

Projektbeirat PARKSTADT Mülheim - Ergebnisprotokoll zur 6. Sitzung

Termin: 19.09.2023, 17:10 – 19:30 Uhr

Ort: Parkstadt Mülheim, Casino

Protokoll: T.Schwolow und J.Peters, ulrich hartung gmbh

Teilnehmer:

Felix Blasch	Beigeordneter Dezernat VI Umwelt, Klima, Bauen, Stadtplanung und Wirtschaftsförderung
Yvonne Brach	Dezernatsreferentin, Referat VI
Alexander Behringer	Amtsleiter Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung
Silke Herbermann	Projektleitung Parkstadt Mülheim/Bebauungsplan, Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung
Helmut Voß	Verkehrs- und Straßenplanung Amt für Verkehrswesen und Tiefbau
Timo Spors	Vorsitzender Mobilitätsausschuss Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Elke Oesterwind	Bezirksbürgermeisterin CDU
Christiana Küsters	Vorsitzende Planungsausschuss CDU
Peter Beitz	Fraktionsvorsitzender FDP (Rat der Stadt)
Rolf Bellenbaum	Broicher Interessengemeinschaft e.V.
Ralf Harsveldt	Bund Deutscher Architekten Mülheim an der Ruhr
Ingo Clemens	Kreis Mülheimer Architekten
Wolfgang Kurzac-Dörflinger	SORAVIA
Holger Dietrich	SORAVIA
Anna Wittkowski	SORAVIA
Thomas Schwolow	Planungsbüro ulrich hartung gmbh
Jenniver Peters	Planungsbüro ulrich hartung gmbh
Dr. Harald Blanke	anbrosius blanke verkehr.infrastruktur (ABVI)

Lfd. Nr.	Thema
01	<p>Organisatorisches</p> <p>Es gibt keine Anmerkungen oder Ergänzungen zur Tagesordnung.</p> <p>Es gibt keine Anmerkungen, Änderungen oder Ergänzungen zum Protokoll des 5. Projektbeirates vom 19.06.2023. Das Protokoll gilt damit als genehmigt.</p>
02	<p>Ergebnisse Verkehrsuntersuchung</p> <p>Der Fachgutachter des Büros ABVI, Herr Dr. Blanke, stellt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung vor (Präsentation als Anlage zum Protokoll).</p> <p>Bei den verkehrstechnischen Berechnungen wurde grundsätzlich mit konservativen Ausgangswerten gerechnet, d.h. etwaige Verbesserungen durch ergänzende Mobilitätsmaßnahmen wurden für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung zeigt im Ergebnis, dass mit Ausbau des Knotenpunktes Duisburger Straße/Liebigstraße nur noch der Knotenpunkt Friedhofstraße/Duisburger Straße rechnerisch nicht in allen Fahrbeziehungen ausreichend leistungsfähig ist. Durch eine Optimierung der Ampelphasen kann die Leistungsfähigkeit jedoch noch verbessert werden, ohne dass es an den übrigen Fahrbeziehungen zu Verschlechterungen kommt.</p> <p>Der Ausbau eines neuen Knotenpunktes Duisburger Straße/Liebigstraße, ist zur Entlastung der anderen Knotenpunkte und der verkehrlichen Leistungsfähigkeit unter den jetzigen Planungsparametern erforderlich.</p> <p>Aus dem Teilnehmerkreis des Projektbeirates wird hinterfragt, ob die Verkehre aus Richtung Westen den neuen Knotenpunkt nutzen, da die Friedhofsstraße der kürzere Weg ist.</p> <p>Grundsätzlich können zukünftig beide Knoten genutzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch eine verbesserte LSA Koordinierung in der Duisburger Straße, der neue Knoten verstärkt genutzt wird. Sofern die Friedhofstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen wird, würde sich diese Tendenz durch den erhöhten Raumwiderstand noch verstärken.</p> <p>Rückfrage: Warum wurden nicht alle Knotenpunkte im Umfeld des Plangebietes untersucht bspw. Ulmenallee/Kirchstr.?</p> <p>Antwort: Für die Verkehrsuntersuchung wurde in Abstimmung mit dem Fachamt eine prozentuale Verteilung der Ziel- und Quellverkehre vorgenommen. Die neuralgischen Knotenpunkte, die mit signifikanten Zusatzverkehren belastet werden, wurden untersucht.</p> <p>Anmerkung zum Protokoll zur Klarstellung der zugrunde gelegten Erzeugerdaten:</p> <p><i>Im Rahmen der Verkehrserzeugung wurde in einem ersten Entwurf vom 09. August 2022 in der textlichen Erläuterung eine mittlere Haushaltsgröße von 3,5 Personen pro Wohneinheit aufgeführt, tatsächlich gerechnet wurde allerdings auf der Basis der seinerzeitigen Angaben des Vorhabenträgers mit Stand 12. Juli 2022 mit 1.426 Personen</i></p>

	<p><i>und 755 Wohneinheiten. Dies entspricht einer mittleren Haushaltsgröße von 1,89 Personen pro Wohneinheit.</i></p> <p><i>In der aktuellen Fassung mit Stand 05. September 2023 wurde mit den veränderten Nutzungsvorgaben von 650 – 680 Wohneinheiten auch die Haushaltsgröße leicht nach oben korrigiert, und zwar auf einen Wert von 2,0 Personen pro Wohneinheit. Dies entspricht den statistischen Angaben der Stadt Mülheim an der Ruhr für die Bezugsjahre 2015 bis 2022. Zusätzlich wurden 3,5 Wege pro Person und Werktag für die Berechnung zugrunde gelegt.</i></p>
03	<p>Verkehrsanlagen</p> <p><u>Ausbau Wissollstraße/Liebigstr.</u></p> <p>Im Rahmen der Entwicklung der Parkstadt Mülheim muss der Querschnitt der Wissollstraße/Liebigstraße ausgebaut werden.</p> <p>Vorgestellt wurden sowohl ein vollumfänglicher Ausbau der Wissollstraße und eine reduzierte Variante, in der ein Ausbau für die Entwicklung der Parkstadt unabhängig vom nördlich der Liebigstr. gelegenen Fremdgrundstück mit einem gesicherten Erschließungssystem möglich ist. Hier wird zunächst auf einen Gehweg verzichtet.</p> <p>Sofern diese Fläche zukünftig entwickelt wird, wird es Auflage für den Entwickler sein den Gehweg entsprechend herzustellen und die notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen.</p> <p><u>Neue Planstraße West und Veilchenweg</u></p> <p>Innerhalb der Parkstadt ist eine neue Planstraße mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Fahrbahnverengungen im Bereich einer künftigen Bushaltestelle), vorgesehen.</p> <p>Der Veilchenweg soll auch zukünftig die Erschließungsqualität der Anlieger gewährleisten, aber nicht als Erschließung für die Parkstadt dienen und hierfür ausgebaut werden. Daher soll hier eine Abbindung z.B. durch eine Aufpflasterung im Einmündungsbereich vorgesehen werden. Die Durchwegung für Radfahrer bleibt bestehen und soll durch einen neuen Anschluss an den RS1 mit gesicherter Querungsmöglichkeit der Wissollstraße gestärkt werden.</p>
04	<p>Mögliche ergänzende Handlungsoptionen zum Thema „Mobilität“</p> <p>Es wird ein Katalog möglicher ergänzender Mobilitätsmaßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs vorgestellt. Bei der Berechnung der Verkehrserzeugung wurde keine dieser Maßnahmen, im Sinne einer Worst Case Betrachtung, berücksichtigt.</p> <p>Eine Auswahl von Mobilitätsmaßnahmen soll verpflichtend über den im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zur Parkstadt zwischen der Stadt Mülheim und der SORAVIA zu schließenden städtebaulichen Vertrag vereinbart werden.</p> <p>Die Infrastruktur muss bereits jetzt so ausgelegt werden, dass sie auch für zukünftige zusätzliche Mobilitätsmaßnahmen kompatibel ist. Ein wesentliches Ziel ist dabei die Anbindung an den RS1.</p>
05	<p>Prüfung einer Anbindung an das Schienennetz</p> <p>Es besteht der politische Auftrag an die Verwaltung zur Durchführung einer technischen Machbarkeitsstudie einer Anbindung des Plangebietes an das Schienennetz.</p>

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens besteht kein Planungsauftrag. Das Verfahren soll autark weitergeführt werden. Die technische Vorprüfung und Darstellung der Potentialräume für Anbindungsmöglichkeiten der Parkstadt hat das Ziel, die Auswirkungen auf die Planung aufzuzeigen.

Die tatsächliche Machbarkeit einer Anbindung an den Schienenverkehr ist in einer separaten Machbarkeitsstudie zu untersuchen und nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens Parkstadt Mülheim.

Für die Vorplanung des Ausbaus des neuen Knotenpunktes Duisburger Str./Liebigstraße wurde die Anbindung an das Schienennetz noch nicht berücksichtigt. Dieser wird von Teilnehmern des Projektbeirates als Einstiegspunkt aufgrund der topographischen Situation als schwierig eingeschätzt.

Nachfolgende Varianten wurden betrachtet:

1. Endhaltestelle innerhalb des Quartiers in der Stichstraße Wissollstraße:

- Eine Haltestelle wäre hier technisch nur als Kopfhaltestelle umsetzbar
- Grundsätzlich ergeben sich aus der Variante deutlich mehr Nachteile als Vorteile. Insbesondere im Hinblick auf die Anpassungserfordernisse an den Städtebau und die Berücksichtigung von Versorgungsträgern und Feuerwehr

Die Variante wird zwar als technisch machbar, aber mit Blick auf Städtebau und weitere Flächenerfordernisse im Straßenraum für Feuerwehr und Entsorger als problematisch eingestuft.

2. Endhaltestelle im Bereich Stelle des „Buchenplatzes“

- Es sind funktionale Konflikte mit den Belangen des Straßenverkehrs/Radverkehrs zu erwarten Die Auswirkungen auf den Städtebau sind begrenzt.
- Eine Haltestelle wäre hier technisch ebenfalls nur als Kopfhaltestelle umsetzbar
- Für eine Endhaltestelle müssten erhaltenswerte Bestandsbuchen gerodet werden.

Die Variante wird als technisch und städtebaulich zwar grundsätzlich machbar eingestuft, aufgrund der verkehrlichen Konflikte und der Eingriffe in den Baumbestand sind jedoch erhebliche Nachteile zu erwarten.

3. Haltestelle im Bereich der Ulmenallee in zwei Varianten:

3.1 Ulmenallee Lang:

- Eine Haltestelle im Bereich des öffentlichen Platzes vor der Polizei, die über die Ulmenallee angedient wird, wird sowohl als Kopfhaltestelle als auch als Durchgangshaltestelle technisch als grundsätzlich machbar eingeschätzt.

3.2 Ulmenallee kurz:

- Als Kopfendhaltestelle direkt hinter dem Einmündungsbereich in die Ulmenallee
- Aufgrund der Nähe zum bestehenden Haltepunkt an der Duisburger Str. wäre die Verbesserung der Erreichbarkeit jedoch gering.

Beide Varianten sind jedoch mit Eingriffen in die Bestandsbäume der Ulmenallee verbunden und werden städtebaulich in Bezug auf den Straßenquerschnitt und die Stellplatzverluste kritisch gesehen

	<p>Nicht umsetzbar ist eine Trassenführung über die neue Planstraße im westlichen Plangebiet, da diese als Tempo 30 Bereich vom Querschnitt nicht entsprechend dimensioniert ist.</p> <p>Im Rahmen der Sitzung wird als weitere (noch nicht geprüfte) Variante, eine Haltestelle in der ausgebauten Wissollstraße als Durchgangshaltestelle vorgeschlagen, die betrieblich große Vorteile gegenüber den Kopfhaltestellen hätte, und einen späteren Weiterbau erleichtern würde.</p>
06	<p>Sonstiges</p> <p>Keine weiteren Themen.</p>
07	<p>Nächster Projektbeirat.</p> <p>Der nächste Projektbeirat wird für den 30.10.2023 terminiert.</p> <p>Schwerpunkt: Klima und Umwelt</p>

Anlage: abvi-Präsentation

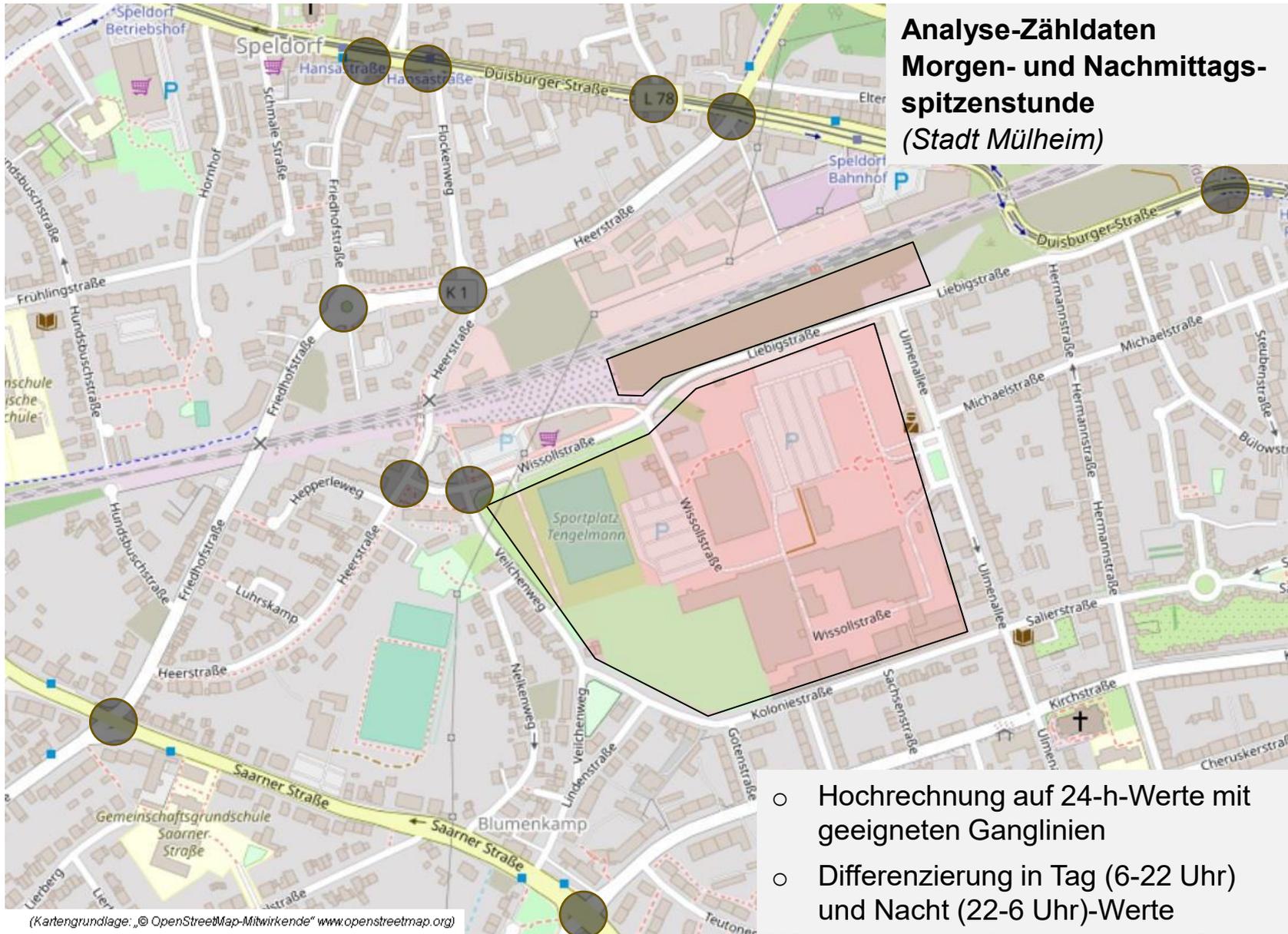
Anmerkung zum Protokoll:

Die Vertreter des BDA und des KMA sehen in der Komplexität und Quantität der vorgestellten Verkehrsuntersuchung und Lösungsvorschläge zahlreiche Punkte die im Rahmen einer einzigen Beiratssitzung weder inhaltlich komplett zu erfassen noch zu besprechen sind. Aus Sicht beider Architekten sind diese Punkte daher in einer der folgenden Beiratssitzungen unbedingt noch einmal kritisch zu hinterfragen.

