

Herzlich Willkommen!

zur Bürgerinformation zum Mobilitätskonzept für die Stadt Sprockhövel



Bearbeitungsteam:

Planungsbüro VIA eG, Köln

ISApplan Ingenieur GmbH, Leverkusen

10. April 2024, 18:30 Uhr

1

Warum wird der
Masterplan
Mobilität
gebraucht?

2

Rückblick auf
Prozess des
Mobilitätskonzepts

3

Ergebnisse und
Handlungskonzept

Kommunale Mobilitätssysteme vor großen Herausforderungen



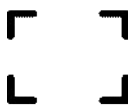
Drängende Aufgabe: Grundlagen für neue Konzepte und Organisationsansätze mit dem integrierten Mobilitätskonzept schaffen



Vorhandenes aufgreifen: Fachplanungen vor aktuellem Hintergrund (neu) einordnen, effiziente Umsetzungsstrukturen stärken oder schaffen



Leitbildorientierung: Konkrete Ziele, klare Botschaften –
Wie soll die Mobilität der Zukunft in Sprockhövel aussehen?



Handlungsrahmen schaffen: Handlungsempfehlungen in Form von Steckbriefen als solche kommunizieren



Dialog- und Konsens erarbeiten: Alle Akteure “mitnehmen”, alle Interessen ernst nehmen! Absichten erklären!

Ganz wichtig!

Der integrierte Masterplan Mobilität ist:

- ▶ Ein **Rahmenplan**, kein klassischer Verkehrsentwicklungsplan mit verkehrstechnischen Detailprüfungen!
- ▶ Kein kleinteiliges Verkehrskonzept!
- ▶ Auch keine detaillierte Umsetzungs- oder gar Entwurfsplanung!

Der Integrierte Masterplan Mobilität schafft **Voraussetzungen**, um das **Mobilitätssystem nachhaltiger umzugestalten**.

- ▶ Es ist eine Art **Fahrplan oder Rezeptbuch**, an dem sich die weitere Planung **orientieren** sollte!

1

Warum wird der
Masterplan
Mobilität
gebraucht?

