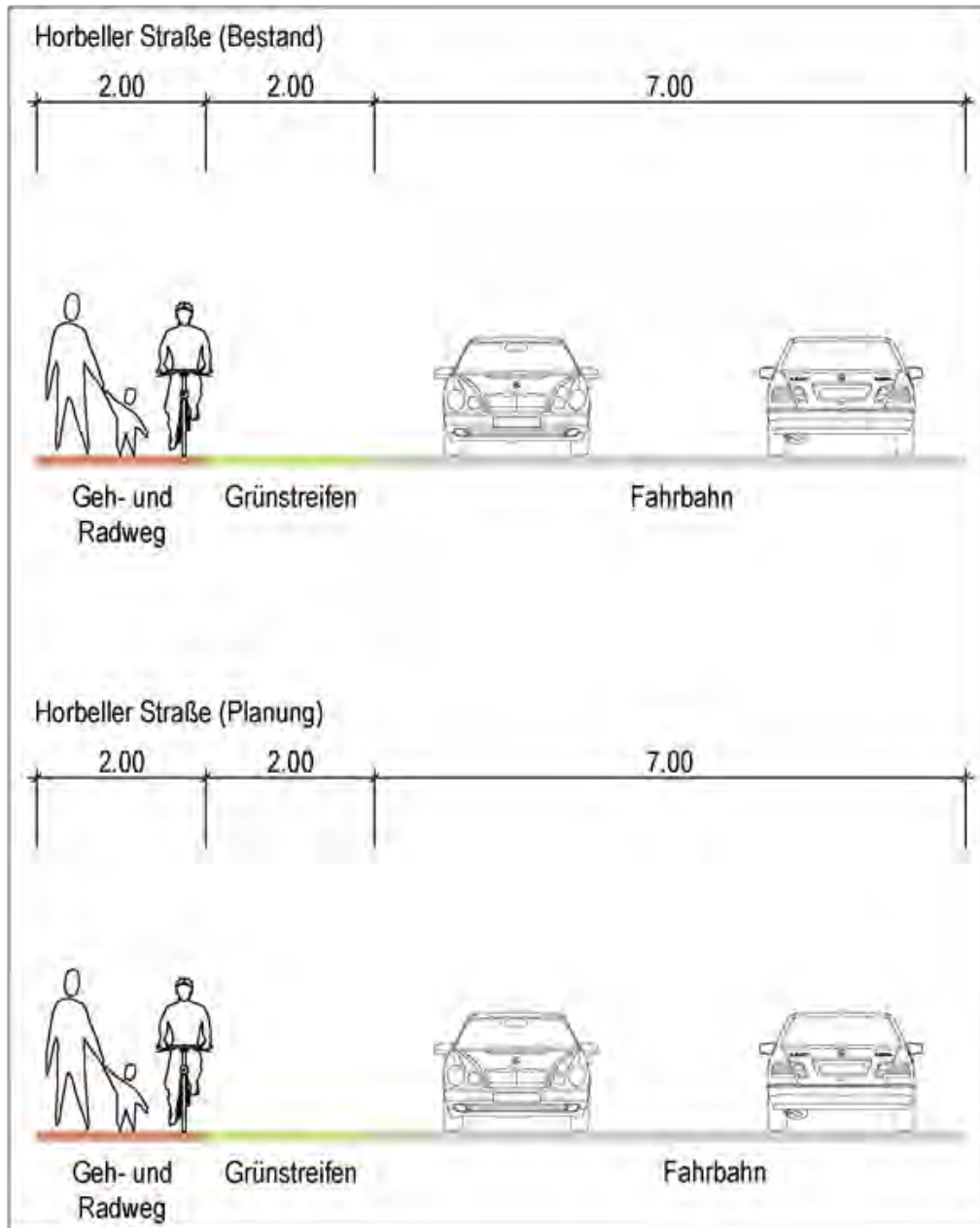


Abbildung 39: Schnitt 1 L 92 Horbeller Straße

Quelle: BKL mbH

Außerorts zwischen L 183 Sudetenstraße und Krankenhausstraße:

Mit der Anlage eines Kreisverkehrs im Knoten L 92 Horbeller Straße / L 183 Sudetenstraße / Lortzingstraße wird eine sichere Führung des Radverkehrs innerhalb des Knotenpunktes erreicht. Die Lortzingstraße soll zudem als Fahrradstraße gewidmet werden. Radfahrende und Zu Fuß Gehende sollen aufgrund der Außerortslage des Kreisverkehrs in den Nebenanlagen geführt werden. Aufgrund der Außerortslage kann hier kein Fußgängerüberweg angelegt werden. Die Sicherheit der Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ist dann im Vergleich zum heutigen Zustand deutlich verschlechtert. In der Detailplanung für den Kreisverkehr muss auf den Kreuzungsverkehr durch den Schülerverkehr zwischen L 183 Sudetenstraße / Lortzingstraße besonderes Augenmerk gelegt werden (s. rote Pfeile in Abbildung 40). Der Kreisverkehr soll mit einem Durchmesser von mindestens 28 m konzipiert werden (s. Abbildung 40).

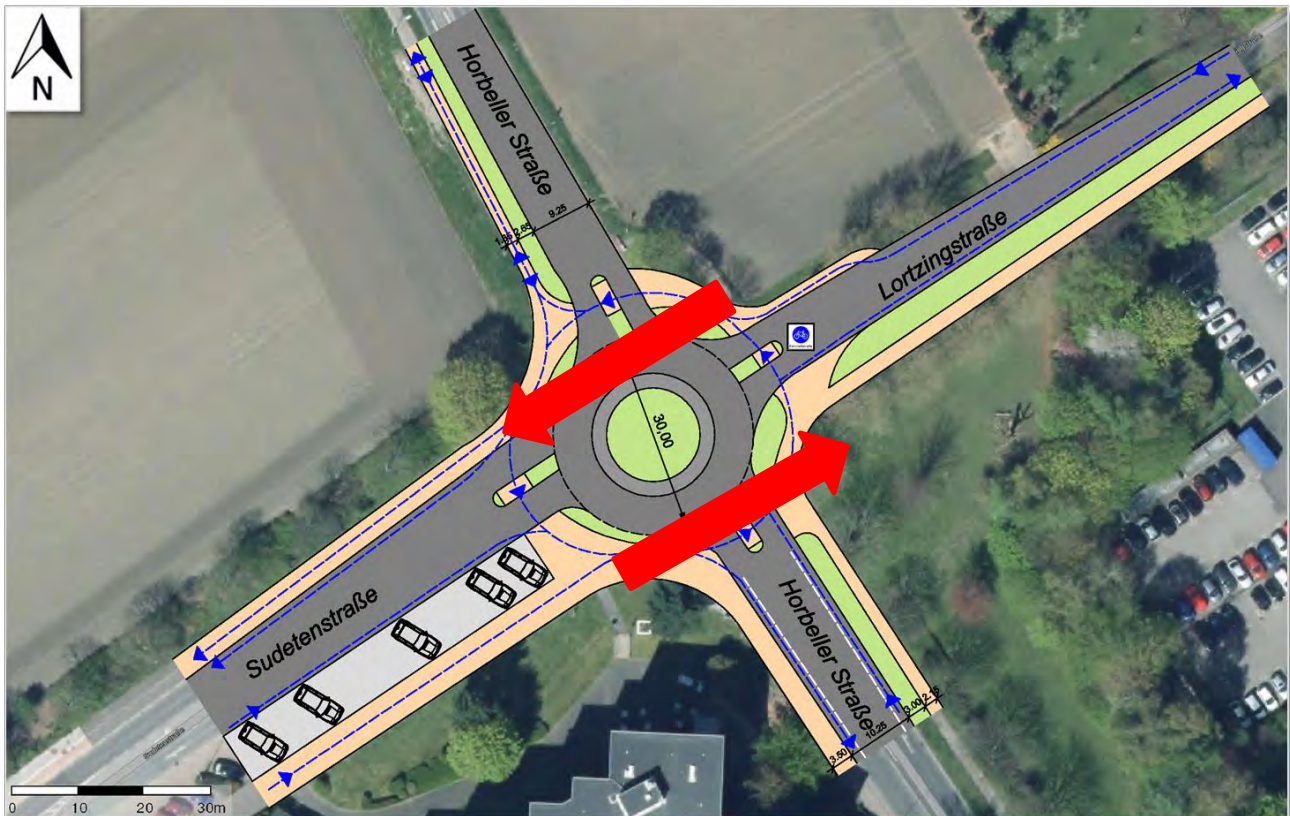


Abbildung 40: Systemskizze L 92 Horbeller Straße / L 183 Sudetenstraße / Lortzingstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen beidseitigen Führung des Radverkehrs mit ausreichenden Breiten nach ERA 2010 (s. Kap. 7.2.2) sowie zur Vermeidung von Konfliktpotentialen an Einmündungen und Zufahrten bzw. zwischen Rad- und Fußverkehr soll der Radverkehr auf der L 92 Horbeller Straße bis zu Krankenhausstraße in den vorhandenen Fahrbahnquerschnitten mittels Markierungslösungen auf der Fahrbahn geführt werden. Dazu ist die Anlage von Schutzstreifen

vorgesehen (s. Abbildung 41). Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt auch die Möglichkeit für die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen.

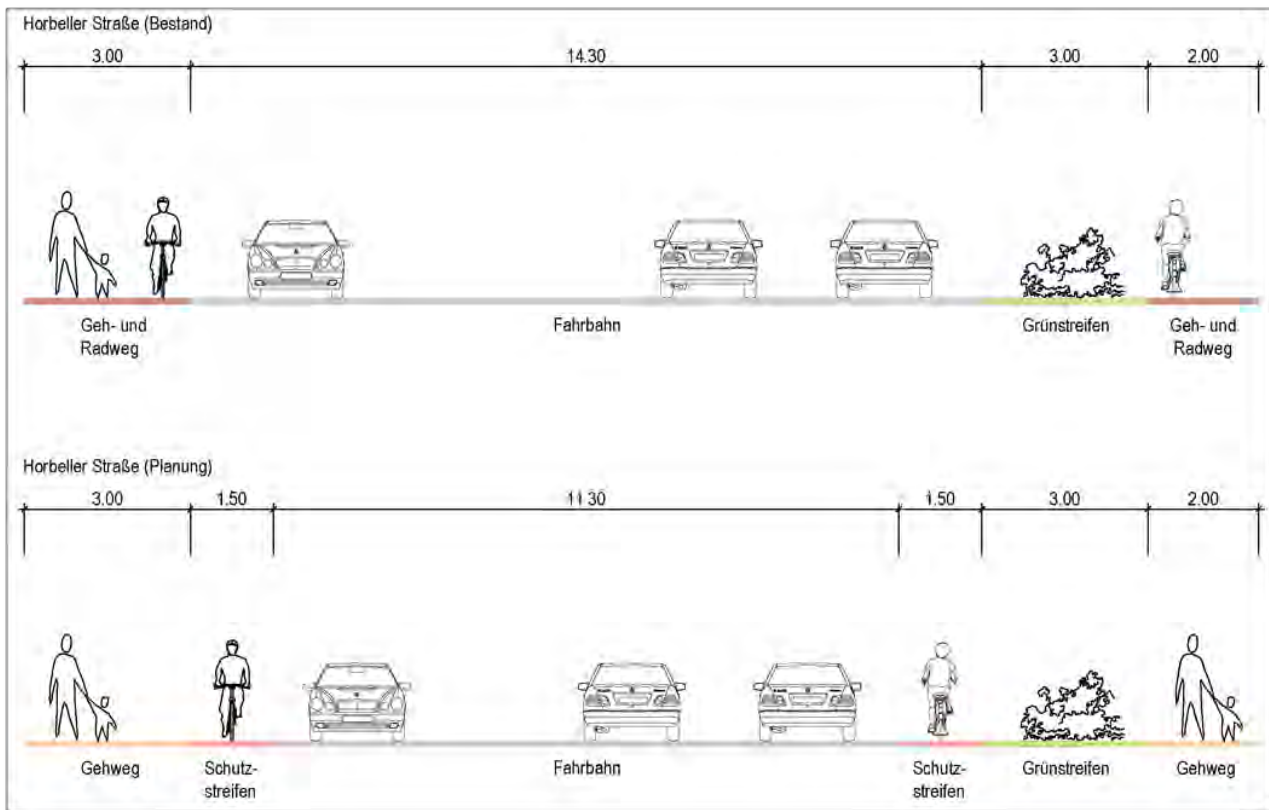


Abbildung 41: Schnitt 2 L 92 Horbeller Straße

Quelle: BKL mbH

Innerorts zwischen Krankenhausstraße und Weidengasse:

Mit der Anlage eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt L 92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße wird eine sichere Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt erreicht. Durch die Anlage eines Kreisverkehrs kann der Radverkehr über die Kreisverkehrsfahrbahn geleitet werden. Radfahrende werden dadurch im Sichtfeld der Kfz-Verkehrs geführt (s. Abbildung. 42). Der Fußverkehr wird in den Nebenanlagen des Kreisverkehrs sicher abgewickelt und erhält durch die Anlage eines Kreisverkehrs Querungshilfen. Der Kreisverkehr soll mit einem Durchmesser von mindestens 28 m konzipiert werden.

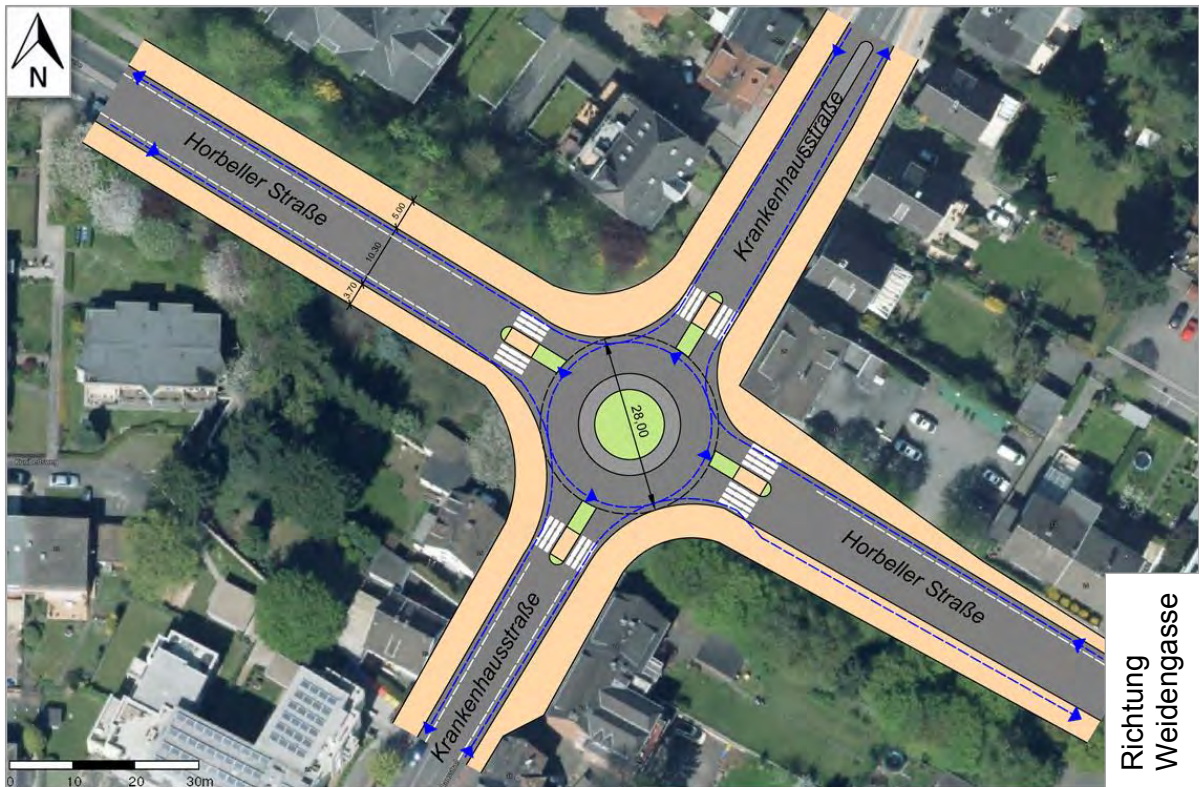


Abbildung 42: Systemskizze L 92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

Zur Realisierung einer beidseitigen Führung des Radverkehrs wird auf der Kfz-Fahrbahn in Richtung Krankenhausstraße ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m eingerichtet. In Richtung Weidengasse wird auf der südwestlichen Straßenseite ein getrennter Fuß- und Radweg im Einrichtungsverkehr ausgewiesen. Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit für die Anlage von Radfahrstreifen.

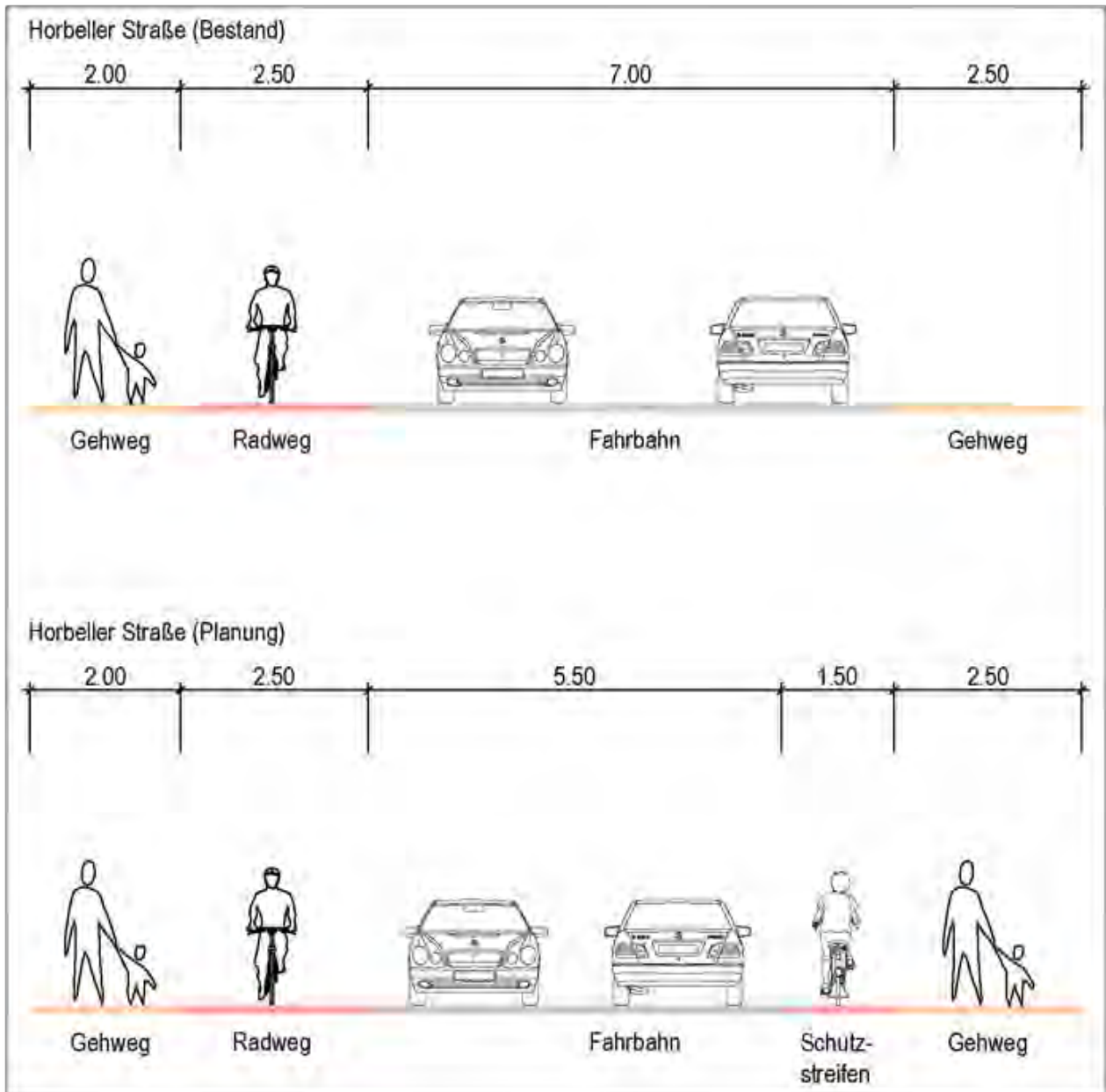


Abbildung 43: Schnitt 3 L 92 Horbeller Straße

Quelle: BKI mbH

Innerorts zwischen Weidengasse und B 265 Luxemburger Straße:

Mit der Anlage eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt L 92 Horbeller Straße / B 265 Luxemburger Straße / Hans-Böckler-Straße wird auch in diesem Knotenpunkt eine sichere Führung des Radverkehrs erreicht. Durch die Anlage eines Kreisverkehrs kann der Radverkehr über die Kreisverkehrsfahrbahn geleitet werden. Radfahrende werden dadurch im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt (s. Abbildung 44). Der Fußverkehr wird in den Nebenanlagen des Kreisverkehrs sicher abgewickelt und erhält durch die Anlage eines Kreisverkehrs Querungshilfen. Der Kreisverkehr soll mit einem Durchmesser von mindestens 28 m konzipiert werden.

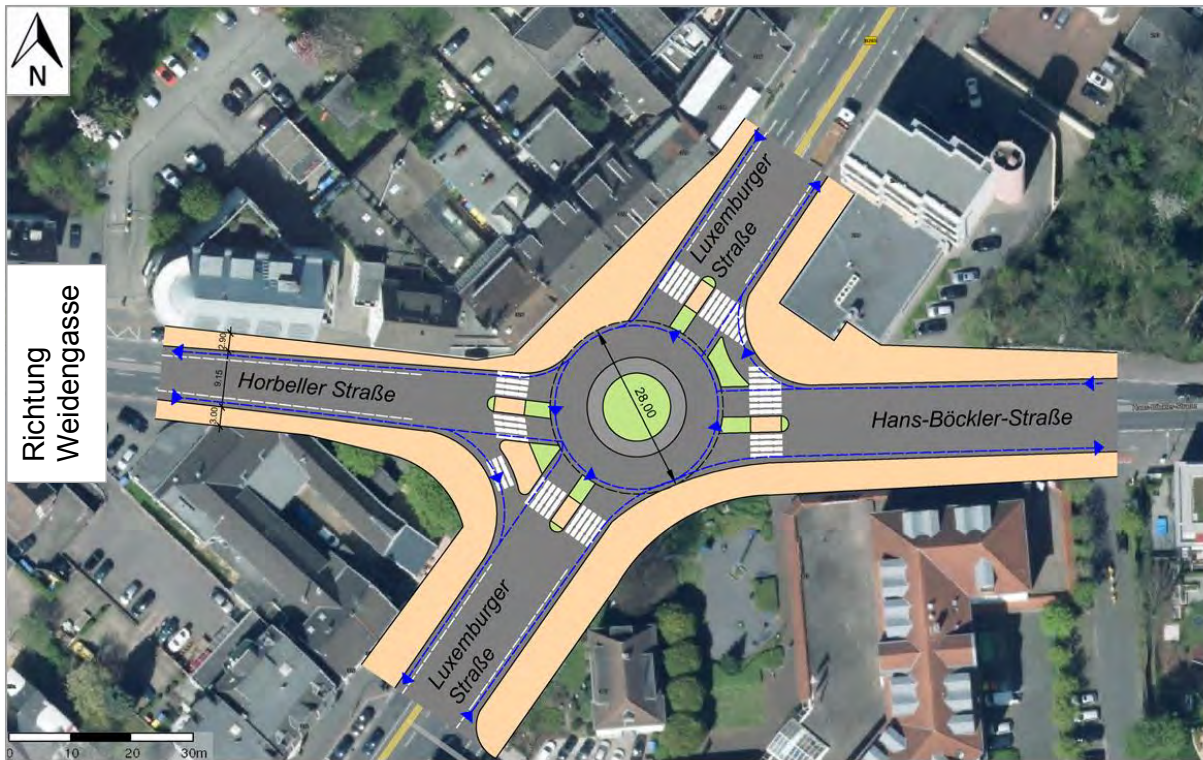


Abbildung 44: Systemskizze L 92 Horbeller Straße / B 265 Luxemburger Straße / Hans-Böckler-Straße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

Für eine sichere und komfortable Radverkehrsführung wird der Radverkehr südlich der Weidengasse beidseitig über Schutzstreifen geführt. Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit für die Anlage von Radfahrstreifen. In den Zufahrtsbereichen L 92 Horbeller Straße-Süd sowie Weidengasse wird dem Radverkehr für das direkte Linksabbiegen jeweils ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen bereitgestellt. Den in die Weidengasse linksabbiegenden Radfahrenden wird optional das indirekte Abbiegen über die vorhandene lichtsignalgeregelte Querungsstelle angeboten.

