



Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin
Wir analysieren, prognostizieren, planen und realisieren.



Verkehrskonzept Erftstadt-Liblar

Maßnahmen & Ergebnisse der Onlinebefragung

03.03.2015

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz
M.A. Geogr. Alexander Lumpe



0. Verkehrskonzept innerhalb des Masterplans Liblar
1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung
2. Maßnahmen MIV: Planfälle 1-4
3. Maßnahmen MIV: Zielkonzept
4. Maßnahmen Fußwegenetz
5. Maßnahmen Radwegenetz
6. Ausblick

0. Verkehrskonzept innerhalb des Masterplans Liblar

1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung
2. Maßnahmen MIV: Planfälle 1-4
3. Maßnahmen MIV: Zielkonzept
4. Maßnahmen Fußwegenetz
5. Maßnahmen Radwegenetz
6. Ausblick





-
0. Verkehrskonzept innerhalb des Masterplans Liblar
 1. **Ergebnisse der Haushaltsbefragung**
 2. Maßnahmen MIV: Planfälle 1-4
 3. Maßnahmen MIV: Zielkonzept
 4. Maßnahmen Fußwegenetz
 5. Maßnahmen Radwegenetz
 6. Ausblick



Die online-Haushaltsbefragung soll ...

- ein Element der Beteiligung am Masterplan für die Bevölkerung sein,
- das aktuelle Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung analysieren und
- zur Schaffung einer Datengrundlage für die Verkehrsplanung und der Ermittlung der subjektiv wahrgenommenen Qualität vorhandener Verkehrsanlagen dienen.

Es haben sich

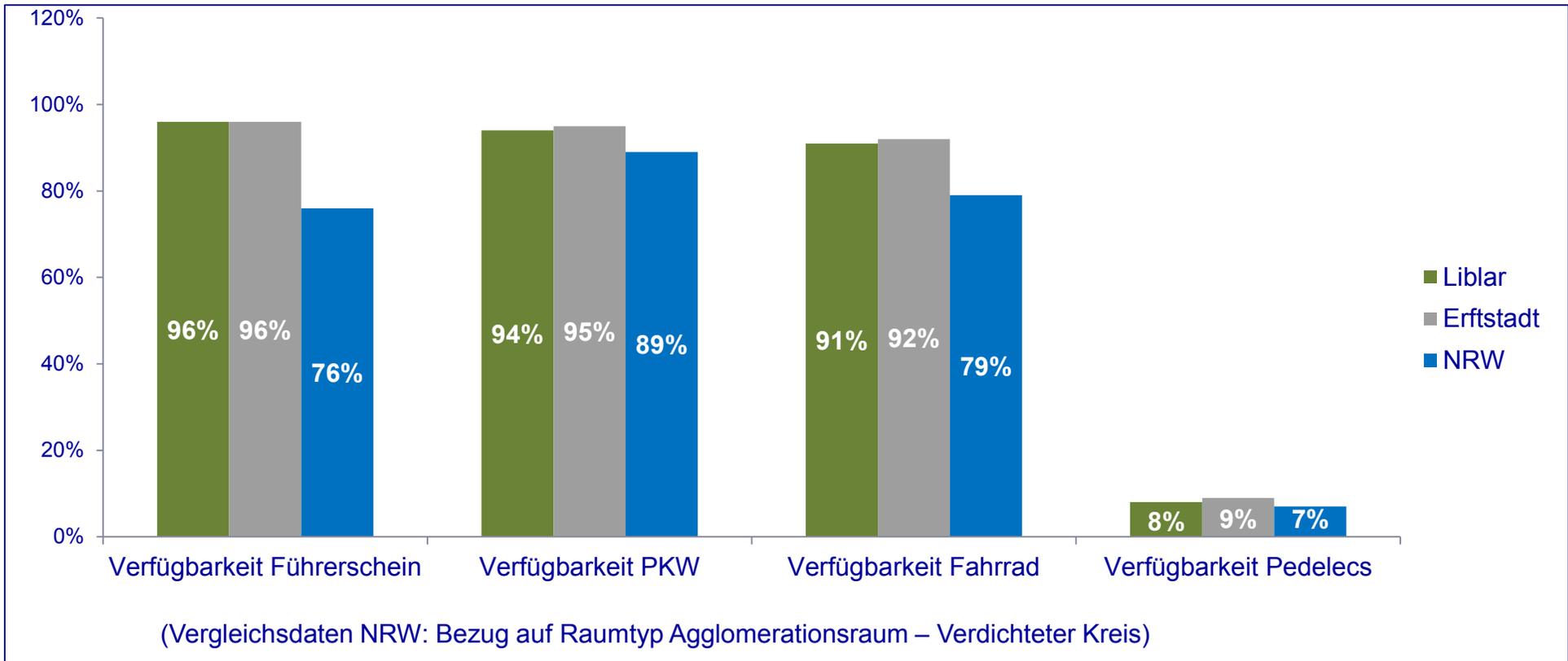
- 574 Personen (davon 271 mit Wohnort Liblar) beteiligt,
- davon haben 520 Personen (davon 244 mit Wohnort Liblar) Angaben zu Wegen im Wegeprotokoll gemacht.

Die online-Haushaltsbefragung ist ...

- statistisch gesehen nicht repräsentativ,
- jedoch anhand der Bevölkerungsverteilung in Erftstadt hochrechenbar,
- daher für das Verkehrskonzept ausreichend aussagefähig.

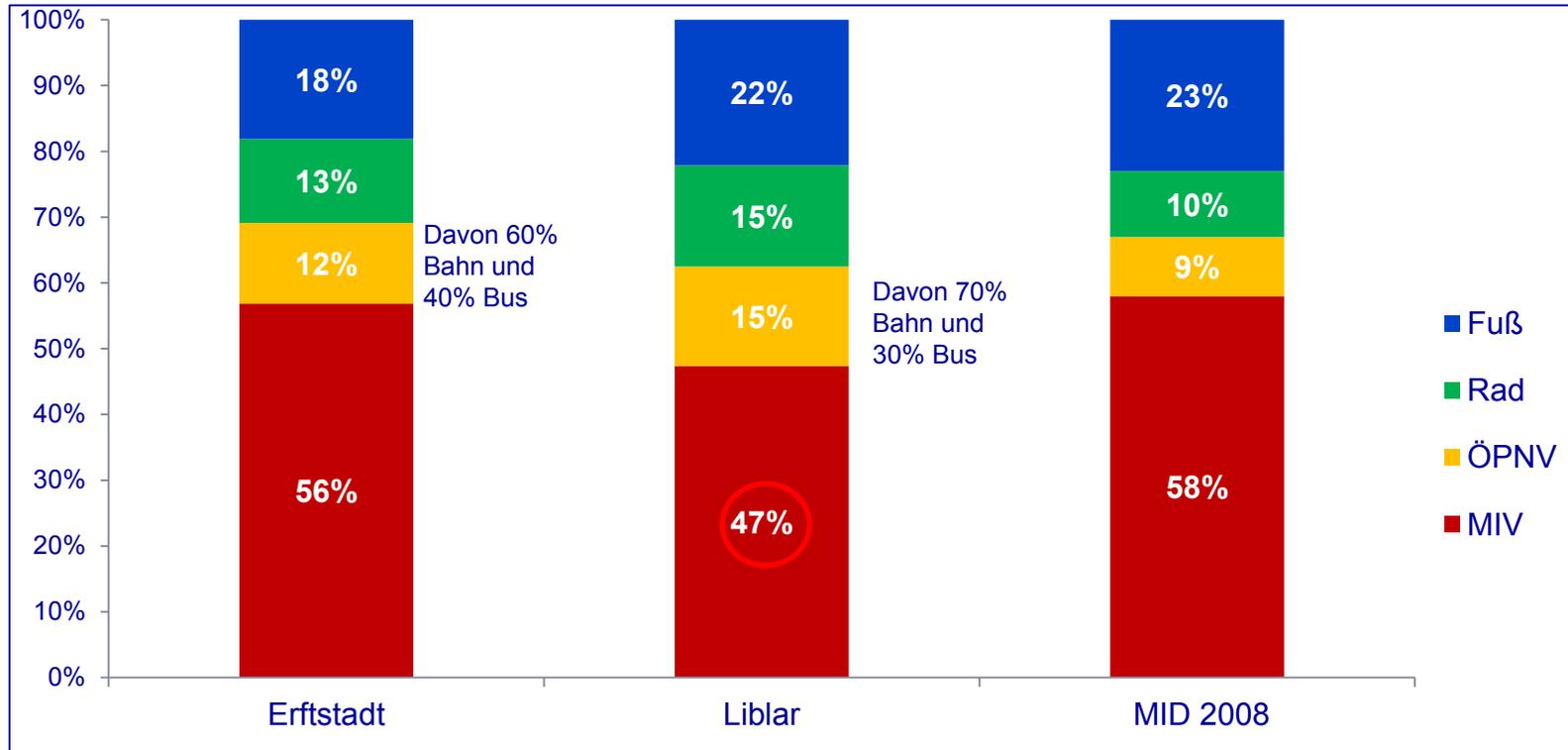


Mobilitätskennndaten: Verfügbarkeiten



- Pedelecs und E-Bikes werden besonders von Personen ab 50 Jahre genutzt:
 - Best Ager (50-64 Jahre): Anteil 45 %
 - Junge Alte (> 65 Jahre): Anteil 37 %