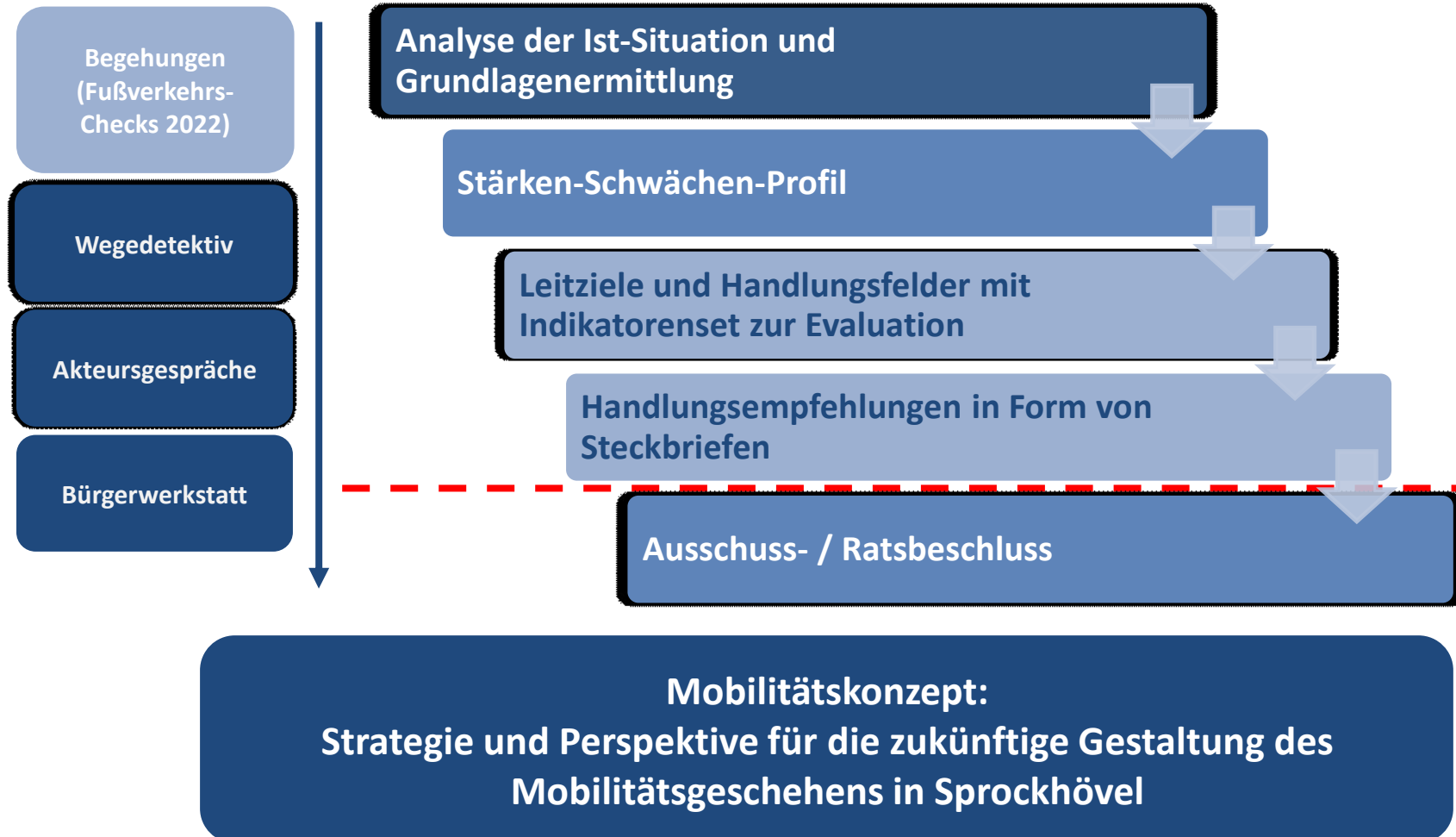
2

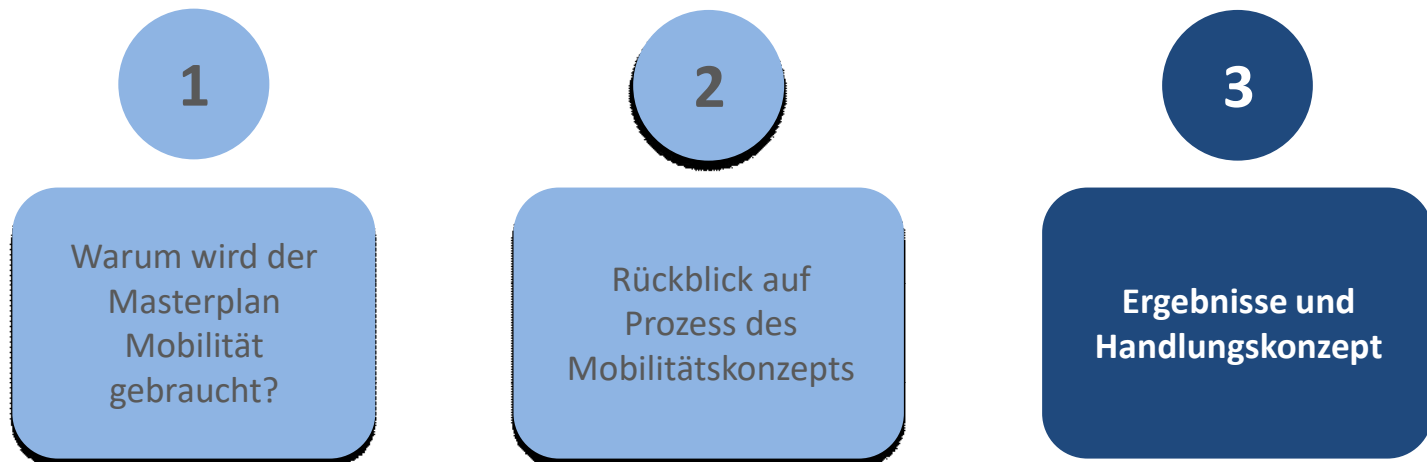
Rückblick auf
Prozess des
Mobilitätskonzepts