Auswirkungsbeschreibung:

Mit der Maßnahme soll eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden, da der Radverkehr durch Mischverkehr auf der Fahrbahn über Schutzstreifen abgewickelt wird. Mit der Anlage der drei Kreisverkehre wird eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der drei Knoten erreicht. Gleichzeitig reduzieren sich Wartezeiten und Rückstaulängen, wodurch eine Emissionsminderung und ein Platzgewinn erreicht werden. Für den Rad- und Fußverkehr werden sichere und komfortable Führungsformen und Querungsmöglichkeiten geschaffen.

Durch Umnutzung der ehemaligen Radverkehrsflächen innerorts kann der Seitenraum neugestaltet werden. Durch eine Neugestaltung des Seitenraumes lässt sich eine höhere Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erreichen.

Die L 92 Horbeller Straße wird zukünftig eine Belastung von 6.100 bis 10.500 Kfz DTV aufweisen (Entlastung von 2.100 - 3.700 Kfz DTV gegenüber dem Prognose-Null-Fall) (s. Abbildung 45). Durch die Anlage der drei Kreisverkehre und die Errichtung von Schutzstreifen wird eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus (V_{85}) um rund 10 km/h erreicht. Mit der „o1“-Maßnahme im Bereich der L 92 Horbeller Straße lässt sich insgesamt eine Verkehrsentlastung um bis zu 35 % erreichen.

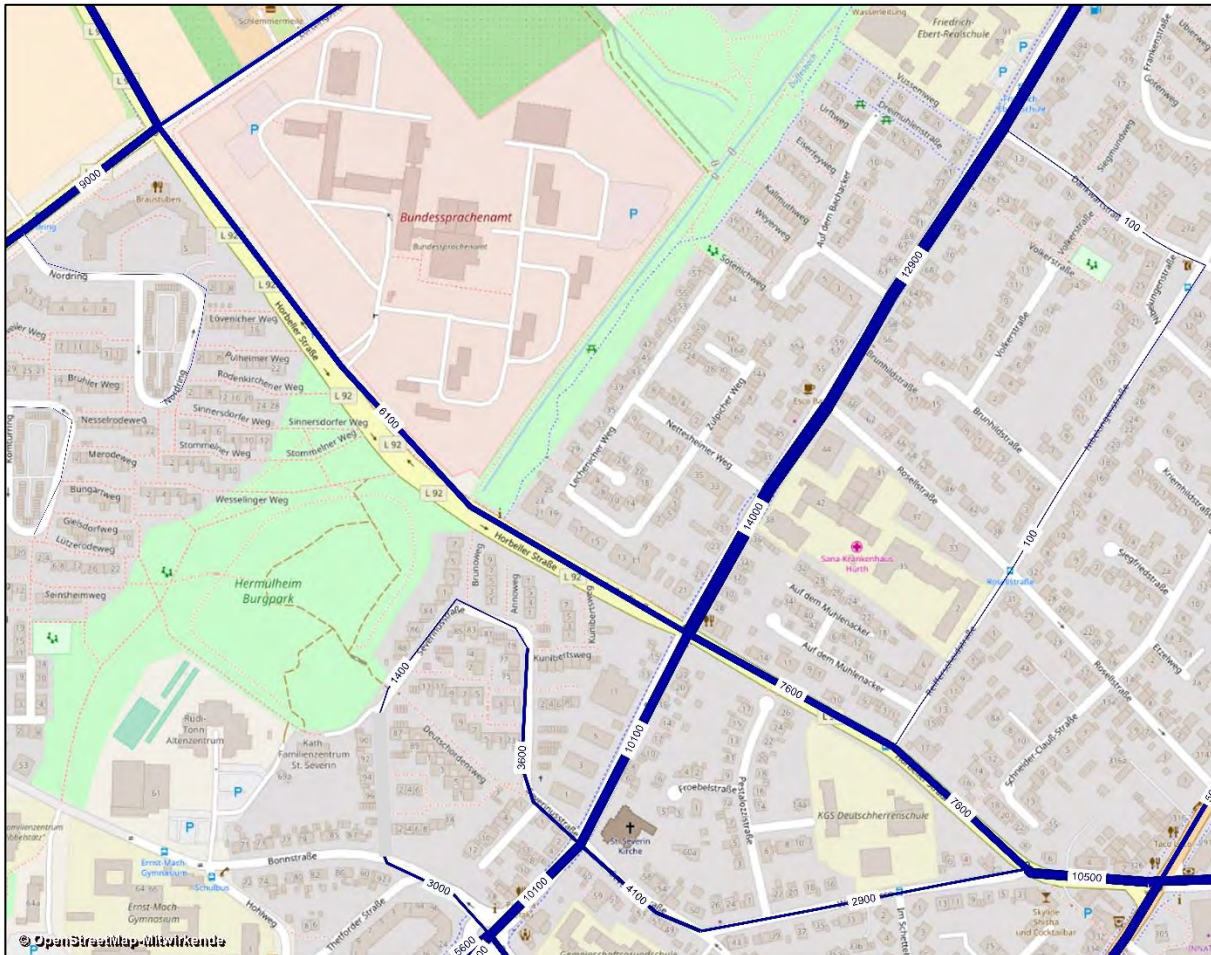


Abbildung 45: Verkehrsbelastung L 92 Horbeller Straße bei Umsetzung der Maßnahme

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap

Leistungsfähigkeit bzw. Belastungsnachweis für drei Kreisverkehre Planfall Po1 und Δ P0 zur Wirkungsbetrachtung

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit von Knoten nach HBS 2015 erfolgt über eine Betrachtung des Verkehrsaufkommens in der Spitzenstunde. Bemessen und bewertet wird die mittlere Wartezeit in den einzelnen Zufahrten eines Knotens in Form von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs. Anzustreben ist mindestens die Qualitätsstufe D („ausreichend“, wobei A die beste und F die schlechteste Qualitätsstufe ist).

Die Qualitätsstufe E führt zu einer deutlichen Überlastung. In diesem Fall kommt es zu Rückstausituationen, die nicht mehr adäquat abgebaut werden können. Der Knoten ist dann nicht mehr leistungsfähig.

Knotenpunkt	Mittlere Wartezeit über alle Fahrzeuge	Gesamt-Qualitätsstufe (mit Einfluss von zu Fuß Gehenden)
L 92 Horbeller Straße / L 183 Sudetenstraße	7,5 Sekunden	A
L 92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße	14,1 Sekunden	B
L 92 Horbeller Straße / B 265 Luxemburger Straße / Hans-Böckler-Str.	7,3 Sekunden	A

Tabelle 8: Verkehrsqualität und Wartezeit nach HBS 2015

Quelle: IVV

Der Leistungsfähigkeitsnachweis der drei Kreisverkehre zeigt auf, dass die drei Kreisverkehre auf der L 92 Horbeller Straße mindestens die Qualitätsstufe B erreichen werden und damit ausreichend leistungsfähig sind. Durch die geringen Wartezeiten lassen sich die Emissionen in den Knotenpunktbereichen vermindern. Zudem steht aufgrund der geringeren, benötigten Rückstaulängen mehr Raum zur Verfügung.

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der L 92 Horbeller Straße lassen sich folgende Kostenpunkte zusammentragen:

- Sanierung der Radwege außerorts ca. 300.000 Euro,
- Ausbau der Kreisverkehre (Kosten je Kreisverkehr) ca. 650.000 Euro,
- Markierung der Schutzstreifen ca. 20.000 Euro.

Eine Umsetzung der „o1“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3.2 Maßnahme o3: Sudetenstraße

Bestandsbeschreibung:

Die L 183 Sudetenstraße (s. Abbildung 46) ist ein Element des Hauptnetzes im Radverkehr der Stadt Hürth. Die L 183 Sudetenstraße stellt neben der regionalen Verbindungsfunktion eine bedeutsame Verbindung zwischen Hermülheim und Alstädten-Burbach dar. Zusätzlich ist die L 183 Sudetenstraße wegen des anliegenden Schulzentrums eine wichtige Schulwegeverbindung. Daraus resultieren Konflikte zwischen dem Schulwegeverkehr und anderen Verkehrsbeteiligten. Der betrachtete Abschnitt zwischen der L 92 Horbeller Straße und der L 183 / K 25 Frechener Straße weist derzeit eine durchgängig sichere und komfortable Radverkehrsführung auf. So sind beidseitig Radverkehrsanlagen in Form eines benutzungspflichtigen getrennten Fuß- und Radweges vorhanden. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen erfüllen die Vorgaben der ERA 2010 hinsichtlich der Mindestbreiten. Im Abschnitt zwischen der L 92 Horbeller Straße und der Kreisverkehrsanlage Argeles-Sur-Mer-Straße / Bonnstraße ist zusätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Radfahrende könnten zusätzlich die Fahrbahn nutzen und werden sicher im Sichtfeld des Pkw-Verkehres geführt.

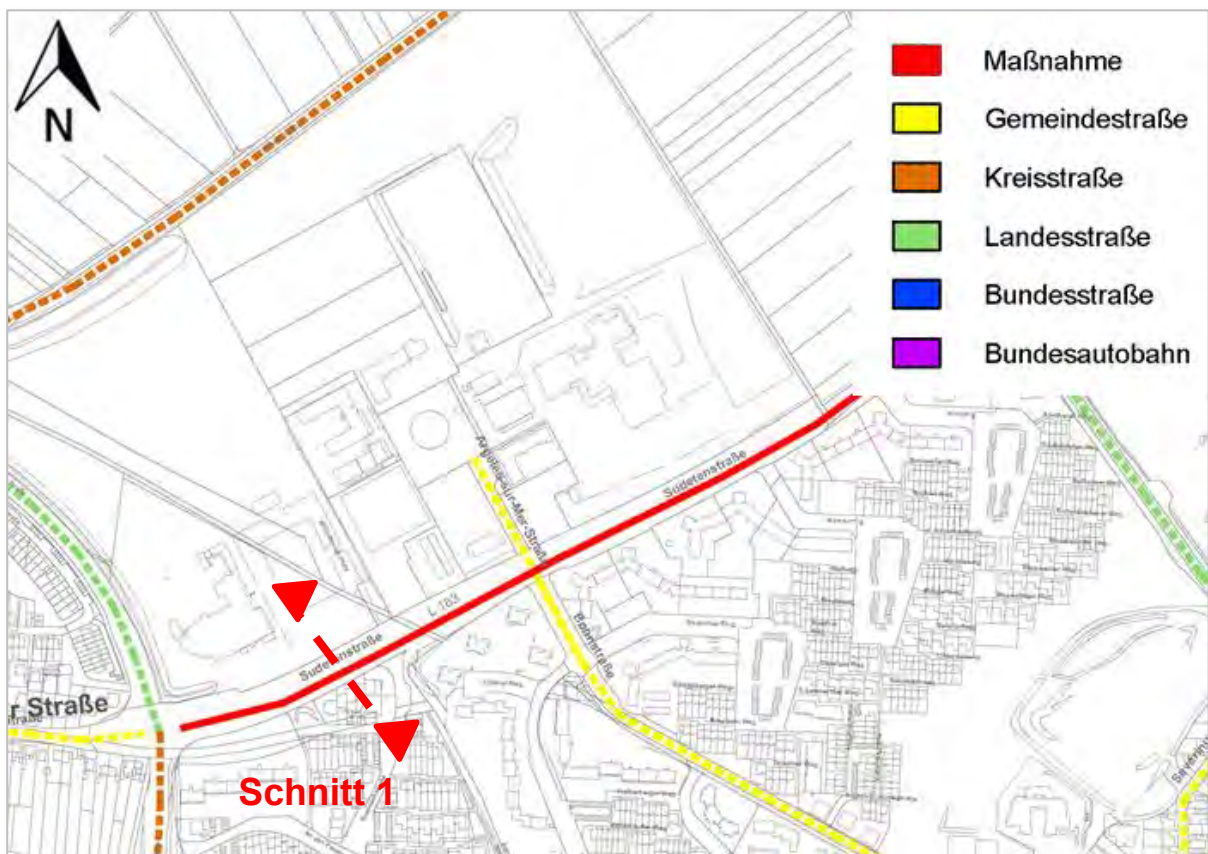


Abbildung 46: Lageplan „o3“-Maßnahme L 183 Sudetenstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Ziel ist es, den Radverkehr auf dieser bedeutenden Achse des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth sicher und komfortabel abzuwickeln, wodurch eine beidseitige Radverkehrsführung sowie eine Kontinuität der Wegeführung angestrebt werden. Ein weiterer Bestandteil der „o3“-Maßnahme ist die Anlage eines Kreisverkehrs im Bereich des Knotens L 183 Sudetenstraße / L 92 Horbeller Straße / Lortzingstraße (s. Kapitel 7.3.1).

Mit der Anlage eines Kreisverkehrs im Knoten L 183 Sudetenstraße / L 92 Horbeller Straße / Lortzingstraße wird eine sichere Führung des Radverkehrs innerhalb des Knotenpunktes erreicht. Die Lortzingstraße soll zudem als Fahrradstraße gewidmet werden. Radfahrende und Zu Fuß Gehende sollen aufgrund der Außerortslage des Kreisverkehrs in den Nebenanlagen geführt werden. Aufgrund der Außerortslage kann hier kein Fußgängerüberweg angelegt werden. Die Sicherheit der Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ist dann im Vergleich zum heutigen Zustand deutlich verschlechtert. In der Detailplanung für den Kreisverkehr muss auf den Kreuzungsverkehr durch den Schülerverkehr zwischen L 183 Sudetenstraße / Lortzingstraße besonderes Augenmerk gelegt werden (s. rote Pfeile in Abbildung 47). Der Kreisverkehr soll mit einem Durchmesser von mindestens 28 m konzipiert werden (s. Abbildung 47).

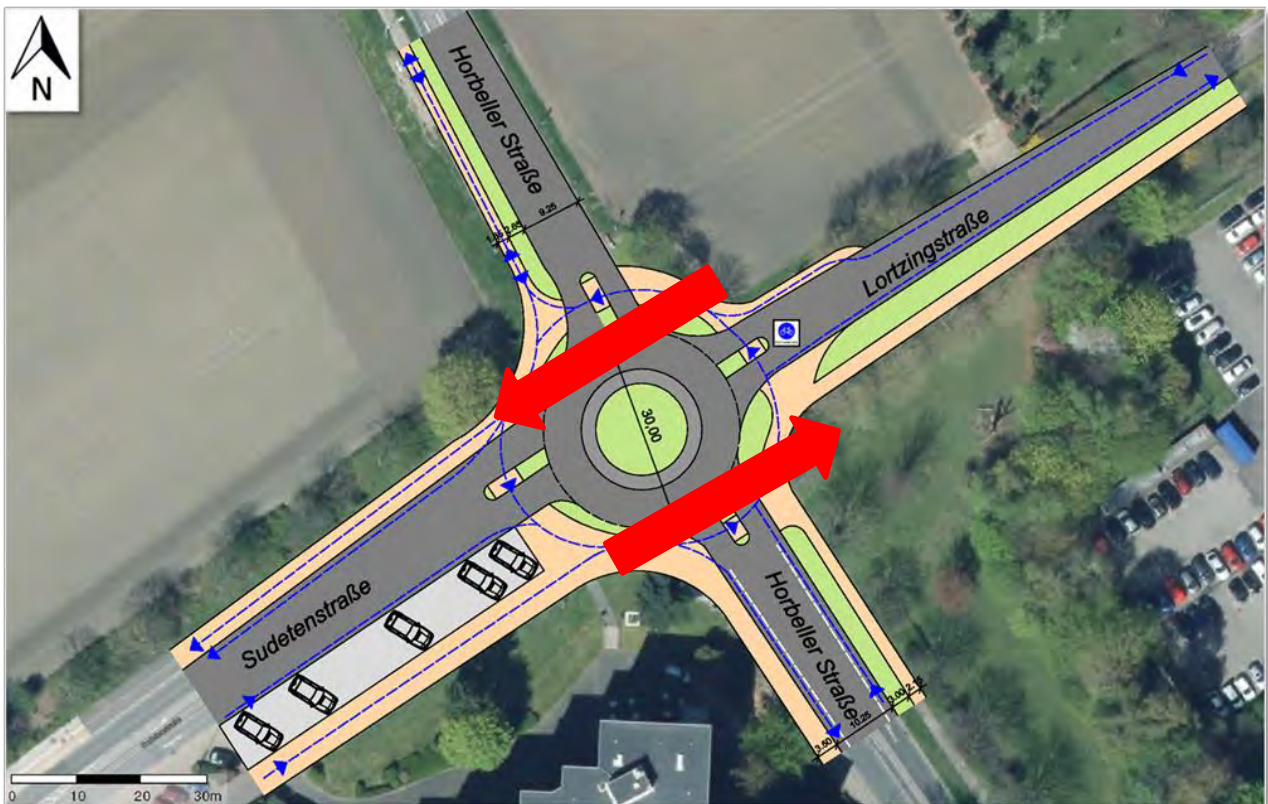


Abbildung 47: Systemskizze L 183 Sudetenstraße / L 92 Horbeller Straße / Lortzingstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen beidseitigen Führung des Radverkehrs sowie zur Vermeidung von Konfliktpotentialen an Einmündungen und Zufahrten bzw. zwischen Rad- und Fußverkehr soll der Radverkehr im Abschnitt zwischen der Kreisverkehrsanlage Argeles-Sur-Mer-Straße / Bonnstraße bis zur L 183 Frechener Straße in den vorhandenen Fahrbahnquerschnitten mittels Markierungslösungen gesichert abgewickelt werden. Mit der Maßnahme soll dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, Rechnung getragen werden (s. Kap. 6.2.2). Dazu ist die Anlage von Schutzstreifen vorgesehen. Da in diesem Abschnitt nördlich Schrägparkstände angeordnet sind, ist in diesem Bereich zusätzlich ein Sicherheitsabstand in Form eines Sicherheitsstreifens von mind. 0,75 m einzuhalten (s. Abbildung 48, 49). Der bestehende Seitenraum wird für eine gesteigerte Aufenthaltsqualität dem Fußverkehr zugesprochen bzw. mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ für Schüler/-innen und unsichere Radfahrende freigegeben. Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt auch die Möglichkeit für die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen.

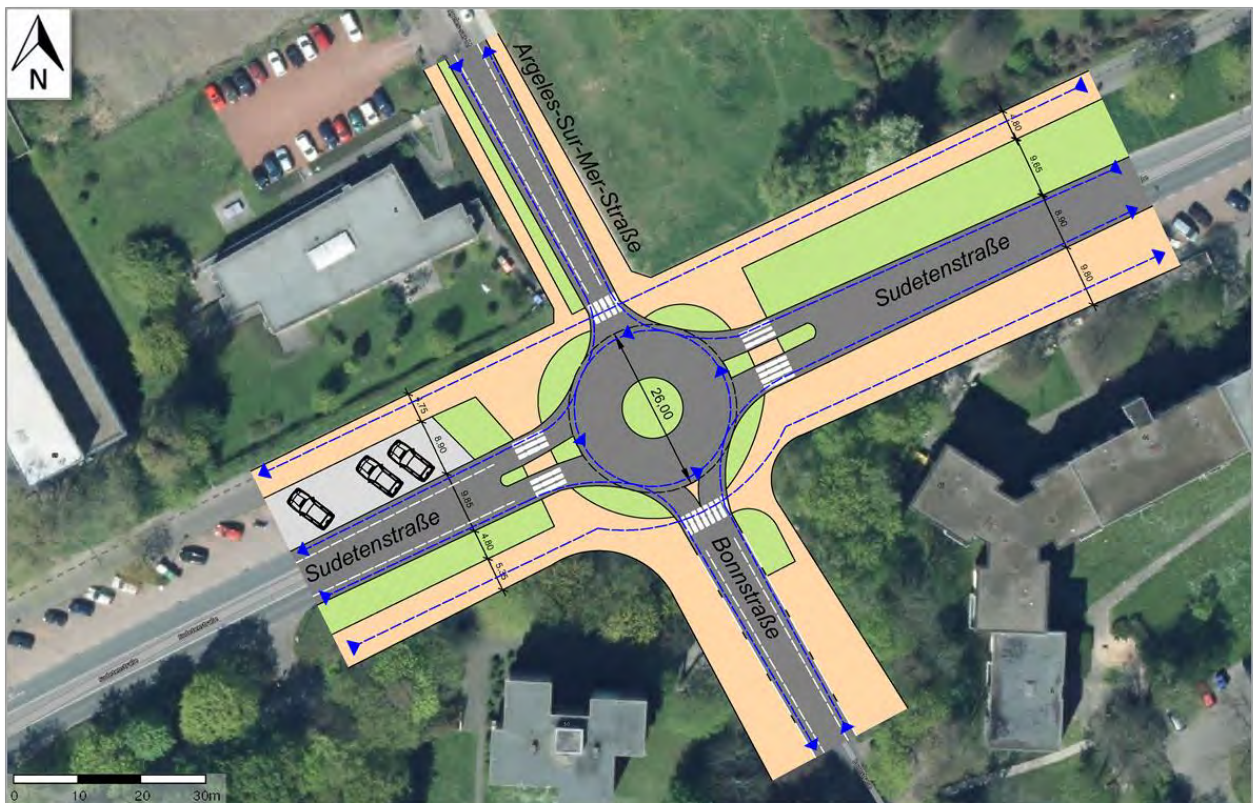


Abbildung 48: Systemskizze L 183 Sudetenstraße / Argeles-Sur-Mer-Straße / Bonnstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

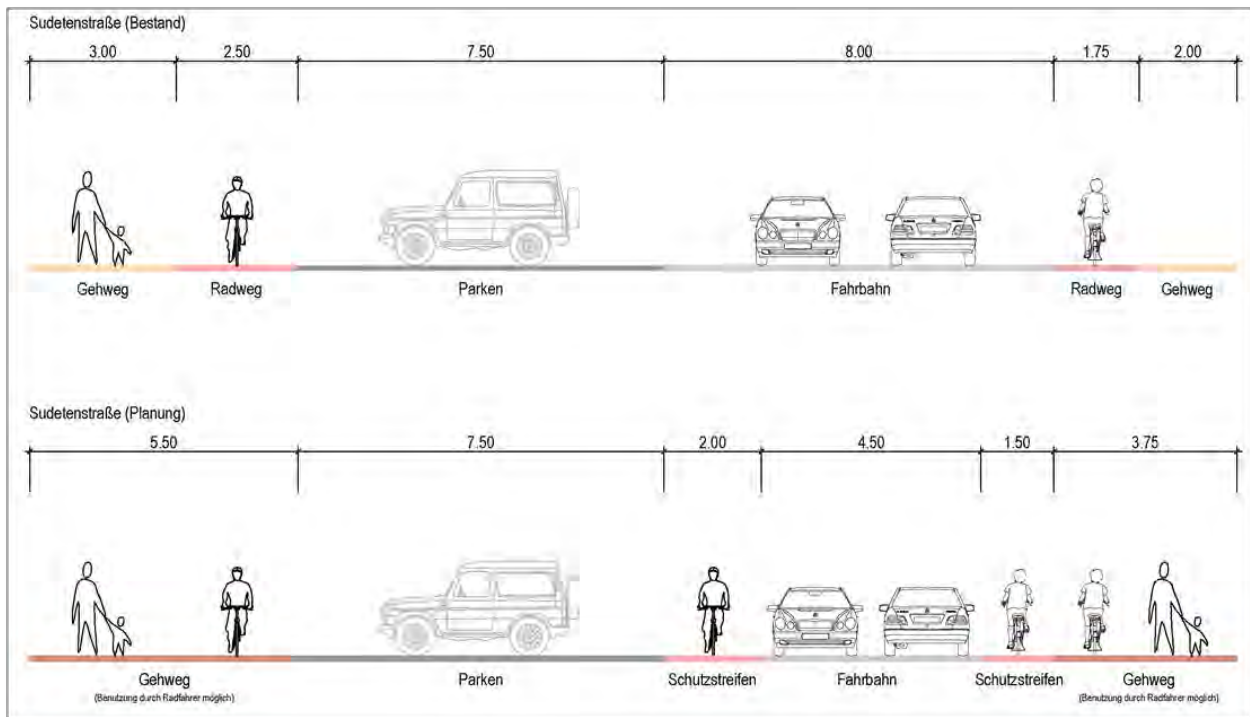


Abbildung 49: Schnitt L 183 Sudetenstraße

Quelle: BKL mbH

Auswirkungsbeschreibung:

Mit der Maßnahme soll eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden, da der Radverkehr durch Mischverkehr über Schutzstreifen, alternativ über Radfahrstreifen, auf der Fahrbahn geführt wird. Mit der Anlage des Kreisverkehrs wird eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens L 92 Horbeller Straße / L 183 Sudetenstraße / Lortzingstraße erreicht. Gleichzeitig können durch die geringen Wartezeiten die Emissionen verringert werden. Für den Rad- und Fußverkehr werden sichere und komfortable Führungsformen und Querungsmöglichkeiten geschaffen.