Mobilitätskenndaten: Modal Split, Anzahl Wege und Anteil mobiler Personen

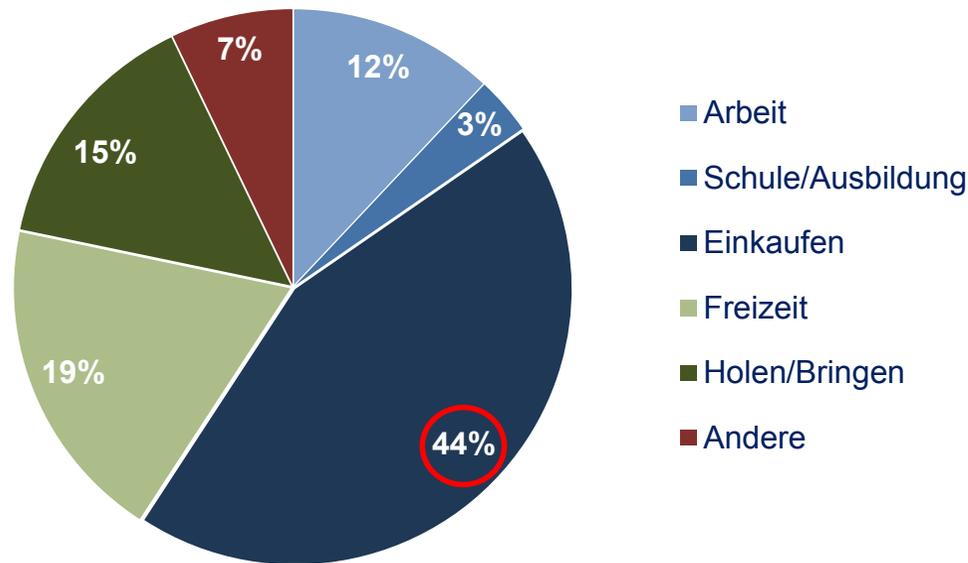


- Die Anzahl der Wege/Werktag aller Personen liegt im Bundesdurchschnitt (2013: 3,6) (Erfstadt gesamt: 3,6 Wege, Liblar: 3,3 Wege)
- Der Anteil der mobilen Personen liegt im Bundesdurchschnitt (2013: 90%) (Erfstadt gesamt: 90,9 Prozent, Liblar: 90,0 Prozent)



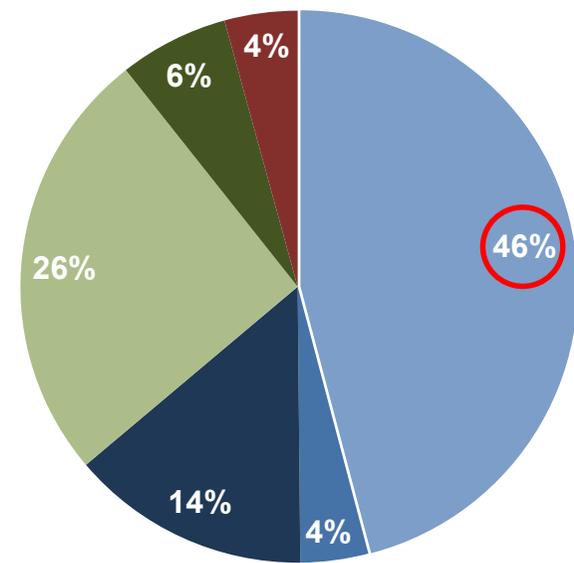
Mobilitätskenndaten: Fahrtzweck nach Fahrtzielen (Liblar)

Ziele innerorts (Binnenverkehr)



➔ **Einkaufen** (Freizeit, Holen / Bringen)

Ziele außerorts (Ziel-, Quellverkehr)



➔ **Arbeit** (Freizeit, Einkaufen)

Weitere Erkenntnisse für Liblar

- **Im ÖPNV** dienen **74%** der zurückgelegten Wege dem Fahrtzweck Arbeiten und Ausbildung
- **Im MIV** dienen **jeweils 30%** der zurückgelegten Wege dem Fahrtzweck Arbeiten, Schule/Ausbildung sowie Einkaufen
- Die Ergebnisse der Befragung zeigen einen starken Trend zur innerörtlichen **Radnutzung**, wobei die stadtteilübergreifenden Fahrten heute einen nur geringen Anteil haben.
- Bei den Angaben zu den **örtlichen Mängelschwerpunkten** wurden folgende Räume besonders häufig genannt:
 - Bliesheimer Straße (insbesondere Fuß- und Radverkehr)
 - Carl-Schurz-Straße / Köttinger Straße (insbesondere Fuß- und Radverkehr, sowie MIV)
 - Bahnhofstraße / Schulzentrum bzw. Bahnhof (insbesondere Radverkehr)
 - Überörtliche Verbindungen nach Bliesheim und Lechenich (insbesondere Radverkehr)

-
0. Verkehrskonzept innerhalb des Masterplans Liblar
 1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung
 2. **Maßnahmen MIV: Planfälle 1-4**
 3. Maßnahmen MIV: Zielkonzept
 4. Maßnahmen Fußwegenetz
 5. Maßnahmen Radwegenetz
 6. Ausblick

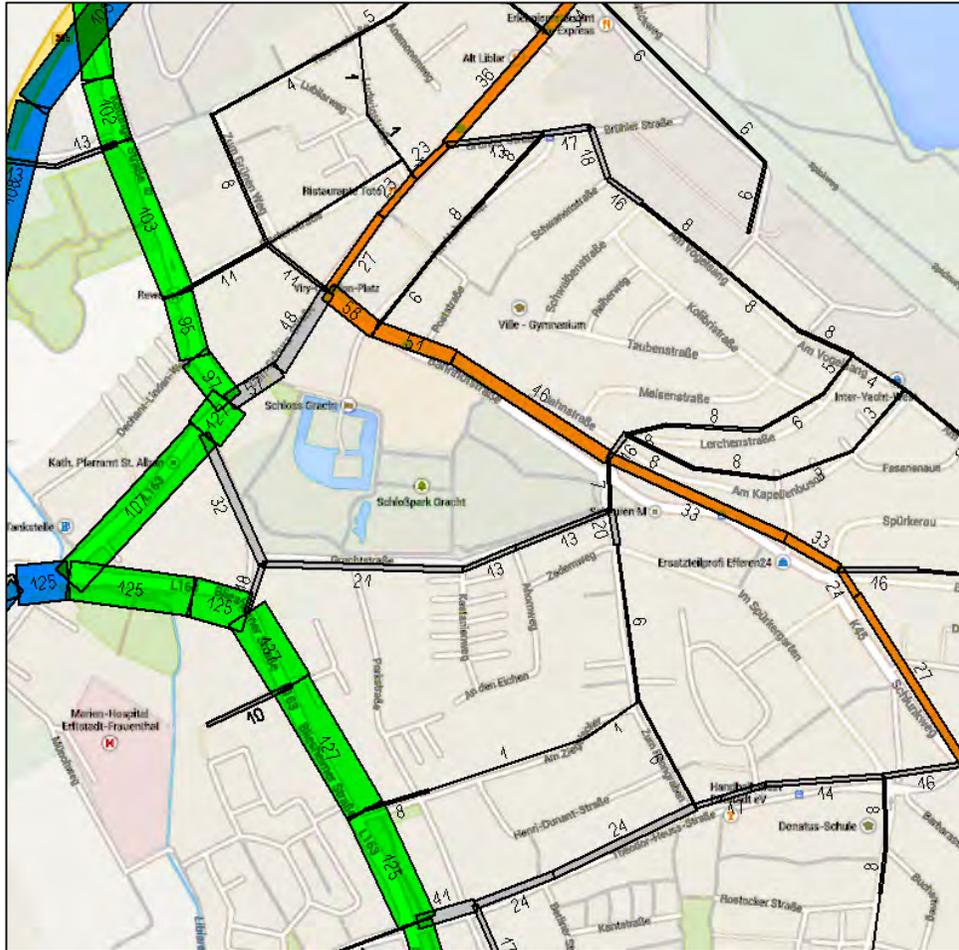
Mängel ergeben sich aus...

- überhöhten Verkehrsbelastungen auf Abschnitten und an Knoten
 - Carl-Schurz-Straße/Köttinger Straße
- Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
 - Carl-Schurz-Straße
- Netzunterbrechungen
 - Östliche Wohngebiete/Brühler Straße
- dem bautechnischen Zustand (Oberflächenbeschaffenheit, Fahrbahndimensionierung, Knotengestaltung, Sichtverhältnisse)

Ziel der Maßnahmen:

- Erarbeitung eines tragfähigen Verkehrskonzeptes, das den Interessen des motorisierten Individualverkehrs, Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und Anliegern/Anliegerinnen gleichermaßen gerecht wird.
- Lösung der Problemstellen und Mängelbeseitigung
- Berücksichtigung der Anregungen aus den Beteiligungsverfahren





Hoch belastete Bereiche (> 10 Tsd. Kfz DTV)

- Bundesstraße B265
- L163 Carl-Schurz-Straße (Köttinger Str. bis L163 Bliesheimer Straße.)
- L163 Bliesheimer Straße (Carl-Schurz-Str. bis Theodor-Heuss-Str.)