„Parkstadt Mülheim“
Verkehrs- und Mobilitätsuntersuchung
Äußere Verkehrserschließung

Leistungsbild / Methodischer Ansatz der verkehrstechnischen Berechnungen

- Darstellung der Analysebelastungen im Untersuchungsraum.
- Ermittlung der vorhabenbezogenen Kfz-Verkehre im Ziel- und Quellverkehr auf der Basis vorgegebener Nutzungskenngrößen
- Räumliche Verteilung des Neuverkehrs im umgebenden Straßennetz.
- Berechnung der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten nach den Berechnungsverfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS für die Lastfälle Analyse und Prognose in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag.
- Gegenüberstellung der verkehrlichen Kenngrößen in den Lastfällen Analyse / Prognose.
- Bei nicht ausreichender Verkehrsqualität Ausarbeitung von geeigneten Maßnahmen / Ausbauoptionen.
- Untersuchung möglicher Konfliktsituationen (MIV, Radverkehr, Fußgänger)
- Beschreibung der Anforderungen an den Straßenraum der Liebigstraße / Wissolstraße als künftige Haupteerschließung für den MIV
- Bewertung der Verträglichkeit der Zusatzverkehre in den Straßenabschnitten
- Ausarbeitung von Vorschlägen zur Stärkung des Umweltverbundes und Verbesserung des Modal-Split
- Ausarbeitung und Überprüfung von Handlungsoptionen für ein Mobilitätskonzept
- Aufbereitung der Verkehrsdaten als Eingangsgrößen z.B. für ein Lärmgutachten



(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Nutzungsvorgaben (Stand 15.Juni 2023)

Bereich Neubau

Wohnnutzung	680 Wohneinheiten
Kita	1.000 m ² BGF, maximal 100 Kinder
Büronutzung	26.050 m ² BGF
Einzelhandel	3.200 m ² BGF
Restaurant	800 m ² BGF

Bestand Bereich A

Büronutzung	10.300 m ² NF, 305 Beschäftigte
Bildungseinrichtung	4.130 m ² NF, 114 Beschäftigte, 60 Auszubildende
Fitnessstudio	2.020 m ² NF, 12 Beschäftigte

Bestand Bereich B

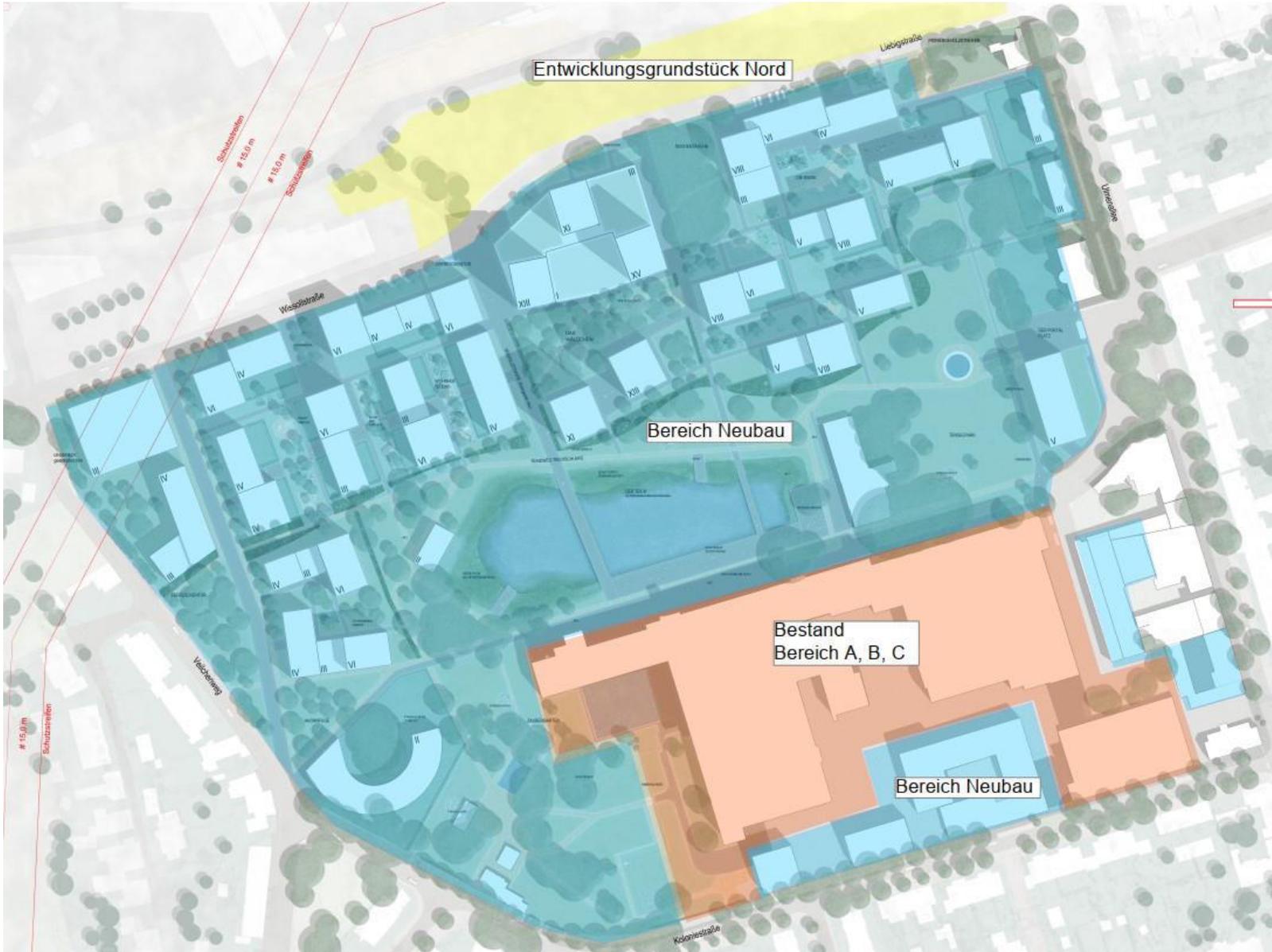
Büronutzung	12.070 m ² NF, 315 Beschäftigte
Bildungseinrichtung	3.210 m ² NF, 19 Beschäftigte
Hochschule	6.200 m ² NF, 800 Studierende, 120 Beschäftigte

Bestand Bereich C

Büronutzung	24.470 m ² Nutzfläche
-------------	----------------------------------

Entwicklungsgrundstück Nord

Wohnnutzung	165 Wohneinheiten
Büronutzung	5.000 m ² BGF



Nutzungsvorgaben (Stand 15.Juni 2023)

Bereich Neubau

Wohnnutzung	680 Wohneinheiten
Kita	1.000 m ² BGF, maximal 100 Kinder
Büronutzung	26.050 m ² BGF
Einzelhandel	3.200 m ² BGF
Restaurant	800 m ² BGF

Bestand Bereich A

Büronutzung	10.300 m ² NF, 305 Beschäftigte
Bildungseinrichtung	4.130 m ² NF, 114 Beschäftigte, 60 Auszubildende
Fitnessstudio	2.020 m ² NF, 12 Beschäftigte

Bestand Bereich B

Büronutzung	12.070 m ² NF, 315 Beschäftigte
Bildungseinrichtung	3.210 m ² NF, 19 Beschäftigte
Hochschule	6.200 m ² NF, 800 Studierende, 120 Beschäftigte

Bestand Bereich C

Büronutzung	24.470 m ² Nutzfläche
-------------	----------------------------------

Entwicklungsgrundstück Nord

Wohnnutzung	165 Wohneinheiten
Büronutzung	5.000 m ² BGF

Projektfläche	7.00 - 8.00 Uhr		16.00 - 17.00 Uhr		0.00 - 24.00 Uhr	
	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell
Neubau						
Wohnen	15	183	153	65	1.210	1.210
Kita	40	36	36	40	151	151
Büro	177	5	39	170	852	852
Einzelhandel	26	21	66	66	721	721
Gastronomie	-	-	7	7	143	143
Σ	258	245	301	348	3.077	3.077
Bestand Bereich A						
Büro	59	2	14	58	285	285
Bildungseinrichtungen	74	2	1	4	96	96
Fitnessstudio	3	-	49	44	555	555
Σ	136	4	64	106	936	936
Bestand Bereich B						
Büro	63	2	14	59	294	294
Bildungseinrichtungen	106	3	1	6	137	137
Hochschule	43	-	1	26	327	327
Σ	212	5	16	91	758	758
Bestand Bereich C						
Büro	129	4	29	123	608	608
Σ Zusatz	735	258	410	668	5.379	5.379

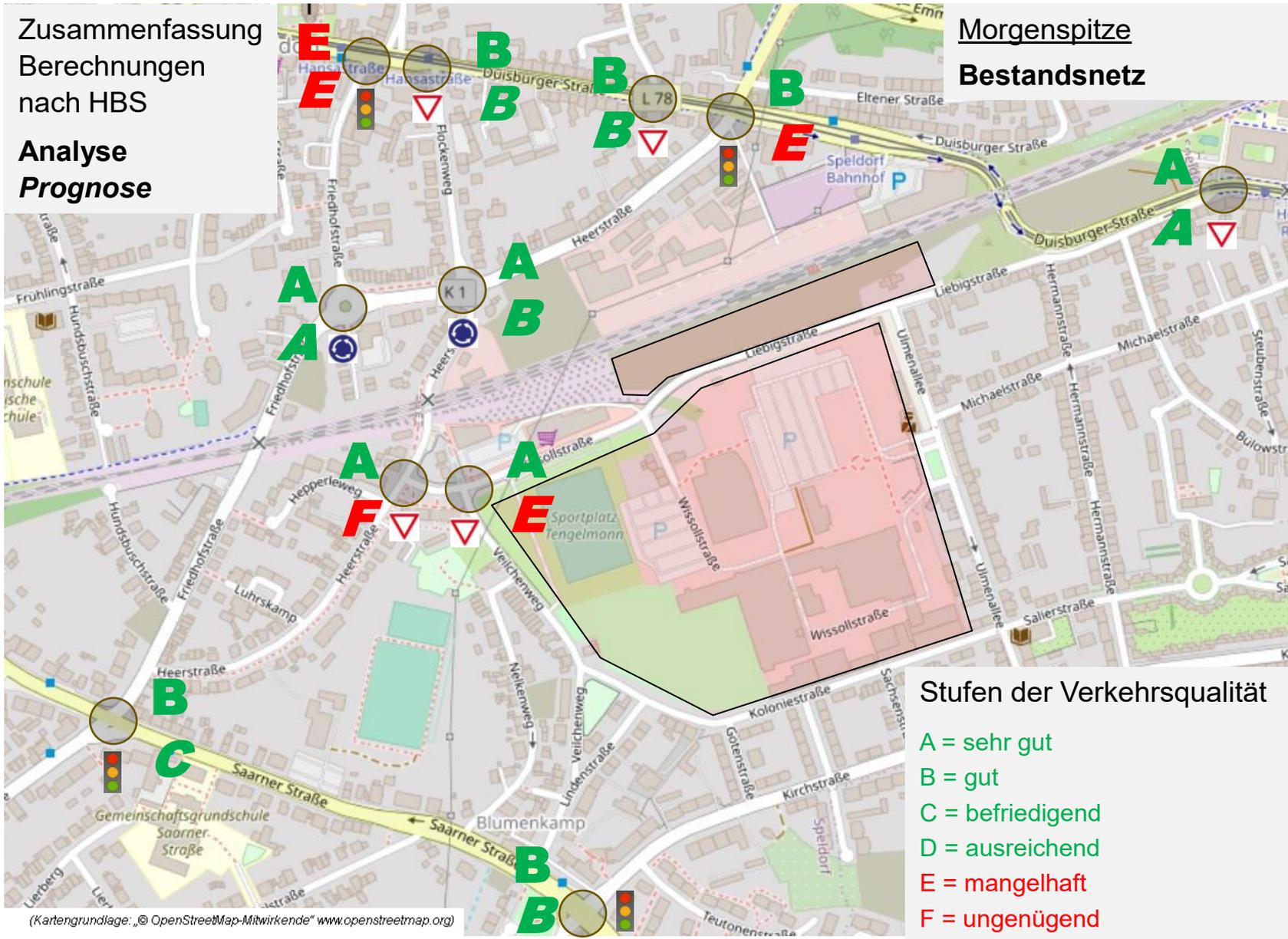
Entwicklungsgrundstück Nord	7.00 - 8.00 Uhr		16.00 - 17.00 Uhr		0.00 - 24.00 Uhr	
	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell
Neubau						
Wohnen	3	44	37	16	294	294
Büro	39	1	9	38	186	186
Σ Zusatz	42	43	46	54	480	480

Zusatzverkehrsaufkommen

für die Einzelnutzungen in den Spitzenstunden [Kfz/h] und als Tagesverkehr [Kfz/24h] ohne Synergieeffekte

Zusammenfassung
Berechnungen
nach HBS
Analyse
Prognose

Morgenspitze
Bestandsnetz



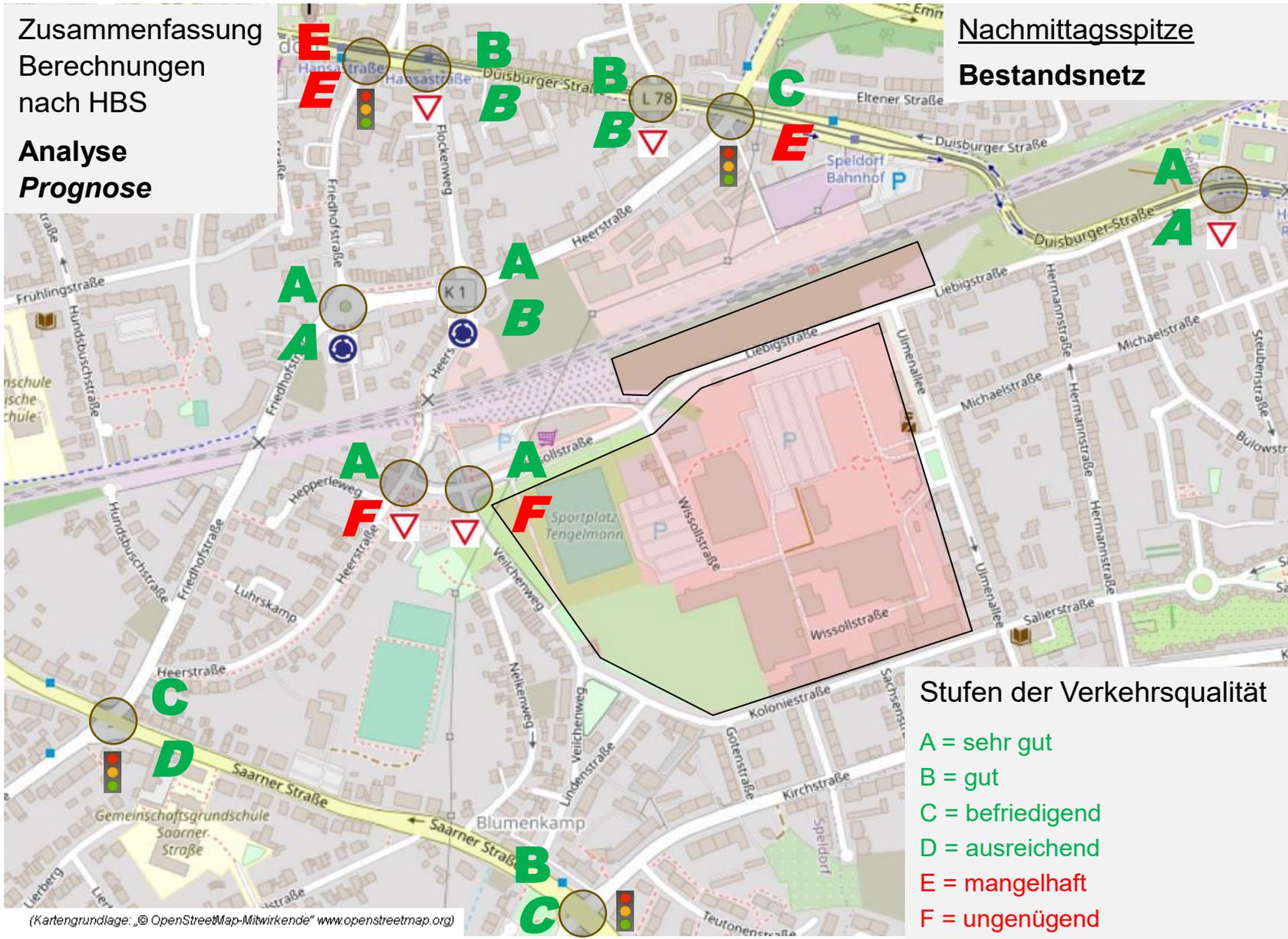
Stufen der Verkehrsqualität

- A = sehr gut
- B = gut
- C = befriedigend
- D = ausreichend
- E = mangelhaft
- F = ungenügend

(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Zusammenfassung
Berechnungen
nach HBS
Analyse
Prognose