3

Ergebnisse und
Handlungskonzept

Aufbau des Integrierten Mobilitätskonzeptes





Die Handlungsfelder

1

Fahrradstrategie
Sprockhövel

2

Fußverkehrsstrategie und
Barrierefreiheit

3

Stadtverträglicher Kfz- und
Wirtschaftsverkehr

4

Vernetzte Mobilität
und ÖPNV

5

Lebenswerte
Ortskerne

6

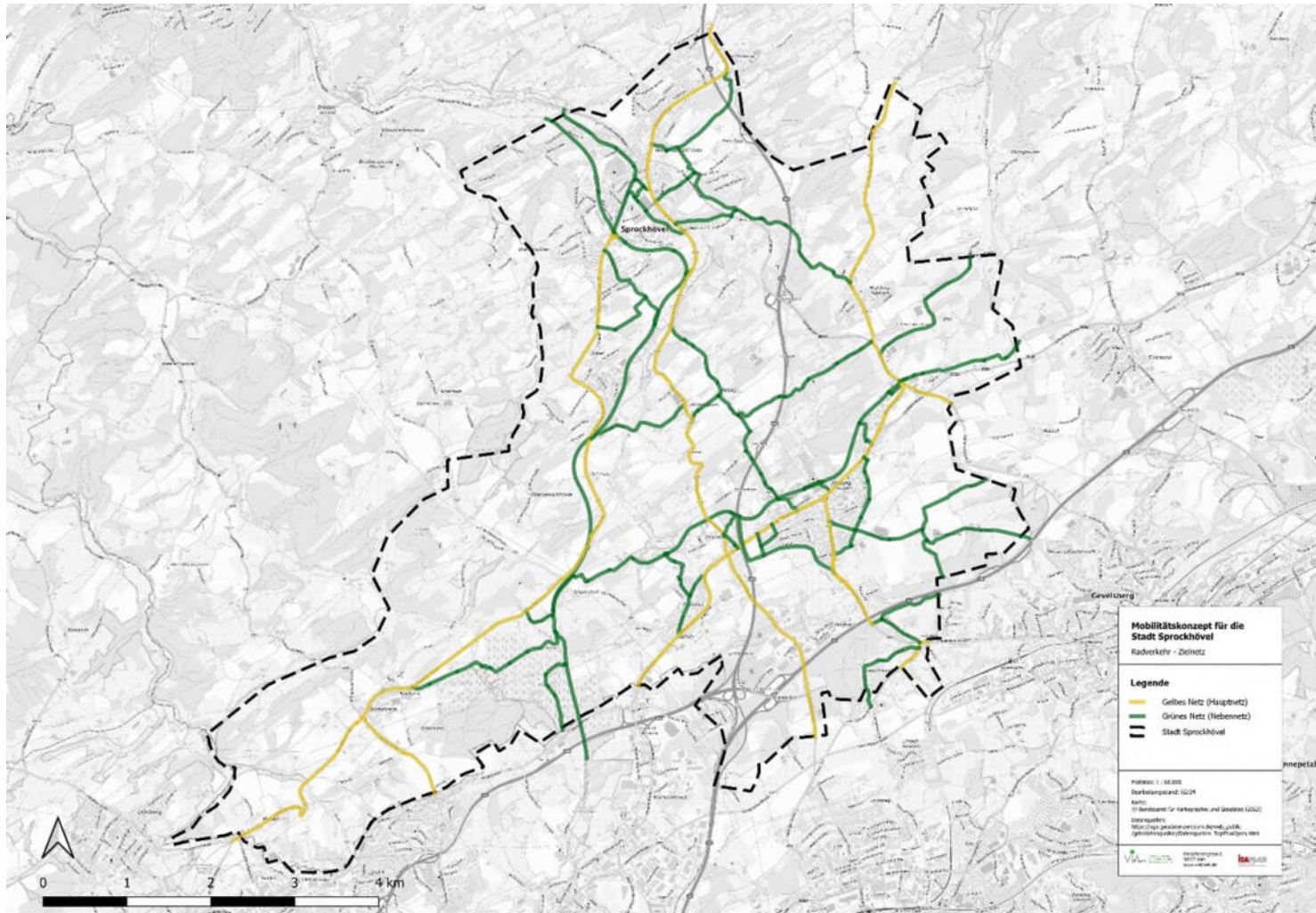
Kommunales
Mobilitätsmanagement

Handlungsfelder - Steckbriefe

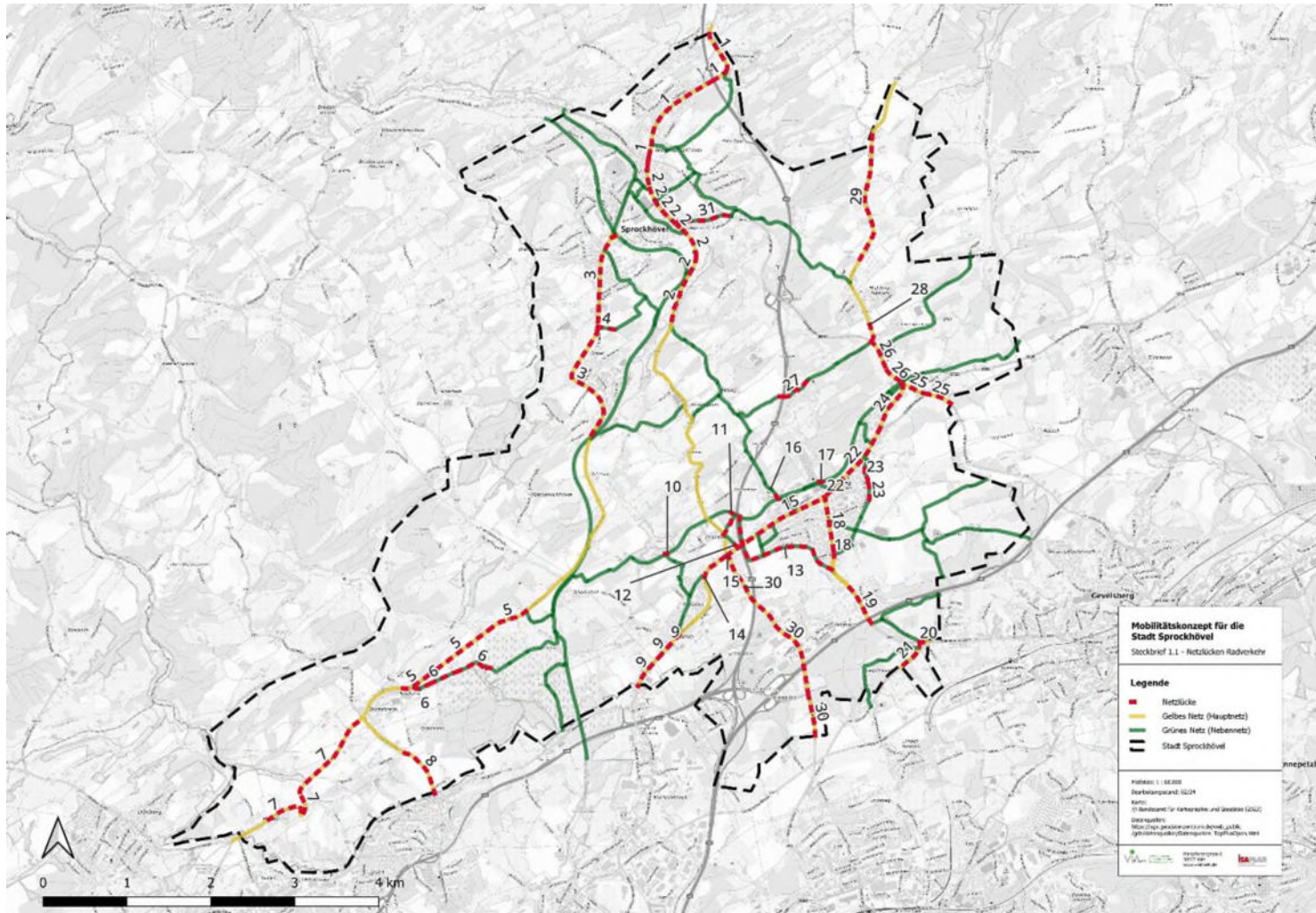
1. Fahrradstrategie Sprockhövel

1. Radnetzlücken schließen
2. Entwicklung eines umsetzungsorientierten Maßnahmenkatasters (Radverkehrskonzept)
3. Radpendlerrouten
4. Inwertsetzung landwirtschaftlicher Wege / Fahrradstraßen
5. Fahrradabstellanlagen

Fahrradstrategie Sprockhövel – Zielnetz



Fahrradstrategie Sprockhövel – Zielnetz und Netzlücken



Fahrradstrategie Sprockhövel – Netzelement Fahrradstraße



Fahrradstraße innerorts in Esslingen/Neckar



Fahrradstraße außerorts in Bochum



VZ 244.1 – Beginn einer Fahrradstraße

Exkurs: Einrichtung von Fahrradstraßen – Vorteile

- In Fahrradstraßen kann der Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden
- Höhere Sicherheit für Radfahrende durch Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Verkehrsaufkommen von max. 2.500 Kfz/Tag bzw. 400 Kfz/h in der Spitzenstunde
- Radfahrende genießen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr und dürfen nebeneinander fahren. Sie dürfen außerdem weder behindert noch gefährdet werden
- In einer Fahrradstraße kann durch entsprechende Zusatzzeichen der Kfz-Verkehr freigegeben werden. **Die Einrichtung einer Fahrradstraße bedeutet also in den meisten Fällen nicht, dass dort keine Kfz mehr fahren dürfen.**