Mittlerer Belastungsbereich (5-10Tsd. Kfz DTV)

- Carl-Schurz-Straße (Köttinger Str. bis Bahnhofstr., 20er-Zone)
- L163 Bliesheimer Straße (Theodor-Heuss-Str. bis Gustav-Heinemann-Str.)
- K45 Bahnhofstraße
- K44 (Richtung Lechenich)
- K45 (Richtung Köttingen)

Hoch belastete Knoten

- L163 Köttinger Straße / L163 Carl-Schurz-Straße
- L163 Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße
- L163 Bliesheimer Straße / L163 Carl-Schurz-Straße

Erarbeitung des Konzepts in mehreren aufeinander aufbauenden Schritten

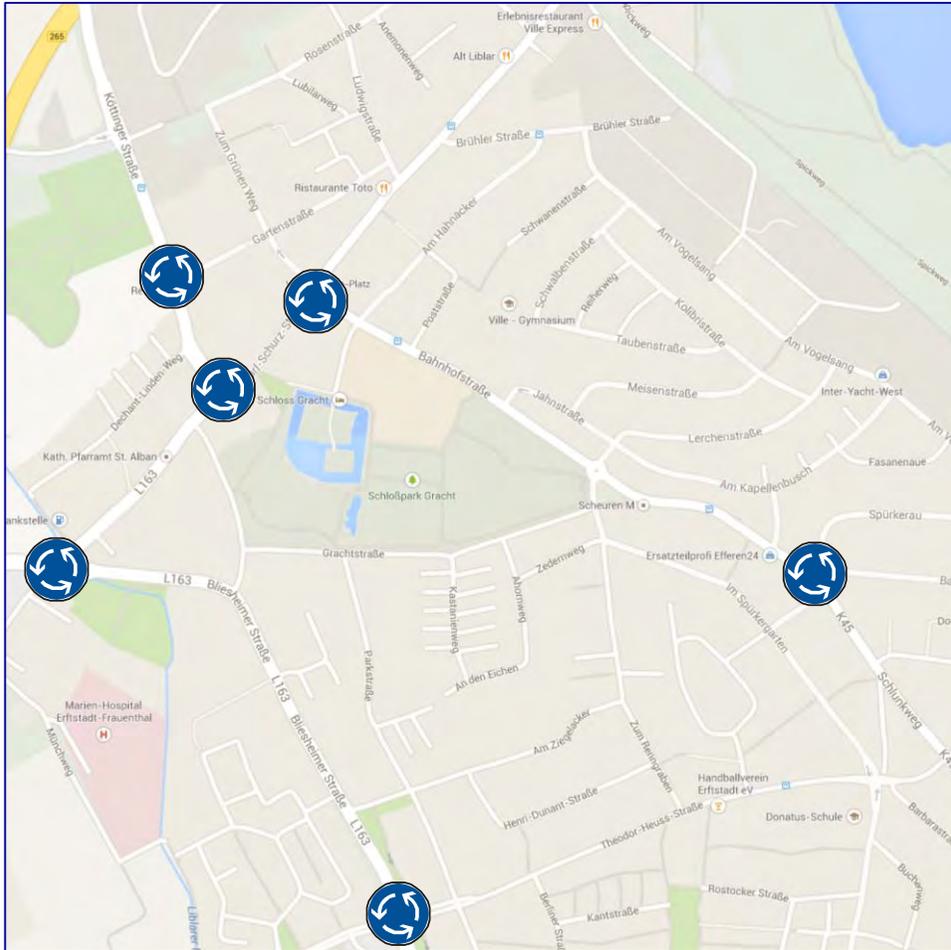
- Kreisverkehre an verschiedenen kritischen Knoten
- Öffnung von bisherigen Netzunterbrechungen
- Prüfung von neuen Netzunterbrechungen
- Einrichtung von Einbahnstraßen

Prüfung von adhoc-umsetzbaren Maßnahmen

- Einrichtung von Einbahnstraßen

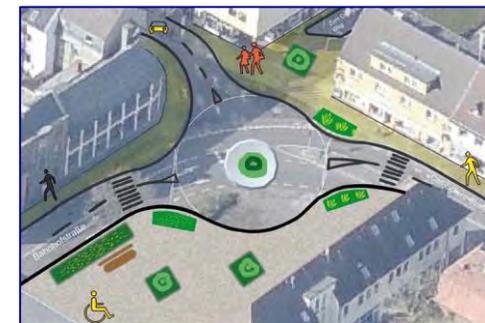
Überführung der sinnvollen Maßnahmen in das Zielkonzept

- Kombination der wirkungsvollen Maßnahmen



Kreisverkehre an folgenden Knoten:

- L163 Bliesheimer Straße / L163 Carl-Schurz-Str.
- L163 Köttinger Straße / L163 Carl-Schurz-Straße
- K45 Bahnhofstraße / K45 Carl-Schurz-Straße
- L163 Köttinger Straße / Gartenstraße
- L163 Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße
- K45 Bahnhofstraße / K45 Schlunkweg

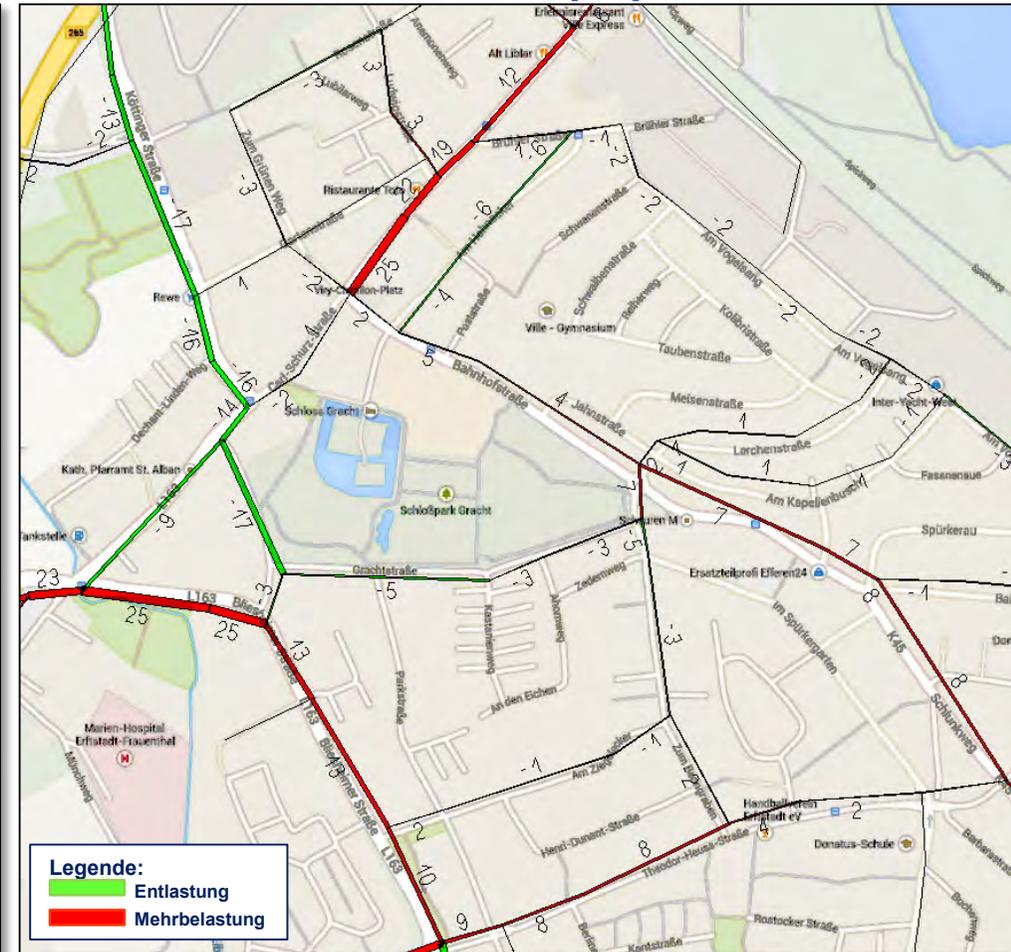


© G. Janes 2015

Belastung in Kfz DTV [100]

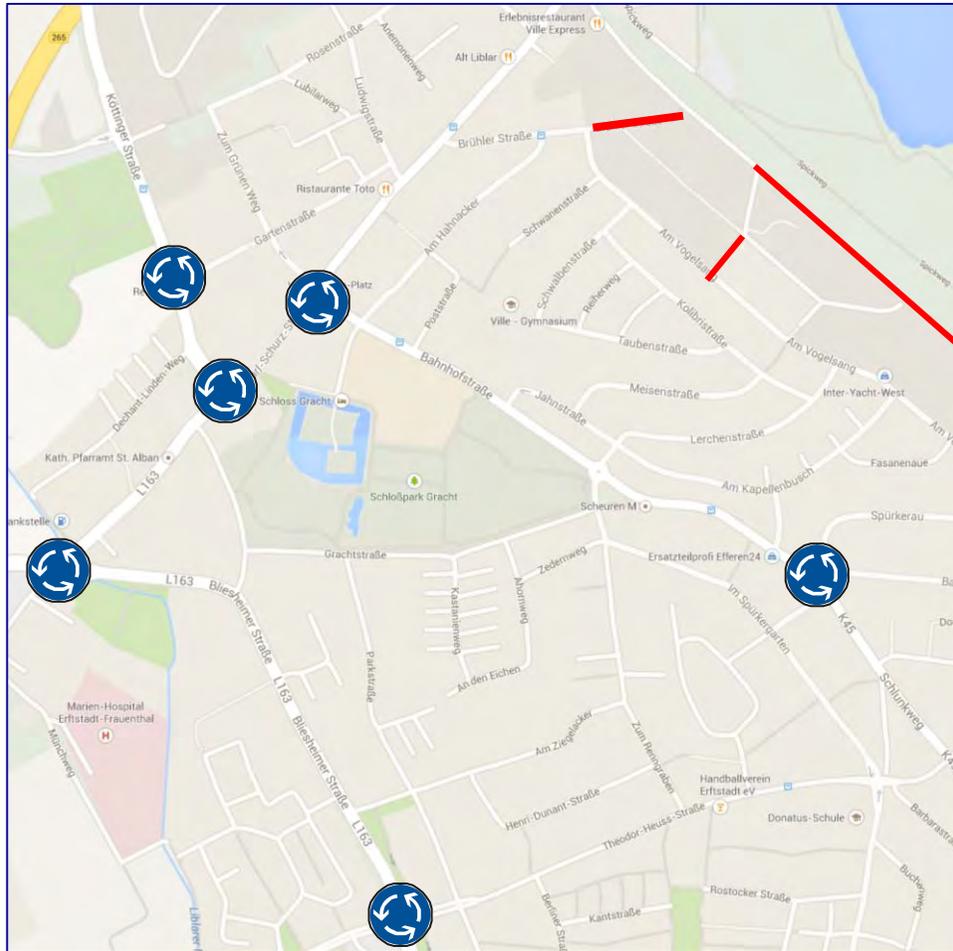


Differenzen zu A0 in Kfz DTV [100]



+ Entlastung Köttinger Str., untere Carl-Schurz-Str., Grachtstr.