Durch Umnutzung der ehemaligen Radverkehrsflächen innerorts kann der Seitenraum neugestaltet werden. Durch eine Neugestaltung des Seitenraumes lässt sich eine höhere Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erreichen.

Die L 183 Sudetenstraße wird mit der hier zugrunde gelegten Planung zukünftig eine Belastung von 7.900 bis 9.400 Kfz DTV aufweisen (s. Abbildung 50). Durch die Anlage des Kreisverkehrs an der L 92 Horbeller Straße und der Errichtung von Schutzstreifen wird eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus (V_{85}) erreicht. Mit der „o3“-Maßnahme im Bereich der L 183 Sudetenstraße lässt sich insgesamt eine Verkehrsentlastung um bis zu 10 % gegenüber dem Prognose-Null-Fall 2030 erreichen.

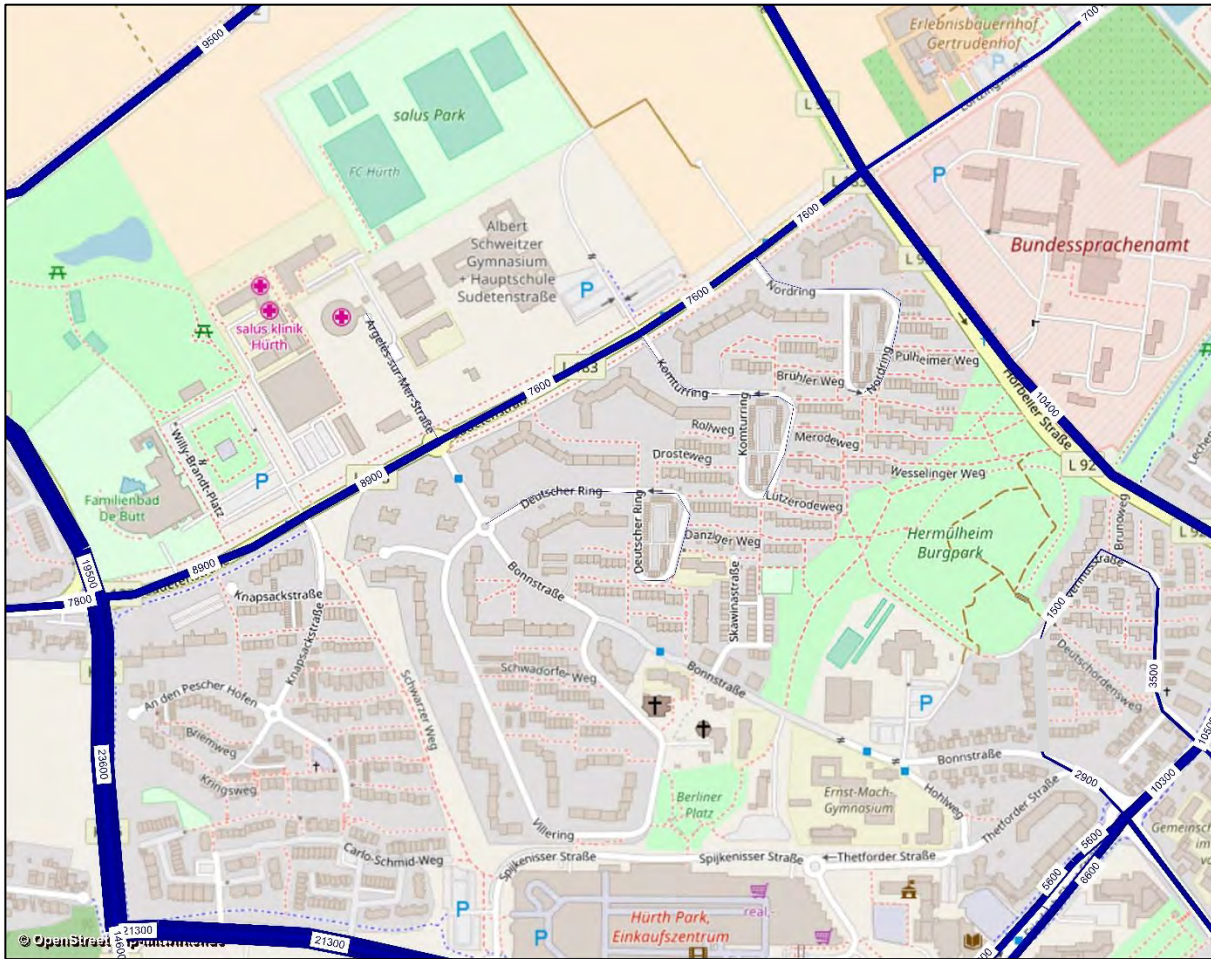


Abbildung 50: Verkehrsbelastung L 183 Sudetenstraße bei Umsetzung der Maßnahme

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der L 183 Sudetenstraße lassen sich folgende Kostenpunkte zusammentragen:

- Ausbau des Kreisverkehrs ca. 650.000 Euro,
- Markierung der Schutzstreifen ca. 15.000 Euro.

Eine Umsetzung der „o3“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3.3 Maßnahme o4: Friedrich-Ebert-Straße

Bestandsbeschreibung:

Die Friedrich-Ebert-Straße (s. Abbildung 51) ist ein integraler Bestandteil des Hauptnetzes für den Radverkehr der Stadt Hürth. Die Friedrich-Ebert-Straße ist die Verbindung zwischen der Krankenhausstraße und der Theresienhöhe in Hermülheim. In der Friedrich-Ebert-Straße wird der Radverkehr über beidseitig getrennte Fuß- und Radwege geführt. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen erfüllen die Vorgaben der ERA 2010 hinsichtlich der Mindestbreiten. Auf der Friedrich-Ebert-Straße ist heute eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Der Knotenpunkt Bonnstraße / Friedrich-Ebert-Straße ist baulich als Kreisverkehr ausgebildet und weist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Der Radverkehr wird in sämtlichen Knotenpunktzufahrten über straßenbegleitende Radwege geführt. Die Radfahrerfurten sind in allen Knotenpunktarman in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben, was zu Konflikten mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr führt. Zudem sind die Sichtbeziehungen im Knotenpunkt nicht optimal. Der Kreisverkehr ist diesbezüglich in der Vergangenheit häufig hinsichtlich von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung auffällig geworden. Ziel muss es somit sein, eine verkehrssichere Radverkehrsführung am Kreisverkehr zu verwirklichen.

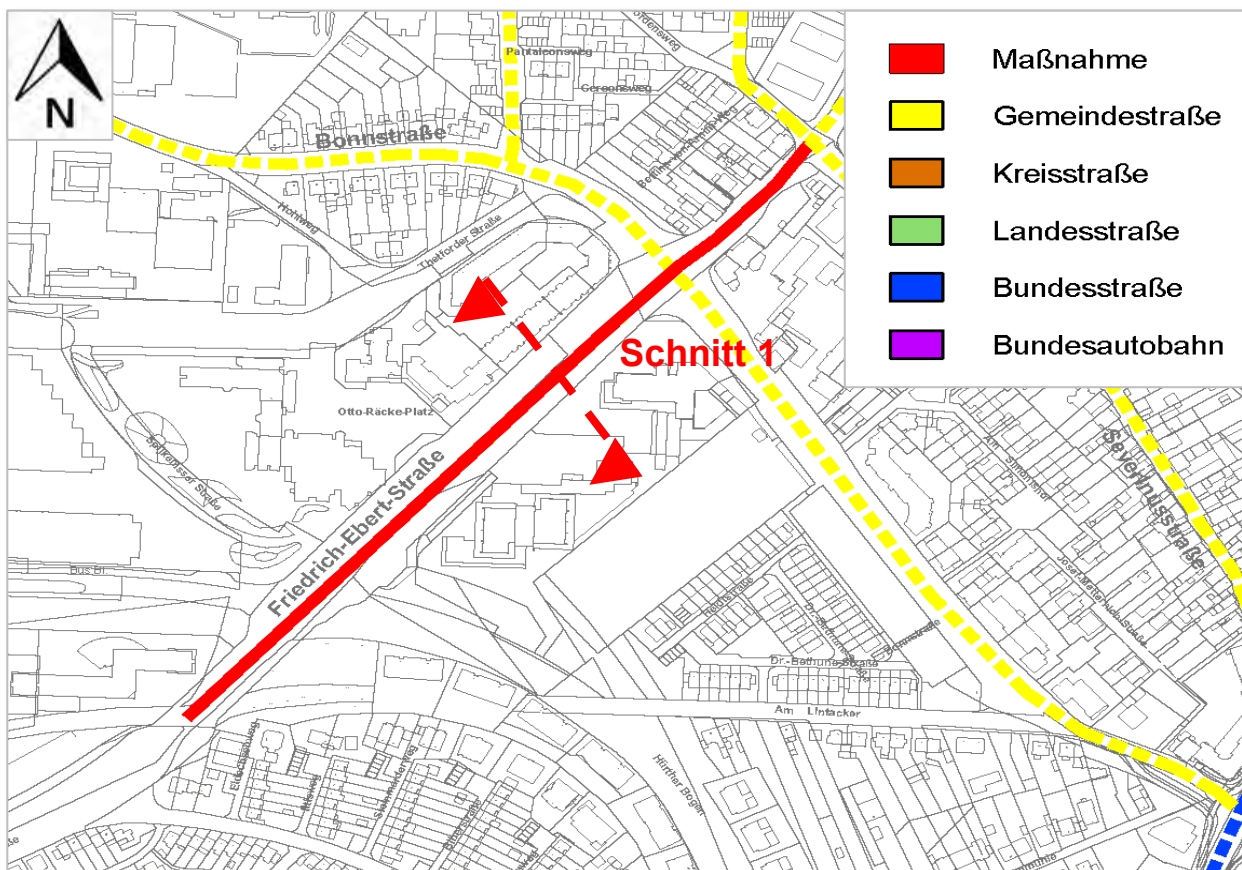


Abbildung 51: Lageplan „o4“-Maßnahme Friedrich-Ebert-Straße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Vor dem Hintergrund den Radverkehr auf dieser bedeutenden Achse des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth sicher und komfortabel abzuwickeln soll eine beidseitige Radverkehrsführung sowie eine Kontinuität der Wegeführung angestrebt werden. Daher soll der Radverkehr zukünftig im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen beidseitigen Führung des Radverkehrs sowie zur Vermeidung von Konfliktpotentialen an Einmündungen und Zufahrten bzw. zwischen Rad- und Fußverkehr soll im Abschnitt zwischen der Kreisverkehrsanlage und dem Knoten Friedrich-Ebert-Straße / Kreuzstraße / Hürther Bogen der Radverkehr mittels Markierungslösungen gesichert abgewickelt werden (s. Abbildung 53). Mit der Maßnahme soll dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, Rechnung getragen werden (s. Kap. 6.2.2). Für die Realisierung von Schutzstreifen ist entweder die Inanspruchnahme von vorhandenen Parkplätzen oder des vorhandenen Grünstreifens erforderlich, da die Friedrich-Ebert-Straße nicht im kompletten Streckenverlauf die erforderliche Fahrbahnbreite von mindestens 7,0 m aufweist. Der bestehende Seitenraum wird für eine gesteigerte Aufenthaltsqualität dem Fußverkehr zugesprochen bzw. mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ für Schüler/-innen und unsichere Radfahrende freigegeben (s. Abbildung 52). Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Bereich auch die Möglichkeit für die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen. Voraussetzung ist auch hierfür, die Inanspruchnahme von vorhandenen Parkplätzen oder des vorhandenen Grünstreifens.

Ein weiterer Untersuchungspunkt der Maßnahme „o4“ ist die Prüfung, ob der Kreisverkehr Bonnstraße / Friedrich-Ebert-Straße ohne den existierenden Bypass ausreichend leistungsfähig ist, um die Verkehre abzuwickeln. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass auf den Bypass verzichtet werden kann.

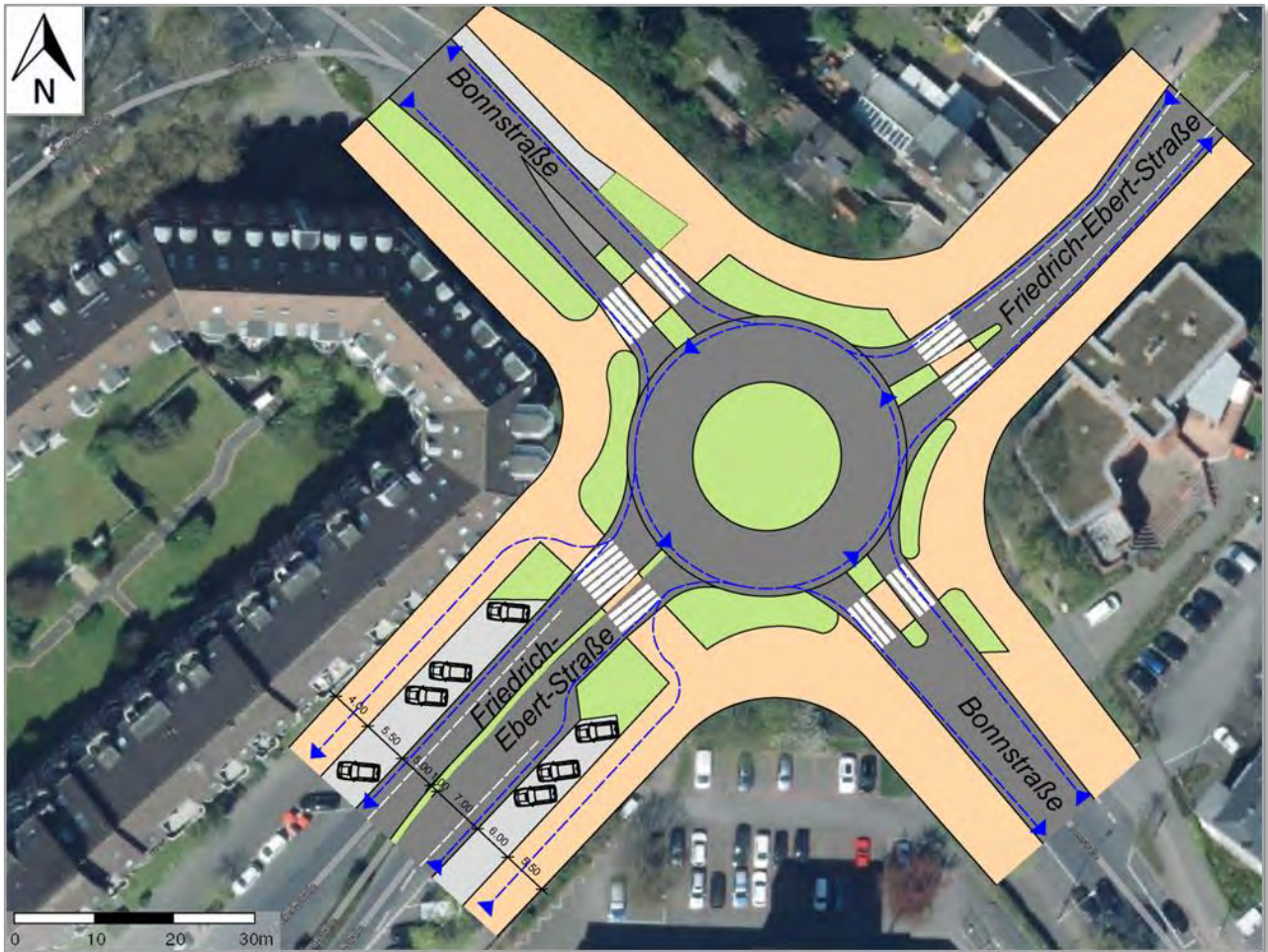


Abbildung 52: Systemskizze Friedrich-Ebert-Straße / Bonnstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

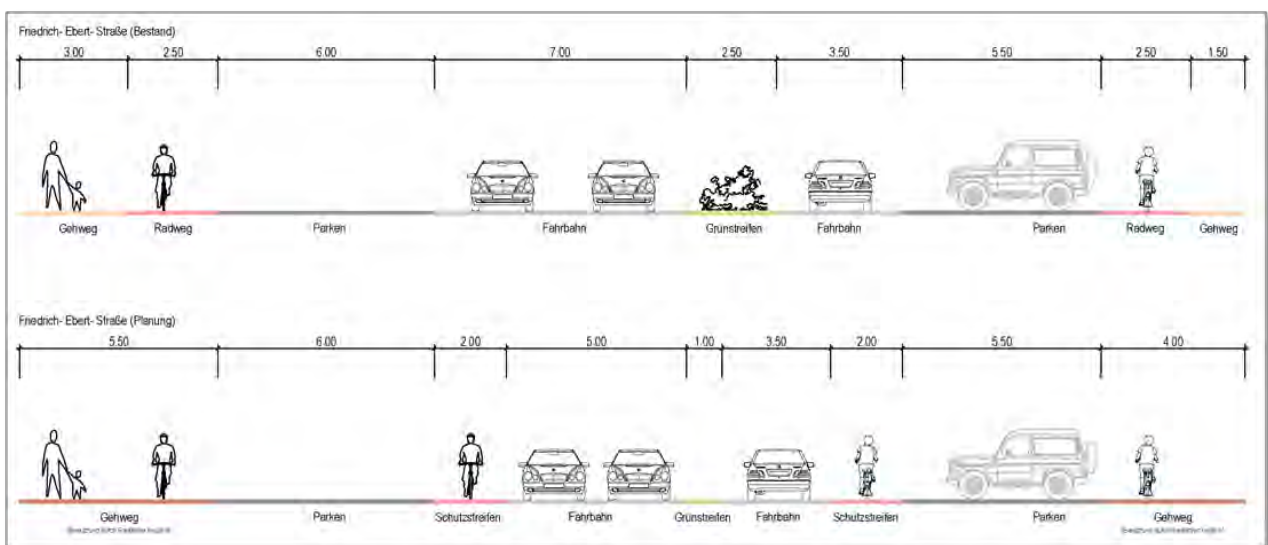


Abbildung 53: Schnitt Friedrich-Ebert-Straße

Quelle: BKI mbH

Auswirkungsbeschreibung:

Mit der Maßnahme soll eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden, da der Radverkehr durch Mischverkehr auf der Fahrbahn über Schutzstreifen, alternativ durch Radverkehrstreifen, und durch die Kreisverkehrsanlage abgewickelt wird. Voraussetzung dafür ist die Inanspruchnahme von Parkplätzen und / oder die Inanspruchnahme des vorhandenen die Fahrbahn teilenden Grünstreifens. Mit der Führung des Radverkehres über die Kreisverkehrsfahrbahn wird eine sichere und komfortable Führungsform geschaffen.

Durch Umnutzung der ehemaligen Radverkehrsflächen innerorts kann der Seitenraum neugestaltet werden. Durch eine Neugestaltung des Seitenraumes lässt sich eine höhere Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erreichen.

Die Friedrich-Ebert-Straße wird zukünftig eine Belastung von 8.900 bis 10.100 Kfz DTV aufweisen (s. Abbildung 54). Durch die Errichtung von Schutzstreifen wird eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus (V_{85}) erreicht. Mit der „04“-Maßnahme im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße lässt sich insgesamt eine Verkehrsentlastung um bis zu 10 % erreichen.

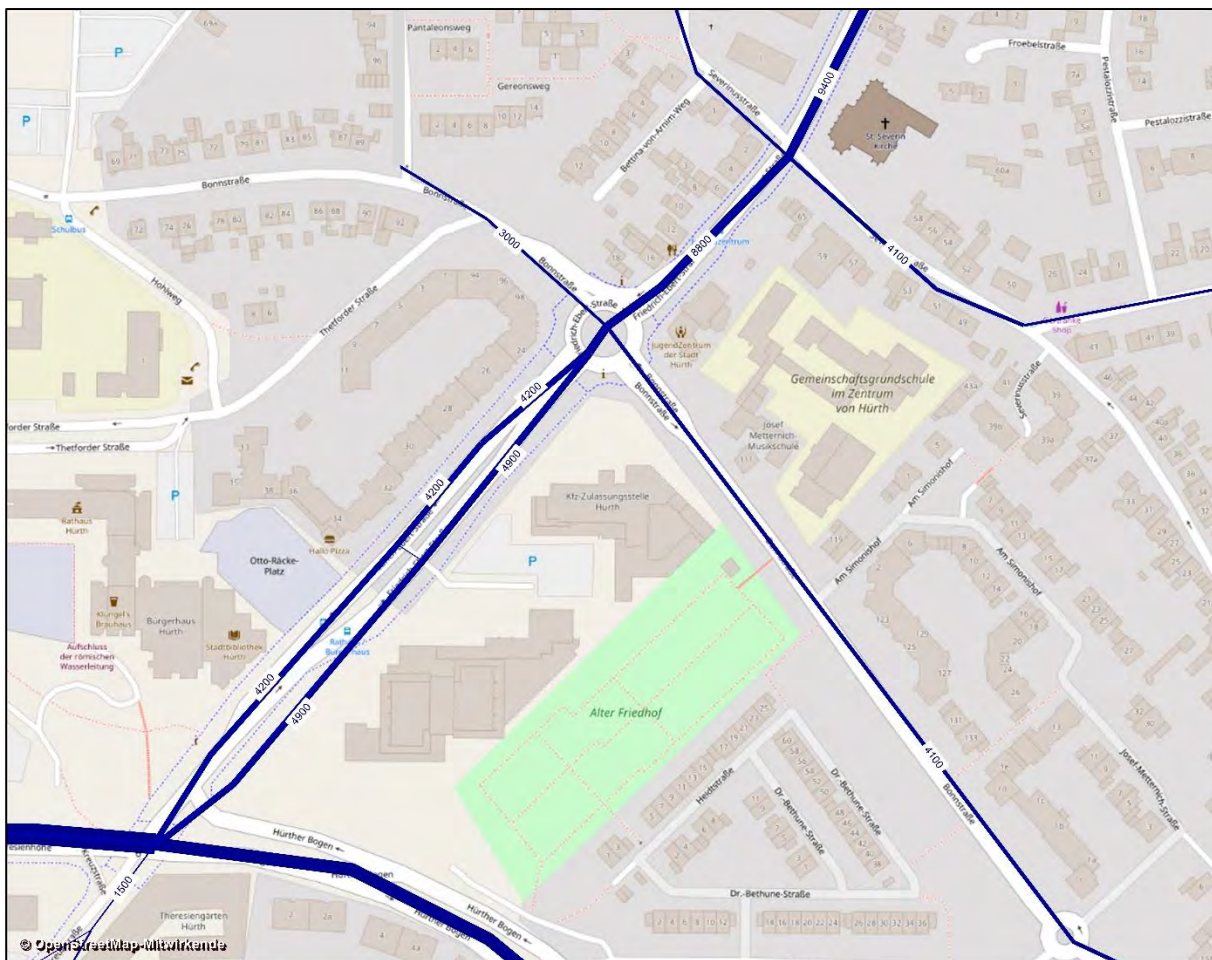


Abbildung 54: Verkehrsbelastung Friedrich-Ebert bei Umsetzung der Maßnahme

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße lassen sich folgende Kostenpunkte zusammentragen:

- Umbau des Kreisverkehrs ca. 200.000 Euro,
- Markierung der Schutzstreifen ca. 10.000 Euro,
- Umbau Grünstreifen Wegfall Parkplätze in Abhängigkeit der Maßnahme.