- Fahrradstraßen sind vergleichsweise kurzfristig und kostengünstig umsetzbar
- Bauliche Umgestaltung und Fahrbahnmarkierungen können die Einrichtung einer Fahrradstraße unterstützen

Handlungsfelder - Steckbriefe

2. Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

1. Fußverkehrsstrategie und Fußverkehrs-Checks 2022
2. Schul- und Kitawegsicherheit
3. Querungen
4. Barrierefreiheit

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit – Schwerpunkte



Querungsstellen verbessern



Verkehrssicherheit erhöhen



Schulwegesicherheit verbessern



Barrierefreiheit schaffen

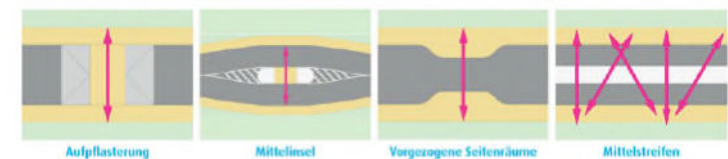


Aufenthaltsqualität steigern

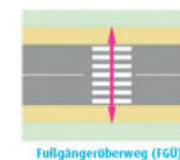


Fotoquelle: Planungsbüro VIA

Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung



Querungshilfe mit Vorrang



Querungshilfe mit zeitlicher Trennung



Handlungsfelder - Steckbriefe

3. Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

1. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
2. Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten
3. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
4. Ladeinfrastrukturkonzept
5. Parkraummanagement (Parkraumuntersuchung + -konzeption)
6. Bedarfsgerechte Führung und Abwicklung des Liefer- und mobilen Dienstleistungsverkehrs
7. Herstellung notwendiger Sichtverhältnisse

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr – Schwerpunkte

Optimierung von Knotenpunkten...



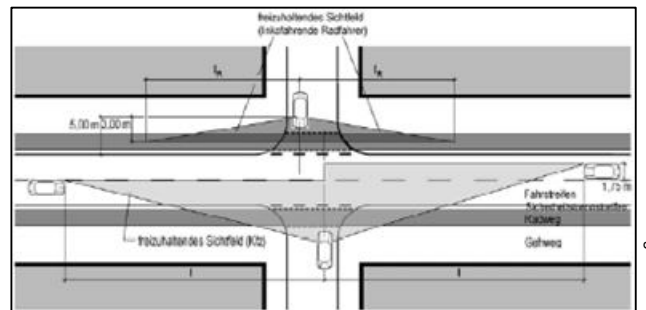
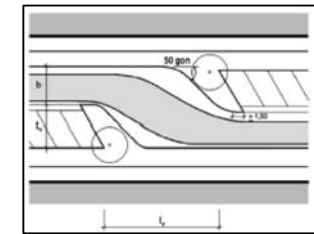
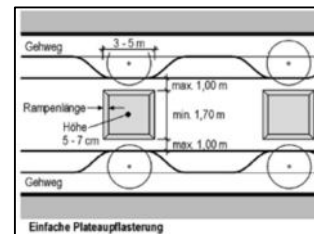
...zur sicheren Verknüpfung aller Verkehrsmittel

Freihalten von Sichtfeldern zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit:

Schaffung...