- Mehrbelastung Bliesheimer Str. bis Theodor-Heuss-Str., obere Carl-Schurz-Str.



Kreisverkehre an folgenden Knoten :

- L163 Bliesheimer Straße / L163 Carl-Schurz-Str.
- L163 Köttinger Straße / L163 Carl-Schurz-Straße
- K45 Bahnhofstraße / K45 Carl-Schurz-Straße
- L163 Köttinger Straße / Gartenstraße
- L163 Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße
- K45 Bahnhofstraße / K45 Schlunkweg

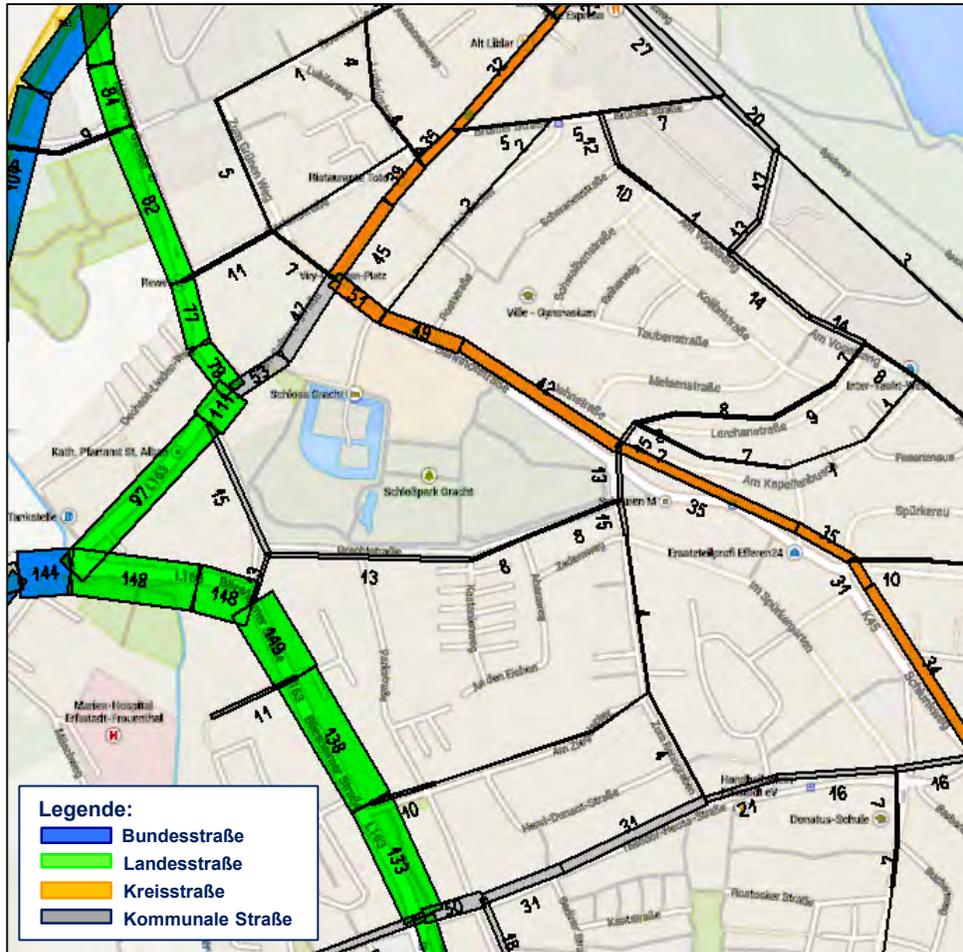
Öffnung für Kfz-Verkehr:

- Brühler Straße
- Max-Planck-Straße

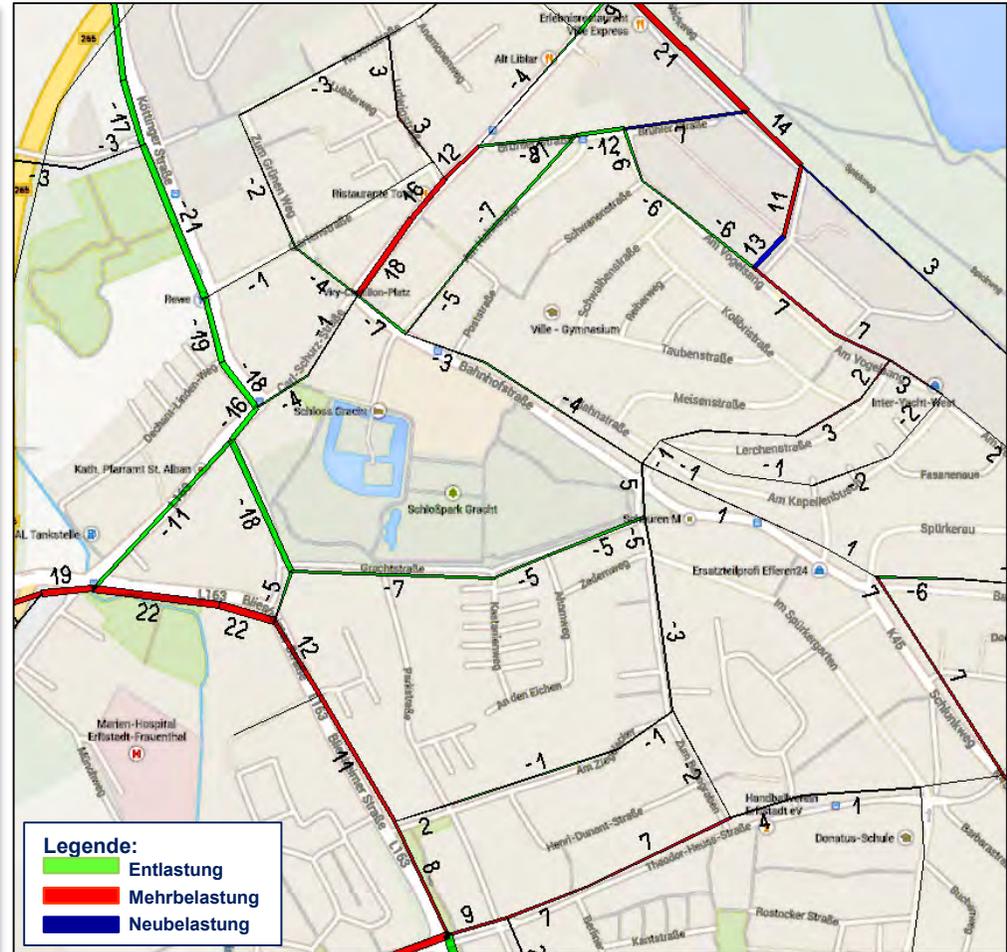
Verlängerung Max-Planck-Str. bis P+R Bhf.

- Als reine Erschließungsstraße (Fahrradstraße) des P+R Platzes, keine Verbindung für Kfz zur Bahnhofstraße

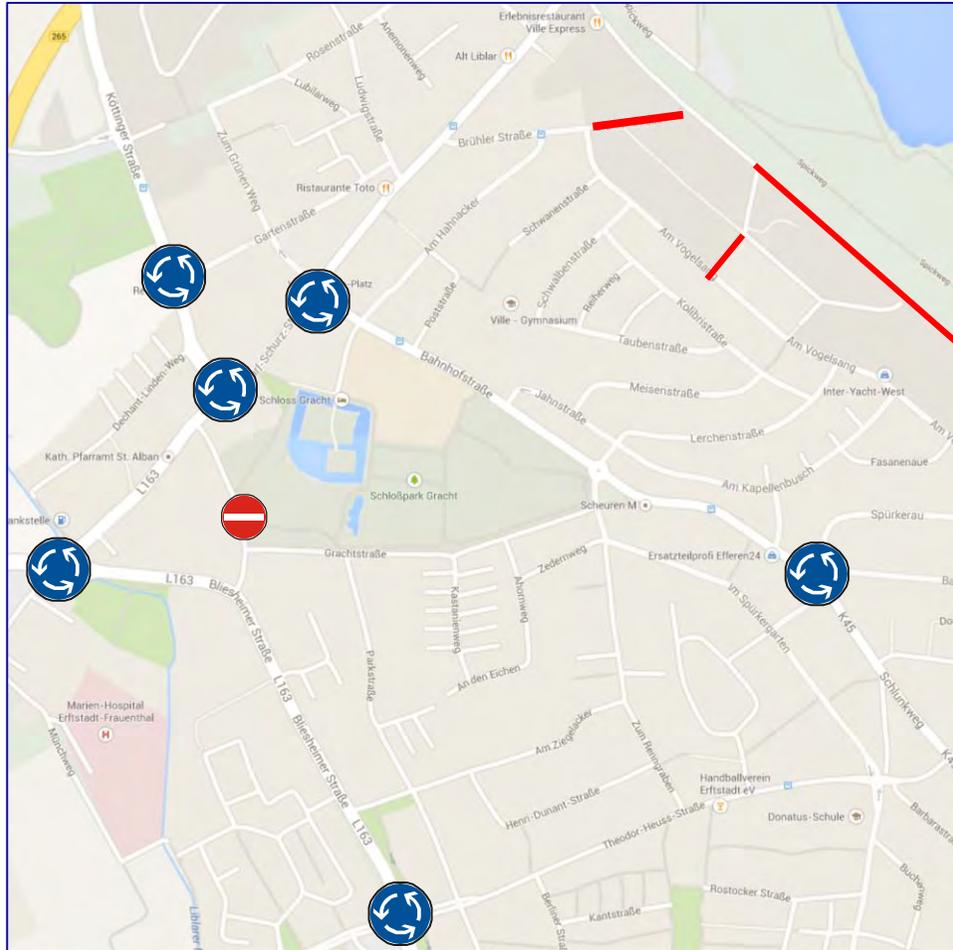
Belastung in Kfz DTV [100]



Differenzen zu A0 in Kfz DTV [100]



- + Entlastung Köttinger Str., untere Carl-Schurz-Str., Grachtstr.
- Mehrbelastung Bliesheimer Str. bis Theodor-Heuss-Str., obere Carl-Schurz-Str. bis Brühler Str.
- o Neubelastung Max-Planck-Str.