Nachmittagsspitze
Bestandsnetz



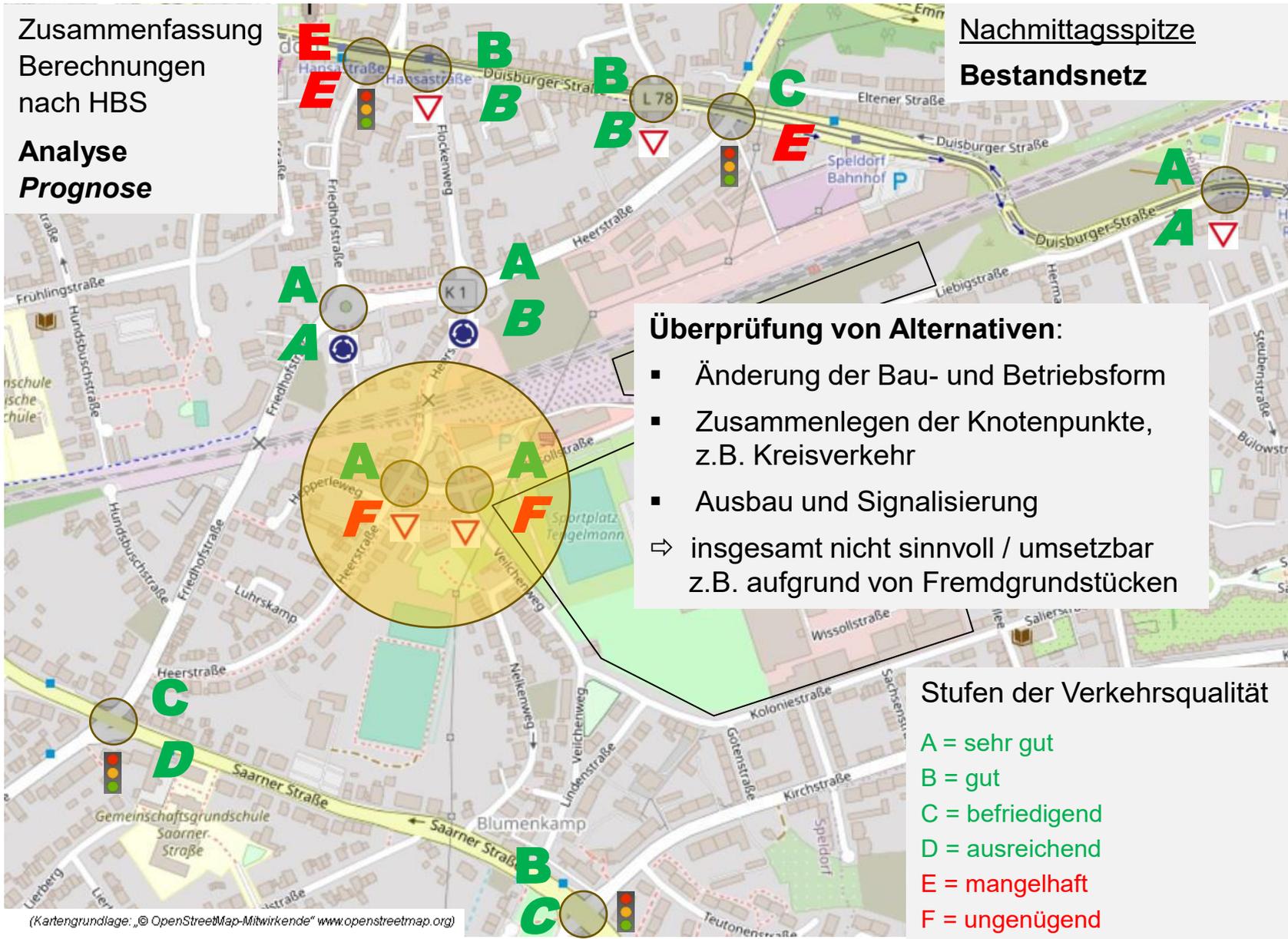
Stufen der Verkehrsqualität

- A = sehr gut
- B = gut
- C = befriedigend
- D = ausreichend
- E = mangelhaft
- F = ungenügend

(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Zusammenfassung
Berechnungen
nach HBS
Analyse
Prognose

Nachmittagsspitze
Bestandsnetz

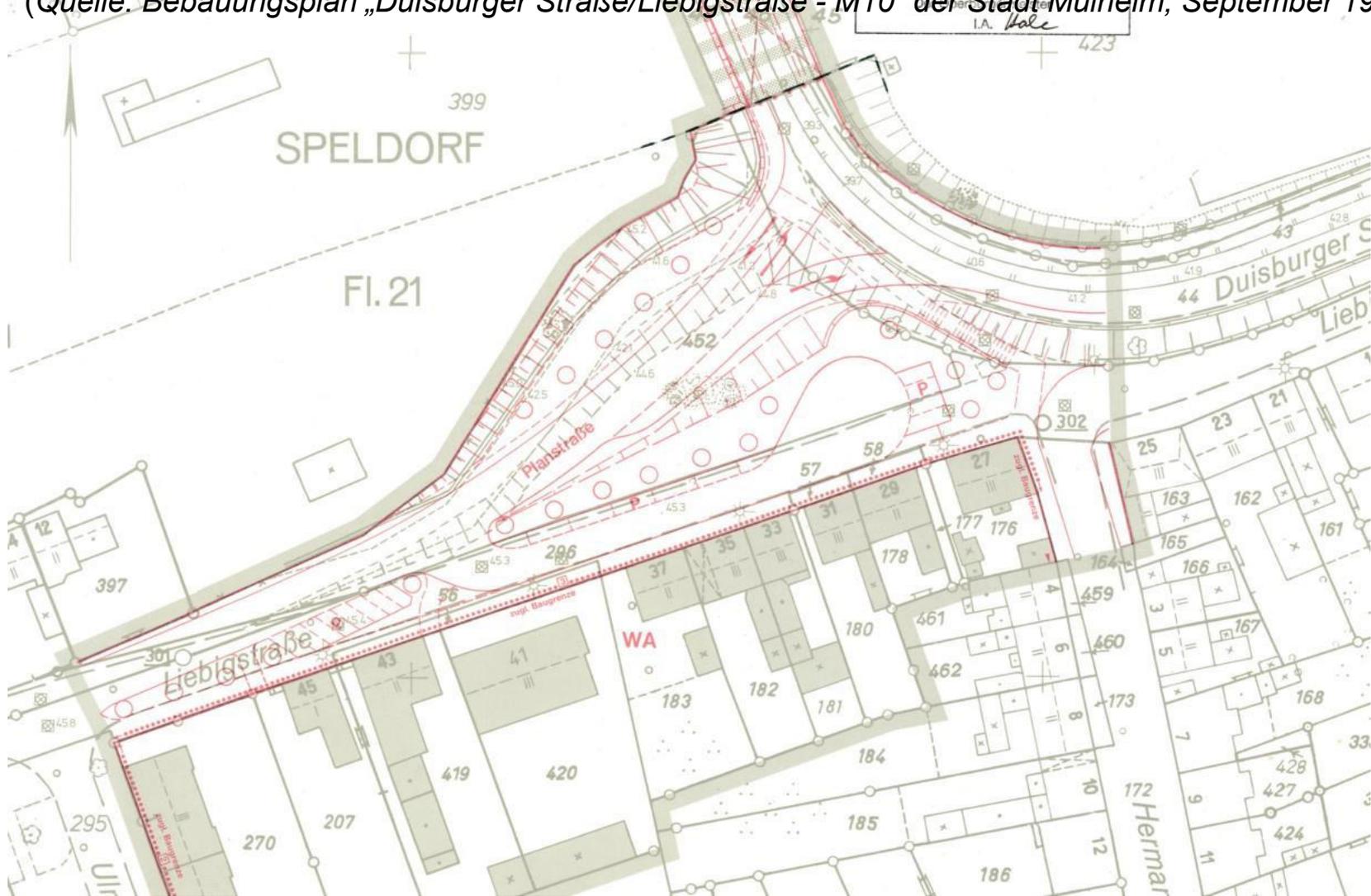


Stufen der Verkehrsqualität

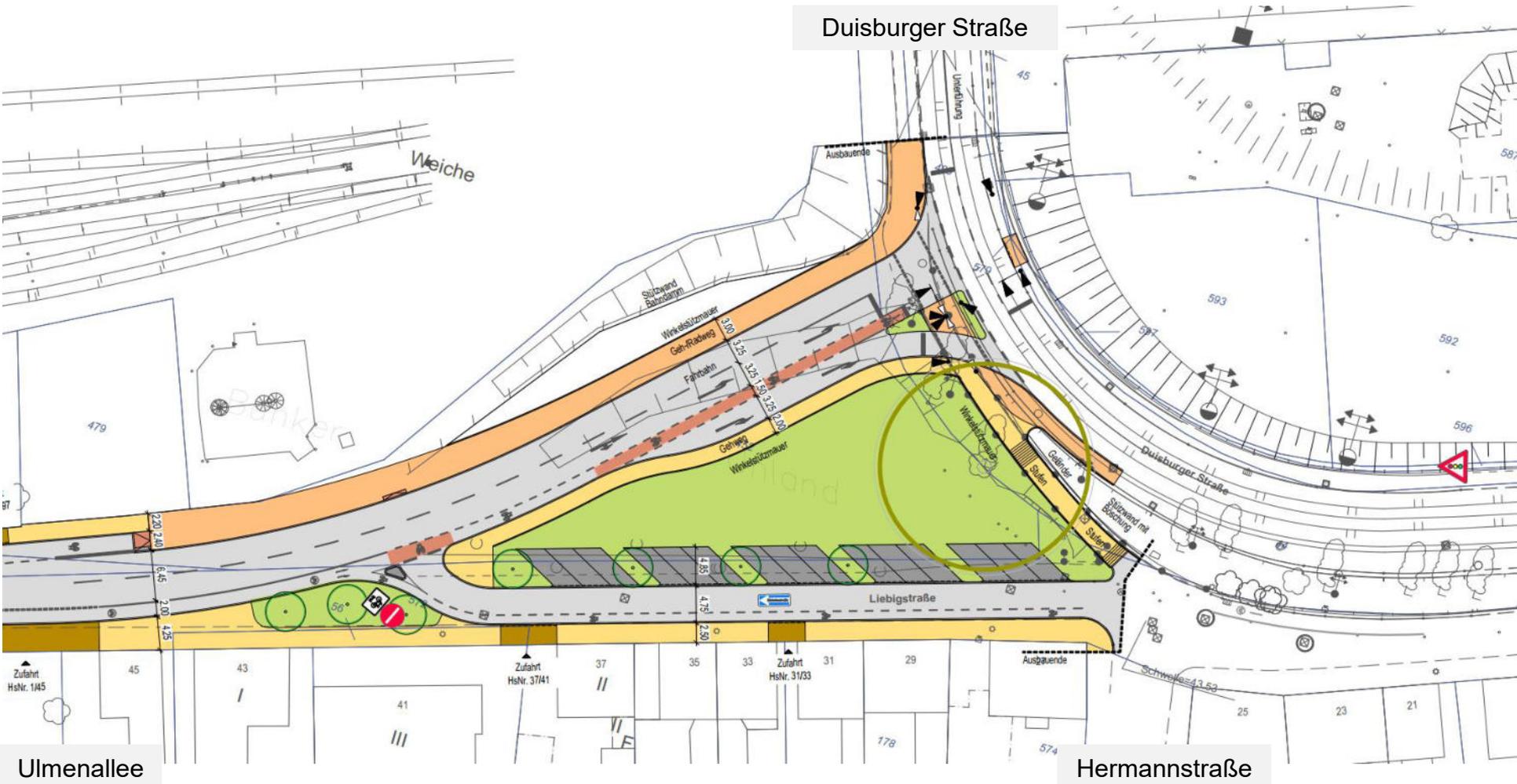
- A = sehr gut
- B = gut
- C = befriedigend
- D = ausreichend
- E = mangelhaft
- F = ungenügend

**Aufgrund der Gegebenheiten weiterverfolgte Variante:
Ausbau einer zusätzlichen Anbindung an die Duisburger Straße**

(Quelle: Bebauungsplan „Duisburger Straße/Liebigstraße - M10“ der Stadt Mülheim, September 1990)

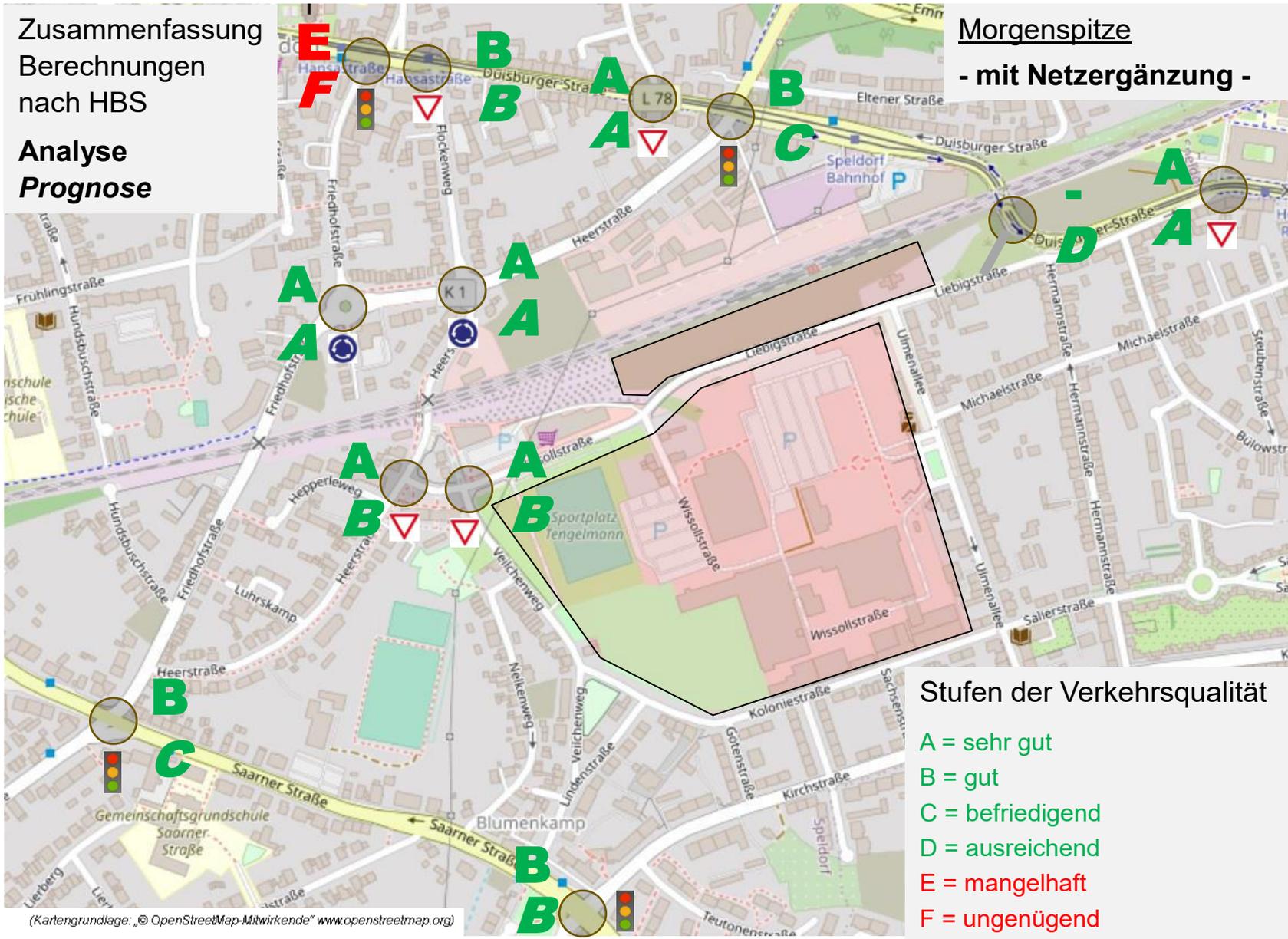


Zusätzliche Anbindung an die Duisburger Straße



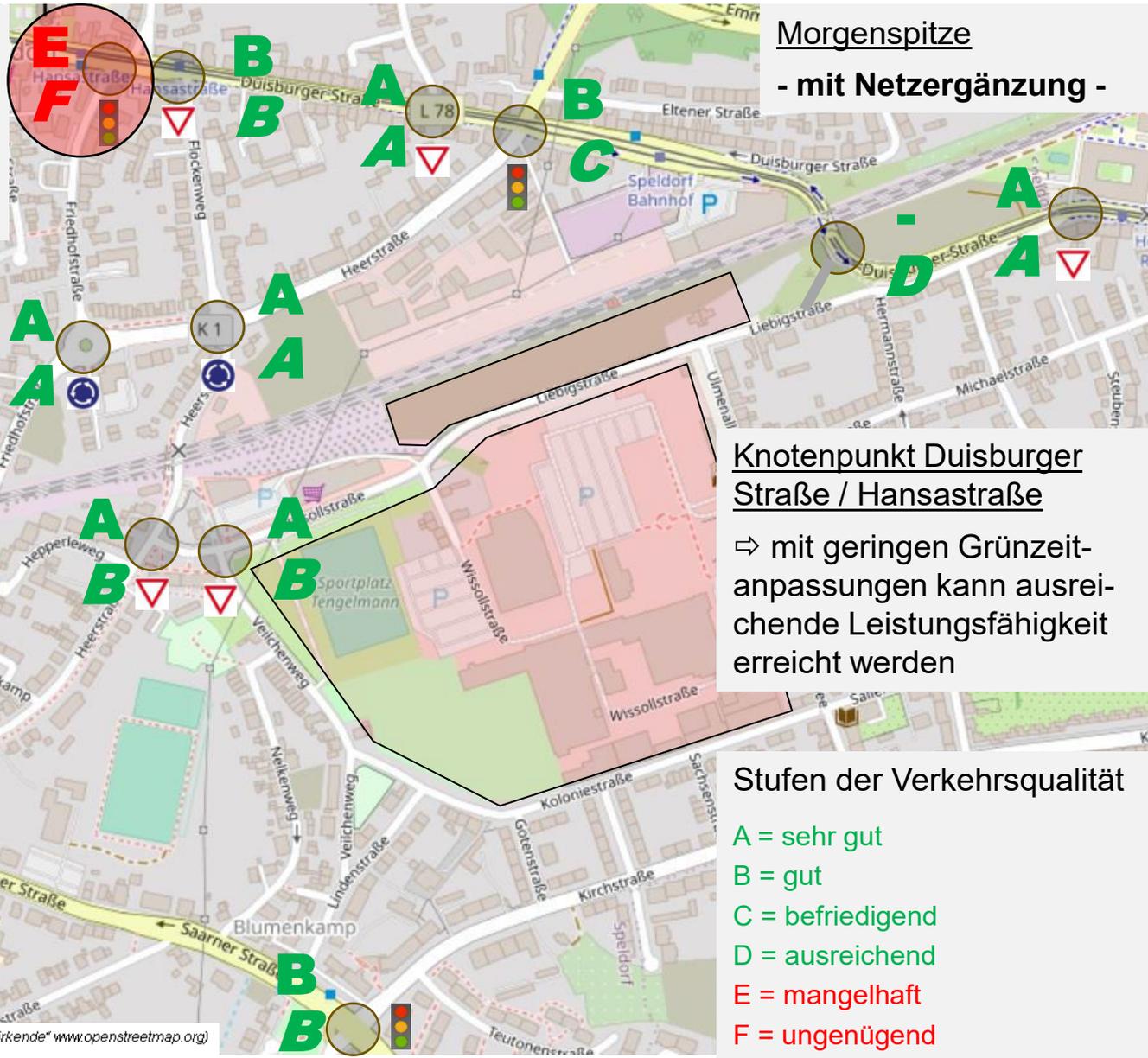
Zusammenfassung
Berechnungen
nach HBS
Analyse
Prognose