...und Durchsetzung von Höchstgeschwindigkeiten



Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr – Schwerpunkte

Der Kfz- und Wirtschaftsverkehr muss innerhalb von Städten zukunftsfähig geplant werden...

...durch Förderung von Ladeinfrastrukturen für die immer stärker wachsende E-Mobilität



...durch die konfliktfreie Abwicklung des Liefer- und mobilen Dienstleistungsverkehrs



Quelle: www.pp-online.de / Frank Mahn / © p

...durch ein richtiges Management des Parkraums



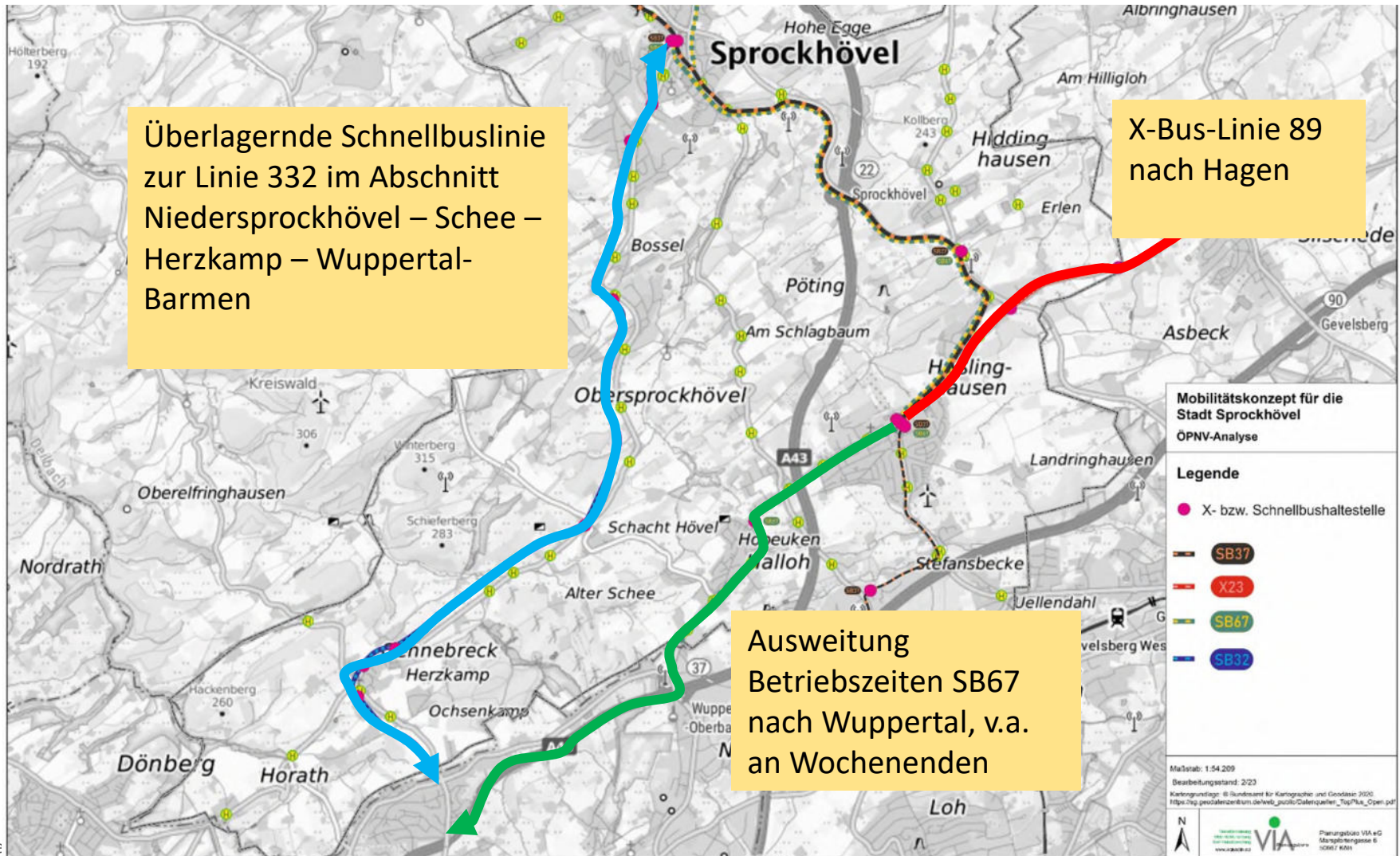
Handlungsfelder - Steckbriefe

4. Vernetzte Mobilität & ÖPNV

1. Schnellbusnetz / überörtliche Anbindung
2. Fahrradverleihsystem
3. Barrierefreie Haltestellen
4. Mobilstationen(-netz)
5. On-Demand-Shuttle