Kreisverkehre an folgenden Knoten :

- L163 Bliesheimer Straße / L163 Carl-Schurz-Str.
- L163 Köttinger Straße / L163 Carl-Schurz-Straße
- K45 Bahnhofstraße / K45 Carl-Schurz-Straße
- L163 Köttinger Straße / Gartenstraße
- L163 Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße
- K45 Bahnhofstraße / K45 Schlunkweg

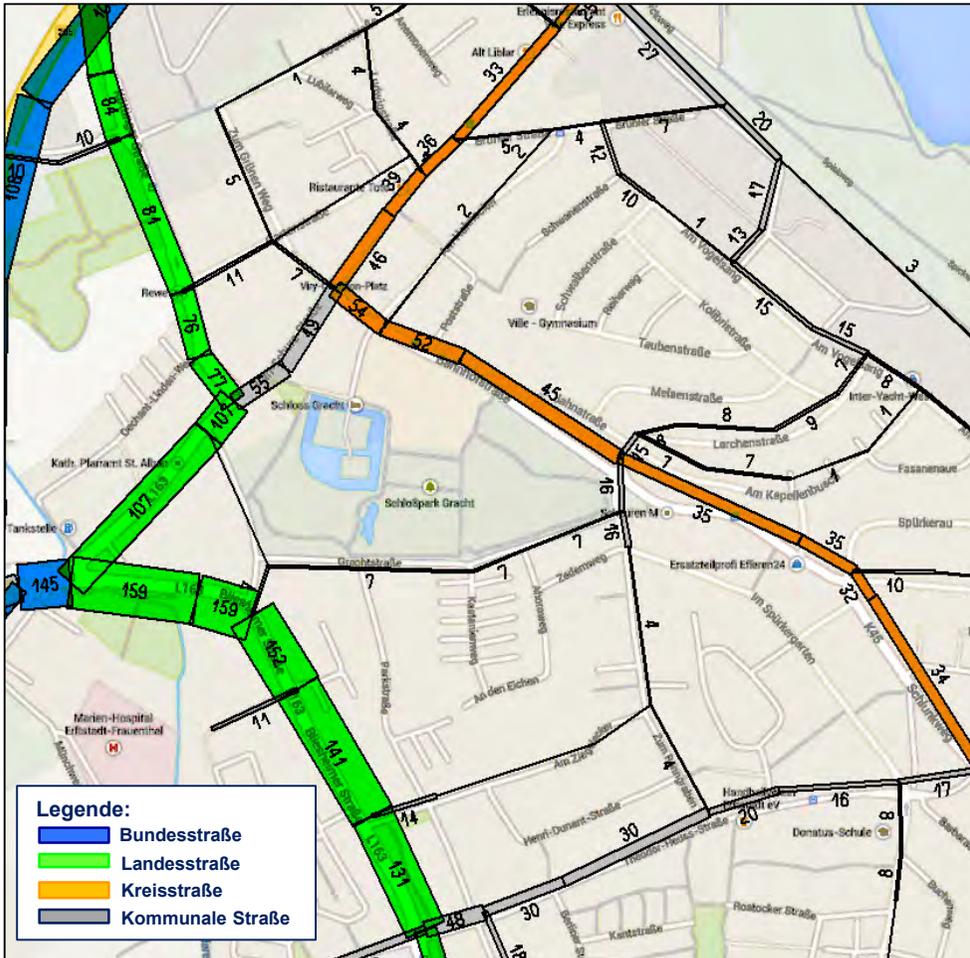
Öffnung für Kfz-Verkehr

- Brühler Straße
- Max-Planck-Straße

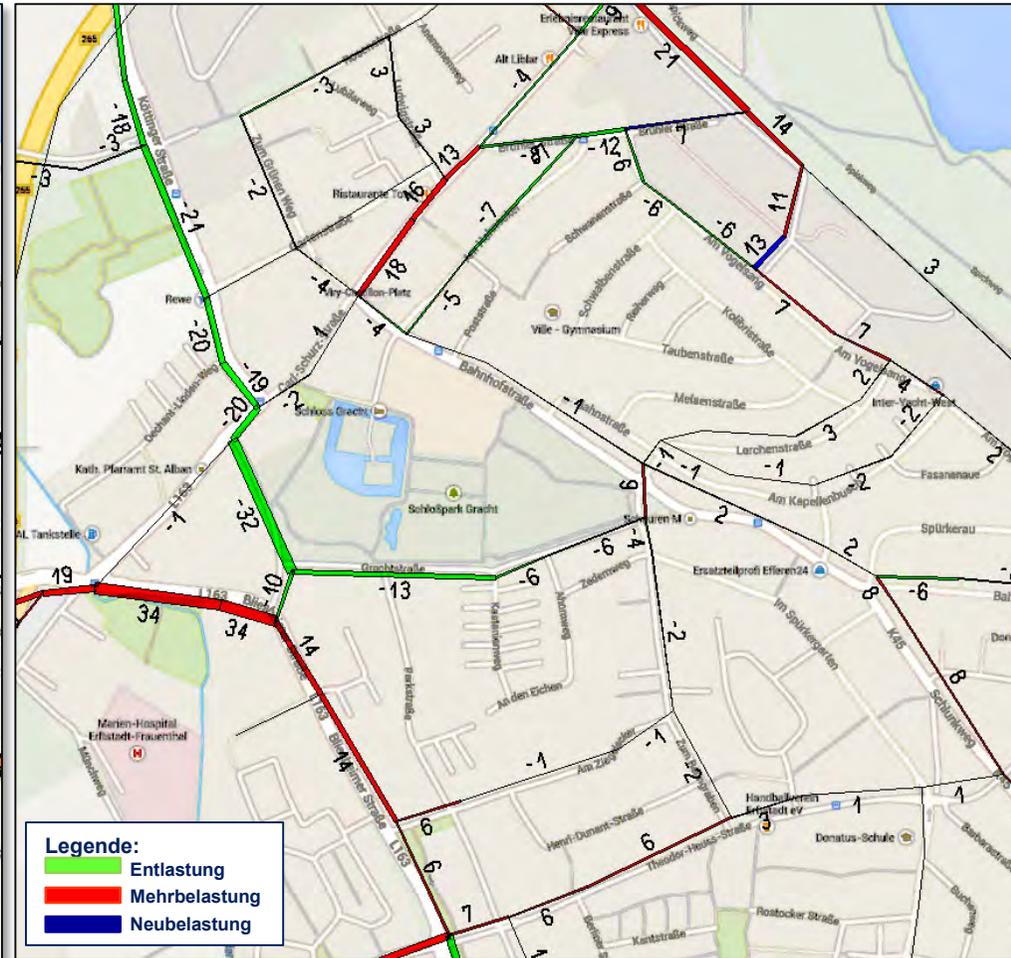
Verlängerung Max-Planck-Str. bis P+R Bhf.

Sperrung Grachtstraße

Belastung in Kfz DTV [100]



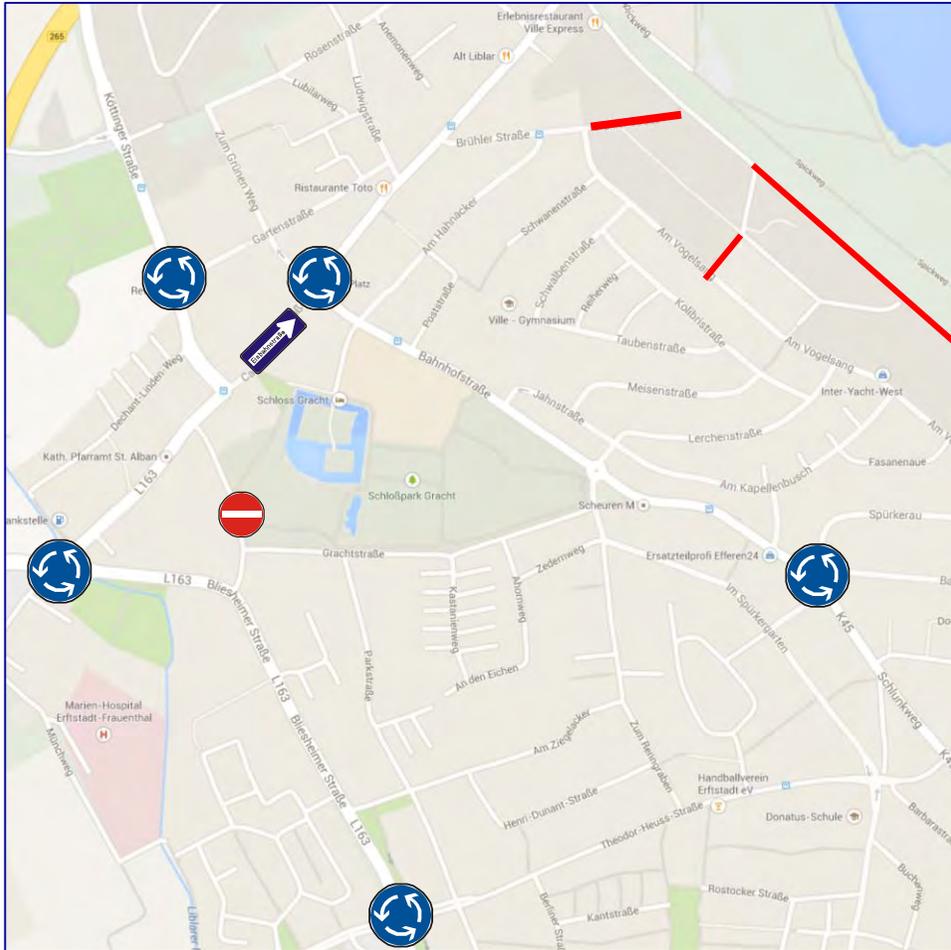
Differenzen zu A0 in Kfz DTV [100]



+ Entlastung Köttinger Str., Grachtstr.