Eine Umsetzung der „o4“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3.4 Maßnahme o5: Bonnstraße**Bestandsbeschreibung:**

Die L 183 Bonnstraße (s. Abbildung 55) ist ein wichtiges Element des Hauptradverkehrsnetzes der Stadt Hürth. Die L 183 Bonnstraße hat neben der regionalen Verbindungsfunktion als Landesstraße eine kommunale Bedeutung als Verbindung zwischen Hermülheim, Kalscheuren und Fischenich sowie als interkommunale Verbindungsachse in Richtung Brühl. Der betrachtete Abschnitt zwischen der B 265 Luxemburger Straße und der Stadtgrenze Brühl weist derzeit keine durchgängig sichere und komfortable Radverkehrsführung auf.

Der Radverkehr wird außerorts zwischen Hermülheim und Fischenich über eine einseitig angelegte gemeinsam geführte Fuß- und Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr abgewickelt. In Fischenich wird der Radverkehr auf eine einseitig angelegte getrennt geführte Fuß- und Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr übergeleitet. Die Radwegeverbindung ist mangelbehaftet. Vor allem betrifft dies die Oberflächenbeschaffenheit. Des Weiteren treten infolge der gemeinsamen Führung im Zweirichtungsverkehr Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf.

Gerade im Bereich Fischenich ist die getrennt geführte Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr zu eng dimensioniert und entspricht nicht den Vorgaben der Richtlinien. Die Radverkehrsanlage erfüllt nicht die Vorgaben der ERA 2010 hinsichtlich der Mindestbreiten. Auf einem kurzen innerörtlichen Abschnitt in Fischenich liegt im Bereich der Bahngleise eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor. Im übrigen Teil ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgeschrieben.

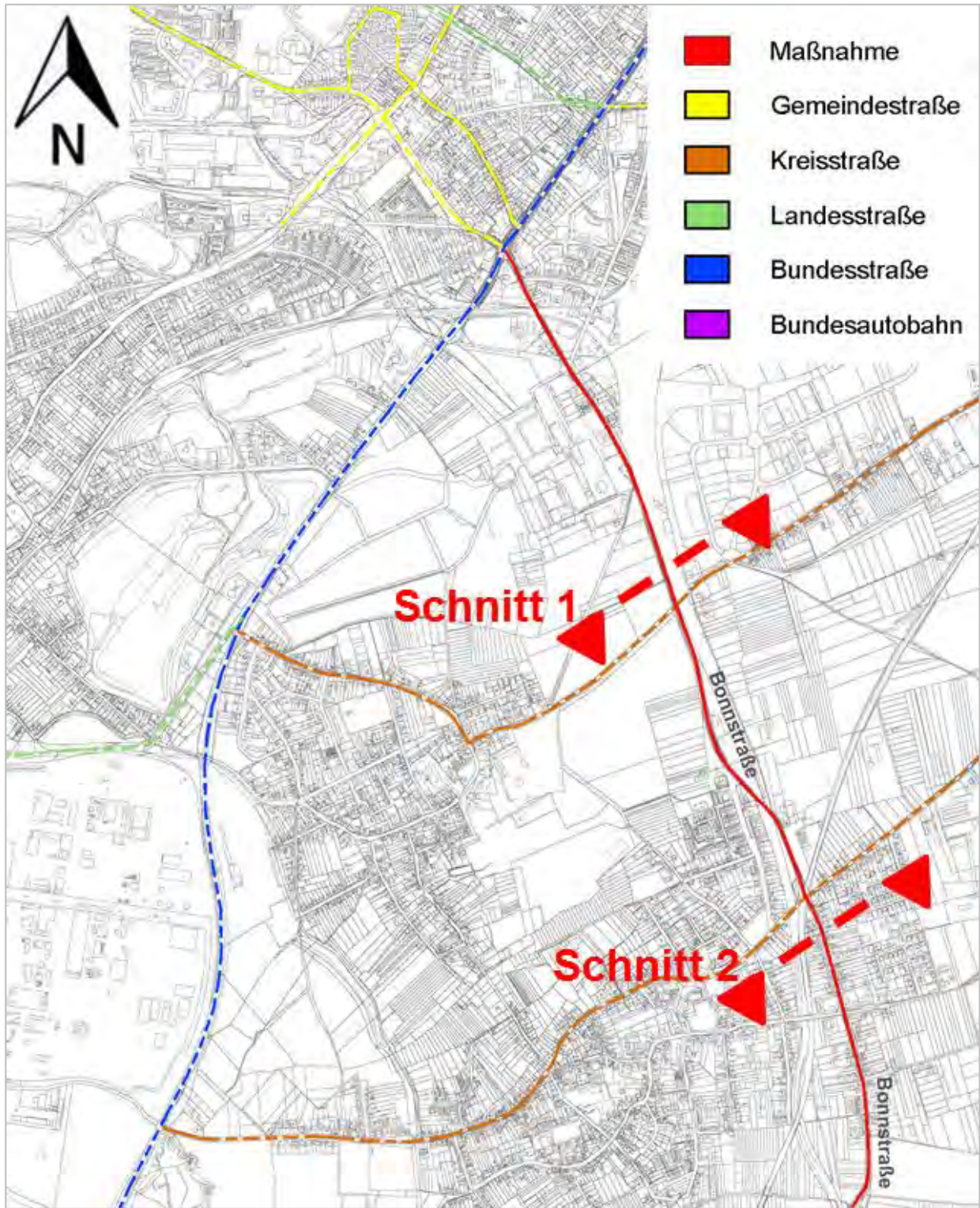


Abbildung 55: Lageplan „o5“-Maßnahme L 183 Bonnstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Der Radverkehr soll auf dieser bedeutenden Achse des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth sicher und komfortabel geführt werden. Im Bereich Hermülheim ist dazu die Anlage eines Kreisverkehrs im Bereich des Knotens B 265 Luxemburger Straße / L 183 Bonnstraße vorgesehen (s. Abbildung 56). Mit der Anlage des Kreisverkehrs wird eine sichere Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt erreicht. Im Kreisverkehr kann der Radverkehr über die Kreisverkehrsfahrbahn geleitet werden. Radfahrende werden dadurch im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt. Unsichere Radfahrende können auch auf den Nebenanlagen des Kreisverkehrs fahren und die Querungshilfe (Zebrastreifen) nutzen (s. Abbildung 56). Der Fußverkehr wird in den Nebenanlagen des Kreisverkehrs sicher abgewickelt und erhält durch die Anlage eines Kreisverkehrs Querungshilfen. Der Kreisverkehr soll mit einem Durchmesser von mindestens 28 m konzipiert werden.

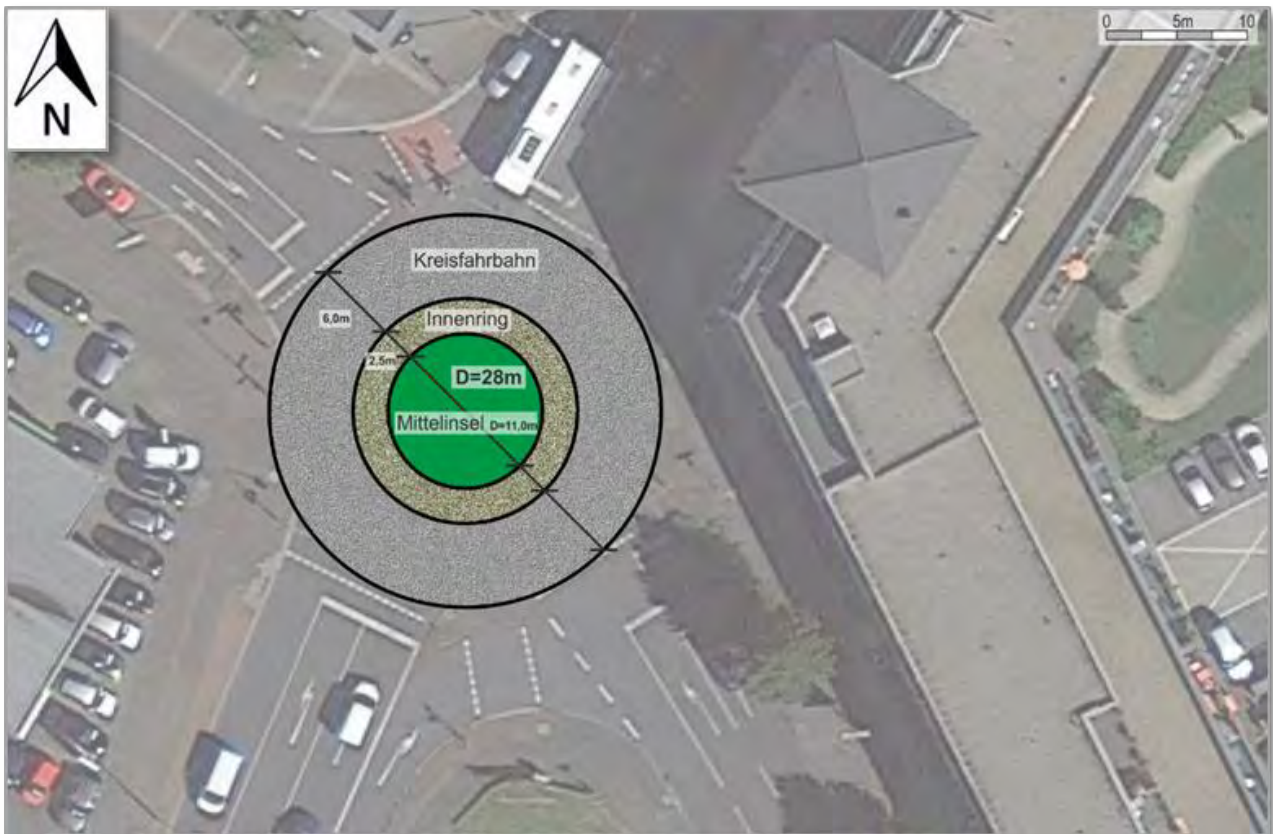


Abbildung 56: Systemskizze L 183 Bonnstraße / B 265 Luxemburger Straße

Kartengrundlage: IVV nach Bezirksregierung Köln

Außerorts, im Abschnitt der Ribbertstraße bis Ortseinfahrt Fischenich soll der Radverkehr über die bestehende Radverkehrsanlage abgewickelt werden. Der Radverkehr wird hier auf eine einseitig angelegte gemeinsam geführte Fuß- und Radwegeanlage im Zweirichtungsverkehr übergeleitet (s. Abbildung 57). In diesem Bereich sind vor allem die Oberflächen zu sanieren, um einen sicheren und komfortablen Radverkehr zu gewährleisten.

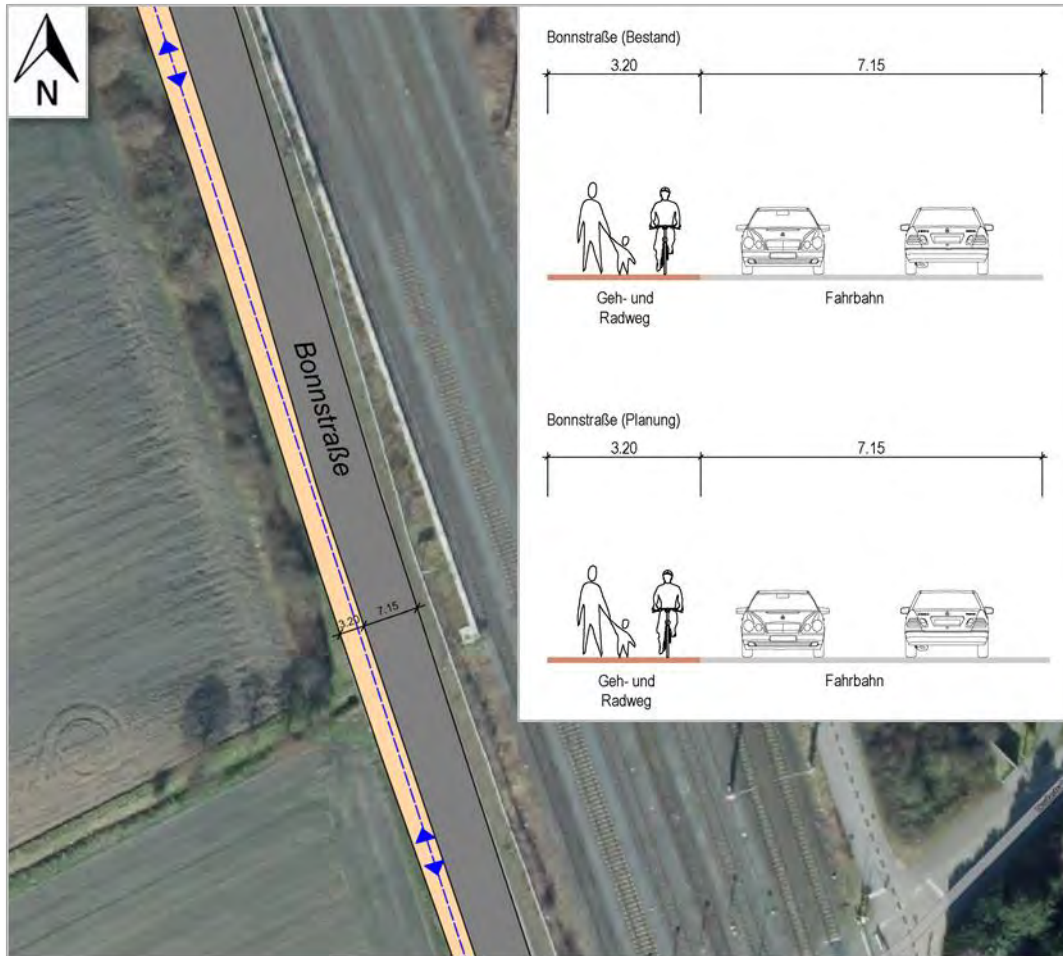


Abbildung 57: Systemskizze L 183 Bonnstraße und Schnitt 1

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen beidseitigen Führung des Radverkehrs innerorts sowie zur Vermeidung von Konfliktpotentialen an Einmündungen und Zufahrten bzw. zwischen Rad- und Fußverkehr soll der Radverkehr im Bereich Fischchenich mittels Markierungslösungen gesichert abgewickelt werden. Für die Realisierung von Schutzstreifen ist die Inanspruchnahme von vorhandenen Parkplätzen im Seitenraum erforderlich, da die L 183 Bonnstraße nicht im kompletten Streckenverlauf die erforderliche Fahrbahnbreite von mindestens 7,0 m aufweist (s. Abbildung 58, 59). Mit der Maßnahme soll dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, Rechnung getragen werden (s. Kap. 6.2.2). Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit für die Anlage von Radfahrstreifen.



Abbildung 58: Systemskizze L 183 Bonnstraße in Fischchen

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

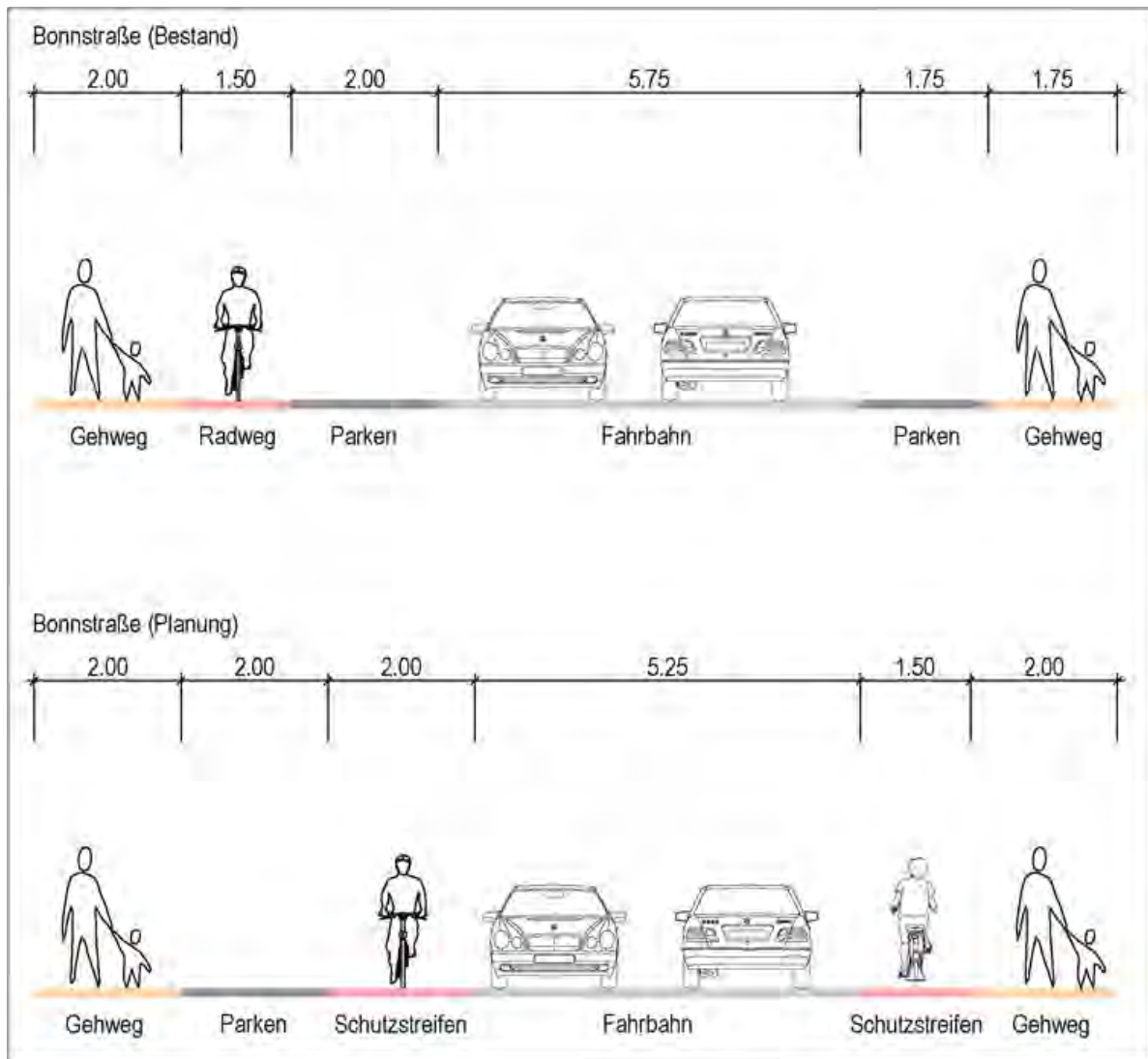


Abbildung 59: Schnitt 2 L 183 Bonnstraße Fisichenich

Quelle: BKL mbH

Auswirkungsbeschreibung:

Mit der Maßnahme soll eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden, da der Radverkehr durch Mischverkehr auf der Fahrbahn über Schutzstreifen abgewickelt wird. Voraussetzung dafür ist die Inanspruchnahme von Parkplätzen. Mit der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird eine sichere und komfortable Führungsform geschaffen.

Durch Umnutzung der ehemaligen Radverkehrsflächen innerorts kann der Seitenraum neugestaltet werden. Durch eine Neugestaltung des Seitenraumes lässt sich eine höhere Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erreichen.

Die L 183 Bonnstraße wird zukünftig eine Belastung von 4.800 Kfz DTV in Fisichenich aufweisen (s. Abbildung 60). Durch die Errichtung von Schutzstreifen wird eine Senkung des Geschwindig-

keitsniveaus (V_{85}) erreicht. Mit der „o5“-Maßnahme im Bereich der L 183 Bonnstraße lässt sich insgesamt eine Verkehrsentlastung um bis zu 28 % erreichen.

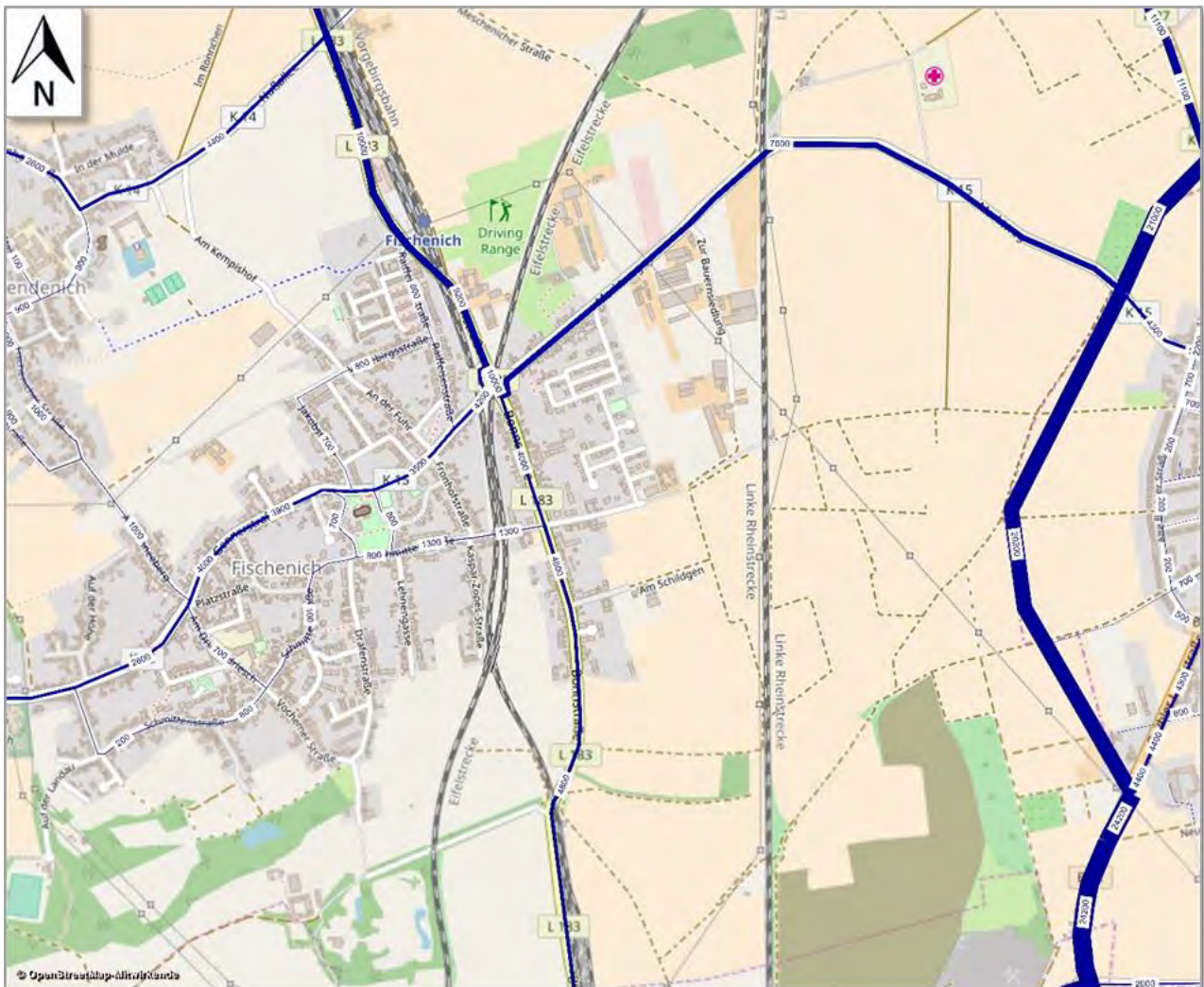


Abbildung 60: Verkehrsbelastung L 183 Bonnstraße bei Umsetzung der Maßnahme

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der L 183 Bonnstraße lassen sich folgende Kostenpunkte zusammentragen:

- Markierung der Schutzstreifen ca. 30.000 Euro,
- Sanierung der Radwege außerorts ca. 250.000 Euro,
- Realisierung der Schutzstreifen durch Wegfall von Parkplätzen in Abhängigkeit der Maßnahme.

Eine Umsetzung der „o5“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3.5 Maßnahme o7: Bachstraße

Bestandsbeschreibung:

Die Bachstraße (s. Abbildung 61) ist ein integraler Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth. Sie bildet eine kommunalbedeutsame Achse im Stadtteil Efferen und ist die Verbindung zwischen der Krankenhausstraße und der K 2 Berrenrather Straße. Die Bachstraße ist eine Verkehrsstraße mit intensiver geschäftlicher Umfeldnutzung, wodurch es zu Konflikten zwischen Einkaufenden (hoher Querungsbedarf) und fahrenden und parkenden Kfz kommt. In der Bachstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geführt. Mängel bestehen im Bereich der Bachstraße durch eine unzureichende Oberflächenbeschaffenheit und durch abgenutzte Furtmarkierungen im Bereich des Knotens K 2.