Morgenspitze
- mit Netzergänzung -



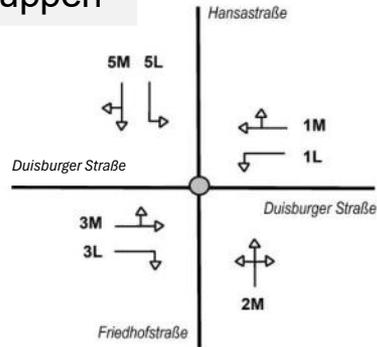
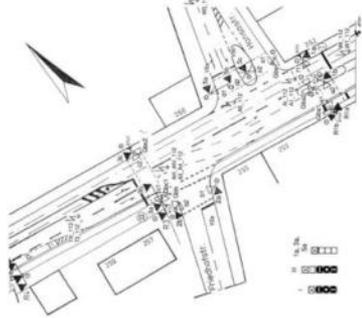
(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Zusammenfassung
Berechnungen
nach HBS
**Analyse
Prognose**

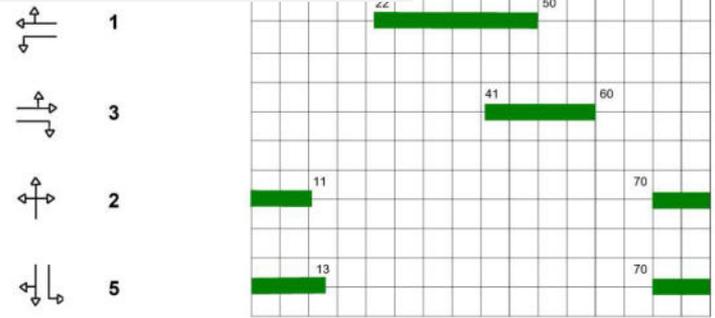


(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Definition der Kfz-Signalgruppen

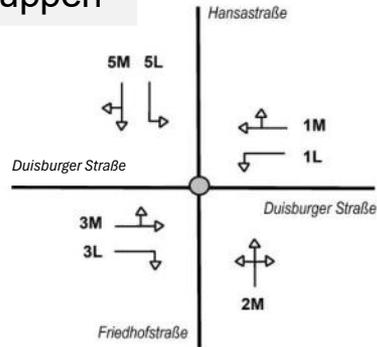
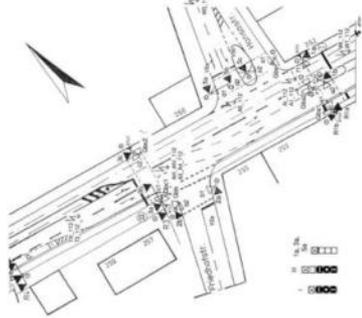


Vorhandene Grünzeiten

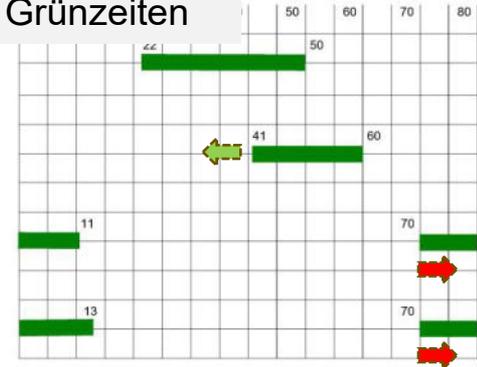
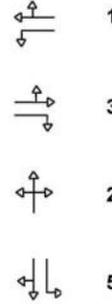


Morgenspitze	Analyse				Prognose			
	Kfz-Belastung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%-Staulänge [m]	Qualitätsstufe	Kfz-Belastung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%-Staulänge [m]	Qualitätsstufe
Signalgruppe 1M	250	20,4	50	B	281	21,2	56	B
Signalgruppe 1L	28	22,8	10	B	28	23,8	11	B
Signalgruppe 3M	442	107,9	172	E	520	264,4	334	F
Signalgruppe 3R	65	23,9	19	B	104	24,9	27	B
Signalgruppe 2M	209	26,3	47	B	239	27,5	53	B
Signalgruppe 5M	59	20,7	17	B	97	23,0	25	B
Signalgruppe 5L	23	20,0	9	A	23	20,0	9	A

Definition der Kfz-Signalgruppen



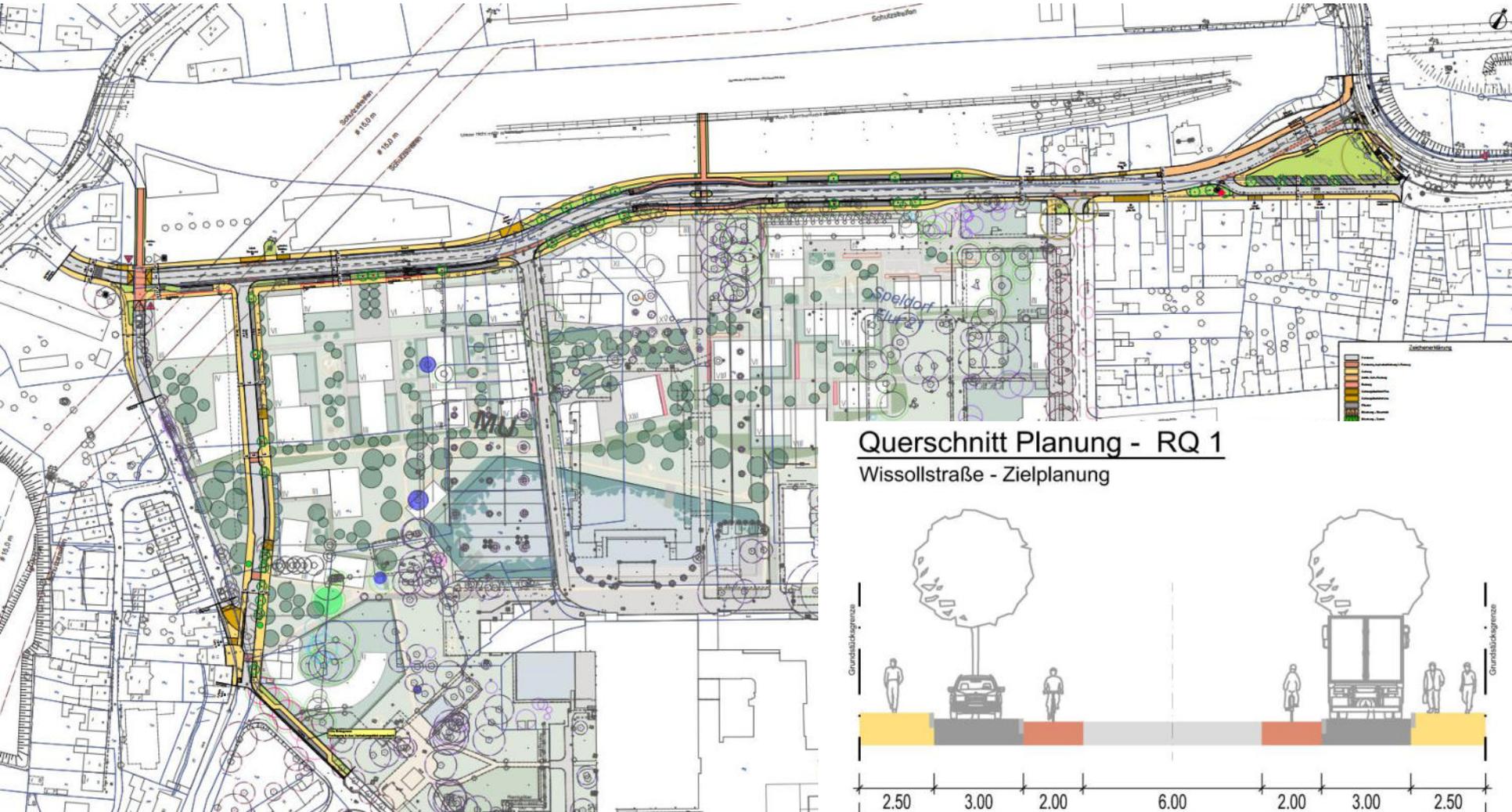
Anpassung der Grünzeiten



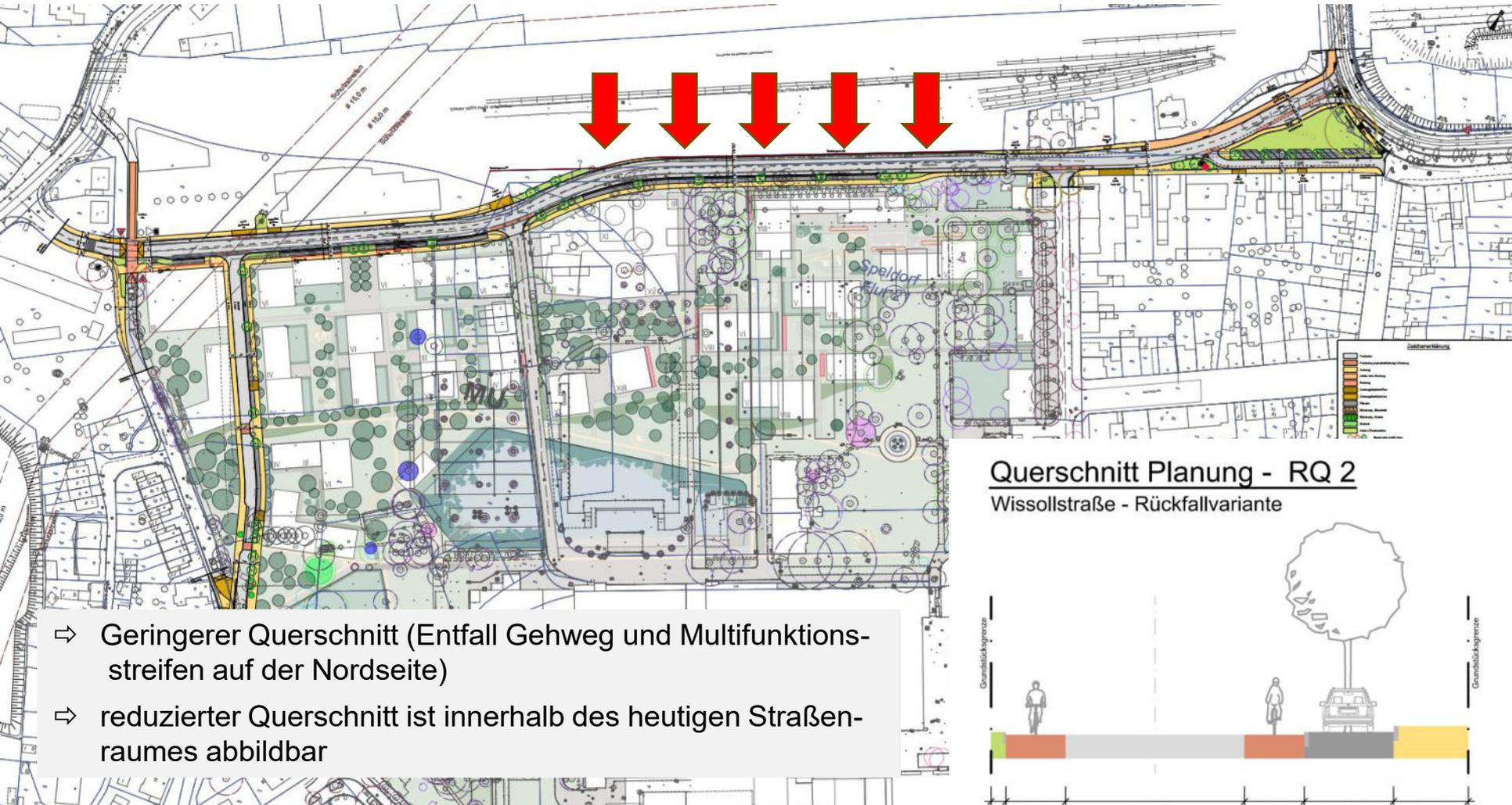
<u>Morgenspitze</u>	Analyse				Prognose			
	Kfz- Belas- tung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%- Stau- länge [m]	Qualitäts- stufe	Kfz- Belas- tung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%- Stau- länge [m]	Qualitäts- stufe
Signalgruppe 1M	250	20,4	50	B	281	21,2	56	B
Signalgruppe 1L	28	22,8	10	B	28	23,8	11	B
Signalgruppe 3M	442	107,9	172	E	520	264,4	334	F
Signalgruppe 3R	65	23,9	19	B	104	24,9	27	B
Signalgruppe 2M	209	26,3	47	B	239	27,5	53	B
Signalgruppe 5M	59	20,7	17	B	97	23,0	25	B
Signalgruppe 5L	23	20,0	9	A	23	20,0	9	A

Verlängerung der Grünzeit
 Reduzierung der Grünzeit

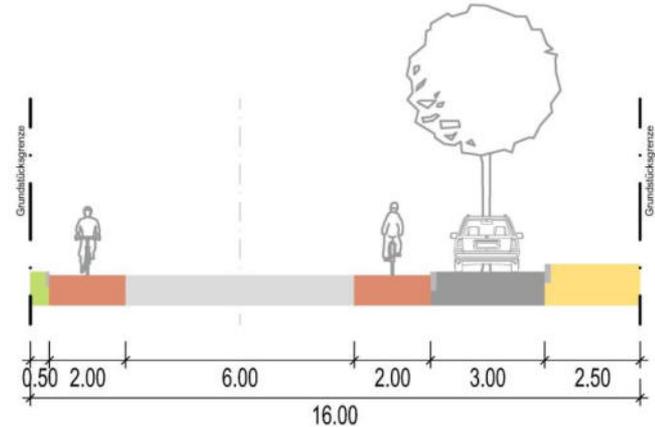
Äußere Verkehrserschließung - Zielplanung



„Reduzierter Querschnitt“ - Äußere Verkehrserschließung ohne Grundstücksentwicklung nördlich Liebigstraße