- Mehrbelastung Bliesheimer Str. bis Theodor-Heuss-Str., obere Carl-Schurz-Str. bis Brühler Str.

o Neubelastung Max-Planck-Str.



Kreisverkehre an folgenden Knoten :

- L163 Bliesheimer Straße / L163 Carl-Schurz-Str.
- K45 Bahnhofstraße / K45 Carl-Schurz-Straße
- L163 Köttinger Straße / Gartenstraße
- L163 Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße
- K45 Bahnhofstraße / K45 Schlunkweg

Öffnung für Kfz-Verkehr

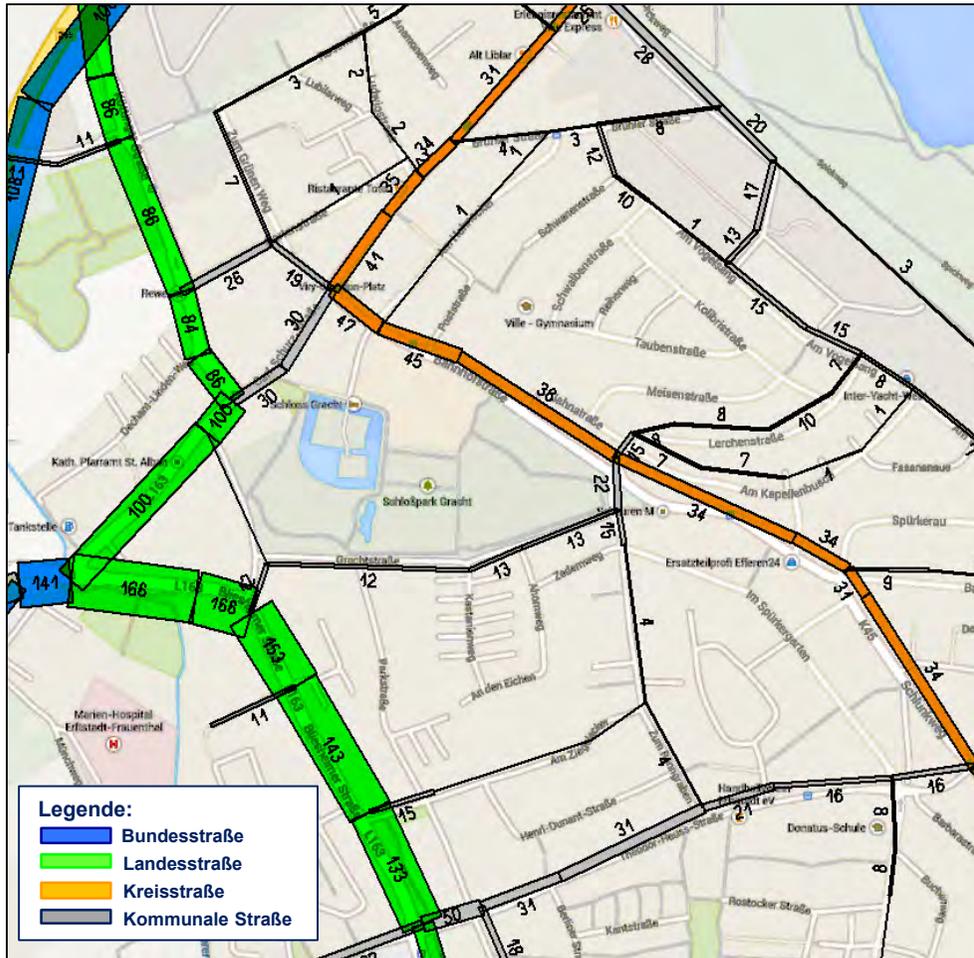
- Brühler Straße
- Max-Planck-Straße

Verlängerung Max-Planck-Str. bis P+R Bhf.

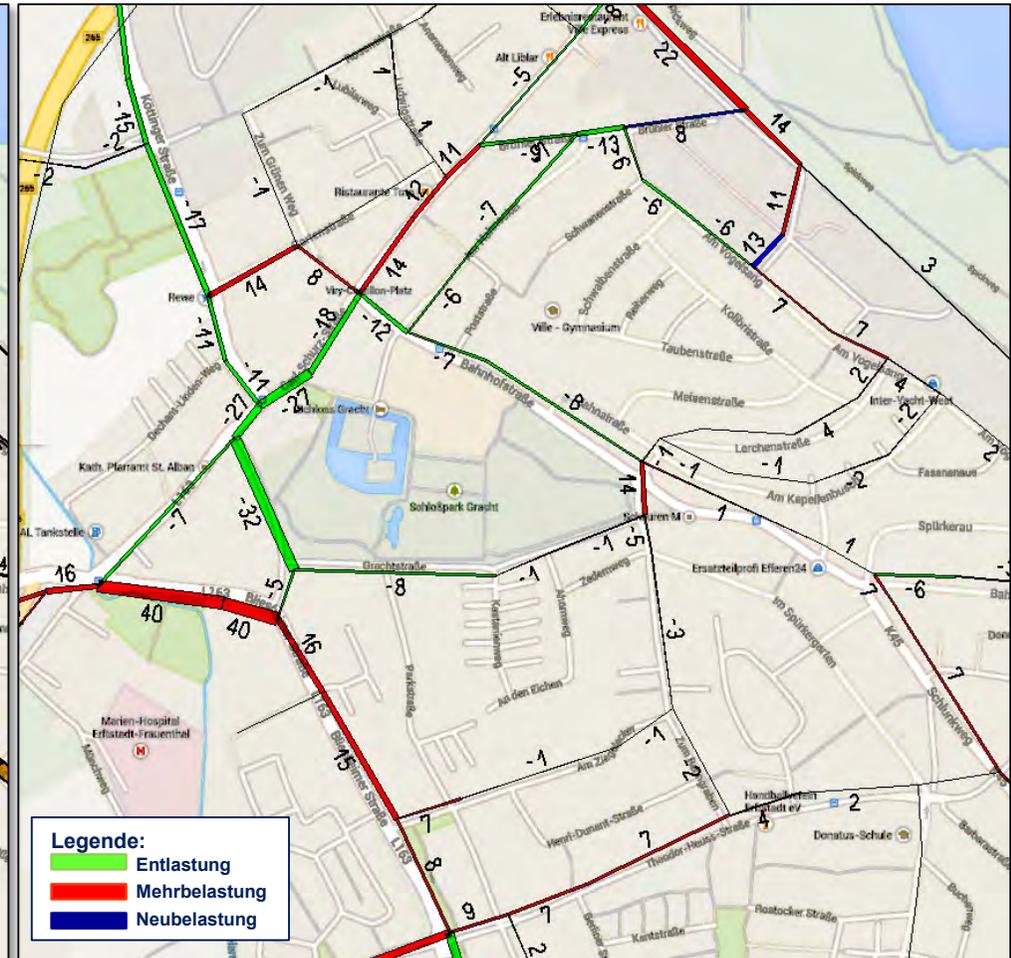
Sperrung Grachtstraße

Einbahnstraße Carl-Schurz-Str. zwischen L163 Köttinger Straße und K45 Bahnhofstr.

Belastung in Kfz DTV [100]



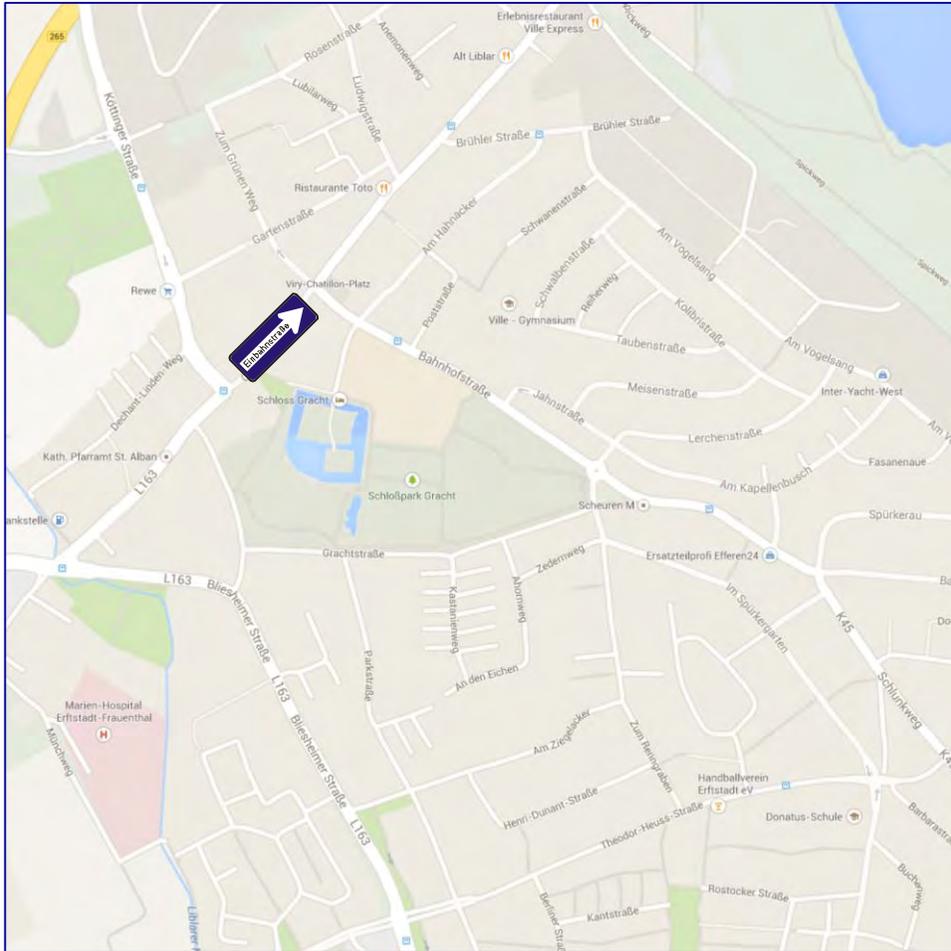
Differenzen zu A0 in Kfz DTV [100]