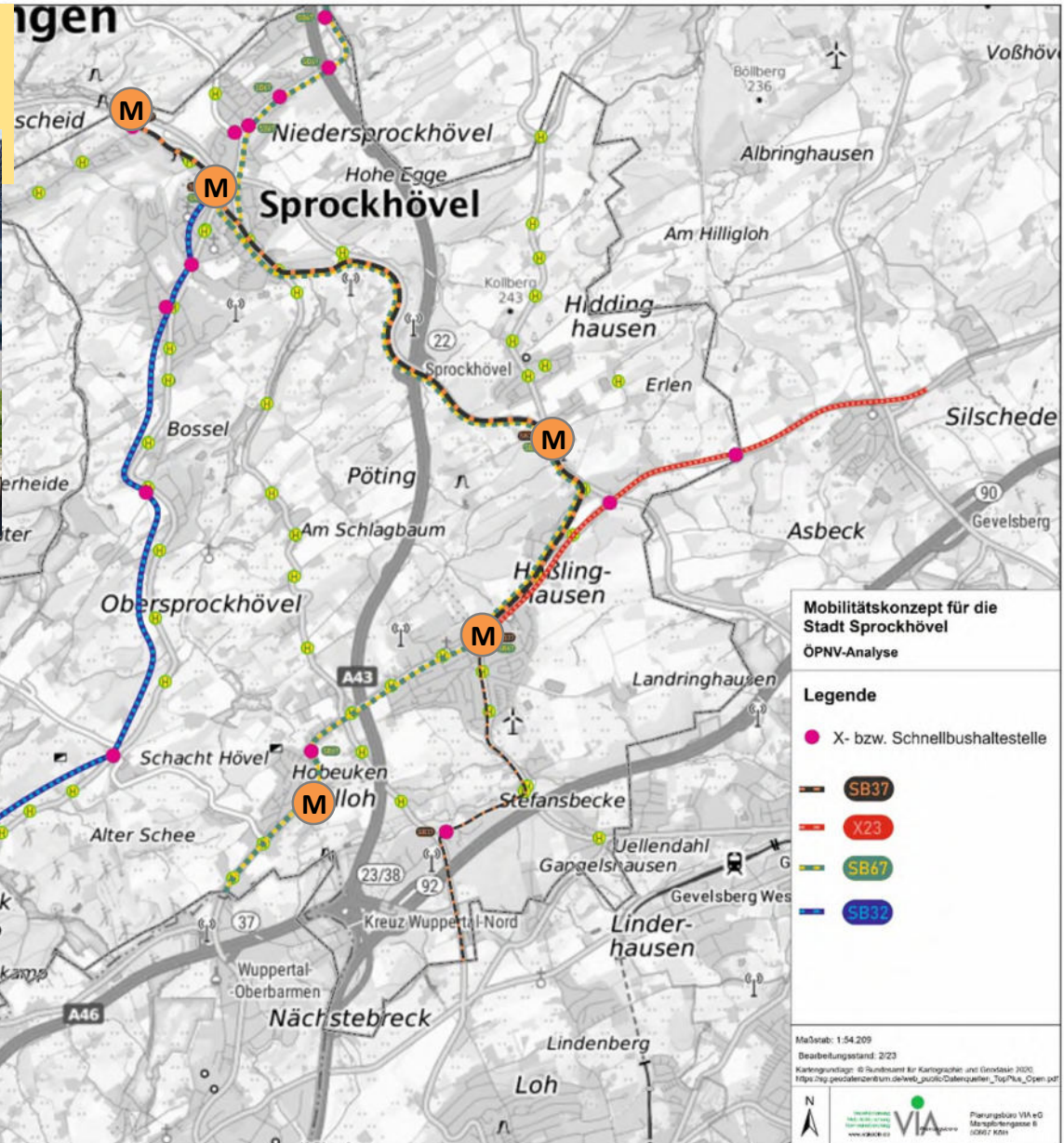
4.1

Schnellbusnetz / überörtliche Anbindung (Zusammenfassung)