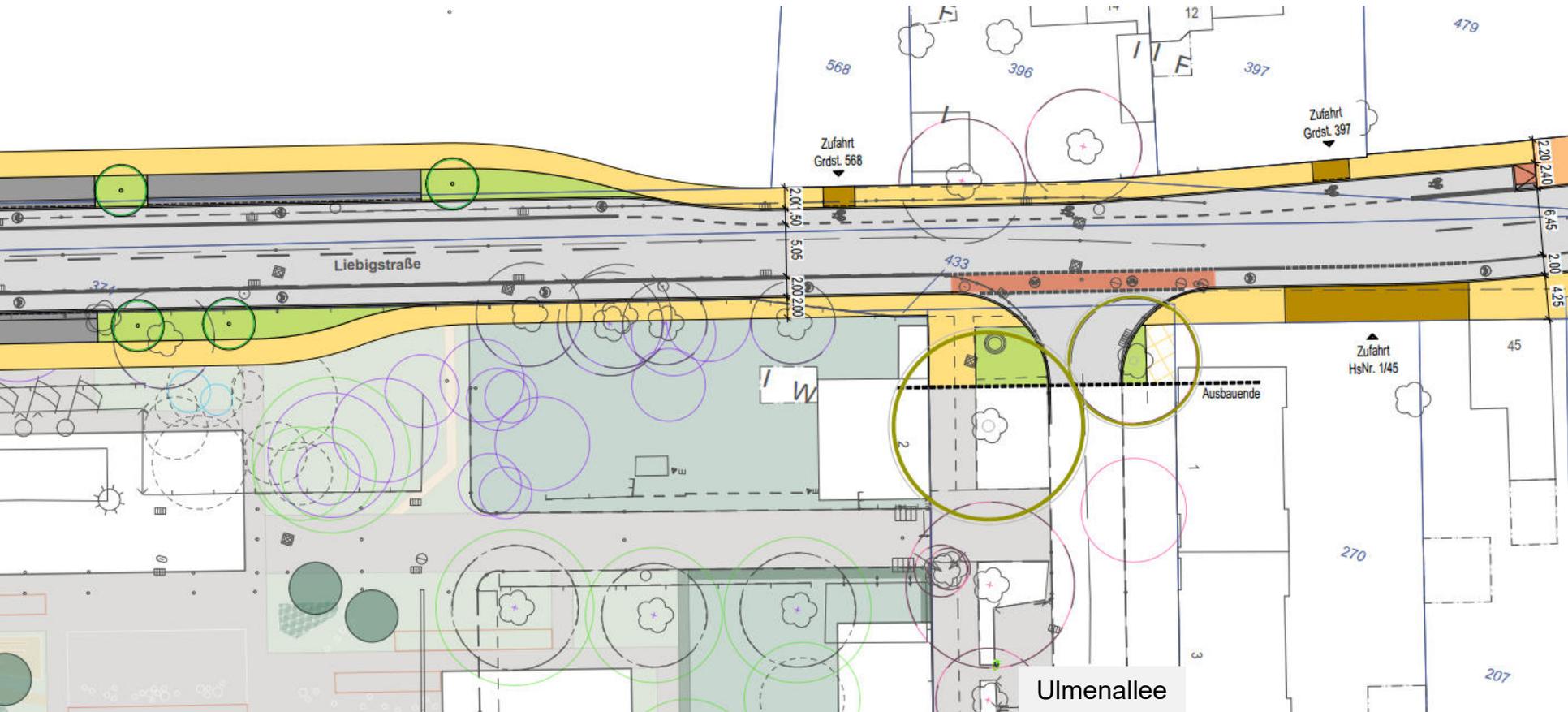


Querschnitt Planung - RQ 2
Wissollstraße - Rückfallvariante

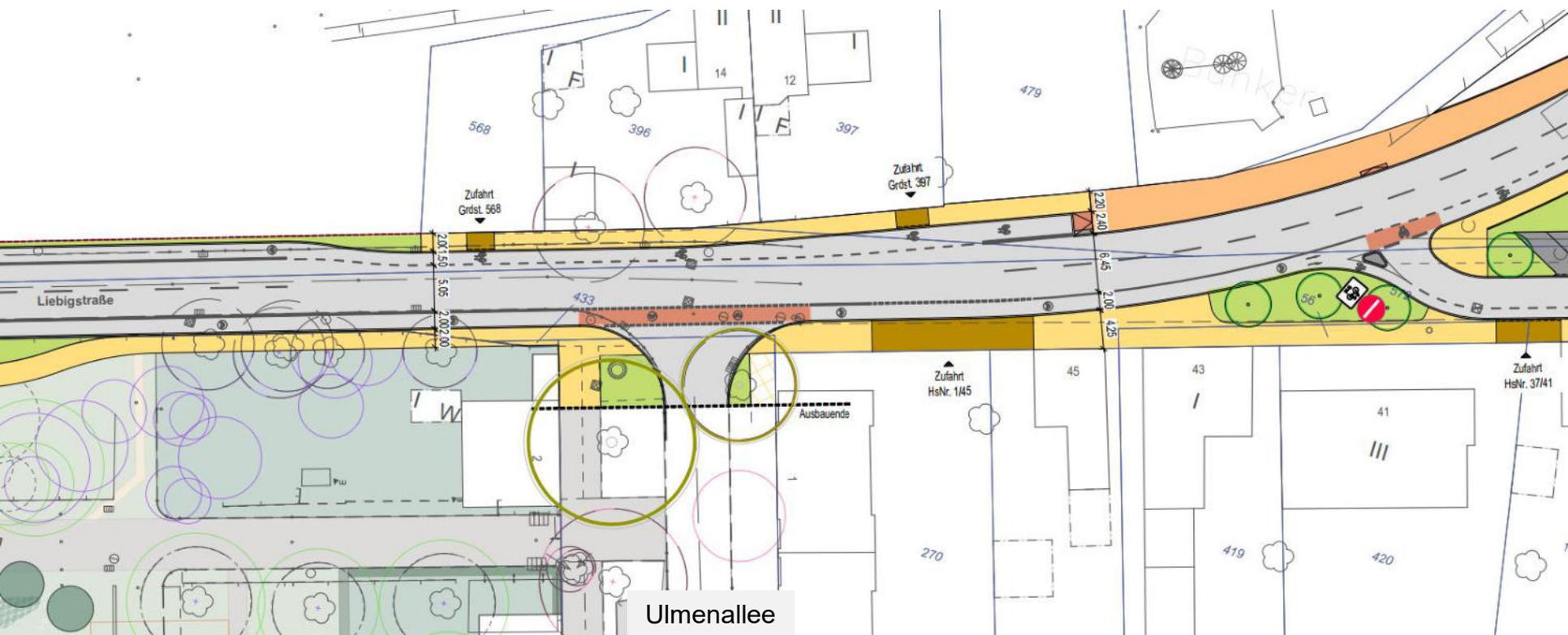


- ⇒ Geringerer Querschnitt (Entfall Gehweg und Multifunktionsstreifen auf der Nordseite)
- ⇒ reduzierter Querschnitt ist innerhalb des heutigen Straßenraumes abbildbar

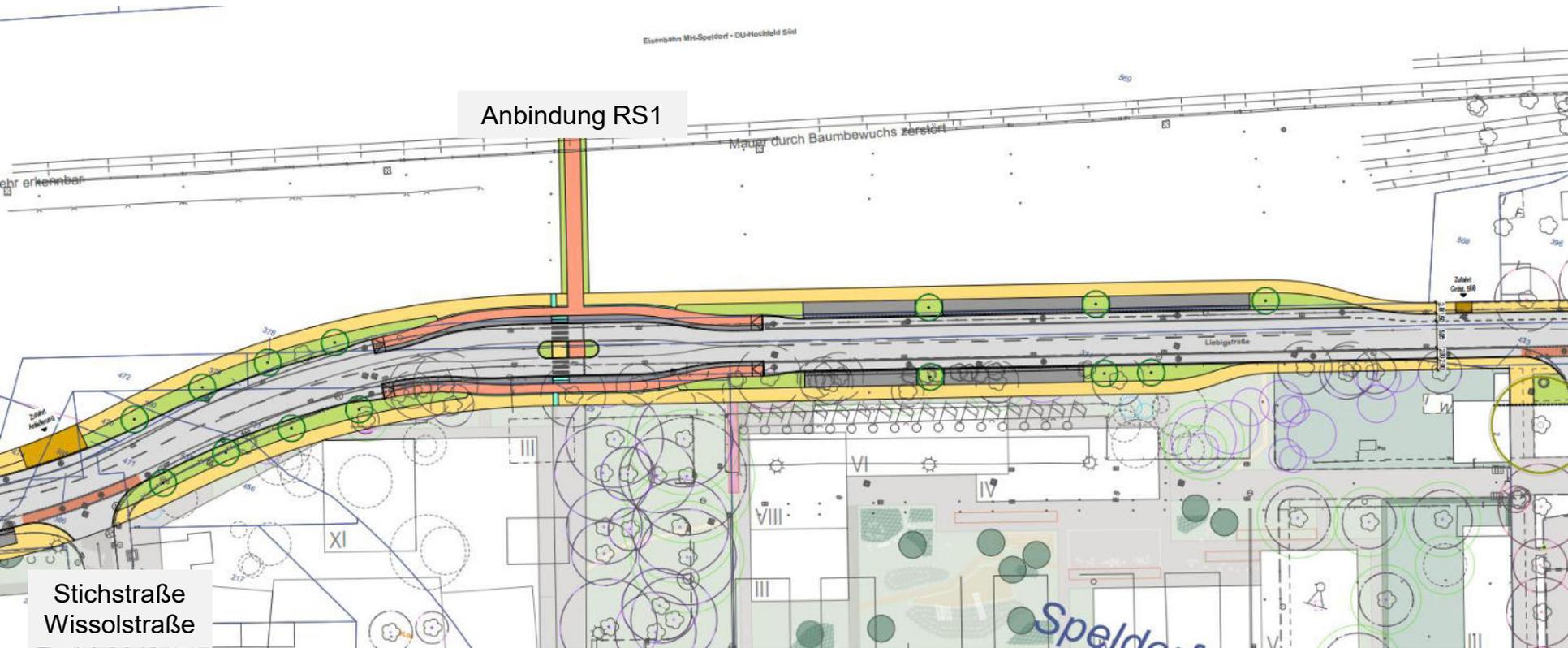
Zielplanung - östlicher Abschnitt -



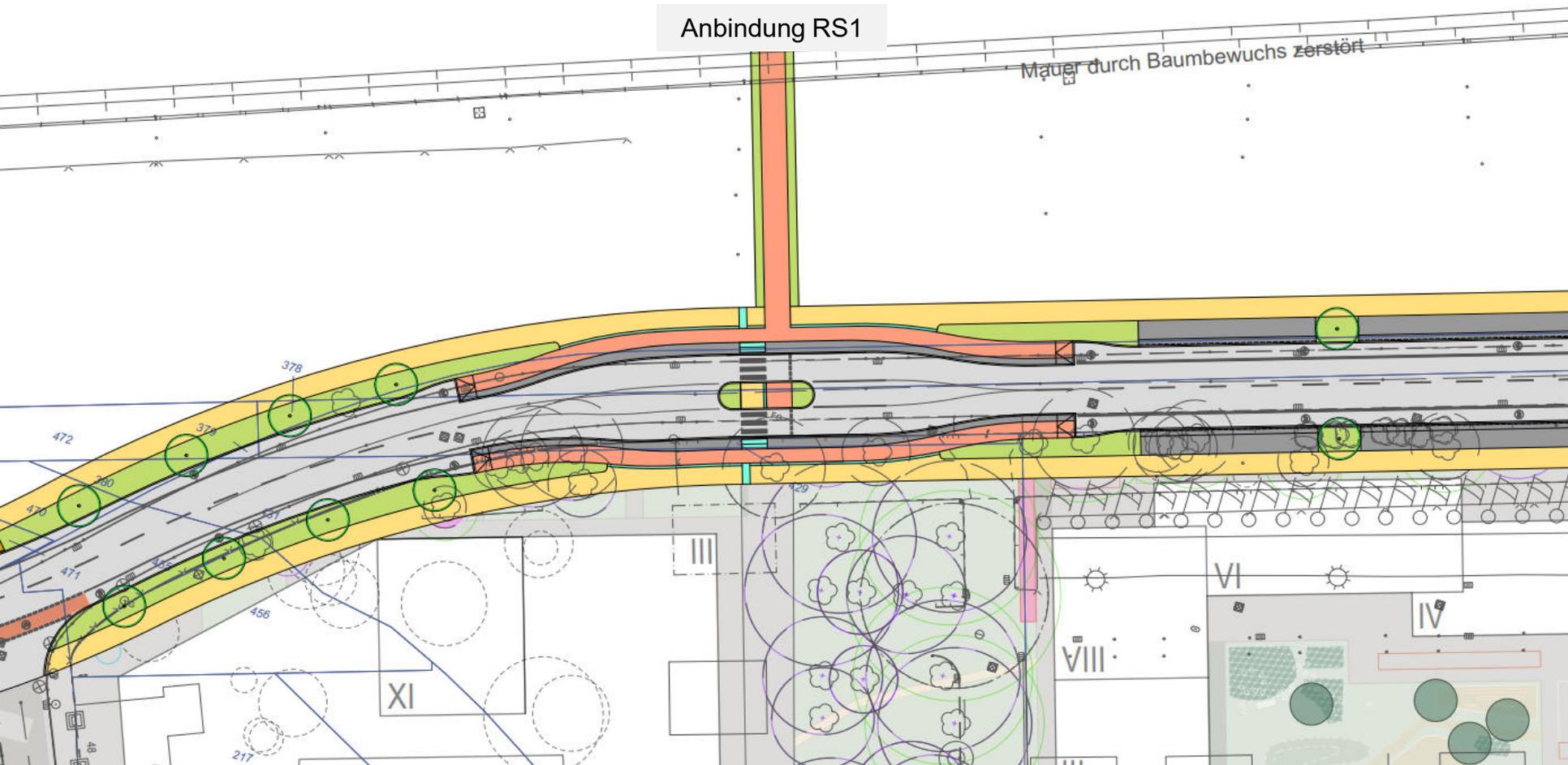
„Reduzierter Querschnitt“ - östlicher Abschnitt -