- + Entlastung Köttinger Str., untere und mittlere Carl-Schurz-Str., Bahnhofstr., Grachtstr.
- Mehrbelastung Bliesheimer Str. bis Theodor-Heuss-Str., obere Carl-Schurz-Str. bis Brühler Str., Gartenstr.
- o Neubelastung Max-Planck-Str.

- Die Anlage von 6 Kreisverkehren führt zu einer verträglichen und leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs.
- Durch die Verlängerung der Max-Planck-Straße kann gezielt der Verkehr aus Kierdorf, Köttingen und den nördlichen Wohngebieten in Liblar zum P+R-Platz am Bahnhof geführt werden. Die Öffnung der Brühler Straße und der Verbindung zwischen Am Vogelsang und Max-Planck-Straße führt zu einer direkten Ableitung des Quell- und Zielverkehrs der dortigen Wohngebiete ins überörtliche Straßennetz.
- Die Sperrung der Grachtstraße verdrängt noch mehr Verkehr auf die Bliesheimer Straße. Da die Grachtstraße bereits durch die Kreisverkehrsmaßnahmen entlastet wird, ist eine Sperrung nicht notwendig.
- Die Einbahnstraßenregelung in der Carl-Schurz-Straße entschärft den Knoten Köttinger Straße / Carl-Schurz-Straße deutlich. Die Auswirkungen sind sehr kleinräumlich und im Wesentlichen in der Gartenstraße und Zum grünen Weg spürbar. Bei dieser Lösung sind die Kreisverkehre Köttinger Straße / Carl-Schurz-Straße und Bahnhofstraße / Carl-Schurz-Straße nicht notwendig.

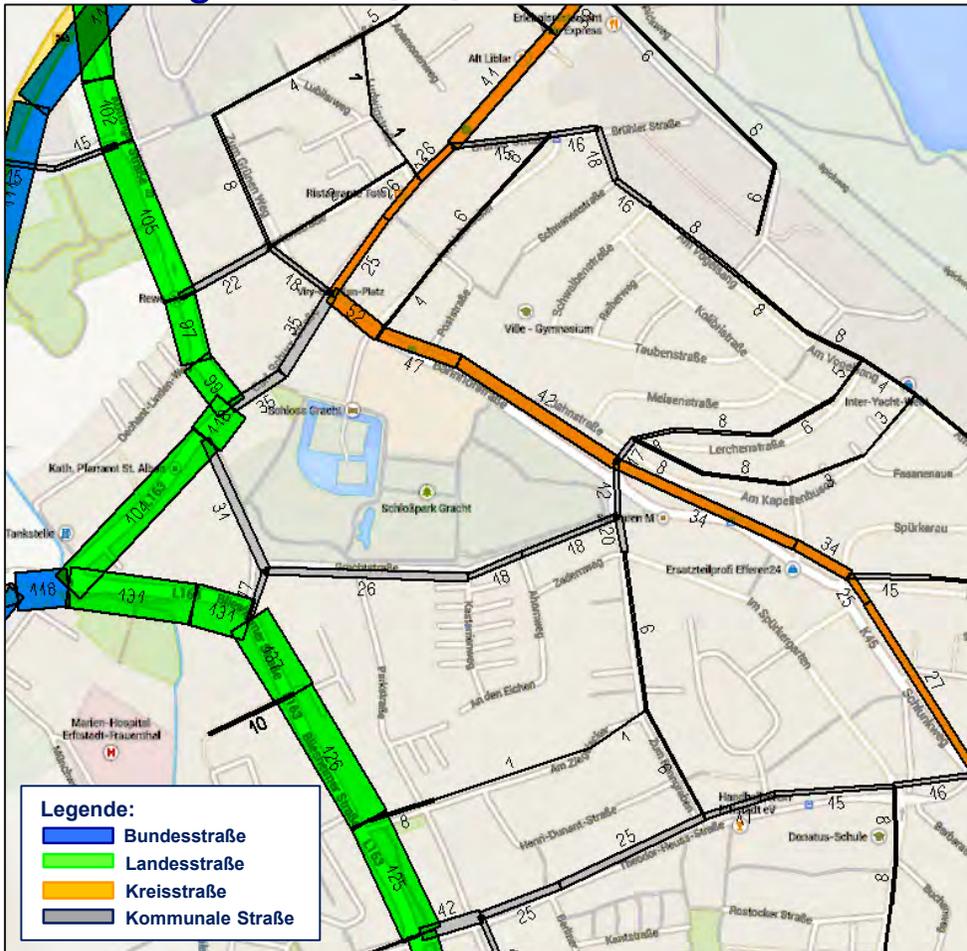




Einbahnregelung Carl-Schurz-Str. zwischen Köttinger Straße und Bahnhofstraße in West-Ost-Richtung

- ist adhoc ohne wesentliche Kosten (Schilder) umsetzbar
- Probebetrieb ist möglich
- entschärft die Situation am Knoten Carl-Schurz-Str. / Köttinger Str. in hohem Maße
- bietet Raum für Straßen- und Stadtgestaltung im historischen wertvollen Umfeld
- Wirkung extrem kleinräumig, in der Gartenstraße nur wenig betroffene Anwohner

Belastung in Kfz DTV [100]



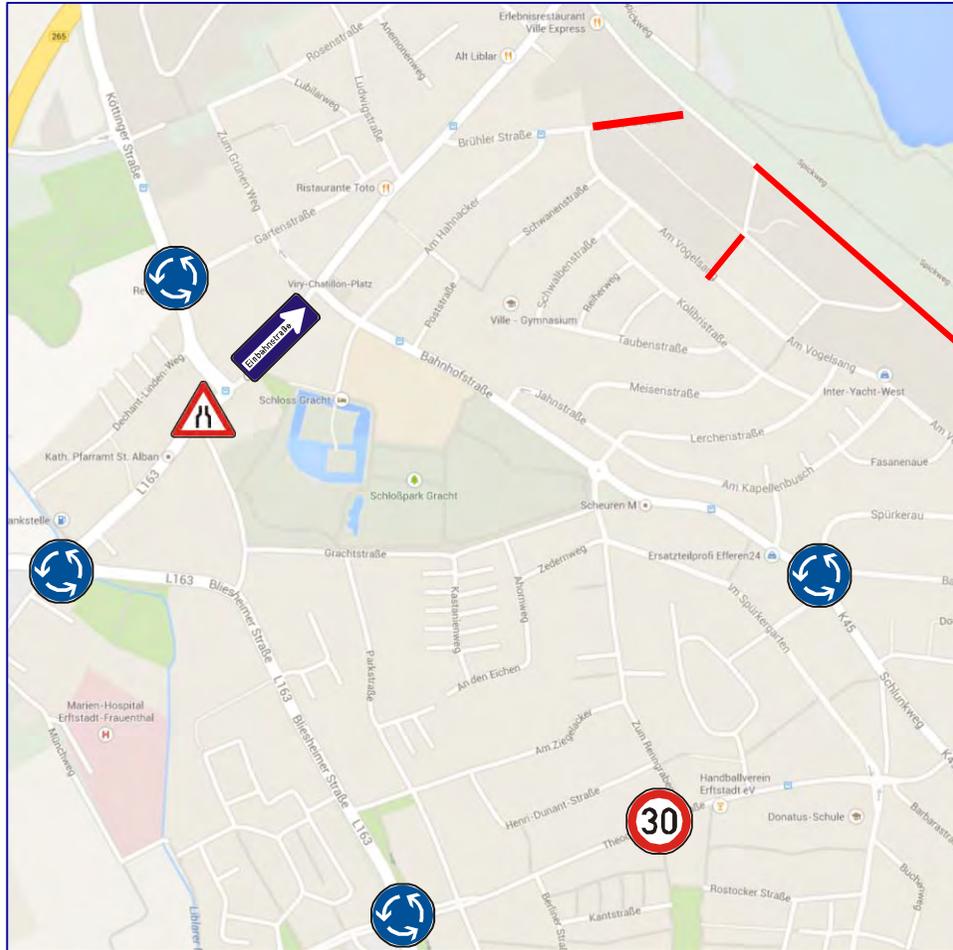
Differenzen zu A0 in Kfz DTV [100]



+ Entlastung Knoten Köttinger Str. / Carl-Schurz-Str.

- Mehrbelastung Gartenstr., östliche Grachtstr., nördliche Bliesheimer Str.