Abbildung 61: Lageplan „o7“-Maßnahme Bachstraße

Kartengrundlage: BKL mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Für die Bachstraße bietet sich eine Umgestaltung zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich an. Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h gewährleistet eine verträgliche Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn und mindert Konflikte zwischen Einkaufenden und dem MIV. Für den Radverkehr sollte die unzureichende Oberflächenbeschaffenheit und die Erneuerung von Furtmarkierungen im Bereich des Knotens K 2 angestrebt werden, um eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs zu erreichen.

Ein weiterer Untersuchungspunkt der Maßnahme „o7“ ist die Prüfung zur Errichtung einer Kreisverkehrsanlage als Begleitmaßnahme im Bereich In den Höhen / Krankenhausstraße und deren Auswirkung (s. Abbildung 62). Der Rad- und Fußverkehr wird in den Nebenanlagen des Kreisverkehrs sicher geführt und erhält durch die Anlage eines Kreisverkehrs Querungshilfen. Der Kreisverkehr soll mit einem Durchmesser von mindestens 28 m konzipiert werden.

Hinweis: Mit Beschluss vom 08.10.2019 hat der Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr der Stadt Hürth beschlossen, dass die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes an dieser Stelle nicht weiterverfolgt werden soll. Stattdessen wird die Verwaltung beauftragt, Verkehrslenkungsmaßnahmen für den Ortsteil Efferen zu entwickeln. Dieser Prüfauftrag erfolgt abseits des Verkehrsentwicklungsplanes.



Abbildung 62: Systemskizze In den Höhen / Krankenhausstraße

Kartengrundlage: IVV nach Bezirksregierung Köln

Auswirkungsbeschreibung:

Mit der Maßnahme im Bereich der Bachstraße wird ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau erreicht. Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr nimmt zu. Gleichzeitig wird eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und bessere Querungsmöglichkeiten für Einkaufende ermöglicht.

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahme „o7“ wird das Verkehrsmodell im Bereich der Bachstraße weiter verfeinert. Durch die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h sowie durch die Anlage eines Kreisverkehrs im Bereich In den Höhen / Krankenhausstraße als Begleitmaßnahme wird eine Verringerung des Durchgangsverkehres auf der Krankenhausstraße und eine Verlagerung auf die K 2 erreicht. Durch die Anlage der Kreisverkehrsanlage wird eine Verringerung von Rückstausituationen in den Knotenzufahrten erreicht. Der Kreisverkehr weist in der Spitzenstunde die Qualitätsstufe A mit sehr geringen Wartezeiten auf (s. Kapitel 7.2.1).

Die Bachstraße wird zukünftig eine Belastung von rund 3.100 Kfz DTV im Abschnitt zwischen Beselerstraße und Ritterstraße aufweisen (s. Abbildung 63). Tempo 20 und der Kreisverkehr am Knoten In den Höhen / Krankenhausstraße bewirken eine Reduzierung der Verkehrsbelastung um bis zu 40 %.



Abbildung 63: Verkehrsbelastung Bachstraße bei Umsetzung der Maßnahme

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der Bachstraße lassen sich folgende Kostenpunkte zusammentragen:

- Umbau des Kreisverkehrs ca. 650.000 Euro,
- Markierungserneuerungen ca. 2.000 Euro,
- Beschilderung (Tempo 20) ca. 2.000 Euro.

Eine Umsetzung der „o7“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3.6 Maßnahme o8: Ursulastraße**Bestandsbeschreibung:**

Die K 14 Ursulastraße (s. Abbildung 64) ist ein wichtiger Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth. Sie bildet eine kommunalbedeutsame Achse im Stadtteil Kalscheuren und stellt die Verbindung zwischen der L 183 Bonnstraße und der K 14 Hans-Böckler-Straße dar. Außerdem ist die K 14 Ursulastraße Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW (s. Kapitel 4.2). In der K 14 Ursulastraße liegt derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr gibt es keine kontinuierliche Wegeführung. Für den Fußverkehr sind in unterschiedlichen Abschnitten einseitige bzw. beidseitige Gehwege eingerichtet. Im Teilbereich zwischen Ursulastraße 99 bis 109 gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Diese steht im direkten Zusammenhang mit einer Aufpflasterung auf der Fahrbahn. In diesem Bereich können Radfahrende auf der Fahrbahn fahren und werden im Mischverkehr geführt. In den übrigen Abschnitten der K 14 Ursulastraße besteht für den Radverkehr eine Netzlücke. Mängel bestehen im Bereich der K 14 Ursulastraße durch eine unzureichende Oberflächenbeschaffenheit im Bereich der Fahrbahn und durch fehlende Radverkehrsanlagen.

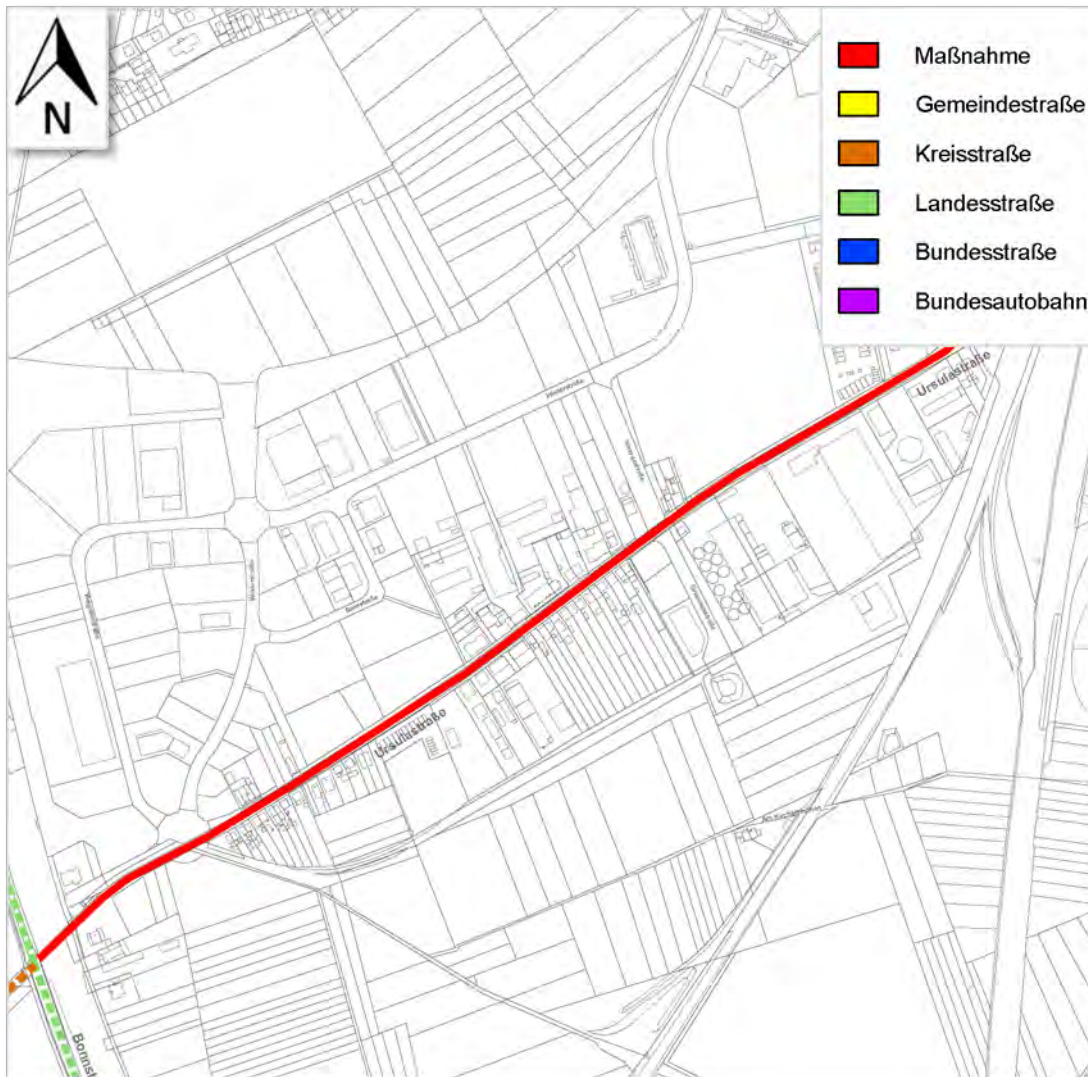


Abbildung 64: Lageplan „o8“-Maßnahme K 14 Ursulastraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Ziel ist es, den Radverkehr auf dieser bedeutenden Achse des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth sicher und komfortabel abzuwickeln, wodurch eine beidseitige Radverkehrsführung sowie eine Kontinuität der Wegeführung angestrebt werden. Ein Bestandteil der „o8“-Maßnahme ist die Anlage von Schutzstreifen sowie die Sanierung der Fahrbahn. Zur Vermeidung von Konfliktpotentialen an Einmündungen und Zufahrten bzw. zwischen Rad- und Fußverkehr soll der Radverkehr im Abschnitt zwischen Bahnhof Kalscheuren und Winterstraße in dem vorhandenen Fahrbahnquerschnitt gesichert geführt werden. Dazu ist es erforderlich, dass der ruhende Verkehr nicht mehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden kann, das bedeutet, dass Parkplätze entfallen. Für die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen ist ein Fahrbahnquerschnitt von mindestens 7,0 m erforderlich. Mit der Maßnahme soll dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, Rechnung getragen werden (s. Kap. 6.2.2). Der bestehende

Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit für die Anlage von Radfahrstreifen.

Auswirkungsbeschreibung:

Mit der Maßnahme im Bereich der K 14 Ursulastraße wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Mischverkehr auf der Fahrbahn erreicht. Mit der Anlage von Schutzstreifen werden eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs sowie eine Verringerung der Geschwindigkeit im MIV erzeugt.

Durch die B 265n erfolgt bereits eine deutliche Entlastung der K 14 Ursulastraße zwischen Winterstraße und Bahnhof Kalscheuren. Durch Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus, erzeugt durch die Anlage von Schutzstreifen, können weitere Entlastungen um bis zu 10 % erzielt werden. Über die Winterstraße erfolgt der Anschluss an die B 265n. Hier werden zukünftig Belastungen bis zu 6.000 Kfz DTV zu erwarten sein (s. Abbildung 65). Für die Winterstraße muss über eine geeignete, zukünftige Radverkehrsführung (Schutzstreifen) nachgedacht werden.

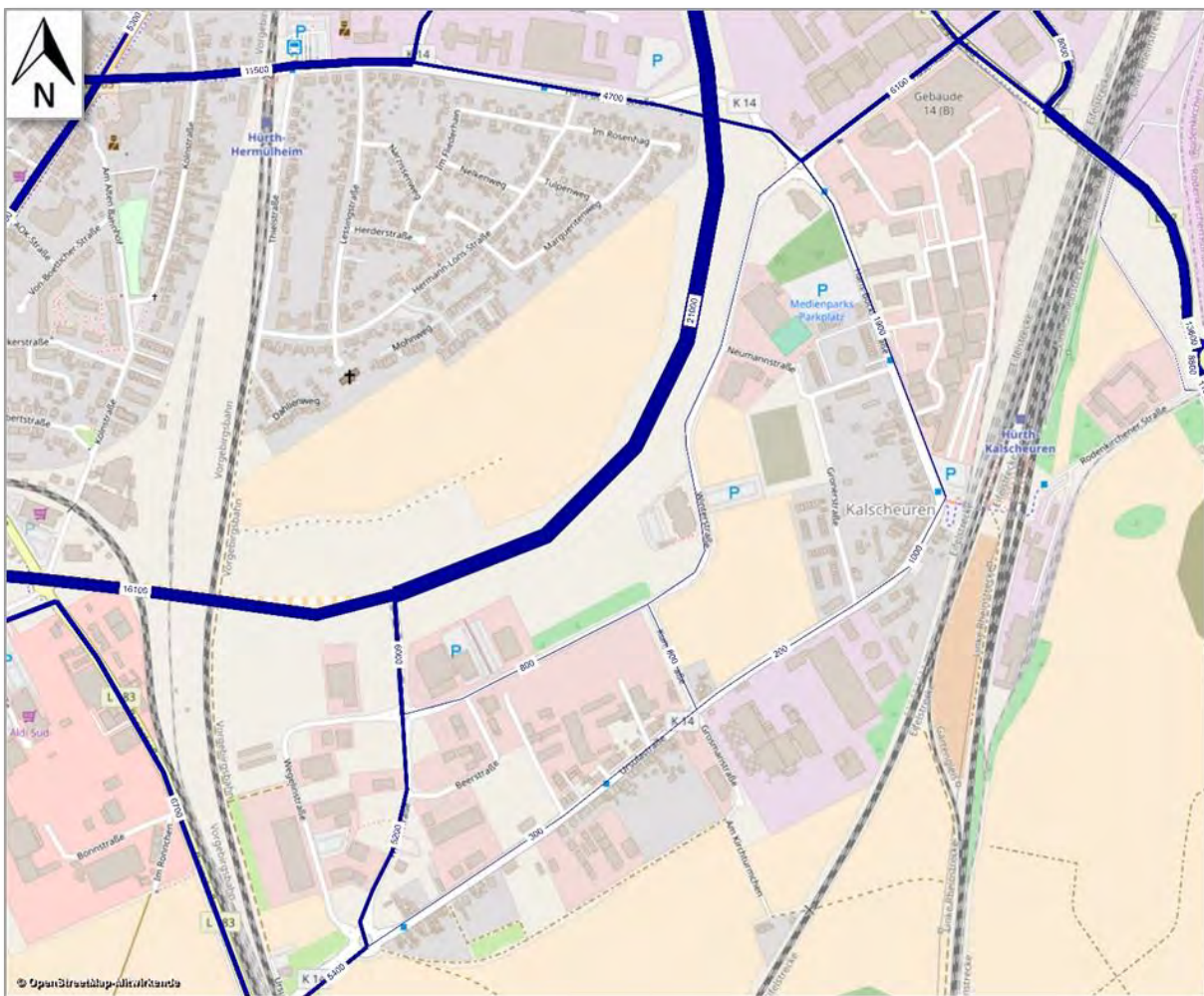


Abbildung 65: Verkehrsbelastung K 14 Ursulastraße bei Umsetzung der Maßnahme

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der K 14 Ursulastraße werden voraussichtlich folgende Kosten anfallen:

- Markierung von Schutzstreifen ca. 10.000 Euro.
- Sanierung der Fahrbahn ca. 300.000 Euro.

Eine Umsetzung der „o8“-Maßnahme wird empfohlen

7.3.7 Maßnahme o9: Severinusstraße**Bestandsbeschreibung:**

Aus der Bevölkerung werden immer wieder lange Wartezeiten für zu Fuß Gehende an der Lichtsignalanlage Krankenhausstraße / Severinusstraße / Friedrich-Ebert-Straße (s. Abbildung 66) beklagt. Die stellt eine deutliche Einbuße in der Qualität des Fußwegesystems dar. Zudem verleiten lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen dazu, die Straße bei Rot zu überqueren. Das Sicherheitsrisiko vergrößert sich.

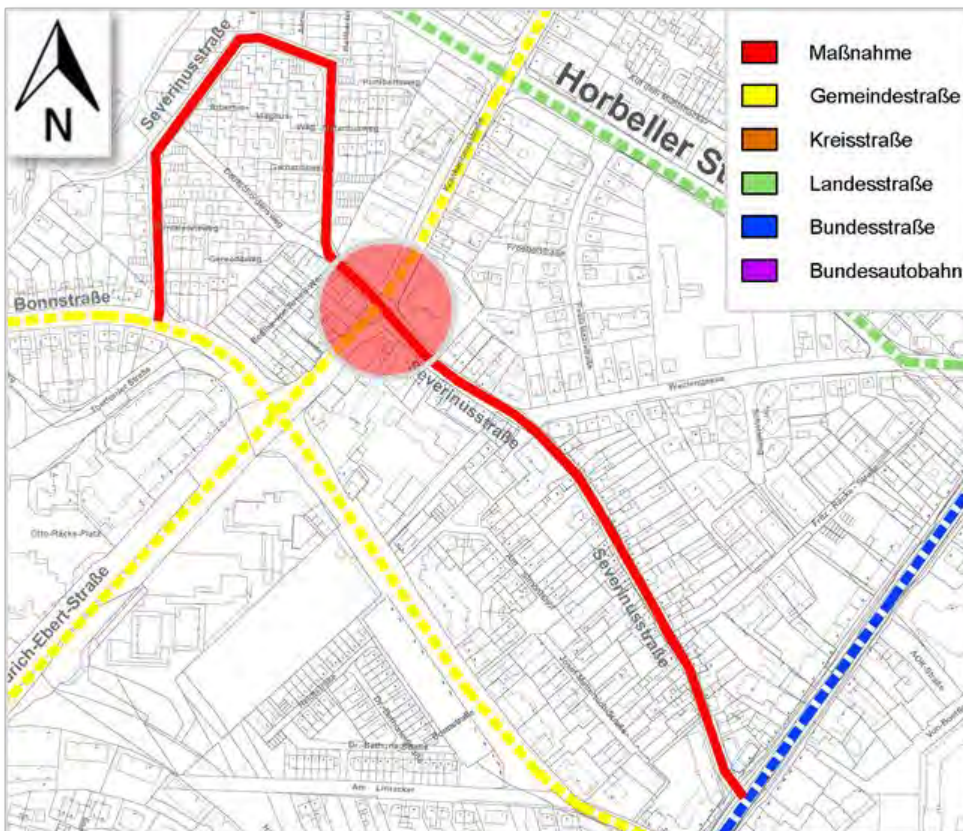


Abbildung 66: Lageplan „o9“-Severinusstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Zur Verbesserung der Qualität im Fußwegesystem soll eine Prüfung der Lichtsignalanlage hinsichtlich der Verringerung der Wartezeiten für zu Fuß Gehende erfolgen.

Auswirkungsbeschreibung:

Eine Analyse der Signalzeitenpläne der Lichtsignalanlage Krankenhausstraße / Severinusstraße zeigt, dass sich die langen Wartezeiten heute für zu Fuß Gehende durch die Koordinierung dieser Lichtsignalanlage mit der Lichtsignalanlage Krankenhausstraße / Horbeller Straße in den Hauptlastzeiten ergibt. Daraus resultieren lange Wartezeiten bei der Fußgängeranforderung zur Querung der Friedrich-Ebert-Straße bzw. der Krankenhausstraße. Die Fußgängerlängsverkehre sind hier bevorzugt. Die für den Kfz-Verkehr ideale Koordinierung geht zu Lasten der wartenden zu Fuß Gehenden. In Nebenzeiten erfolgt keine Koordinierung mit der Lichtsignalanlage Krankenhausstraße / L 92 Horbeller Straße. Das bedeutet kürzere Wartezeiten für die Nebenrichtung.

Im Zuge der Maßnahme „o1“ ist am Knotenpunkt L 92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße ein Kreisverkehr vorgesehen. Eine Koordinierung kann daher zukünftig entfallen. Die Lichtsignalanlage Severinusstraße / Krankenhausstraße kann dann dauerhaft im Schwachlastzeitenprogramm (Umlaufzeit 60 Sekunden) betrieben werden, sodass eine Erhöhung des Komforts für zu Fuß Gehende durch Verringerung der Wartezeiten erfolgt.

Die Umsetzung der Maßnahme kann erst nach Realisierung des Kreisverkehrs im Knotenpunkt L92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße erfolgen.

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der Severinusstraße werden voraussichtlich folgende Kosten anfallen:

- Umstellung LSA ca. 3.000 Euro.

Eine Umsetzung der „o9“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3.8 Maßnahme o10: Hans-Böckler-Straße

Bestandsbeschreibung:

Die Hans-Böckler-Straße (s. Abbildung 67) ist ein integraler Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth. Die Hans-Böckler-Straße ist eine kommunalbedeutsame Verbindung zwischen Hermülheim und Kalscheuren. Außerdem bindet diese den Bahnhof Kalscheuren an die Innenstadt von Hürth an und ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW (s. Kapitel 4.2).

Im Abschnitt zwischen B 265 Luxemburger Straße und Kölnstraße ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. In Richtung B 265 Luxemburger Straße ist zusätzlich ein getrennter Fuß- und Radweg vorhanden. Durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Mängel bestehen in diesem Bereich durch eine unzureichende Oberflächenbeschaffenheit und abgenutzte Furtmarkierungen. Die Fahrbahn des Pkw-Verkehres weist eine Breite von 7,10 m auf. In Richtung Kölnstraße steht dem ÖPNV zudem eine Bussonderspur mit einer Breite von 3,0 m zur Verfügung.

Im Abschnitt zwischen Kölnstraße und Bahnübergang ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In Richtung Kölnstraße wird der Radverkehr auf dem betrachteten Abschnitt über einen mit 1,10 m Breite zu gering dimensionierten Radfahrstreifen geführt. Mängel bestehen in diesem Bereich durch eine unzureichende Oberflächenbeschaffenheit. Des Weiteren erfüllen die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht die Vorgaben der ERA 2010 hinsichtlich der Mindestbreiten. Die Fahrbahn weist inklusive der in Richtung Bahnübergang geführten Bussonderspur eine Breite von 10,00 m auf.

Im Abschnitt zwischen Bahnübergang und der K 14 Max-Planck-Straße ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In Richtung Stadtbahnhaltestelle Hermülheim ist eine bestehende Bussonderspur für den Radverkehr freigegeben. Mängel bestehen in diesem Bereich durch eine unzureichende Oberflächenbeschaffenheit. Die Fahrbahn verfügt insgesamt über eine Breite von 10,40 m.

Im Abschnitt zwischen der K 14 Max-Planck-Straße und der Straße An der Hasenkaule ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt. Die ab hier klassifizierte K 14 Hans-Böckler-Straße weist auf diesem Abschnitt derzeit keine ausreichende Sicherung für den Radverkehr auf. In Richtung Bahnhof Kalscheuren ist ein einseitig 1,70 m breiter Fußweg angelegt, der nicht für den Radverkehr freigegeben ist. Für den Radverkehr ergibt sich auf diesem Abschnitt eine Netzlücke. Die Fahrbahn verfügt über eine Breite von 7,10 m. Zudem befindet sich ein kurzes Teilstück dieses Abschnittes außerorts.

Im Abschnitt zwischen der Straße An der Hasenkaule und Bahnhof Kalscheuren ist die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. Die K 14 Hans-Böckler-Straße weist auf diesem Abschnitt derzeit keine ausreichende Sicherung für den Radverkehr auf. Die beidseitig vorhandenen Fußwege sind nicht für den Radverkehr freigegeben. Für den Radverkehr ergibt sich auf diesem Abschnitt eine Netzlücke. Die Fahrbahn verfügt über eine Breite von 6,50 m.