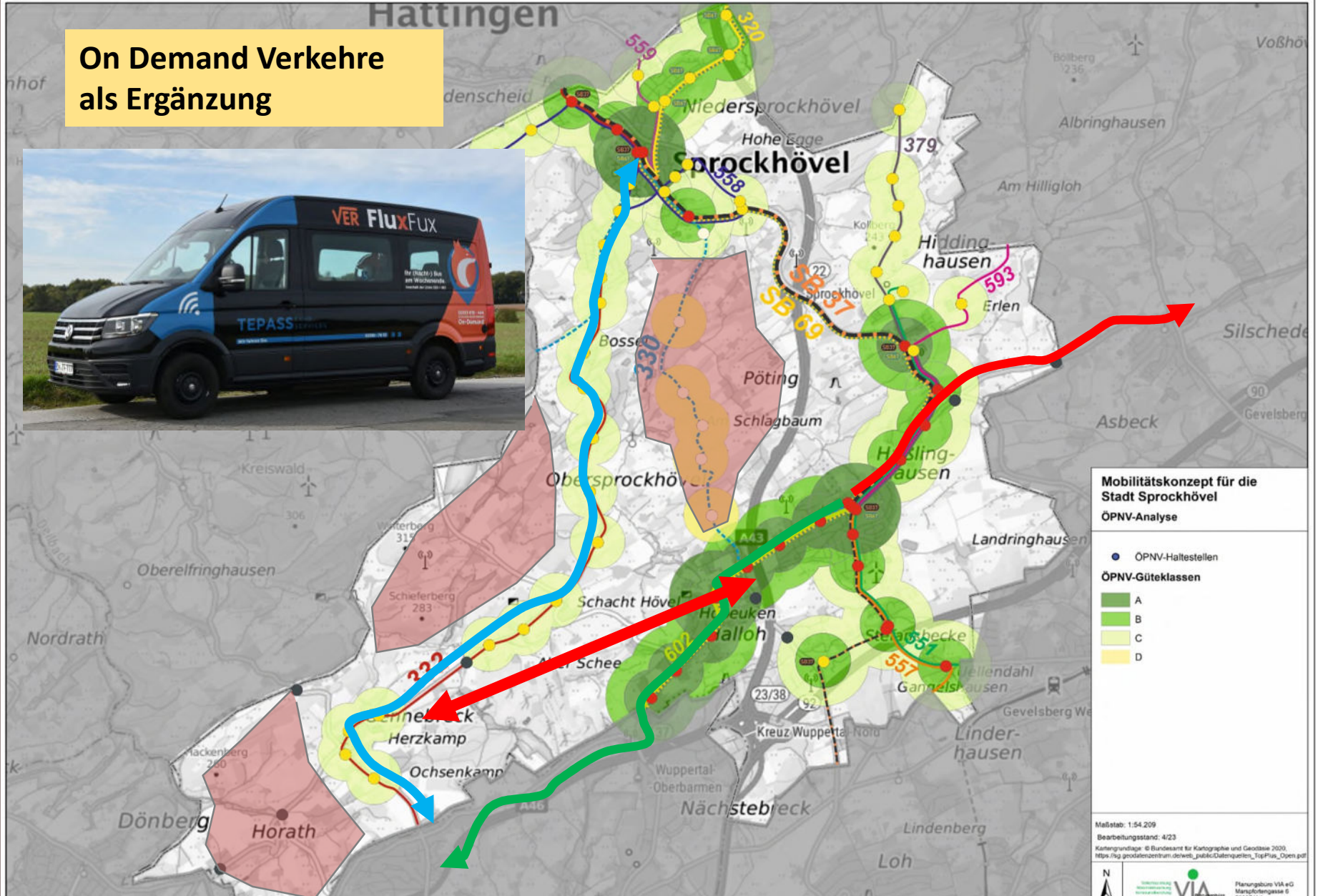
4.2 ität Fahrradverleihsystem (Zusammenfassung)

Mobilstation als Knotenpunkte im multimodalen Verkehr



4.5 ität On-Demand-Verkehre (Zusammenfassung)

On Demand Verkehre als Ergänzung



Mobilitätskonzept für die Stadt Sprockhövel
ÖPNV-Analyse

- ÖPNV-Haltestellen

ÖPNV-Güteklassen

- A
- B
- C
- D

Maßstab: 1:54.209
 Bearbeitungsstand: 4/23
 Kartengrundlagen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020
https://kg.gridatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VIA
Planungsbüro VIA eG
Mangpfortengasse 6
42699 Solingen

Handlungsfelder - Steckbriefe

5. Lebenswerte Ortskerne

1. Gestaltung von Ortseingängen
2. Fokusraum: Niedersprockhövel
 1. Fokusort: Hauptstraße
3. Fokusraum Haßlinghausen
 1. Fokusort: Geschwister-Scholl-Straße
 2. Fokusort: Mittelstraße
4. Fokusort: Glückauf-Trasse
5. Fokusort: Herzkamp

Fokusort: Hauptstraße – Zusammenfassung

Weil die **L70n** seit 04.03 eröffnet ist, kann die **Hauptstraße** dem Nutzen entsprechend umgestaltet werden:

Ziel:

- Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20-Zone) mit hoher Aufenthaltsqualität
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs (keine Durchgangsstraße mehr!)

Kurzfristig umsetzbares Konzept

Nach Freigabe der L70n soll der Durchgangsverkehr aus der Hauptstraße mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen rausgehalten werden.



Parklet: 1 Parkstand wird als Bank, Begrünung, Bücherschrank und Pfandsammelstelle genutzt

Langfristig umsetzbares Konzept

Auf langfristige Sicht und nach ausreichender Beteiligung der Bevölkerung soll aus der Hauptstraße ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich entstehen.