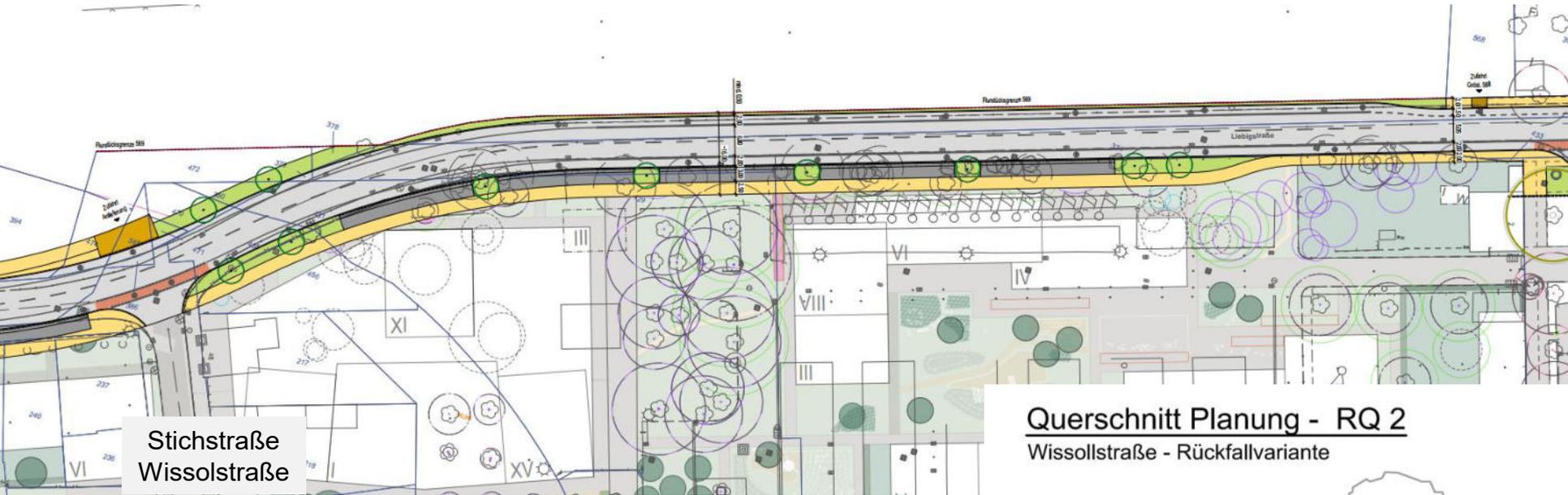
Zielplanung - mittlerer Abschnitt -



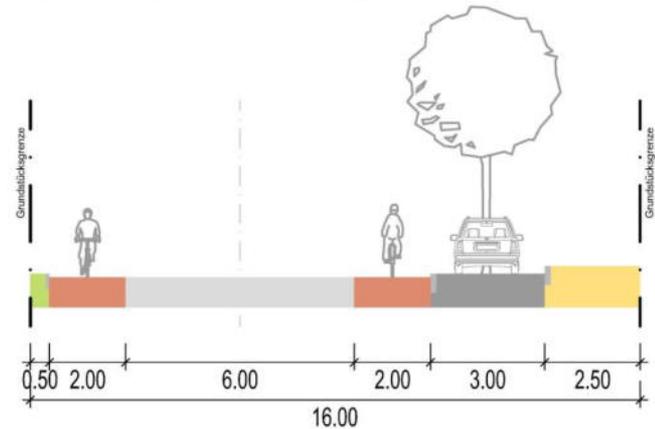
Zielplanung - mittlerer Abschnitt -



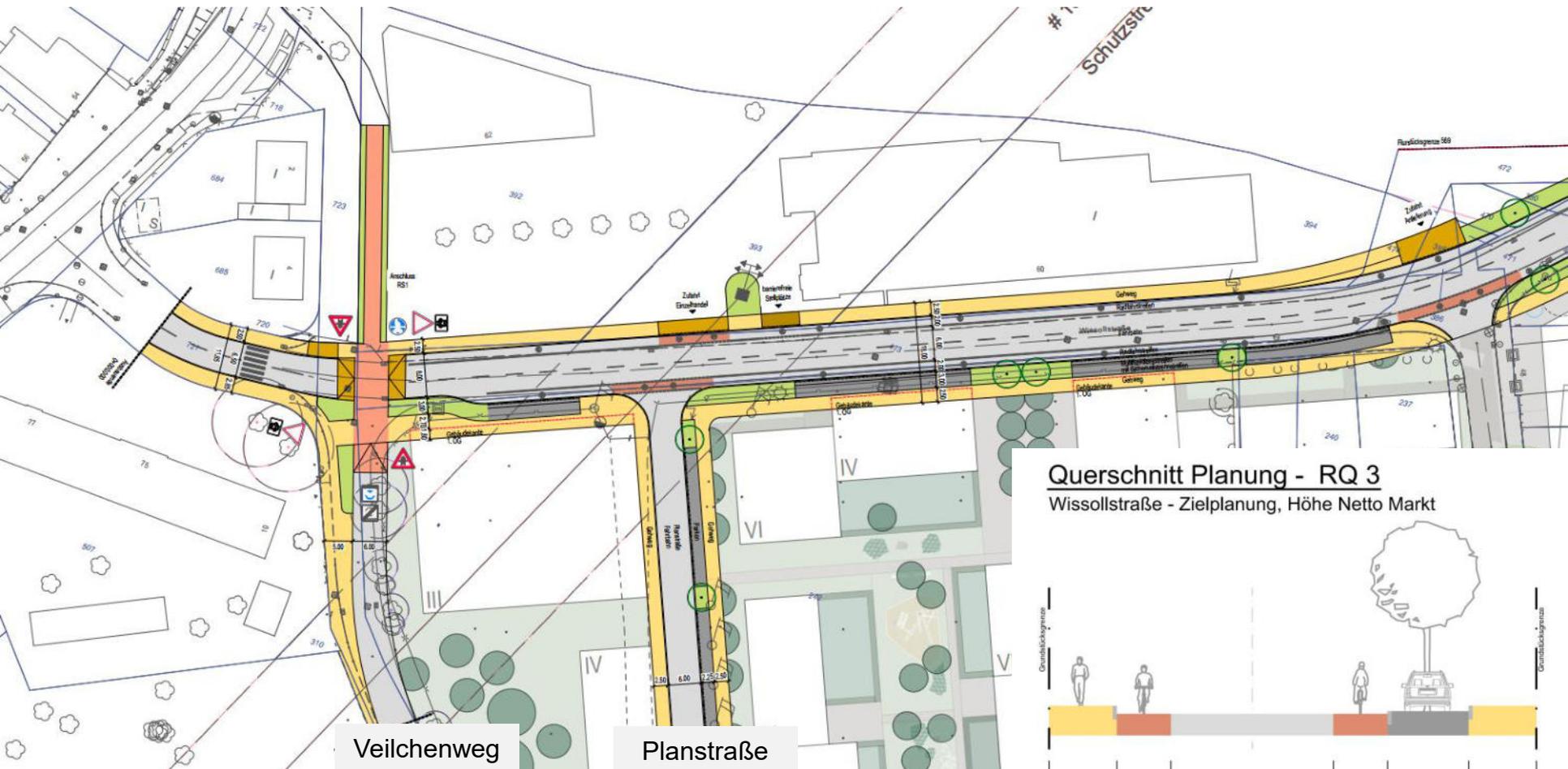
„Reduzierter Querschnitt“ - mittlerer Abschnitt -



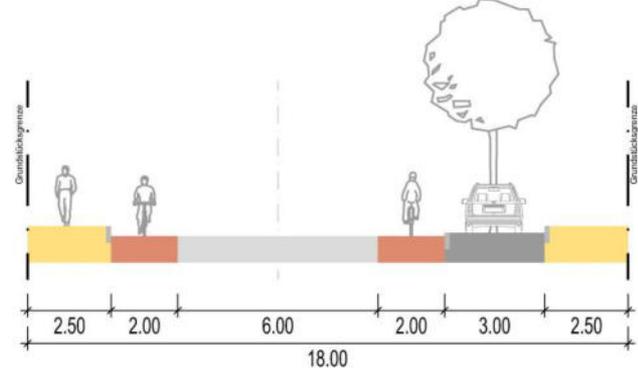
Querschnitt Planung - RQ 2
Wissollstraße - Rückfallvariante

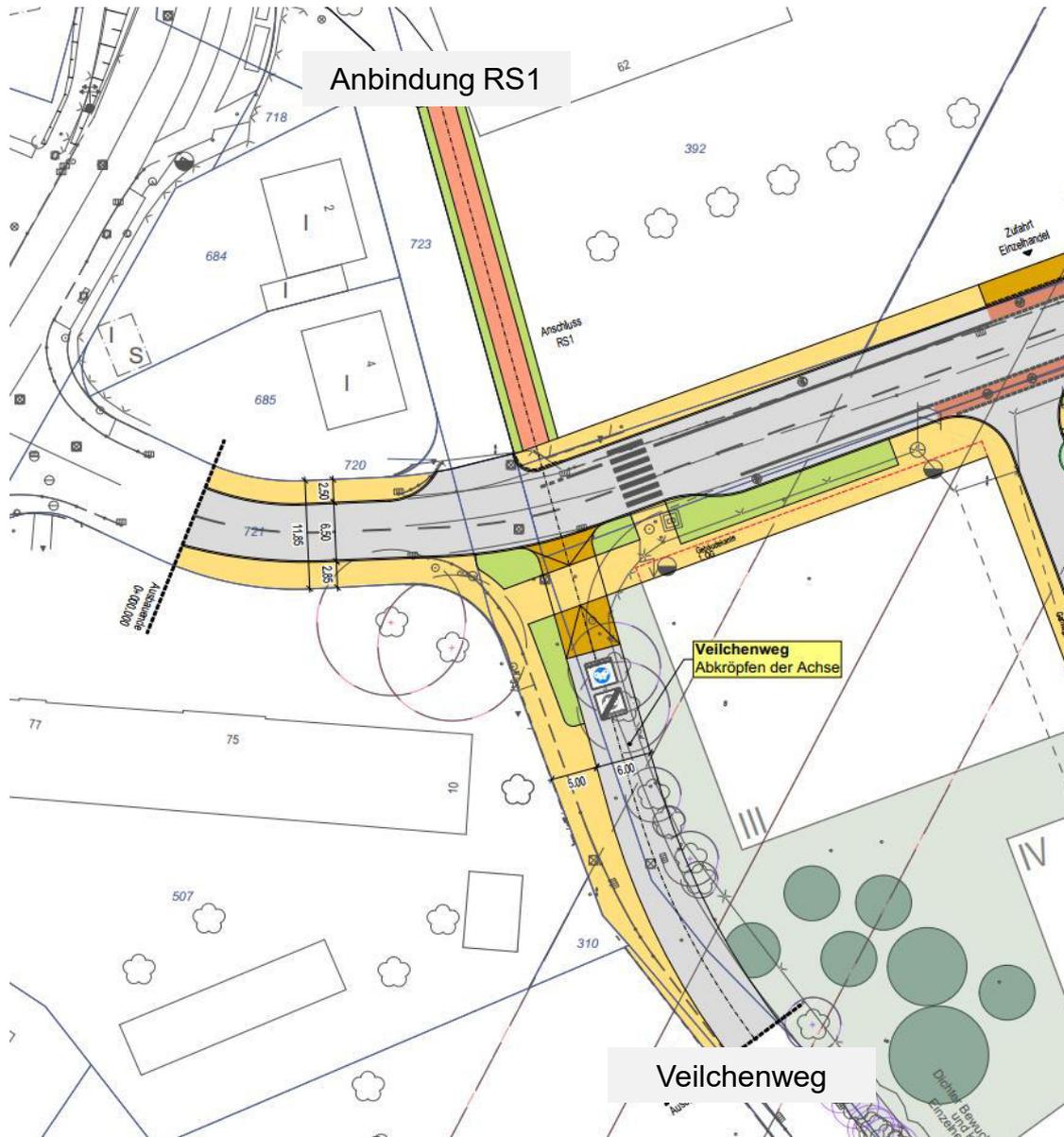


Zielplanung = „Reduzierter Querschnitt“ - westlicher Abschnitt -



Querschnitt Planung - RQ 3
Wissollstraße - Zielplanung, Höhe Netto Markt





Anbindung RS1

Variante 1

untergeordnet, Fußgängerüberweg

Anbindung RS1

Radtrasse
Bevorrechtigte Führung der Radachse

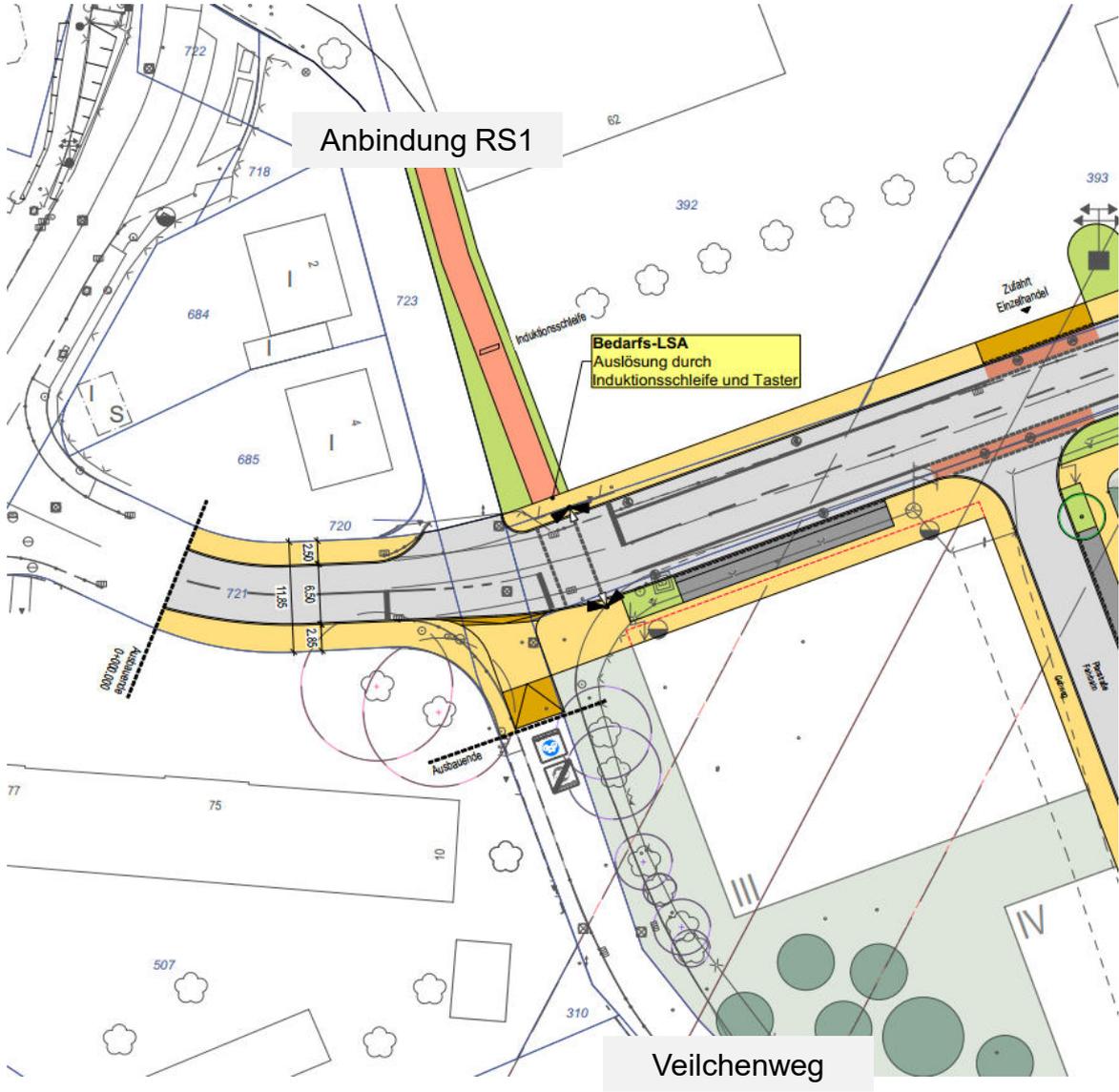
Veilchenweg
Abkröpfen der Achse

Veilchenweg

Anbindung RS1

Variante 2

vorfahrtberechtigt



Anbindung RS1

Variante 3

Bedarfs-LSA

Anbindung RS1

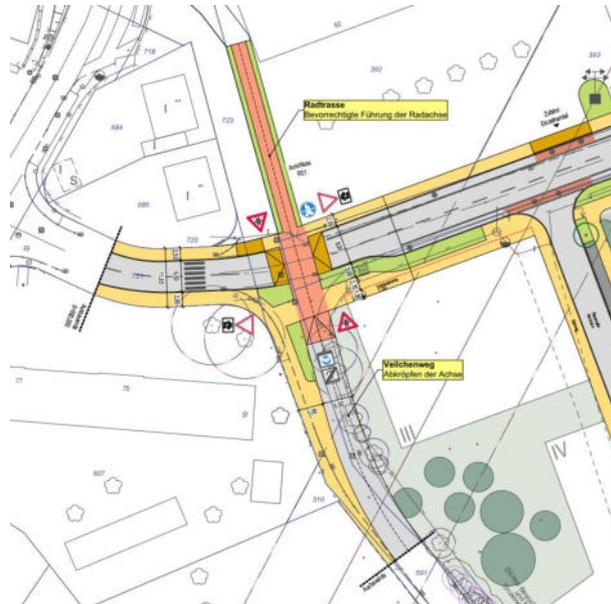
Variante 1

Untergeordnet, Fußgängerüberweg



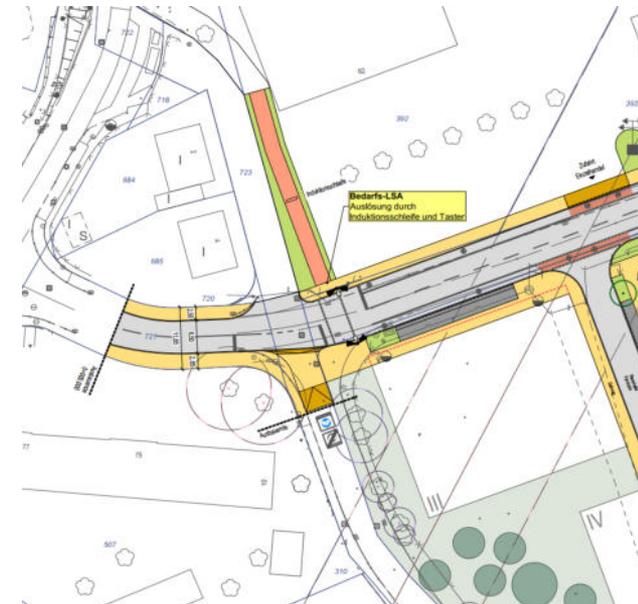
Variante 2

vorfahrtberechtigt



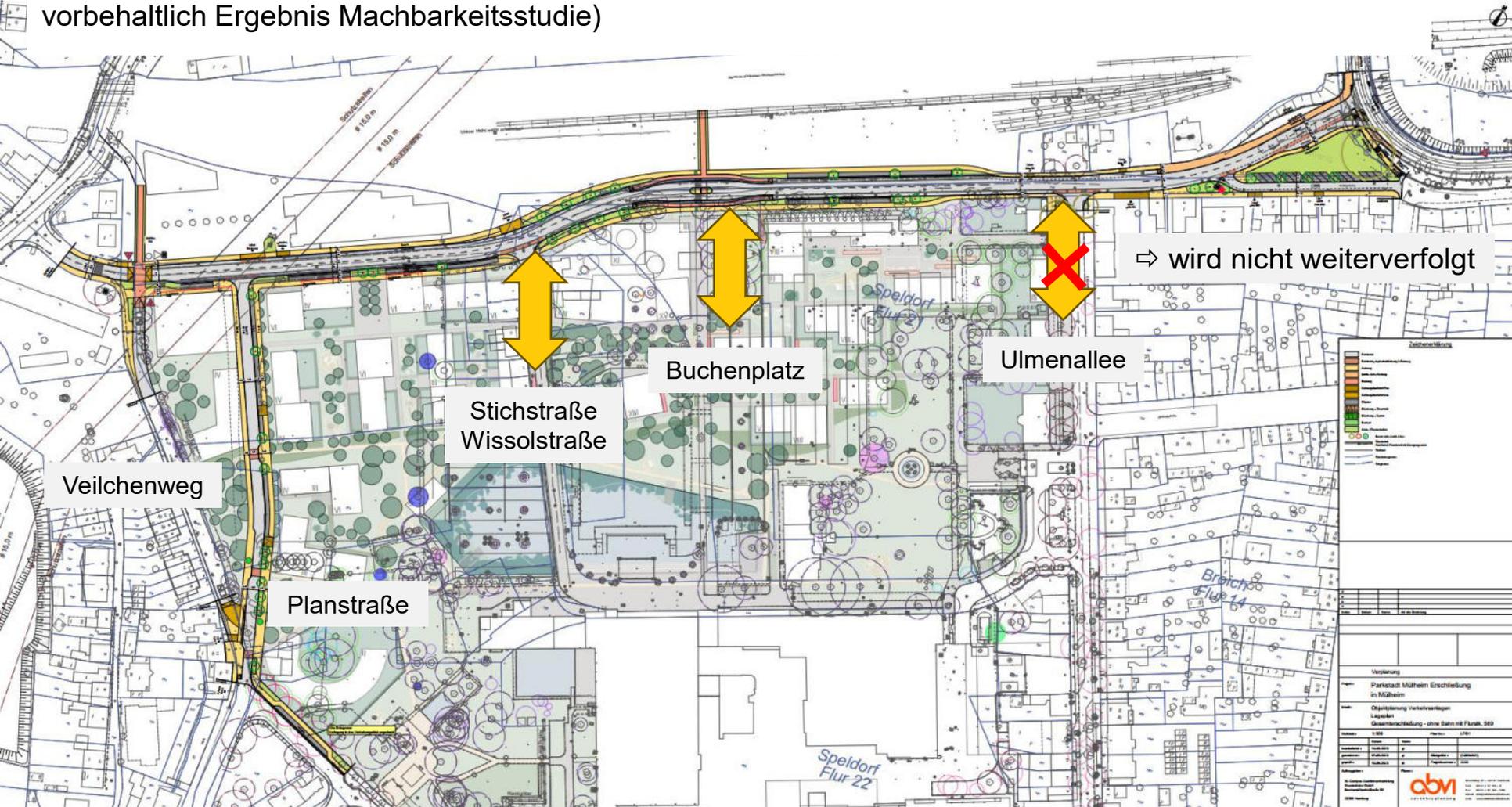
Variante 3

Bedarfs-LSA



Schienernanbindung - Potentialräume für Endhaltestellen (technische Vorprüfung

vorbehaltlich Ergebnis Machbarkeitsstudie)