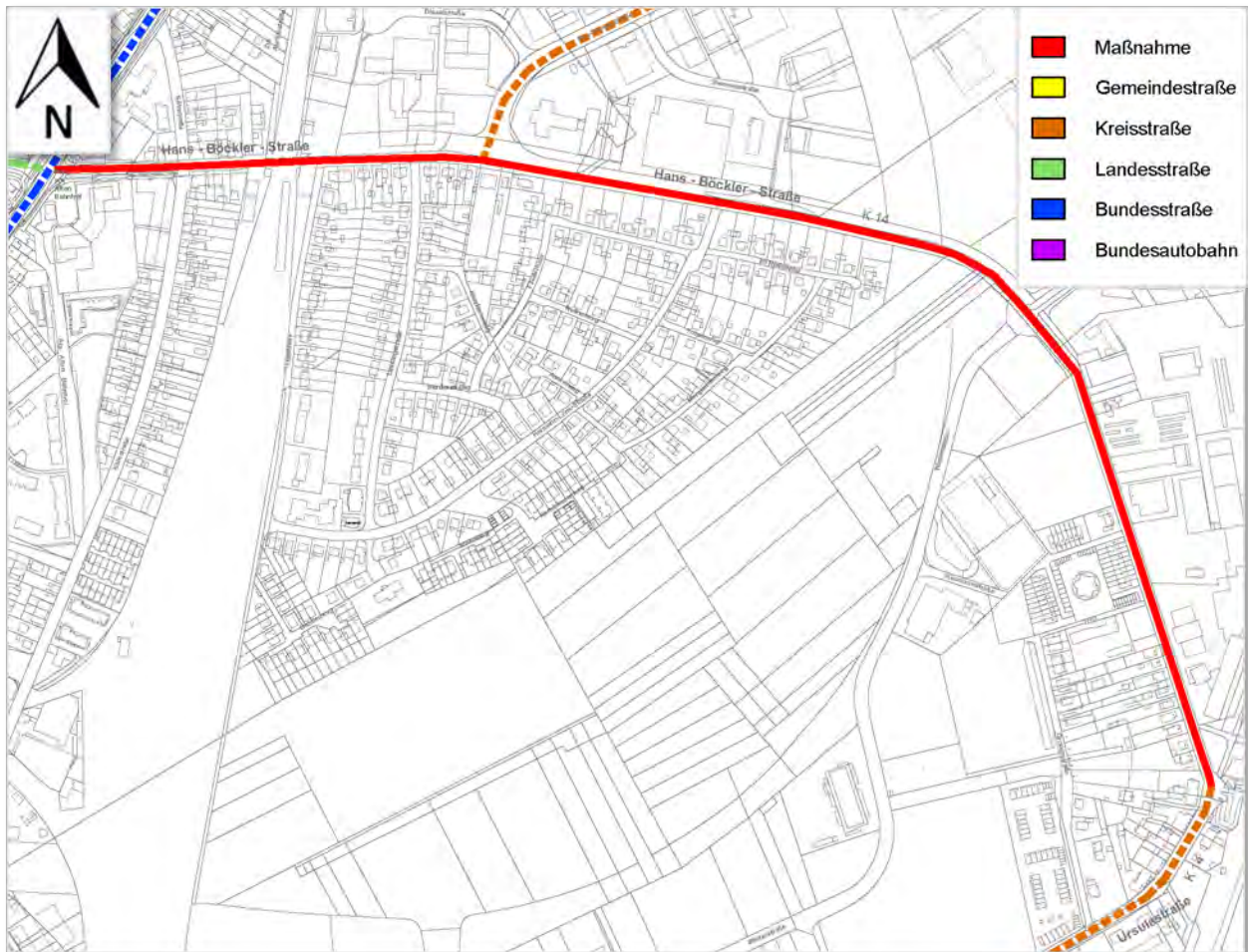


Abbildung 67: Lageplan „o10“-Maßnahme Hans-Böckler-Straße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Mit der Anlage eines Kreisverkehrs im Knoten L 92 Horbeller Straße / B 265 Luxemburger Straße / Hans-Böckler-Straße wird eine sichere Führung des Radverkehrs in dem Knoten erreicht. Durch die Anlage eines Kreisverkehrs kann der Radverkehr über die Kreisverkehrsfahrbahn geleitet werden. Radfahrende werden dadurch im Sichtfeld Kfz-Verkehrs geführt (s. Abbildung 68). Der Fußverkehr wird in den Nebenanlagen des Kreisverkehrs sicher abgewickelt und erhält durch die Anlage eines Kreisverkehrs Querungshilfen. Der Kreisverkehr soll mit einem Durchmesser von mindestens 28 m konzipiert werden.

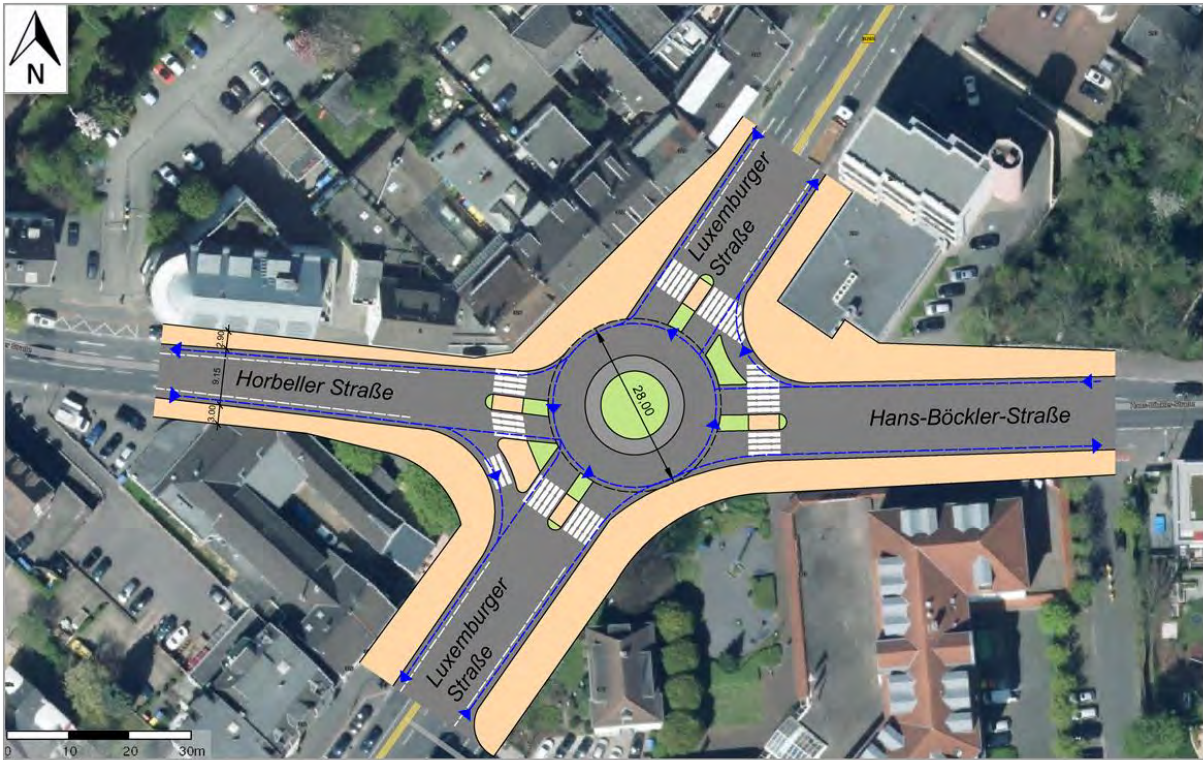


Abbildung 68: Systemskizze Hans-Böckler-Straße / B 265 Luxemburger Straße / L 92 Horbeller Straße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

Für eine sichere und komfortable Radverkehrsführung wird der Radverkehr, wie im Bestand, zwischen Knoten B 265 Luxemburger Straße bis in Höhe der K 14 Max-Planck-Straße auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geführt. Zur sicheren Abwicklung des Rad- und Fußverkehrs sind zusätzlich die bestehenden Oberflächen der Fahrbahn zu erneuern.

In dem Abschnitt B 265 Luxemburger Straße bis Kölnstraße bietet sich auch die Möglichkeit im vorhandenen Fahrbahnquerschnitt Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m anzulegen. Die Breite der Kernfahrbahn des Kfz-Verkehres beträgt 4,60 m. Die Bussonderspur in Richtung Kölnstraße bleibt erhalten. Alternativ kann die Bussonderspur bis Höhe Bahnübergang auch für den Radverkehr freigegeben werden. Die Seitenräume stehen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung. Im Zuge des Umstufungskonzeptes (s. Kapitel 3.4.3) kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h erhöht werden. In diesem Falle sind Schutzstreifen, wie oben beschrieben, erforderlich. Mit der Maßnahme soll dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, Rechnung getragen werden (s. Kap. 6.2.2). Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit für die Anlage von Radfahrstreifen.

Auch im Abschnitt zwischen Kölnstraße und Bahnübergang können im vorhandenen Fahrbahnquerschnitt Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m angelegt werden. Die Fahrbahn des Kfz-

Verkehr wird mit einer Breite von 4,50 m ausgestattet. Die Bussonderspur in Richtung Bahnübergang bleibt erhalten. Die straßenbegleitenden Wege stehen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung.

Im Abschnitt zwischen Bahnübergang und der K 14 Max-Planck-Straße besteht die Möglichkeit Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m zu markieren. Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr erhält eine Breite von 4,50 m. In Richtung Bahnübergang wird eine Bussonderspur mit einer Breite von 3,40 m ausgewiesen. Die straßenbegleitenden Wege sollen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung stehen. Mit der Maßnahme soll dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, Rechnung getragen werden (s. Kap. 6.2.2). Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit für die Anlage von Radfahrstreifen.

Im Abschnitt K 14 Max-Planck-Straße bis An der Hasenkaule werden zur Sicherung des Radverkehrs innerhalb des vorhandenen Fahrbahnquerschnittes Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m angelegt (s. Abbildung 69). Die Kernfahrbahn des Pkw-Verkehres wird mit einer Breite von 4,60 m ausgestattet. Der außerörtliche Abschnitt bedarf hierfür einer Integration in den Stadtteil Hermülheim bzw. Kalscheuren, da Schutzstreifen derzeit außerorts nach StVO unzulässig sind (vgl. Stadt Hürth Radverkehrskonzept, abgerufen 04/2019). Mit der Maßnahme soll dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, Rechnung getragen werden (s. Kap. 6.2.2). Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit für die Anlage von Radfahrstreifen.

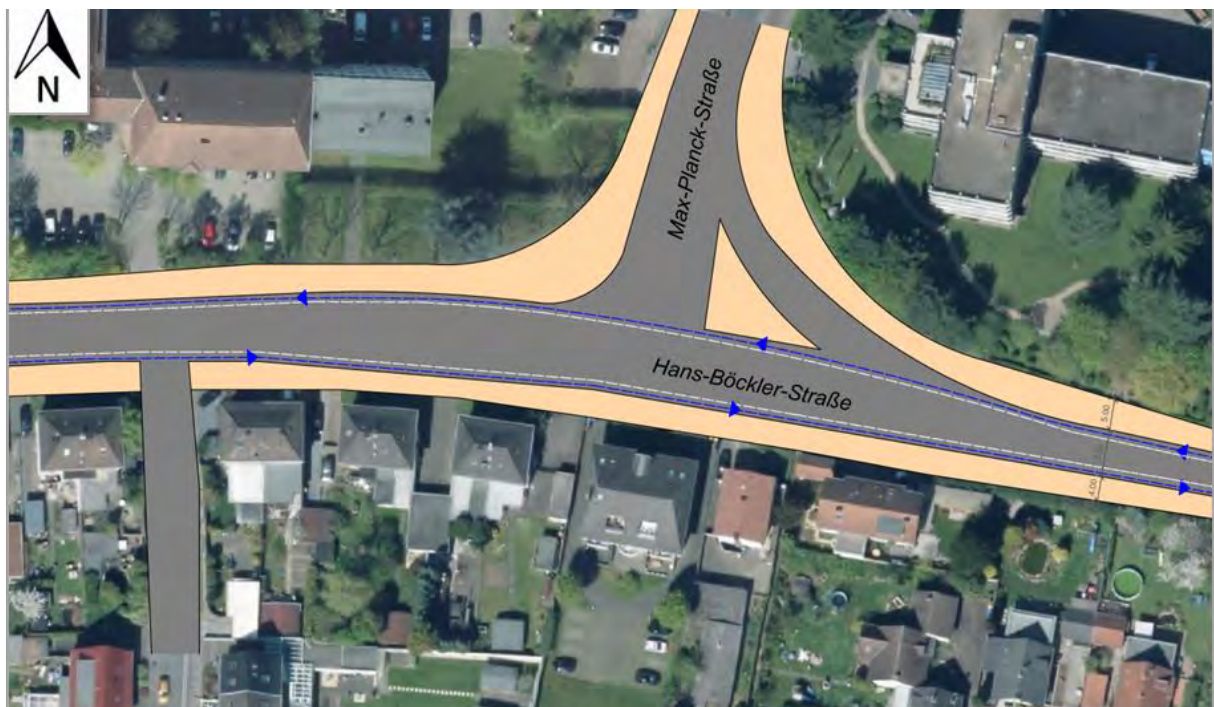


Abbildung 69: Systemskizze Hans-Böckler / Max-Planck-Straße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln



Abbildung 70: Systemskizze Hans-Böckler-Straße / An der Hasenkaule / Winterstraße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Bezirksregierung Köln

Im Abschnitt K 14 Hans-Böckler-Straße / An der Hasenkaule / Winterstraße bis Bahnhof Kalscheuren ist die Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen aufgrund des bestehenden Fahrbahnquerschnittes von 6,50 m nicht möglich. Dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, kann in diesem Bereich, nicht entsprochen werden (s. Kap. 6.2.2). Die vorhandene Netzlücke kann nicht geschlossen werden.

Um dem Radverkehr dennoch ein Angebot einzuräumen, soll der bestehende Seitenraum für die Abwicklung des Radverkehrs in diesem Bereich freigegeben werden. Dazu kann das Radfahren auf Gehwegen durch die Kombination von Gehweg (Verkehrszeichen VZ 239) mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ zugelassen werden. Eine Benutzungspflicht für Radfahrer entsteht dadurch nicht, das Befahren der Fahrbahn ist zulässig. Der Gehweg auf Seite der geraden Hausnummern (westl.) hat im Verlauf eine Breite von ca. 2,70 - 3,0 m. Der Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite (vermehrt Gewerbe) hat eine Breite von ca. 2,15 - 2,60 m.

Nach der Umstufung der K 14 Hans-Böckler-Straße zu einer Gemeindestraße kann in diesem Bereich im Rahmen einer Detailplanung über alternative Vorschläge der Radverkehrsführung diskutiert werden.

Auswirkungsbeschreibung:

Mit der Maßnahme soll eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität insbesondere für den Radverkehr erreicht werden. Im Bestand liegt zwischen der B 265 Luxemburger Straße und der K 14 Max-Planck-Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor. Der Radverkehr wird hier durch Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Alternativ bietet der vorhandene Fahrbahnquerschnitt die Möglichkeit, Schutzstreifen zu markieren, wodurch Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehres fahren.

Mit der Anlage eines Kreisverkehrs wird eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens B 265 Luxemburger Straße / L 92 Horbeller Straße / Hans-Böckler-Straße erreicht. Für den Rad- und Fußverkehr werden sichere und komfortable Führungsformen und Quermöglichkeiten geschaffen.

Durch Umnutzung der ehemaligen Radverkehrsflächen innerorts kann der Seitenraum neu gestaltet werden. Dadurch lässt sich eine höhere Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erreichen.

Die Hans-Böckler-Straße wird zukünftig eine Belastung von 9.100 Kfz DTV im Abschnitt zwischen B 265 Luxemburger Straße und K 14 Max-Planck-Straße aufweisen (s. Abbildung 71). Durch die Anlage des Kreisverkehrs im Knoten B 265 Luxemburger Straße / L 92 Horbeller Straße / Hans-Böckler-Straße wird eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus (V_{85}) erreicht. Mit der „o10“-Maßnahme im Bereich der Hans-Böckler-Straße lässt sich insgesamt eine Verkehrsentlastung um bis zu 20 % erreichen.

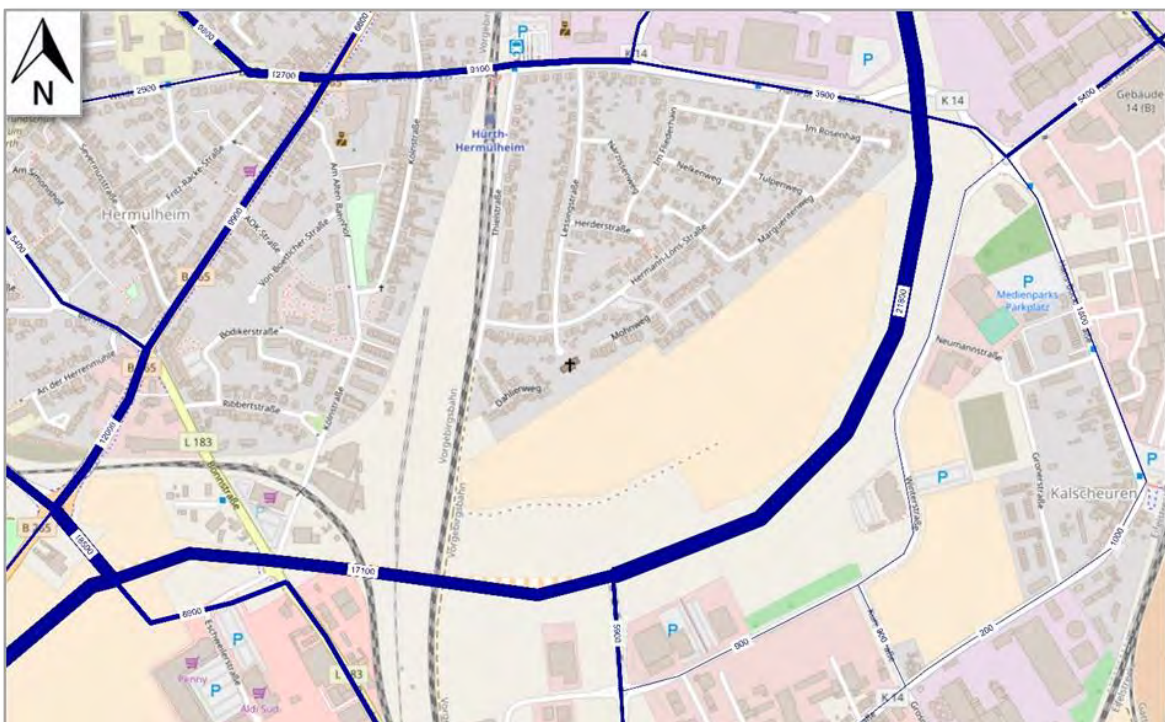


Abbildung 71: Verkehrsbelastung Hans-Böckler-Straße bei Umsetzung der Maßnahme

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der Hans-Böckler-Straße lassen sich folgende Kostenpunkte zusammentragen:

- Ausbau des Kreisverkehrs ca. 650.000 Euro,
- Markierung der Schutzstreifen ca. 15.000 Euro,
- Sanierung von Oberflächen ca. 300.000 Euro,
- Beschilderung ca. 1.000 Euro.

Eine Umsetzung der „o10“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3.9 Maßnahme o13: Hermülheimer Straße**Bestandsbeschreibung:**

Die Hermülheimer Straße (s. Abbildung 72) ist ein wichtiger Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth. Die Hermülheimer Straße ist eine kommunalbedeutsame Verbindung zwischen Hermülheim, Alstädten-Burbach und Gleuel. Außerdem ist die Hermülheimer Straße Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW (s. Kapitel 4.2).

In Alstädten-Burbach weist die Hermülheimer Straße im Abschnitt zwischen K 25 Frechener Straße und Stotzheimer Straße in Fahrtrichtung Gleuel einen benutzungspflichtigen, getrennten Fuß- und Radweg aus, der anschließend bis Ortsausgang in einen angedeuteten Schutzstreifen übergeht. Zusätzlich liegt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor, wodurch Radfahrende auf der Fahrbahn fahren könnten. In Fahrtrichtung Hermülheim ist der Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ versehen. In Alstädten-Burbach ist im Bestand eine kontinuierliche und sichere Radwegführung vorhanden.

Zwischen den Stadtteilen Alstädten-Burbach und Gleuel wird der Radverkehr über einen einseitig angelegten gemeinsamen Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. In Gleuel ist die Hermülheimer Straße eine klassifizierte Straße und als K 25 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Auf der K 25 Hermülheimer Straße wird der Radverkehr bis zur Ernst-Reuter-Straße / K 25 Bachemer Straße über eine einseitig angelegte Radwegführung gesichert. In diesem Bereich liegt eine getrennte Fuß- und Radwegführung im Zweirichtungsverkehr vor. Mängel bestehen in diesem Bereich durch eine unzureichende Oberflächenbeschaffenheit. Des Weiteren erfüllt die vorhandene Radverkehrsanlage nicht die Vorgaben der ERA 2010 hinsichtlich der Mindestbreiten.

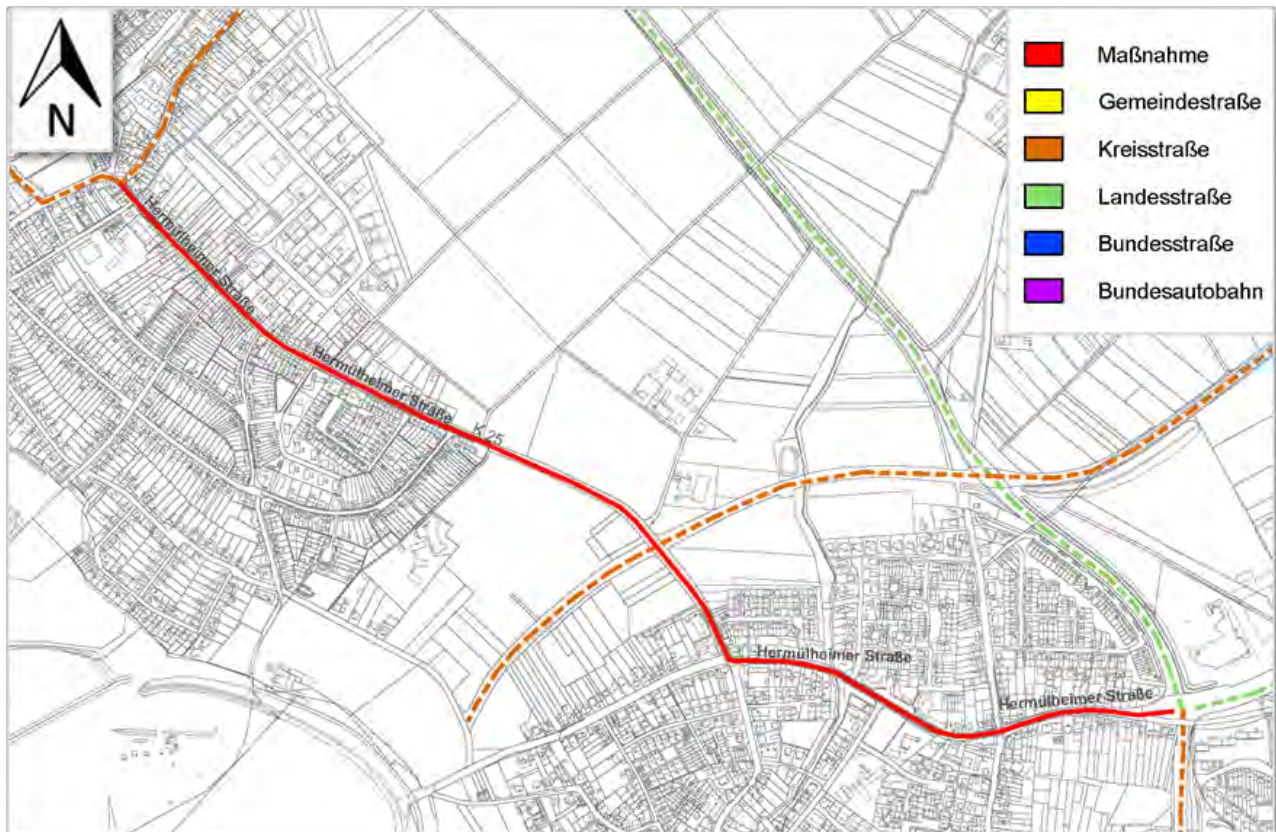


Abbildung 72: Lageplan „013“-Maßnahme Hermülheimer Straße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Ziel ist es, den Radverkehr auf dieser bedeutenden Achse des Radverkehrsnetzes der Stadt Hürth sicher und komfortabel abzuwickeln, wodurch eine beidseitige Radverkehrsführung sowie eine Kontinuität der Wegeführung im Bereich der K 25 Hermülheimer Straße angestrebt werden. In Alstädten-Burbach ist diese bereits durch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Zudem ist der südliche Seitenraum für Radfahrende freigegeben. Auf der nördlichen Fahrbahnseite liegt ein angedeuteter Schutzstreifen vor (s. Abbildung 73).