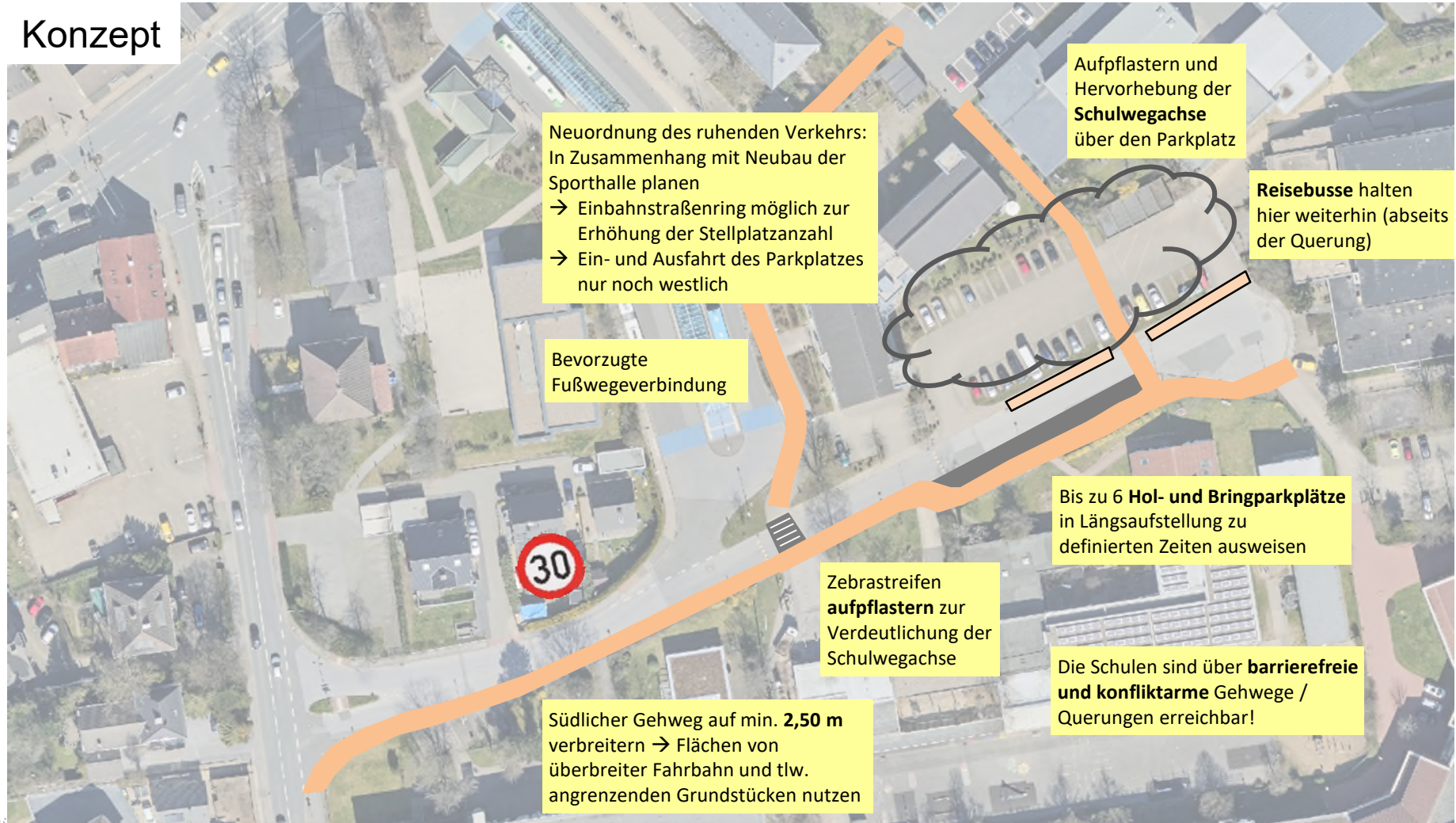


Berücksichtigung zentraler Planungsansätze, z.B.

- niveaugleicher Ausbau
- Fokus auf Nahmobilität
- Schaffung multifunktionaler Flächen
- verkehrsberuhigende Gestaltungsmittel

Fokusort: Geschwister-Scholl-Straße – Zusammenfassung

Konzept



Fokusort: Glückauf-Trasse – Zusammenfassung



Stärkung als Nahmobilitätsachse,
insbesondere für Pendlerverkehre



Querungsstellen verbessern



Anbindung verbessern und Flächenwirkung
stärken



Wegweisung in Ortskerne
verbessern



Hohe Aufenthaltsqualität steigern



Fotoquelle: Planungsbüro VIA

Fokusort: Herzkamp – Zusammenfassung



Hol- und Bringverkehre sicher abwickeln



Querungen an Knotenpunkten sicherer gestalten



Radwegeverbindungen verbessern



Schaffung von Ortseingängen zur Geschwindigkeitsdämpfung



Fotoquelle: Planungsbüro VIA



Bsp. aus Stadt Meckenheim
Ortseingang Lüftelberg

Handlungsfelder - Steckbriefe

6. Kommunales Mobilitätsmanagement

1. Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsverhalten
2. Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
3. Interkommunale Vernetzung
4. Verkehrserziehungskampagnen
5. Mobilitäts-Testwochen

Kommunales Mobilitätsmanagement – Übersicht



Interkommunale Vernetzung stärken



Verwaltung als Vorreiter



Veranstaltungen und Kampagnen



Verkehrserziehung

EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE
Klimafreundliche Mobilität für alle!



Verkehrszähler

Nachhaltige Mobilität will gelernt sein

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Kommen Sie gut nach Hause!