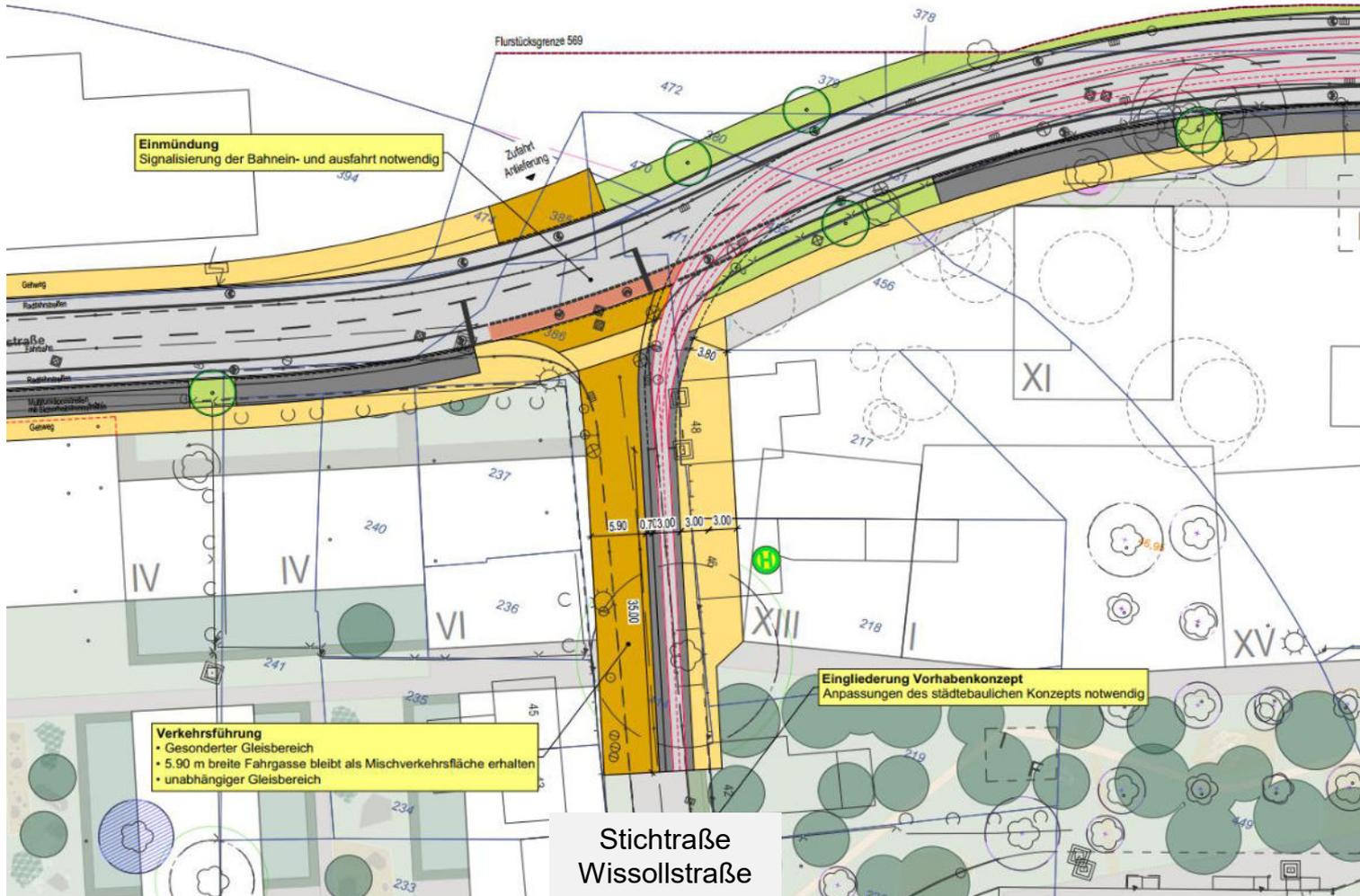


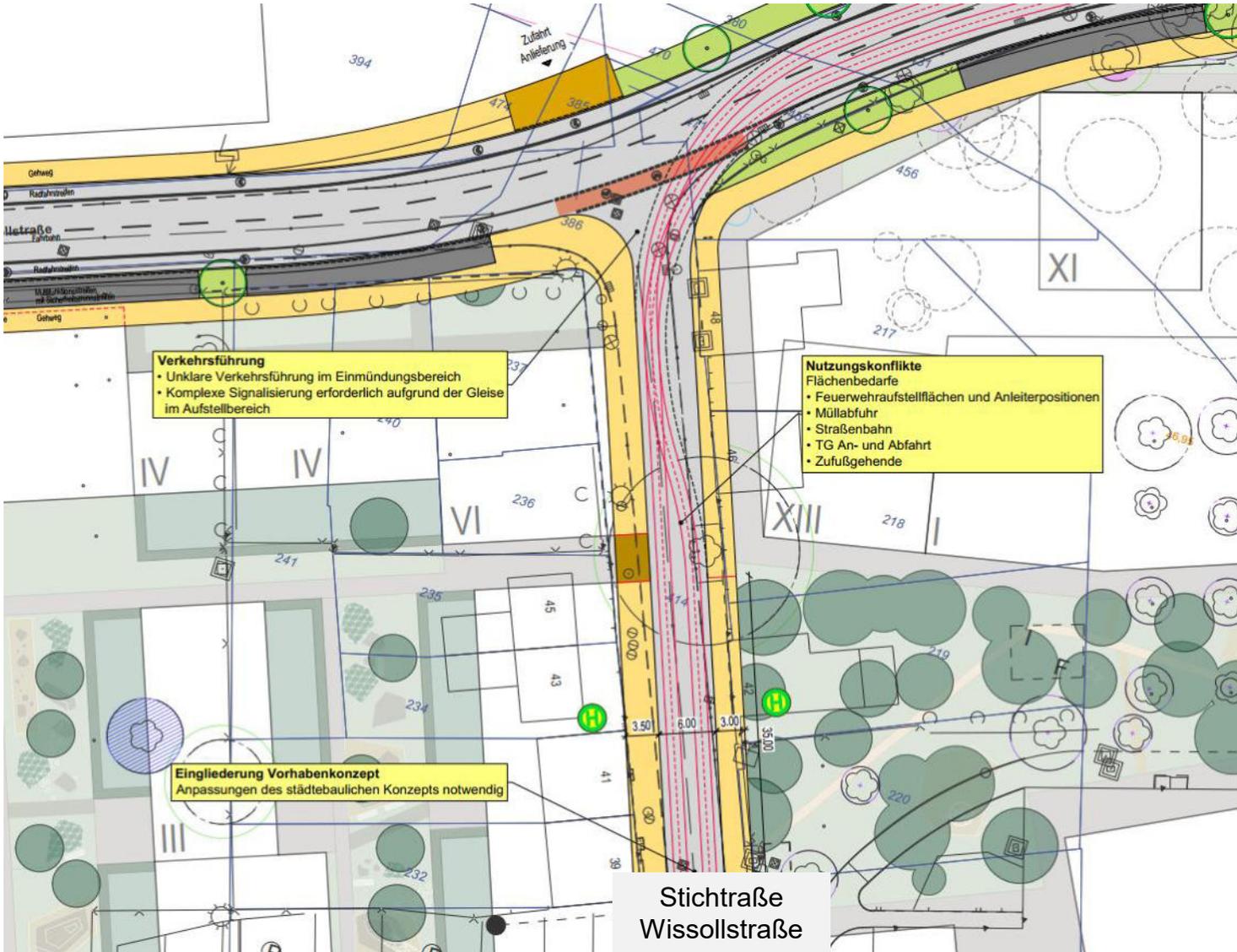
Straßenbahn

Haltestelle

Stichstraße

Wissollstr. „Seite“



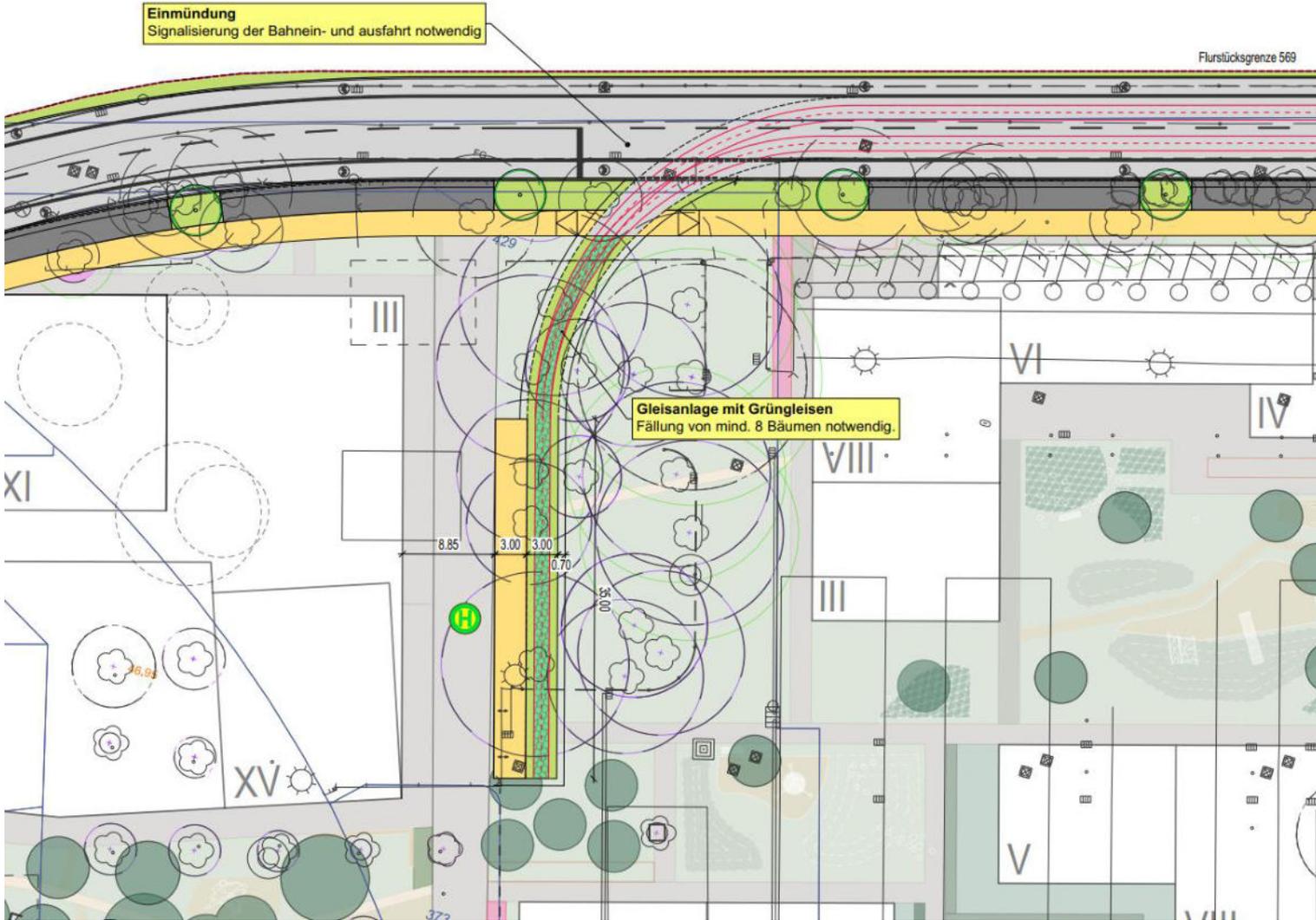


Straßenbahn

Haltestelle

Stichstraße

Wissollstr. „Mitte“



Straßenbahn

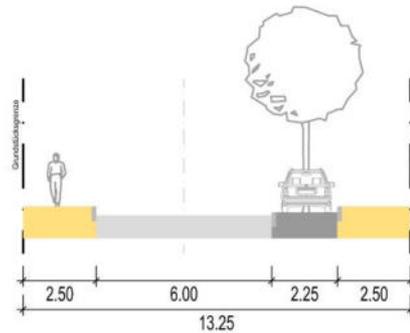
Haltestelle

Buchenplatz

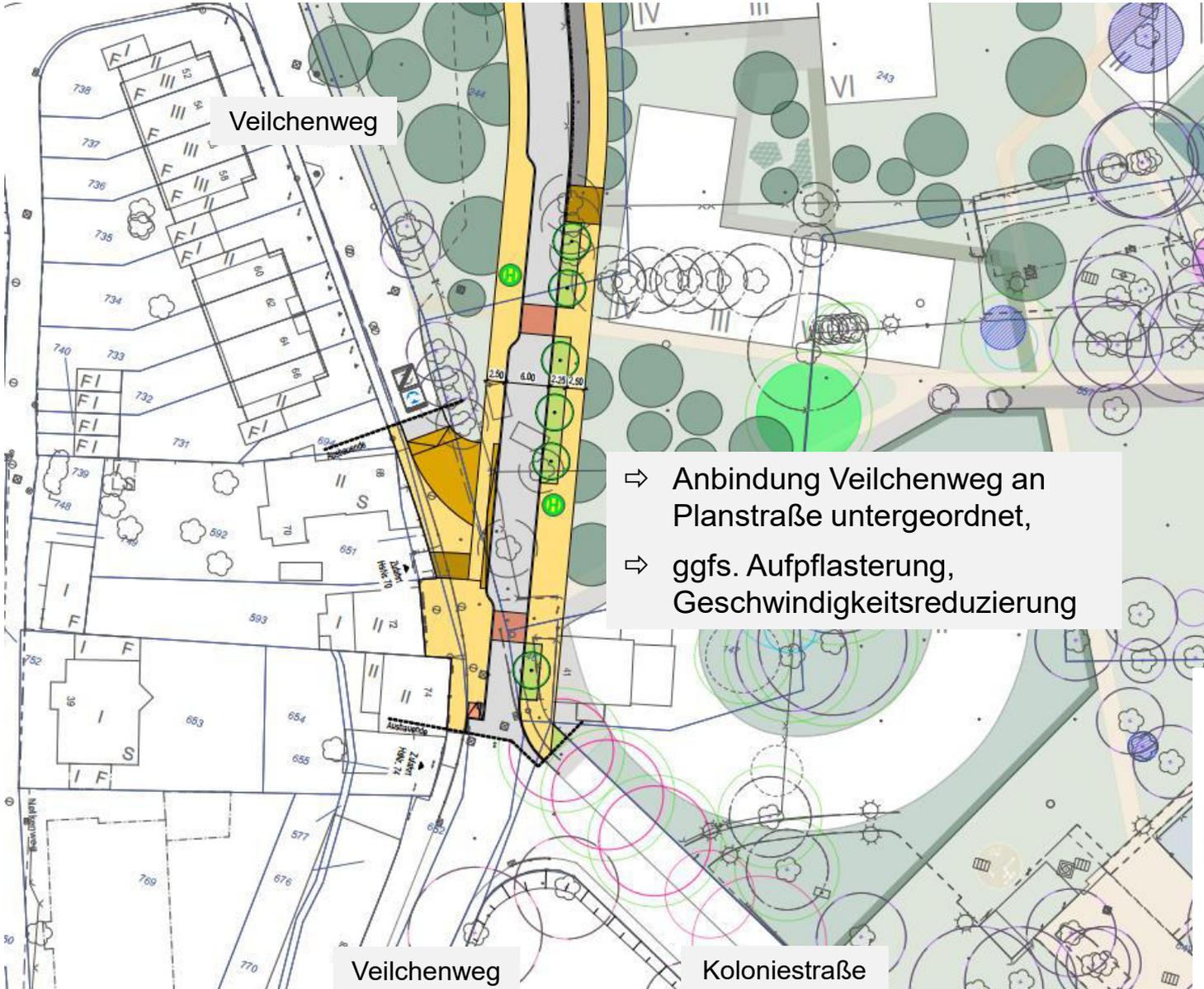
Planstraße West



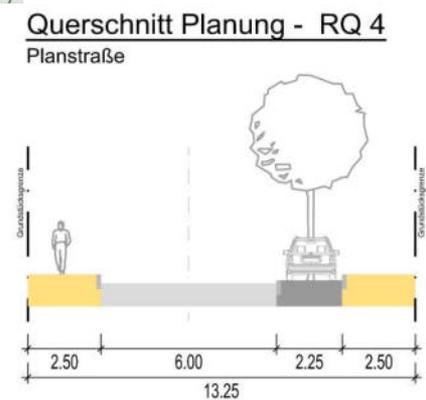
Querschnitt Planung - RQ 4
Planstraße



Planstraße West



- ⇒ Anbindung Veilchenweg an Planstraße untergeordnet,
- ⇒ ggfs. Aufpflasterung, Geschwindigkeitsreduzierung



Mögliche ergänzende Handlungsoptionen zum Thema „Mobilität“

- Allgemeine Handlungsoptionen
- Handlungsoptionen Fussgänger
- Handlungsoptionen Radverkehr
- Handlungsoptionen ÖPNV
- Handlungsoptionen Kfz-Verkehr
- Sonstige Handlungsoptionen
- Handlungsoptionen für Betriebe

Baustein Mobilität - Allgemeine Handlungsoptionen

- Attraktive Gestaltung des Straßenraums zur Stärkung als Aufenthaltsfläche und Lebensraum
- Reduzierung der Dominanz des motorisierten Verkehrs durch entsprechende Zuordnung der Verkehrsflächen sowie Gestaltung und Möblierung
- Beseitigung / Vermeidung von Stolperkanten und Unebenheiten in den Oberflächen im Plangebiet und im Umfeld
- Rutschfester Belag in allen Verkehrsflächen
- Vermeidung von Stufen und Kanten
- Grundsätzlich sollten immer mindestens zwei von drei Sinnen angesprochen werden (optisch, akustisch, taktil bzw. haptisch), um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen.