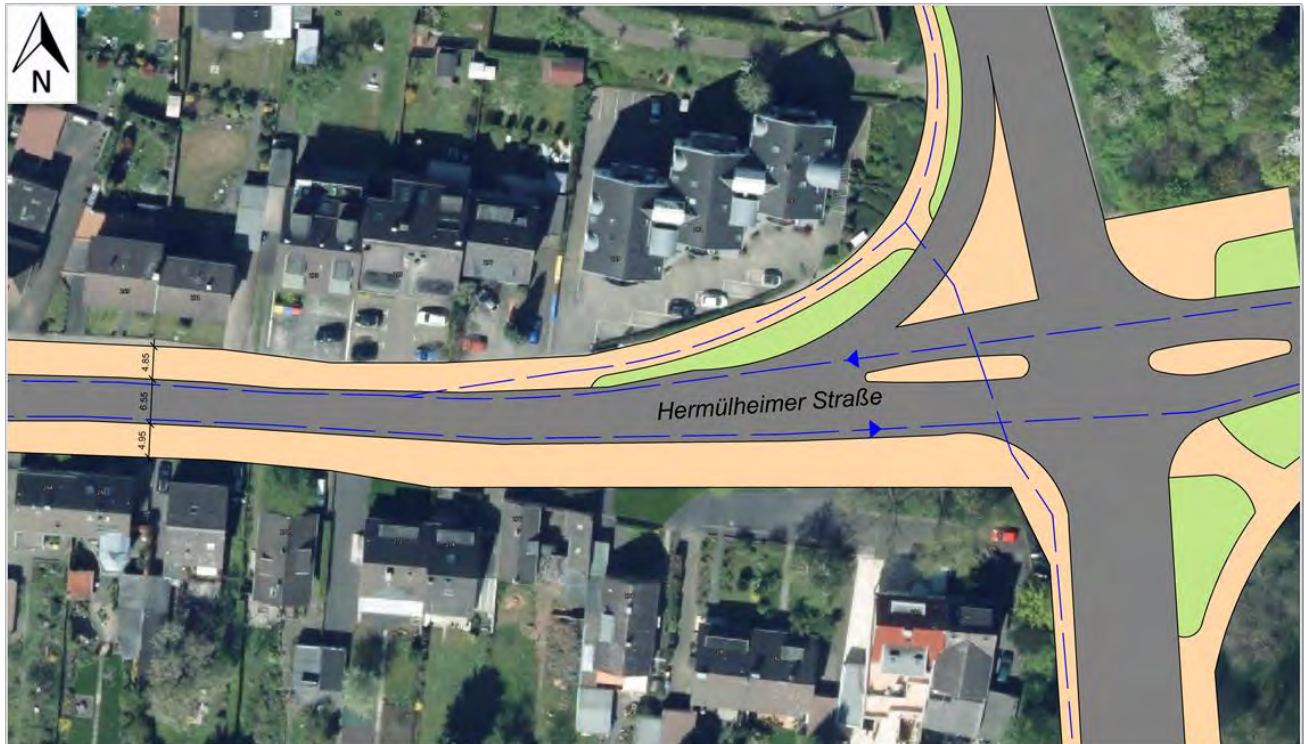


Abbildung 73: Systemskizze Hermülheimer Straße in Alstädten-Burbach

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

In Gleuel ist die Anlage eines einseitig angelegten Schutzstreifens möglich (s. Abbildung 74). Voraussetzung dafür ist die Inanspruchnahme der vorhandenen nördlichen angelegten Parkplätze. Zur Vermeidung von Konfliktpotentialen an Einmündungen und Zufahrten bzw. zwischen Rad- und Fußverkehr soll der Radverkehr in dem neu aufgeteilten Fahrbahnquerschnitt gesichert geführt werden. Dazu ist es erforderlich, dass der ruhende Verkehr nicht mehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden kann, das heißt, dass Parkplätze im Straßenraum entfallen. Mit der Maßnahme soll dem Ziel und der Leitlinie des VEP, den Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn im Mischbetrieb abzuwickeln, Rechnung getragen werden (s. Kap. 6.2.2). Der bestehende Fahrbahnquerschnitt bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit für die Anlage von Radfahrstreifen.

Im Bereich der Ortseinfahrt in Gleuel ist zusätzlich zur sicheren Querung für den Fuß- und Radverkehr eine Querungshilfe anzulegen. Mit der Anlage der Querungshilfe wird die Verkehrssicherheit erhöht.



Abbildung 74: Systemskizze Hermülheimer Straße in Gleuel

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Auswirkungsbeschreibung:

Mit der Maßnahme im Bereich der Hermülheimer Straße wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Mischverkehr auf der Fahrbahn erreicht. Mit der Anlage eines einseitigen Schutzstreifens wird eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs sowie eine Verringerung der Geschwindigkeit im MIV erzeugt.

Durch Umnutzung der ehemaligen Radverkehrsflächen innerorts kann der Seitenraum neugestaltet werden. Durch eine Neugestaltung des Seitenraumes lässt sich eine höhere Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erreichen.

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der Hermülheimer Straße lassen sich folgende Kostenpunkte zusammentragen:

- Markierung von Schutzstreifen ca. 20.000 Euro.

Eine Umsetzung der „o13“-Maßnahme wird empfohlen.

7.3.10 Maßnahme o14: Rondorfer Straße

Bestandsbeschreibung:

Die Rondorfer Straße (s. Abbildung 75) ist über die Max-Ernst-Straße und den Vogelsanger Weg mit der Kalscheurener Straße und damit auch dem Gewerbegebiet verbunden. Allgemein wird vermutet, dass Teile des Quell- und Zielverkehrs des Gewerbegebietes als Durchgangsverkehr die Rondorfer Straße belasten. Weiterhin besteht auf der Rondorfer Straße eine Busbelegung durch die Ringlinie 712.

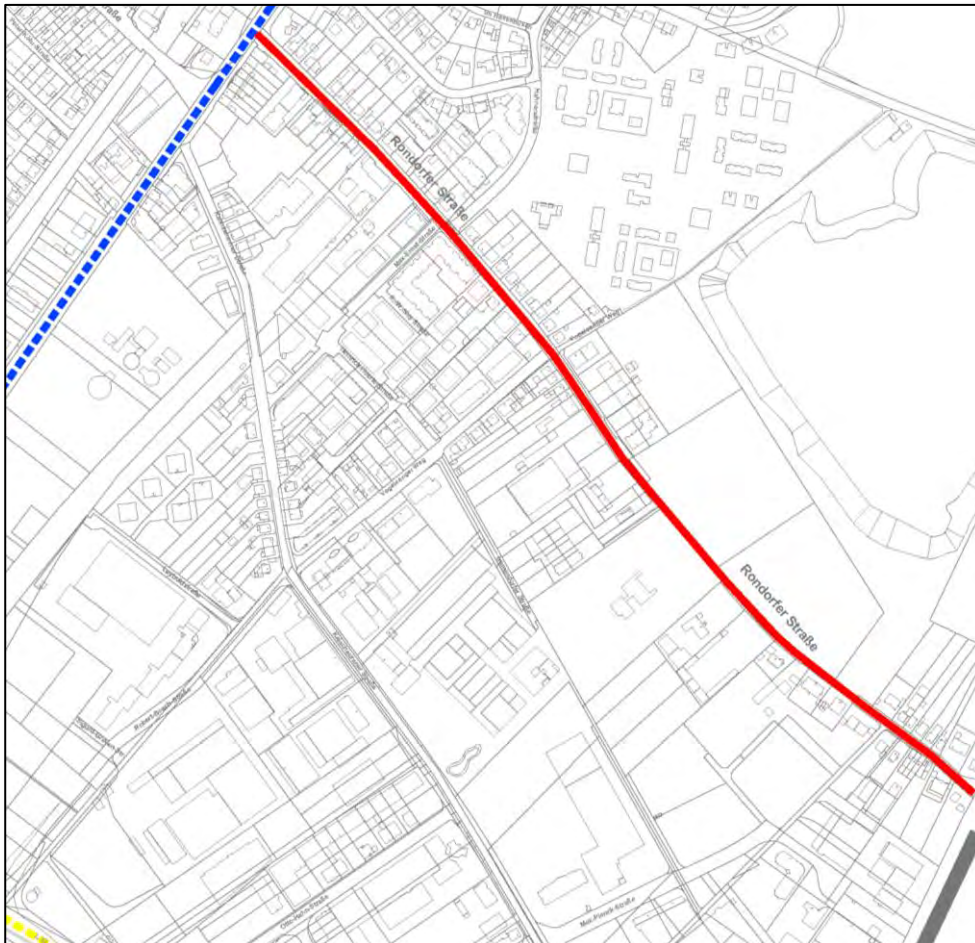


Abbildung 75: Lageplan „o14“-Maßnahme Rondorfer Straße

Kartengrundlage: BKI mbH nach Rhein-Erft-Kreis

Maßnahmenbeschreibung:

Untersuchungsaufgabe ist es, ein Einbahnstraßensystem zur Verringerung des Durchgangsverkehrs (Quell- und Zielverkehr Gewerbegebiet) unter Einbezug der Straßen Vogelsanger Weg, Kalscheurener Straße und Rondorfer Straße zu prüfen (Hinweis: PUV-Beschluss 374/2015 „Entwicklung eines Einbahnstraßenkonzeptes im Medientviertel in Efferen“) (s. Abbildung 76).

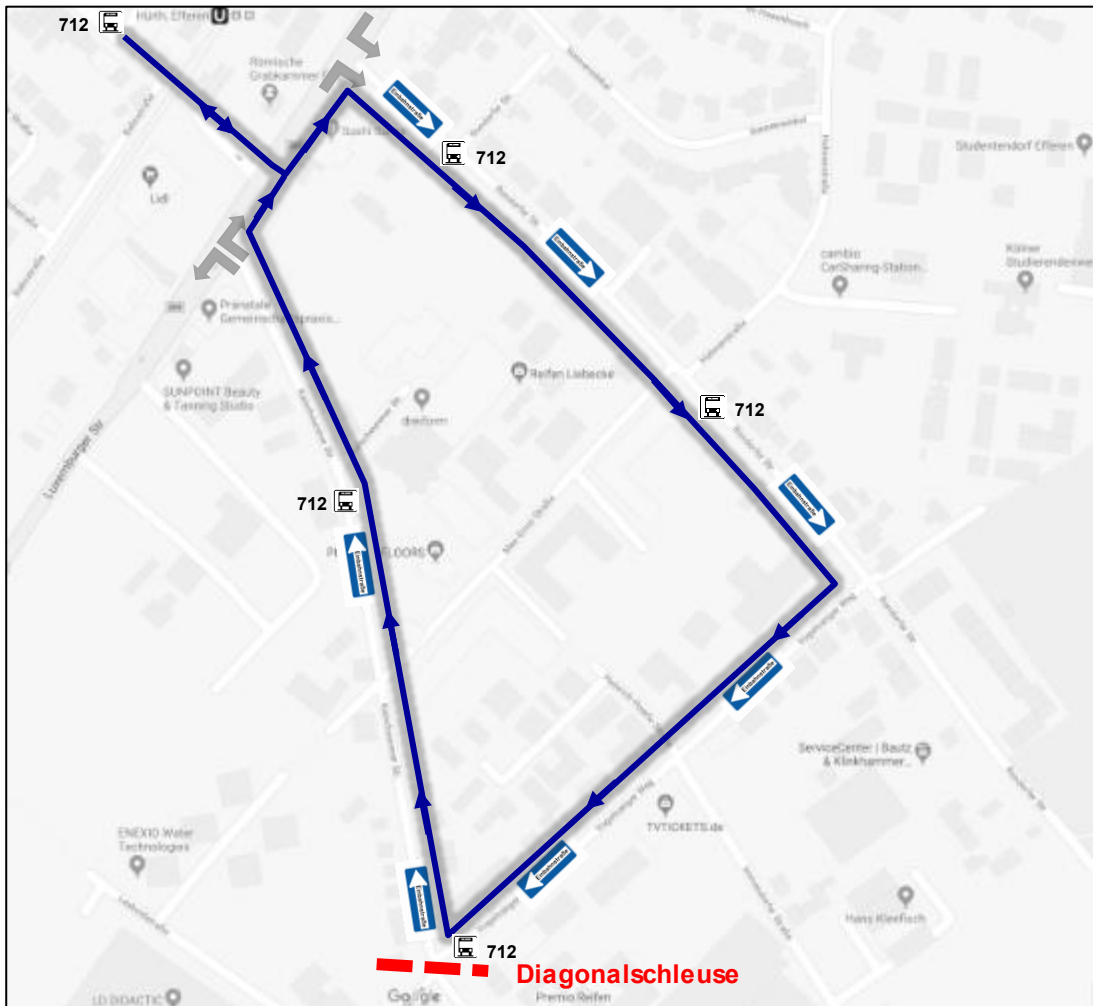


Abbildung 76: Verkehrsführung und Verkehrsbelegung im Bereich Rondoner Straße

Kartengrundlage: IVV nach Rhein-Erft-Kreis

Der Ringlinienverkehr (Linie 712) gibt die Richtung der Einbahnregelung vor. Eine Umkehrung der Richtung hätte deutlich erhöhte Wartezeiten der Busse an den Knotenpunkten entlang der Luxemburger Straße und damit eine verlängerte Fahrzeit im ÖPNV zur Folge.

Der Radverkehr würde im Beidrichtungsverkehr möglich sein und über beidseitig angelegte Schutz- bzw. Fahrradstreifen abgewickelt werden können. Dies führt zu einer optischen Verengung der Fahrbahn und damit zu einem reduzierten Geschwindigkeitsniveau ($V_{85}=20$ km/h). Dies wirkt einer Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus im Zuge einer Einbahnstraßenregelung (kein Gegenverkehr zu beachten) entgegen.

Auswirkungsbeschreibung:

Durch den erhöhten Widerstand (längere Fahrzeit über Rondoner Straße und Vogelsanger Weg wird der Zielverkehr zum Gewerbegebiet (Medienviertel) in Efferen zukünftig verstärkt über die B 265n und die Max-Planck-Straße abgewickelt (trotz etwa +30 Sekunden Fahrzeit). Der Durchgangverkehrsanteil auf der Rondoner Straße wird entsprechend reduziert.

Die Diagonalschleuse wird im Quellverkehr vom Gewerbegebiet (Medienviertel) hin zur Luxemburger Straße jedoch trotz Verbotes praktisch unverändert durchfahren. Besonders die Kalscheurener Straße wird weiterhin von einem hohen Durchgangsverkehrsanteil betroffen sein.

Der Linienbusverkehr (Linie 712) wird durch die Einbahnregelung nicht negativ beeinflusst. Der Fahrplan kann unverändert eingehalten werden.

Die Maßnahme Einbahnstraßenregelung wird nicht zur Umsetzung empfohlen, da nur ein Teil des Durchgangsverkehrs eliminiert werden kann. Stattdessen wird die Komplettspernung der Diagonalschleuse empfohlen, sodass diese auch nicht mehr verbotenerweise passiert werden kann. Dadurch wird der Durchgangsverkehr auf der Kalscheurener Straße und der Rondorfer Straße komplett unterbunden. Für den Radverkehr soll die Verbindung hingegen geöffnet bleiben.

Eine Einbahnregelung ist nicht notwendig (Kostensparnis), Rettungsfahrzeuge mit Ausgangspunkt Feuerwache und Krankenhaus erreichen alle Straßenabschnitte im Untersuchungsbereich weiterhin ohne Umwege.

Kostenschätzungen:

Für die Realisierung der Maßnahme im Bereich der Rondorfer Straße werden voraussichtlich folgende Kosten anfallen:

- Durchgangssperre ca. 4.000 Euro.

Eine Umsetzung der „o14“-Maßnahme mit einer Einbahnstraßenregelung wird nicht zur Umsetzung empfohlen. Stattdessen wird die Komplettspernung der Diagonalschleuse empfohlen.

7.4 Fördermittelprüfung

Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption wurde eine Fördermittelprüfung zu den „s“- und „o“-Maßnahmen (s. Kapitel 7.2 und 7.3) durchgeführt. Zusammenfassend kann als Ergebnis der Fördermittelprüfung festgehalten werden, dass sowohl durch den Bund als auch durch das Land Nordrhein-Westfalen unterschiedliche Fördermittelprogramme zur Verfügung gestellt werden. Tabelle 9 zeigt eine Übersicht über aktuelle Programme und deren Laufzeiten:

Träger	Projekt	Inhalt	Fördersatz	Förderung bis
Bund	Förderung von Klimaschutzprojekten	Erhöhung des Radverkehrsanteils und somit eine Minderung von Treibhausgasemissionen als Ziel	bis 50 %, max. 350.000 EUR je Antrag; höhere Förderung bei finanzschwachen Kommunen	31.12.2019
Bund	nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP	Modellprojekte bzw. Gewinnung neuer Erkenntnisse	bis zu 80 %	31.12.2020
Bund	Radwege an Bundesfernstraßen	nur an Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes	Vollständige Finanzierung	-
Land	Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau)	bis zu 80 %	30.12.2019
Land	Förderung der Nahmobilität	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	bis zu 80 %	30.12.2019
Land	Radwege an Landesstraßen und Rad-schnellverbindungen des Landes	nur an Landesstraßen in der Baulast des Landes sowie Radschnellverbindungen des Landes	Vollständige Finanzierung	-

Land	Modellprojekt Bürger- radweg	Radwege an Landes- straßen, für die im nor- malen Bauprogramm kurzfristig keine Mittel verfügbar / bürger- schaftliches Engage- ment nötig	Förderung nach Abstim- mung	-
Land	Stadterneuerung	im Zusammenhang mit Maßnahmen der Stadt- erneuerung und Stadt- entwicklung (flächen- hafte Konzepte)	bis zu 70 %	31.12.2022
Land	Verkehrssicherheitsar- beit	Verkehrssicherheits- thematik	Förderfestbe- trag (Einzel- fallabhängig)	-

Tabelle 9: Übersicht Fördermittelprogramme

Aufgrund des Prognosehorizontes des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Hürth bis 2030 und der unterschiedlichen zeitlichen Priorisierung bei der Umsetzung der Maßnahmen muss die Förderfähigkeit einer Maßnahme individuell bei der Realisierung des jeweiligen Projektes geprüft werden, da Förderprogramme teilweise vor 2030 auslaufen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass neue Förderprogramme bis 2030 aufgestellt werden.

7.5 Zielplanfall über alle Maßnahmen

Alle im Rahmen des VEP empfohlenen Maßnahmen sollen im MIV-Netz in einem sogenannten Zielplanfall abschließend wirkungsanalytisch untersucht werden, um mögliche negative Wechselwirkungen frühzeitig zu identifizieren und entgegenwirken zu können.

Dazu werden alle Maßnahmen aus s1 (s. Kapitel 7.2.1), sofern sie abschließend empfohlen werden, als auch alle ortsbezogenen Maßnahmen („o“) (s. Kapitel. 7.3), sofern sie Wirkungen auf den MIV haben (z.B. Anlage von Schutzstreifen bewirkt eine faktische Temporeduzierung von ca. 10 km/h) in einem Zielplanfall zusammengefasst und berechnet.

Die entsprechenden Maßnahmen sind:

- Geschwindigkeitsdämpfung an Ortseinfahrten:
 - Berrenrath (L 103 Wendelinusstraße)
 - Fischenich (L 183 Bonnstraße)

-
- Stotzheim (Berrenrather Straße)
 - Gleuel (K 25 Hermülheimer Straße) („o13“, s. Kapitel 7.3.9)
 - Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 - 40 km/h durch bauliche oder optische Maßnahmen:
 - Hermülheim (B 265 Luxemburger Straße)
 - Gleuel (K 25 Hermülheimer Straße)
 - Tempo 20 im Geschäftsbereich Bachstraße („o7“, s. Kapitel 7.3.5)
 - Tempo 20 Rondorfer Straße
 - Temporeduzierung durch bauliche Maßnahmen
 - 40 km/h L 92 Horbeller Straße („o1“, s. Kapitel 7.3.1)
 - 40 km/h L 183 Sudetenstraße („o3“, s. Kapitel 7.3.2)
 - 40 km/h Friedrich-Ebert-Straße („o4“, s. Kapitel 7.3.3)
 - 40 km/h L 183 Bonnstraße („o5“, s. Kapitel 7.3.4)
 - 40 km/h K 14 Ursulastraße („o8“, s. Kapitel 7.3.6)
 - 40 km/h K 14 Hans-Böckler-Straße („o10“, s. Kapitel 7.3.8)
 - Einrichtung von Kreisverkehren
 - L 92 Horbeller Straße / L 183 Sudetenstraße („o1“, „o3“, s. Kapitel 7.3.1, 7.3.2)
 - L 92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße („o1“, s. Kapitel 7.3.1)
 - L 92 Horbeller Straße / B 265 Luxemburger Straße („o1“, s. Kapitel 7.3.1)
 - L 183 Bonnstraße / B 265 Luxemburger Straße („o5“, s. Kapitel 7.3.4)
 - In den Höhen / Krankenhausstraße

Es ergeben sich für den Zielplanfall die in Abbildung 77 dargestellten Belastungen.

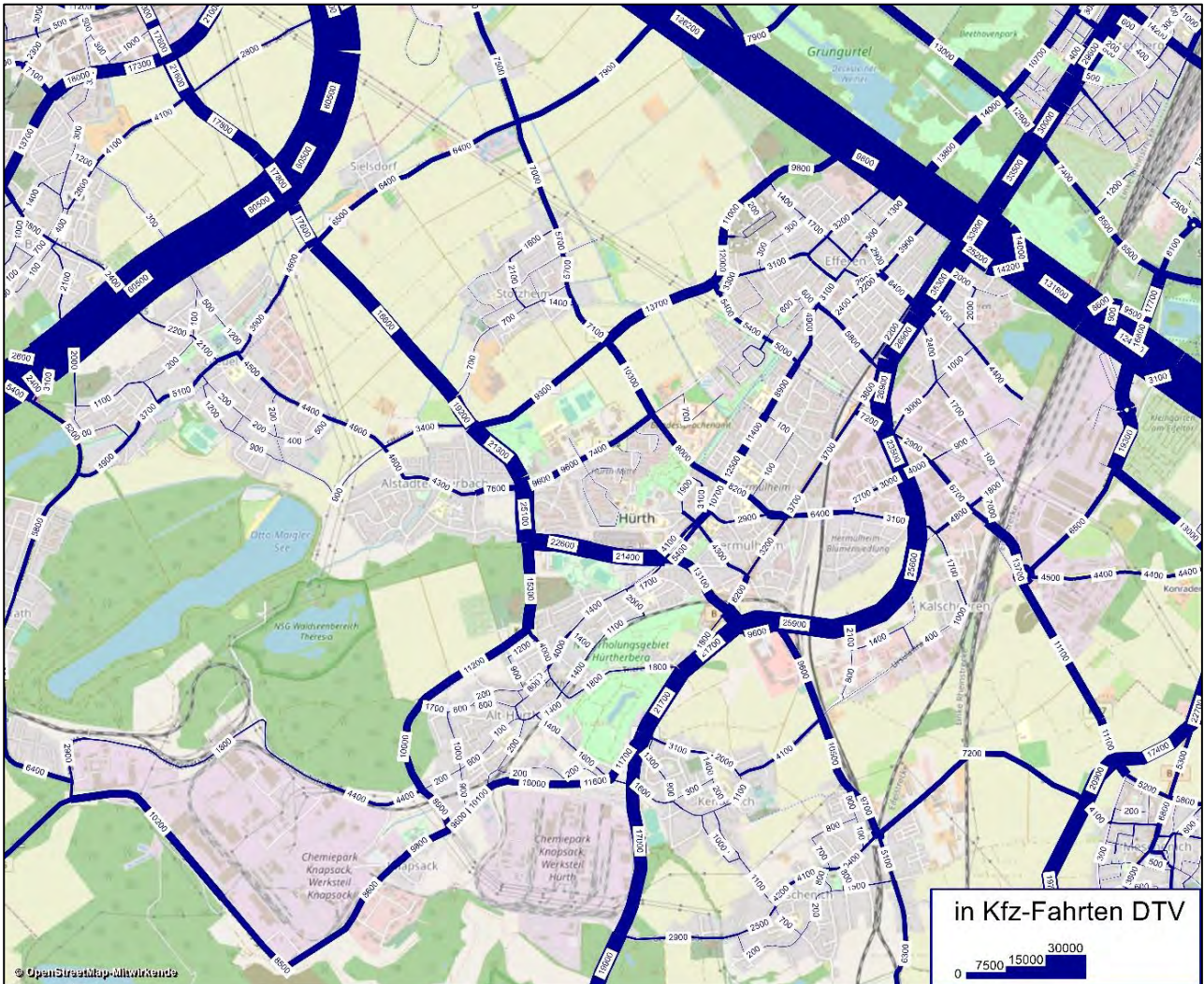


Abbildung 77: Verkehrsstärken im Planfall Ziel 2030 in Kfz 24h DTV

Kartengrundlage: IVV nach OpenStreetMap - Deutschland

Es zeigen sich keine Unverträglichkeiten oder ungewollte Wechselwirkungen im Straßennetz. Im Wesentlichen sind Zunahmen auf den klassifizierten Straßen (B 265n, L 183, K 25) festzustellen, während die mit Maßnahmen belegten Straße Entlastungswirkungen aufweisen.

Die empfohlenen Maßnahmen können umgesetzt werden.

8 Prioritätenreihung des Maßnahmenprogrammes

Um Politik und Verwaltung einen Handlungsrahmen für die Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zu geben, ist eine Prioritätenreihung der Maßnahmen erarbeitet worden. Die Bewertung und Einstufung der Einzelmaßnahmen erfolgt anhand einer Einstufung von Wirkung bzw. Dringlichkeit und anfallendem Aufwand bzw. Kosten hinsichtlich der Verbesserung von

- Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität,
- Nahmobilität,
- Erschließung und Erreichbarkeit,
- Verkehrsentlastung,
- Verkehrssicherheit und Verkehrsflussqualität.

Die Dringlichkeitsbewertung erfolgt aus rein verkehrsstädtebaulicher Sicht unter der Voraussetzung, dass alle aufgeführten Maßnahmen sinnvoll sind. Verschiebungen durch andere Aspekte (Förderung, Zusammenhang mit anderen städtebaulichen Maßnahmen, erforderliche Abstimmung mit Straßenbaulastträgern und Anordnungsbehörden etc.) sind grundsätzlich möglich.

Wirkung bzw. Dringlichkeit werden nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Wirkungsklasse I: gering,
- Wirkungsklasse II: mittel,
- Wirkungsklasse III: hoch,
- Wirkungsklasse IV: sehr hoch.

Aufwand und Kosten werden nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Kostenklasse I: geringe Investitionskosten < 25.000 €,
- Kostenklasse II: bis 75.000 €,
- Kostenklasse III: bis 150.000 €,
- Kostenklasse IV: > 150.000 €.

Grundsätzlich gilt, dass Maßnahmen mit geringer Dringlichkeit aber hohen Kosten eher langfristig umgesetzt werden sollen. Vordringlich sind hingegen Maßnahmen mit hoher Wirkung bzw. hohem Lösungspotential der Konflikte und überschaubaren Kosten. Die weiteren Maßnahmen sollen kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden.

Der Bewertungsmatrix (s. Abbildung 78) werden die entsprechenden Einstufungen der Prioritäten entnommen.

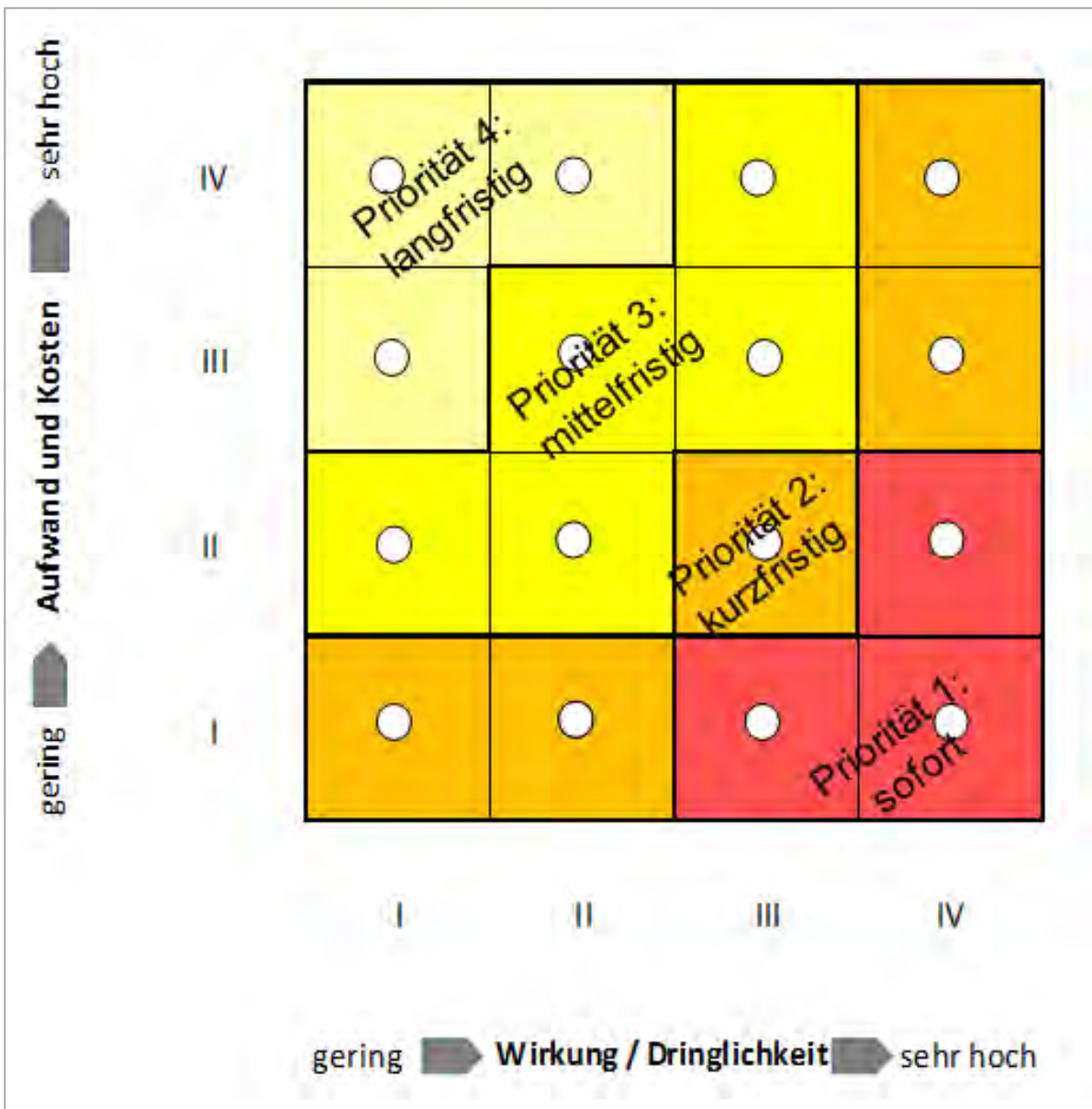


Abbildung 78: Bewertungsmatrix zur Prioritätenreihung

Quelle: IVV

Nach diesen Vorgaben werden alle fünf „s“-Maßnahmen (s. Kapitel 7.2) und alle zehn „o“-Maßnahmen (s. Kapitel 7.3) bewertet. In den nachfolgenden Tabellen 10 bis 24 ist neben der Einstufung nach Dringlichkeit und Kosten auch die Bedeutung der Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel aufgeführt. Hieraus wird nochmal deutlich, dass ein Großteil der Maßnahmen verkehrsmittelübergreifend wirkt und damit dem Anspruch an ein ganzheitliches Verkehrskonzept gerecht wird.

Verkehrsmittel	Abschnitt/Raum	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV	Gleuel (K 25 Hermülheimer Straße), Berrenrath (L 103 Wendelinusstraße), Fischenich (L 183 Bonnstraße), Stotzheim (Berrenrather Straße)	Geschwindigkeitsdämpfung und -anpassung (insbesondere an Ortseinfahrten)	III	I	1
MIV und Radverkehr	L 92 Horbeller Straße, L 183 Sudetenstraße, L 183 Bonnstraße, K 14 Ursulastraße, K 14 Hans-Böckler-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Luxemburger Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Mischverkehr auf der Fahrbahn	III	I	1
MIV, Rad- und Fußverkehr	Ernst-Reuter-Straße, Bachstraße	Reduzierung von Geschwindigkeiten im MIV auf 30 - 40 km/h durch bauliche Maßnahmen bzw. durch Anordnung auf Tempo 20	IV	III-IV	2
MIV, Rad- und Fußverkehr	L 92 Horbeller Straße / L 183 Sudetenstraße, L 92 Horbeller Straße / Krankenhausstraße, L 92 Horbeller Straße / B 265 Luxemburger Straße und B 265 Luxemburger Straße / L 183 Bonnstraße, In den Höhnen / K2 / Berrenrather Straße (planungsrechtlich gesichert), In den Höhnen / Krankenhausstraße	Erhöhung der Leistungsfähigkeit von diversen Knoten durch Kreisverkehre (Reduzierung der Wartezeiten und Rückstau, gleichzeitig Emissionsminderung)	IV	IV	2
MIV	Hürth-Mitte, Hermülheim	LKW-Durchfahrtsverbot in Tempo-30-Zonen (<i>Hinweis: PUV-Beschluss 519/2015</i>)	II	I-II	3
MIV	Durchstich L 103 Industriestraße in Richtung B 265 Luxemburger Straße	Sichere Verkehrsführung zur Unfallminimierung	III	III-IV	3

Tabelle 10: Priorisierung Maßnahme „s1“: Verkehrsverlagerung /-führung

Verkehrsmittel	Abschnitt/Raum	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
Rad- und Fußverkehr	-	Prüfung auf Verbesserung der Fußwege- und Radinfrastruktur durch Erneuerung und Sanierung der Oberflächenbeschaffenheit und Förderung von Barrierefreiheit	III	III	3

Tabelle 11: Priorisierung Maßnahme „s3“: Ausführungs- und Unterhaltungsstandards für Fuß- und Radwege

Verkehrsmittel	Abschnitt/Raum	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
Radverkehr	L 92 Horbeller Straße, L 183 Bonnstraße in Fischenich, L 183 Sudetenstraße, K 14 Hans-Böckler-Straße, K 14 Ursulastraße, K 25 Hermülheimer Straße in Gleuel, Friedrich-Ebert-Straße, Winterstraße	Einrichtung von Schutzstreifen, teilweise Einrichtung von Radfahrstreifen möglich	IV	I	1
Radverkehr	Lortzingstraße Abschnitt zwischen In den Höhen / L 92 Horbeller Straße	Prüfung auf Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Hauptradrouten	I	I	2
Radverkehr	B 265 Luxemburger Straße / L 183 Bonnstraße, L 92 Horbeller Straße jeweils an der L 183 Sudetenstraße, der B 265 Luxemburger Straße, Friedrich-Ebert-Straße	Veränderte Führungsform - Führung des Radverkehrs auf der Kreisverkehrsfahrbahn	IV	IV	2
Radverkehr	Industriestraße, K 15 Gennerstraße, K 15 Marktweg, Berrenrather Straße, Schellermaarstraße, Radweg entlang Linie 18	Schließung von Lücken im Radwegenetz	III	III	3

Tabelle 12: Priorisierung Maßnahme „s4“-Maßnahme: Prüfung auf Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Hauptradrouten und Schließung von Radwegenetzlücken

Verkehrsmittel	Abschnitt/Raum	Untersuchungs- umfang der Maß- nahme	Wirkung/ Dring- lichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
Umweltverbund	-	Vermarktung/ Öffentlichkeitsarbeit (bspw. kommunales und betriebliches Mobi- litätsmanagement zur Förderung des Rad- verkehrs)	I	I	2
Radverkehr	Hermülheim, Efferen, ZOB	Ausbau von B & R- Anlagen und Prüfung auf Einrichtung von Servicestationen im Rahmen der Konzepti- on von Mobilstationen	III	II-III	3
Fußverkehr	an Mobilitätsstationen, Bahn- hof Kalscheuren, Hermülheim, Efferen	Wegweisung an Halte- stellen zu zentralen Einrichtungen	II	III	3
MIV	In Stadtteilen	Bereitstellung von dezentralen Flächen für Mitfahrgelegenhei- ten im Rahmen der Konzeption von Mobil- stationen	II	II	3
Umweltverbund	an den wichtigsten Mobilstati- onen wie Bahnhof Kalscheu- ren oder ZOB	Konzeption / Ermittlung Mobilstationen und deren Vermarktung	III	III-IV	3
E-Mobilität	An Mobilstationen, z.B. ZOB, Bf. Kalscheuren	Ausbau der Ladeinfra- struktur	I	II-III	4

Tabelle 13: Priorisierung Maßnahme „s5“: Mobilstationen

Verkehrsmittel	Abschnitt/Raum	Untersuchungs- umfang der Maßnahme	Wirkung/ Dring- lichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV	Hermülheim, Efferen, Fischenich, Kiebitzweg	Ausbau von P & R-Anlagen durch Parkpaletten	III	IV	3

Tabelle 14: Priorisierung Maßnahme „s6“: P & R

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV und Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Anlage von Schutzstreifen bei Tempo 50, teilweise Einrichtung von Radfahrstreifen möglich	III	I	1
MIV, Rad- und Fußverkehr	Erhöhung der Leistungsfähigkeit von diversen Knoten durch Kreisverkehre (Reduzierung der Wartezeiten und Rückstau, gleichzeitig Emissionsminderung)	IV	IV	2
Rad- und Fußverkehr	Umnutzung der ehemaligen Radverkehrsflächen innerorts	IV	III	2
Rad- und Fußverkehr	Sanierung von Oberflächen außerorts	III	IV	3

Tabelle 15: Priorisierung Maßnahme „o1“: L 92 Horbeller Straße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV und Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Mischverkehr auf der Fahrbahn und Entschärfung von Unfallschwerpunkten (entlang der L 183 Sudetenstraße)	IV	II	1
MIV, Rad- und Fußverkehr	Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus durch die Anlage von Schutzstreifen, Alternativ: Anlage von Radfahrstreifen möglich	IV	I	1
MIV, Rad- und Fußverkehr	Erhöhung der Leistungsfähigkeit von diversen Knoten durch Kreisverkehre (Reduzierung der Wartezeiten und Rückstau, gleichzeitig Emissionsminderung)	IV	IV	2

Tabelle 16: Priorisierung Maßnahme „o3“: L 183 Sudetenstraße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/Dringlichkeit	Kosten/Aufwand	Priorität
MIV und Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Mischverkehr auf der Fahrbahn und Entschärfung von Unfallschwerpunkten (viele leichte Radverkehrsunfälle am Kreisverkehr), Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus durch die Anlage von Schutzstreifen, Alternativ: Anlage von Radfahrstreifen möglich	IV	I-II	1

Tabelle 17: Priorisierung Maßnahme „04“-Maßnahme: Friedrich-Ebert-Straße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/Dringlichkeit	Kosten/Aufwand	Priorität
MIV, Rad- und Fußverkehr	Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus durch die Anlage von Schutzstreifen im Bereich Fischenich	IV	I-II	1
MIV	Geschwindigkeitsreduzierung an Ortseinfahrten	III	I-II	2
MIV, Rad- und Fußverkehr	Erhöhung der Leistungsfähigkeit von diversen Knoten durch Kreisverkehre (Reduzierung der Wartezeiten und Rückstau, gleichzeitig Emissionsminderung)	IV	IV	2
Rad- und Fußverkehr	Sanierung von Oberflächen außerorts	III	IV	3

Tabelle 18: Priorisierung Maßnahme „05“: L 183 Bonnstraße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV, Rad- und Fußverkehr	Reduzierung von Geschwindigkeiten im MIV auf Tempo-20	IV	I-II	1
MIV, Rad- und Fußverkehr	Erhöhung der Leistungsfähigkeit von diversen Knoten durch Kreisverkehre (Reduzierung der Wartezeiten und Rückstau, gleichzeitig Emissionsminderung)	IV	IV	2
MIV, Rad- und Fußverkehr	Erneuerung von Markierungen	I	I	4

Tabelle 19: Priorisierung Maßnahme „o7“: Bachstraße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV, Rad- und Fußverkehr	Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus durch die Anlage von Schutzstreifen	IV	I	1

Tabelle 20: Priorisierung Maßnahme „o8“: K 25 Ursulastraße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
Radverkehr	Prüfung auf Reduzierung der Wartezeiten an Anforderungsampeln	II	I	2

Tabelle 21: Priorisierung Maßnahme „o9“: Severinusstraße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV, Rad- und Fußverkehr	Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus durch die Anlage von Schutzstreifen	IV	I	1
MIV, Rad- und Fußverkehr	Erhöhung der Leistungsfähigkeit von diversen Knoten durch Kreisverkehre (Reduzierung der Wartezeiten und Rückstau, gleichzeitig Emissionsminderung)	IV	IV	2
Rad- und Fußverkehr	Sanierung von Oberflächen	III	IV	3

Tabelle 22: Priorisierung Maßnahme „o10“: Hans-Böckler-Straße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV, Rad- und Fußverkehr	Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus durch die Anlage von Schutzstreifen in Gleuel	IV	I	1
MIV	Geschwindigkeitsreduzierung an Ortseinfahrten	III	I-II	2

Tabelle 23: Priorisierung Maßnahme „o13“: Hermülheimer Straße

Verkehrsmittel	Untersuchungsumfang der Maßnahme	Wirkung/ Dringlichkeit	Kosten/ Aufwand	Priorität
MIV	Einbahnstraßenregelung zur Verringerung des Durchgangsverkehr (Einbezug der Straßen Vogelsanger Weg und Kalscheurener Straße) <i>Hinweis: PUV-Beschluss 374/2015 Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.</i> Stattdessen wird die Komplettsperrung der Diagonalschleuse empfohlen.	II	I	2

Tabelle 24: Priorisierung Maßnahme „o14“: Rondorfer Straße

Für den ÖPNV werden nachfolgend die Maßnahmen aus dem Nahverkehrskonzept im Stadtbus- und AST-Verkehr dargestellt.

- Erschließung des Neubaugebietes Fischenich durch die Verlängerung der Stadtbuslinie 718,
- Anbindung der Gesamtschule Sudetenstraße, verbesserte Anbindung von Stotzheim und Anbindung an Köln-Marsdorf (Stadtbahnlinie 7) durch eine neue Stadtbuslinie „710a“: Hürth-Kalscheuren Bf. - Hermülheim (Stadtbahn) - ZOB - Sudetenstraße - Stotzheim - Köln-Marsdorf (Stadtbahn) im 60 Minuten-Takt,
- Anschlusssicherung der Stadtbusse am ZOB und nachfrageorientierte Taktfolge durch Umstellung der Bedienungshäufigkeit im Stadtbusverkehr auf einen 15 Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit (07:00 - 08:30 Uhr und 13:00 - 18:00 Uhr) sowie auf einen 30 Minuten-Takt zur Normal- und Schwachverkehrszeit,
- Verlängerung der Betriebszeiten der Stadtbusse an Samstagen entsprechend der allgemeinen Geschäftsöffnungszeiten, u.a. des Einkaufszentrums Hürth Park,
- verbesserte Anbindung von Efferen an den Bahnhof Hürth-Kalscheuren durch einen Taxibus von Efferen (Stadtbahn) über das Gewerbegebiet Nord-Ost zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren im 30 Minuten-Takt,
- verbesserte Anbindung von Sielsdorf durch Anruf-Sammeltaxi (ganztags),
- Stadtbusverkehr an Sonntagen durch ein modifiziertes Stadtbusnetz aus 3 Stadtbuslinien im 60 Minuten-Takt, das den bestehenden Regionalbusverkehr zu einem Gesamtangebot ergänzt,
- barrierefreier Ausbau aller Stadtbushaltestellen (20 % der Stadtbushaltestellen müssen noch barrierefrei ausgebaut werden),
- dynamische Fahrgastinformation (DFI) am ZOB sowie an den 3 Stadtbahnhaltestellen und am Bahnhof Hürth-Kalscheuren in Abstimmung mit HGK bzw. DB.

Darüber hinaus werden folgende Maßnahmen außerhalb der alleinigen Zuständigkeit der Stadt Hürth im Nahverkehrskonzept empfohlen:

- Stadtbahnverlängerung Linie 18 nach Hürth Mitte (gemäß Beschluss des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln vom 15.01.2016 als Vorschlag für die Aufstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes NRW angemeldet),
- Verlängerung Linie 960 zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren,
- Verlängerung Linie 710 zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren.

9 Fazit

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Hürth werden mit diesem Abschlussbericht die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen vorgelegt. So werden die Verkehrsnetze und Infrastruktureinrichtungen für den Fußverkehr, den Radverkehr sowie den motorisierte Verkehr erfasst und analysiert. Die Ergebnisse des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden nachrichtlich aus dem Nahverkehrskonzept der Stadt Hürth von 2016 übernommen. Mit den Ergebnissen der verkehrlichen Analyse soll ein integriertes Gesamtverkehrskonzept für den Untersuchungsraum erstellt werden. Als Leitlinie soll vor allem die Förderung des Umweltverbundes und der Nahmobilität in der zukünftigen Verkehrsentwicklung in der Stadt Hürth im Vordergrund stehen und wird bei der Konzeption entsprechend berücksichtigt werden.

Die abschließend nach Dringlichkeit, Wirkung und Kosten priorisierten Einzelmaßnahmen der Gesamtkonzeption sollen der kommunalen Verwaltung sowie den politischen Entscheidungsträgern als mittel- bis langfristige Handlungsempfehlung dienen und die Grundlage für mögliche Förderanträge schaffen.

Der betrachtete Untersuchungsraum umfasst das gesamte Stadtgebiet. In das Untersuchungsnetz wurden alle Straßenräume mit Verbindungsfunktion aufgenommen, die für die Gesamtverkehrssituation relevant sind (Vorrangnetz). Kleinräumige Erschließungsstraßen und Anliegerstraßen hingegen werden in der Betrachtung in der Regel nicht berücksichtigt.

Aus der Analyse lassen sich folgende Erkenntnisse zusammenfassen:

Fußverkehr

- Der Fußwegeanteil am Gesamtaufkommen liegt mit 14 % unter dem Bundesdurchschnitt von 22 %.
- Es gibt viele attraktive Wegeverbindungen.
- Punktuelle Defizite bzw. Konfliktstellen sind vorhanden.

Radverkehr

- Der Radwegeanteil am Gesamtaufkommen liegt mit 16 % über dem Bundesdurchschnitt von 11 %.
- Es gibt noch viele Defizitbereiche, die im Sinne einer verstärkten Angebotsplanung gelöst werden müssen.
- Der Radverkehr birgt noch ein deutliches Verlagerungspotential (Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Multimodale Integration, Elektromobilität etc.).

ÖPNV

- Der ÖPNV-Anteil am Gesamtaufkommen liegt mit 12 % leicht über dem Bundesdurchschnitt von 10 %.
- Das Stadtgebiet von Hürth wird werktags gut durch den ÖPNV erschlossen, Linien- und Taktfolgen bieten insgesamt ein gutes Angebot, die lokale und regionale Verbindungsqualität ist insgesamt gut bis sehr gut.
- Das P & R- und B & R-Angebot ist stark frequentiert, das Stellplatzangebot (P & R) ist nicht ausreichend.
- Potentiale des kombinierten, multimodalen Verkehrs (Verknüpfung des ÖPNV mit Car-Sharing, Rad- und Pedelec / E-Bike-Verleih, P & R, B & R in Form von Mobilstationen) werden nicht ausreichend genutzt.

MIV

- Das Vorrangnetz weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Weiterhin weisen zahlreiche Knoten eine hohe Auslastung und unverträgliche Rückstausituationen auf.
- Es gibt einen hohen Anteil von Konfliktstellen, Gefahrensituationen mit zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden entstehen (insbesondere in Knotenpunkten).
- Viele Straßenräume sind durch die Präsenz von Kfz (fahrend oder parkend) geprägt und in ihrer Stadtraumqualität eingeschränkt.

Der Verkehrsentwicklungsplan reagiert auf die erkannten Mängel mit entsprechenden Maßnahmenpaketen. Insgesamt werden fünf stadtbezogene Maßnahmen und zehn ortsbezogene Maßnahmen entwickelt, die die Nahmobilität nachhaltig fördern und den Kfz-Verkehr zukünftig verringern bzw. verlagern soll.

Für die verkehrliche Wirkungsanalyse wird ein aktuelles PC-gestütztes Verkehrsmodell auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben, um so die allgemeine zukünftige Verkehrsentwicklung sowie die Wirkungen einzelner Maßnahmen aufzuzeigen und abzuwägen. Dass verschiedene Maßnahmen verkehrsmittelübergreifend zusammenwirken, verdeutlicht den integrativen Ansatz eines Verkehrsentwicklungsplanes.

Das im Verkehrsentwicklungsplan formulierte und abgestimmte Maßnahmenprogramm dient der stadtverträglicheren Abwicklung des zukünftigen Verkehrs, bietet bessere Erschließungs- und Verbindungsfunktionen im Stadtgebiet für alle Verkehrssysteme und erhöht die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen und damit insgesamt die Lebensqualität in der Stadt Hürth.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll die umweltfreundlichen Verkehrsmittel stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung rücken und so den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, ÖPNV, Rad) erleichtern. Eine zukünftig verstärkte multimodale Verknüpfung verschiedener, nach Wegezweck frei wählbarer Verkehrsmittel soll die Entwicklung unterstützen. Insgesamt kann so ein Beitrag zur stadtverträglicheren Abwicklung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs geleistet werden.