Baustein Mobilität - Handlungsoptionen Fussgänger

- Gestaltung attraktiver Verkehrsflächen innerhalb des Gebietes
- Verkehrssichere und ausreichend dimensionierte Fußwegeanbindungen im Umfeld mit Anschluss an zentralen Ziele
- **Trennung von Fußgänger- und Radverkehr**
- Vereinheitlichung / Attraktivierung von Sitzmöglichkeiten / Bänke (Ruheplätze), ggfs. auch in Kombination mit Spielgelegenheiten (Aufmerksamkeitsobjekte)
- Einrichtung **zusätzlicher Fußgängerquerungen** im umgebenden Straßennetz
- **Behindertengerechter Ausbau** der Querungen an den Knotenpunkten
- Einrichtung eines **einheitlichen Leitsystems** für unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion) durch verschiedene Elemente (z.B. Rippen- und Noppenplatten)
- Schaltung der LSA und ggfs. **Optimierung der Länge der Grünzeiten** insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten
- Ergänzung an den Lichtsignalanlagen neben optischen Signalen auch durch eine **akustische und/oder haptische Signalgebung** (Vibrationstaster)
- Grundsätzlich sollten an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen **automatische bzw. zyklische Grünzeiten** für Fußgänger eingerichtet werden, d.h. ein „Fußgängergrün“ nicht erst bei Betätigung eines Anforderungstasters.

Baustein Mobilität - Handlungsoptionen Fussgänger

- Bei Einsatz von Anforderungstastern sollten grundsätzlich **Rückmeldungen über die Berücksichtigung einer Anforderung** angezeigt werden, z.B. über ein Signal „Grün kommt“.
- **Barrierefreier und behindertengerechter Ausbau der Haltestellen** im erweiterten Umfeld, sofern nicht vorhanden
- Ergänzung / Angebotserweiterung der Grundversorgung für den täglichen Bedarf auf „kurzem Weg“
- **Öffentlichkeitswirksame Aktionen zur Veränderung der Mobilitätskultur** der Bewohner, so dass das Zu-Fuß-Gehen nicht als Überwindung von Strecke, sondern im Sinne von „flanieren und promenieren“ als Erlebnis gesehen wird

Baustein Mobilität - Handlungsoptionen Radverkehr

- Ausreichend dimensionierte **Fahrradabstellanlagen für Bewohner des Plangebietes** (möglichst außerhalb des öffentlichen Straßenraums) und für Besucher
- Beleuchtete, diebstahl- und vandalismussichere Fahrradabstellanlagen
- Abstellmöglichkeiten für **Lastenräder**
- Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Bikes / Pedelecs, ggfs. in Kooperation mit Einzelhändlern, Gastronomen, Dienstleistern, Arbeitgebern im Umfeld, damit auch an wichtigen Zielen der Radfahrer Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten.
- **Hinweise auf Fahrradabstellmöglichkeiten**, z.B. vorzugsweise in Form von Piktogrammen auf der Fahrbahn oder durch Beschilderung
- **Bereitstellung von Werkzeug / Luftpumpen** an zentralen Stellen
- **Offene Reparaturräume** mit Werkzeug für die Bewohner
- **Regelmäßige Reparaturaktionen** z.B. in Kooperation mit lokalen Fahrradläden aus der Region
- Einrichtung von Fahrradverleihsystemen entweder in Vor-Ort-Präsenz oder „on demand“, so dass die Räder anderenorts untergebracht und somit innerhalb des Neubaugebietes Flächenpotentiale eingespart werden. Das Anmieten sollte sinnvollerweise auch über eine App (Applikation für Mobilgeräte) ermöglicht werden.
- Hinsichtlich der Finanzierung kann grundsätzlich **Werbung** auf den Rädern oder eine **Übernahme von Patenschaften** für Verleihstationen durch (ortsansässige) Unternehmen in Betracht gezogen werden.

Baustein Mobilität - Handlungsoptionen Radverkehr

Insbesondere in der Verbindung mit der Fahrradnutzung kann eine Haltestelle in entsprechender Qualität die Funktion einer multimodalen Mobilitätsstation übernehmen. Die witterungsgeschützte, diebstahl- und vandalismussichere Unterbringung des Fahrrades in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle ist daher ein sehr bedeutender Entscheidungsfaktor für die individuelle Verkehrsmittelwahl

- Einrichtung von **Fahrradabstellanlagen**, ggfs. auch mit Fahrradboxen und Überdachung, an den umgebenden **Haltestellen** (Bike+Ride),
- **Radtouren** mit der Verwaltung zur Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zum Thema des Radverkehrs.

Möglichkeiten zur Verknüpfung von Rad und ÖPNV

Fahrradparken

a. Im Vortransport (privates Rad)



b. Im Nachtransport (privates Rad)



c. Im Vor- und Nachtransport (privates Rad)



d. Nutzung von Fahrradverleihsystemen im Vor- und/oder Nachtransport



Baustein Mobilität - Handlungsoptionen ÖPNV

- Anbringen von **digitalen Fahrplänen des ÖPNV / Abfahrtsmonitore** in zentraler Lage innerhalb der Innenstadt
- **Wegweiser** zu den Haltestellen
- **Mietertickets / Schnuppertickets**
- Einrichtung einer App (Applikation für Mobilgeräte) zur effizienten Organisation von Information, Buchung und Bezahlung.
- Nutzung einer App z.B. auch als Sammelticket, bei der über einen festgelegten Zeitraum die Fahrten gesammelt werden und der günstigste Preis berechnet wird (z.B. Abrechnung einer preiswerteren Mehr-Fahrten-Karte anstelle von Einzelfahrkarten).
- **ÖPNV-Begehungen** mit der Verwaltung und den Verkehrsbetrieben zur Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zum Thema des ÖPNV.

Baustein Mobilität - Handlungsoptionen Kfz-Verkehr

- Die einfachste Art für die Bewohner der geplanten Parkstadt auf ein eigenes Auto (car) zu verzichten ist ein Auto mit anderen zu teilen (share). Halter des Autos ist in der Regel der CarSharing-Anbieter. Die Buchung erfolgt über die Internet-Seite, Handy-App oder Telefonzentrale des Anbieters. Geöffnet wird das Fahrzeug mit einer Chipkarte oder mit dem Handy. Der Autoschlüssel befindet sich im Fahrzeug. Manche Anbieter verwenden auch sogenannte Schlüssel-tresore, die dann direkt neben dem Fahrzeug stehen.
- Auch in kleineren Städten hat sich das **CharSharing** mittlerweile etabliert. Als gutes Beispiel, unabhängig von kommerziellen Anbietern, wird auf die Gemeinde Klixbüll im Kreis Nordfriesland hingewiesen. Hier kann seit April 2016 ein Elektro-Car-Sharing-Angebot genutzt werden. Die Fahrzeuge werden durch den zugehörigen Verein koordiniert und können im Grundsatz von Einwohnerinnen und Einwohnern sowie von Touristinnen und Touristen stunden- oder tageweise gemietet werden. Auch die Gemeinde nutzt die Fahrzeuge für Dienstfahrten.
- Ein derartiges Modell für unterschiedliche Nutzergruppen kann durchaus für den konkreten Anwendungsfall in Mülheim, ggfs. auch in **Verbindung mit den bestehenden und künftig geplanten, ortsansässigen Betrieben** in Betracht gezogen werden.

Baustein Mobilität - Handlungsoptionen Kfz-Verkehr

Als weitere Anregungen für einen veränderten Umgang im Kfz-Verkehr bzw. der Nutzung eines eigenen Pkw im Untersuchungsbereich der gepanten Parkstadt in Mülheim an der Ruhr werden im Überblick folgende Handlungsoptionen formuliert:

- Unterbringung des Ruhenden Kfz-Verkehrs von Bewohnern in **Quartiersgaragen** zur Entlastung der beengten Straßenzüge im Umfeld
- Bereitstellung von **Stellflächen für Lieferverkehre** (Getränke, Tiefkühlwaren, etc.) und Dienstleistungsverkehre (Handwerker, Pflegedienste etc.).
- Für Lieferverkehre sind eine möglichst kurze Entfernung zu den Anlieferungszielen und eine leichte Zugangsmöglichkeit entscheidend. Die Aufenthaltsdauer ist eher gering. Dienstleistungsverkehre benötigen demgegenüber oftmals deutlich längere Aufenthaltszeiten. Da bei ihnen die Ladetätigkeit nur einen sehr untergeordneten Teil der Gesamttätigkeit ausmacht, sind etwas längere Entfernungen zu den jeweiligen Zielorten akzeptabel.
- Bereitstellung von **Stellflächen für Hol und Bringdienste**
- Einrichtung eines Car-Sharing-Systems entweder als stationäres System, bei dem die Pkw nur an den festgelegten Stationen abgegeben werden können oder als flexibles System, bei dem die Pkw an beliebigen Punkten (one way) abgegeben werden.
- Einrichtung eines Car-Sharing-Systems entweder in Vor-Ort-Präsenz oder „on demand“, so dass die Pkw anderenorts untergebracht und somit innerhalb der Innenstadt Flächenpotentiale eingespart werden.
- Das Anmieten sollte sinnvollerweise auch über eine App (Applikation für Mobilgeräte) ermöglicht werden.

Baustein Mobilität - Sonstige Handlungsoptionen

Zur Erhöhung des Anreizes für die Bewohner der geplanten Parkstadt auf einen eigenen Pkw zu verzichten sollte die Einrichtung von **Mobilitätsstationen** in Betracht gezogen werden. Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort.

- Eine Möglichkeit der Anschubfinanzierung zur Etablierung einer Mobilitätsstation kann beispielsweise durch die frühzeitige Bildung von Kooperationen zwischen der Stadt Mülheim und ortsansässigen Unternehmen gesichert werden. Die Angebote der Mobilitätsstation können **Bestandteil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements** werden, bei dem z.B. Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten eingesetzt werden. Damit kann eine Grundnachfrage für die Angebote sichergestellt und ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung des Angebotes geleistet werden. Gleichmaßen sind solche Kooperationen auch im bürgerschaftlichen Segment, z. B. bei Quartiersgemeinschaften oder Vereinen denkbar.

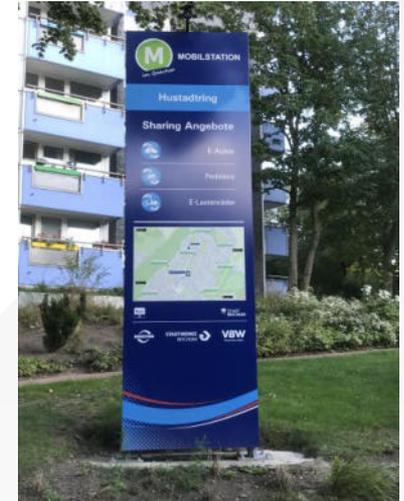


Baustein Mobilität - Sonstige Handlungsoptionen

Als weitere Anregungen zum Verzicht auf die Nutzung eines eigenen Pkw im Untersuchungsbereich werden im Überblick folgende Handlungsoptionen formuliert:

- Einrichtung einer **multimodalen Mobilitätsstation**
- Ergänzung von Sport- und Freizeitangeboten in fußläufig erreichbarer Entfernung zum Plangebiet
- Ergänzung von attraktiven gastronomischen Einrichtungen im Umfeld des Plangebietes
- Ergänzung von Dienstleistungs- und Einzelhandelsangeboten in fußläufig erreichbarer Entfernung zum Plangebiet
- Ergänzung / Angebotserweiterung der Grundversorgung für den täglichen Bedarf auf „kurzem Weg“
- Gewährleistung / Bereitstellung eines **schnellen Internets** u.a. zur Durchführung bestimmter Arbeiten von zu Hause
- Einrichtung einer **Plattform zur Abstimmung von Fahrgemeinschaften** zur Reduzierung von Kfz-Fahrten.
- Einrichtung eines **Servicecenters für Mobilitätsfragen**
- Regelmäßige **Kampagnen zum Thema umweltverträgliche und alternative Mobilität**
- Zielgruppenspezifische Anreizsystems mit monetärem Nutzen für den Nutzer, z.B. Kombi-Tickets, bei dem Nutzer von ÖPNV-Zeitkarten Vergünstigungen bei weiteren Mobilitätsangeboten (Bike-Sharing, Car-Sharing, Kosten für Fahrradboxen, Fahrradparkhaus o.ä.) oder bei kulturellen Veranstaltungen erhalten.

Baustein Mobilität - Sonstige Handlungsoptionen



Baustein Mobilität - Handlungsoptionen für Betriebe

Ein Mobilitätsmanagement für Betriebe bietet die Möglichkeit, den von den Betrieben verursachten Verkehrs zu minimieren und die Betriebe selbst in der Verbesserung der Verkehrssituation mit einzubeziehen. Je nach der Art und Größe eines Betriebes können beispielsweise folgende Einzelmaßnahmen in Betracht gezogen werden:

- Einrichtung eines **Car-Sharing-Systems** - für den Einzelbetrieb oder als Gemeinschaftspool im Zusammenschluss mehrerer Unternehmen – insbesondere für Geschäftsfahrten
- Erwerb von vorwiegend **sparsamen und effizienten Modellen bei Neuanschaffung** von Betriebsfahrzeugen (Dienstreisen, Firmenwagen)
- Durchführung von **Fahrsicherheits- und Spritspartrainings** zur Verdeutlichung von Alternativen und Maßnahmen für die firmeneigenen Fahrzeuge im Bereich von Dienstreisen
- Erhöhung des **Anteils der Dienstfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln**
- Einführung eines **Jobtickets / Mobilitätstickets**
- Gewährleistung / Bereitstellung einer **schnellen Internetverbindung** beispielsweise für das Arbeiten von Zuhause („Home-Office“), zur Abstimmung von Fahrgemeinschaften zur Vermeidung / Reduzierung von Kfz-Fahrten o.ä.
- **Einrichtung / Stärkung von Home-Office**
- Einführung eines **Portals zur Verabredung von Fahrgemeinschaften** für Mitarbeiter mit ähnlichen Strecken

Baustein Mobilität – Handlungsoptionen für Betriebe

- Einrichtung eines **Servicecenters für Mobilitätsfragen** vor-Ort
- Regelmäßige Kampagnen zum Thema umweltverträgliche und alternative Mobilität
- **Aufwertung / Einrichtung von Haltestellen des ÖPNV** unmittelbar am Firmengelände
- Einrichtung einer **Mobilstation mit Car-Sharing und Ladestation** unmittelbar am Firmengelände
- Einrichtung von **Firmen-Fahrrad-Leasingkonzepten** z.B. „JobRad“, bei dem Mitarbeiter ihr individuelles neues und gut ausgestattetes Fahrrad über das Unternehmen leasen und durch eine spätere Kaufoption zum Restwert Kosten sparen können.
- Einrichtung von Räumen für **Umkleidemöglichkeiten** für die Beschäftigten
- Einrichtung von **Duschen** für die Beschäftigten
- **Gewinnspiele**, bei den die Beschäftigten z.B. Zeitkarten oder Tickets für den ÖPNV gewinnen können.
- **Fahrradtombola** für die Beschäftigten unterstützt / gesponsert durch die Betriebe bzw. durch ortsansässige Fahrradhändler
- **Aktionstage für Fahrradfahren**

„Parkstadt Mülheim“

Verkehrs- und Mobilitätsuntersuchung

Äußere Verkehrserschließung

Danke für Ihr Interesse und Ihre Anregungen



Ingenieurbüro für Verkehrs-
und Infrastrukturplanung
Bochum

Dr.-Ing. Harald Blanke
M.Sc. M.Sc. Dennis Grinda

Projektbeirat, 19. September 2023