-
0. Verkehrskonzept innerhalb des Masterplans Liblar
 1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung
 2. Maßnahmen MIV: Planfälle 1-4
 3. **Maßnahmen MIV: Zielkonzept**
 4. Maßnahmen Fußwegenetz
 5. Maßnahmen Radwegenetz
 6. Ausblick



Kreisverkehre an folgenden Knoten :

- L163 Bliesheimer Straße / L163 Carl-Schurz-Str.
- L163 Köttinger Straße / Gartenstraße
- L163 Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße
- K45 Bahnhofstraße / K45 Schlunkweg

Öffnung für Kfz-Verkehr

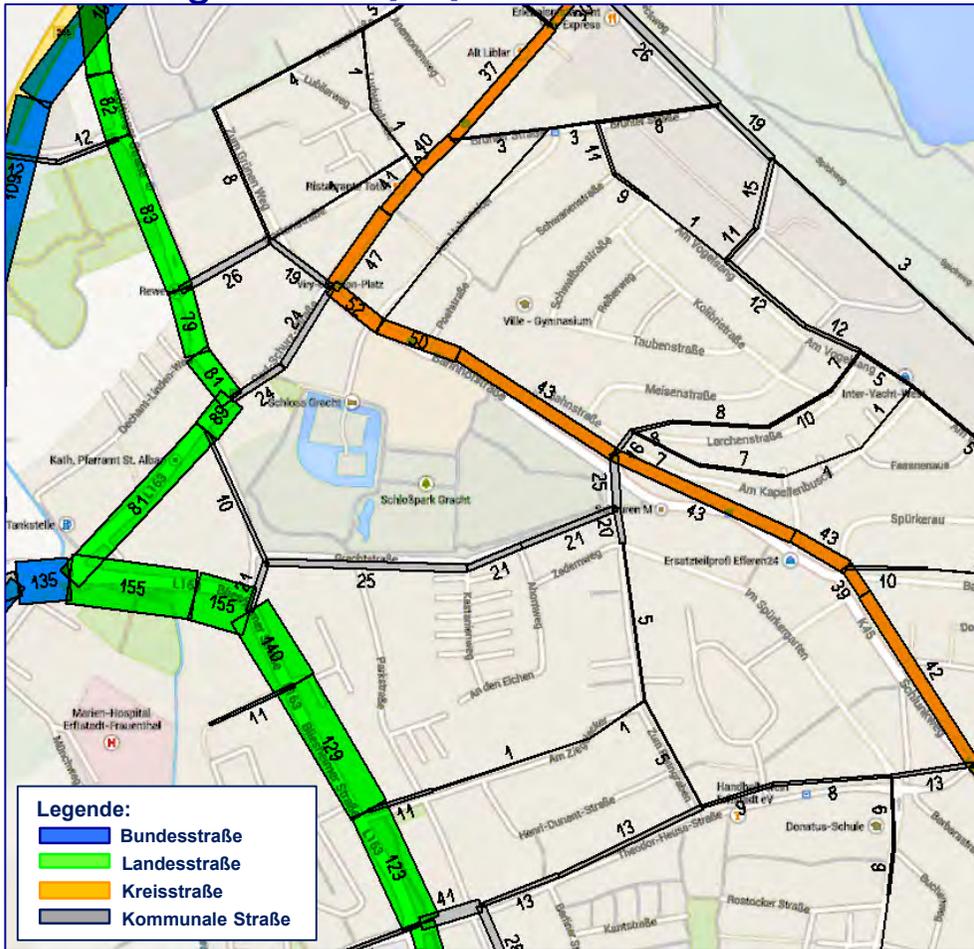
- Brühler Straße
- Max-Planck-Straße

Verlängerung Max-Planck-Str. bis P+R Bhf.

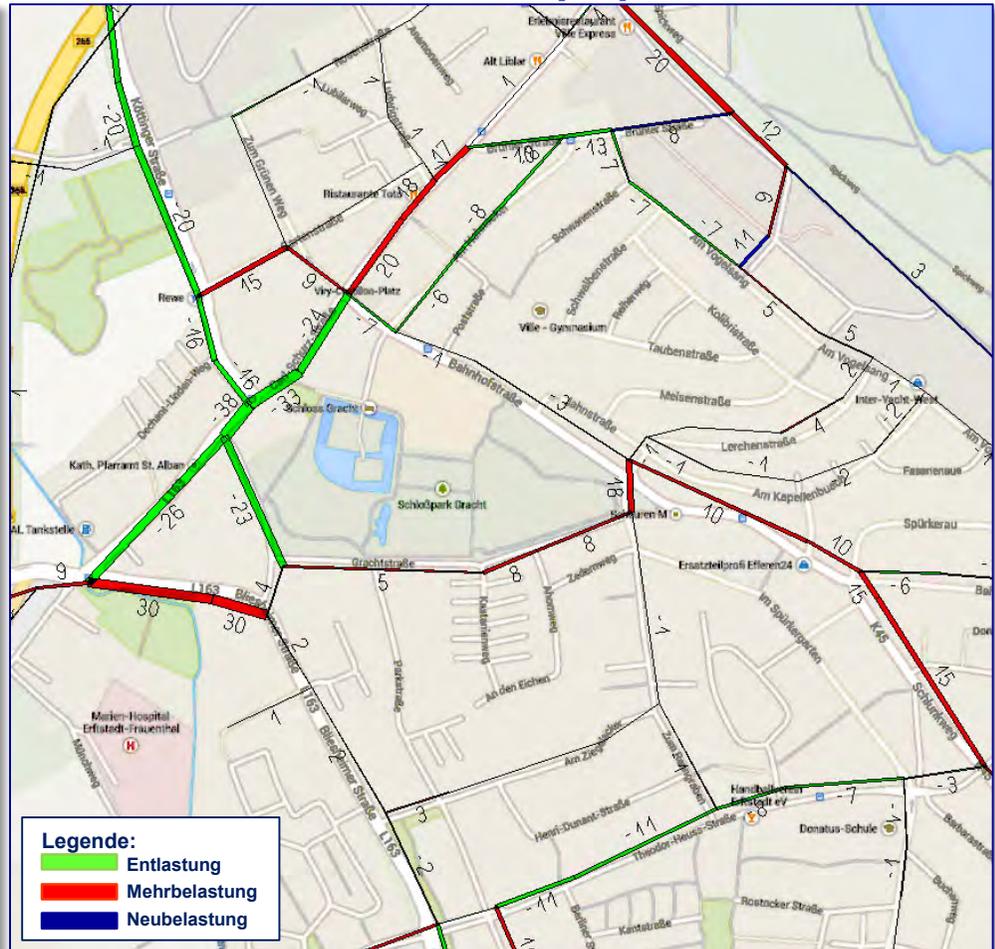
Einengung L163 Carl-Schurz-Straße zwischen Grachtstr. und L163 Köttinger Str.

Durchgehend Tempo 30 Theodor-Heuss-Str.

Belastung in Kfz DTV [100]



Differenzen zu A0 in Kfz DTV [100]



- + Entlastung Köttinger Str., untere und mittlere Carl-Schurz-Str., Bahnhofstr., Theodor-Heuss-Str., Grachtstr.
- Mehrbelastung Bliesheimer Str. bis Grachtstr., obere Carl-Schurz-Str. bis Brühler Str., Gartenstr., Schlunkweg
- o Neubelastung Max-Planck-Str.

-
0. Verkehrskonzept innerhalb des Masterplans Liblar
 1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung
 2. Maßnahmen MIV: Planfälle 1-4
 3. Maßnahmen MIV: Zielkonzept
 4. **Maßnahmen Fußwegenetz**
 5. Maßnahmen Radwegenetz
 6. Ausblick

Vorgabe an das Fußwegenetz:

- Die wichtigen Ziele im Stadtteil Liblar sollen über möglichst attraktive und ungefährliche Straßen und Wege lückenlos und möglichst umwegfrei fußläufig erreichbar sein.

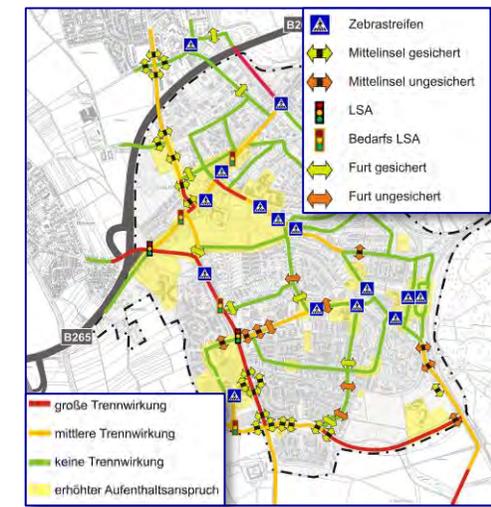
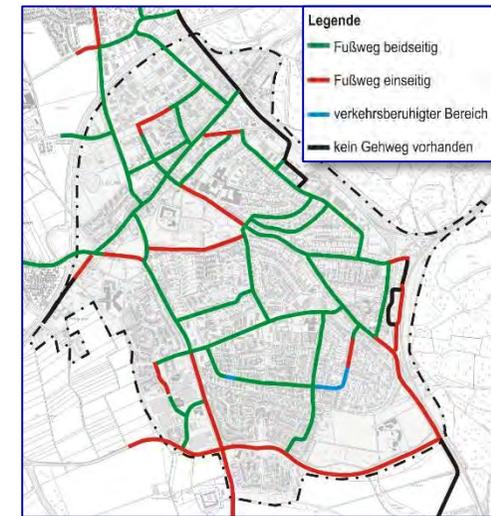
Mängel ergeben sich aus...

- Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln,
- einem erhöhten Aufenthaltsanspruch von zu Fuß Gehenden im Umfeld von zentralen Einrichtungen,
- Netzlücken und fehlenden gesicherte Querungsmöglichkeiten,
- dem bautechnischen Zustand (Oberflächenbeschaffenheit, geringe Gehwegbreite, Sichtverhältnisse, Beleuchtung).



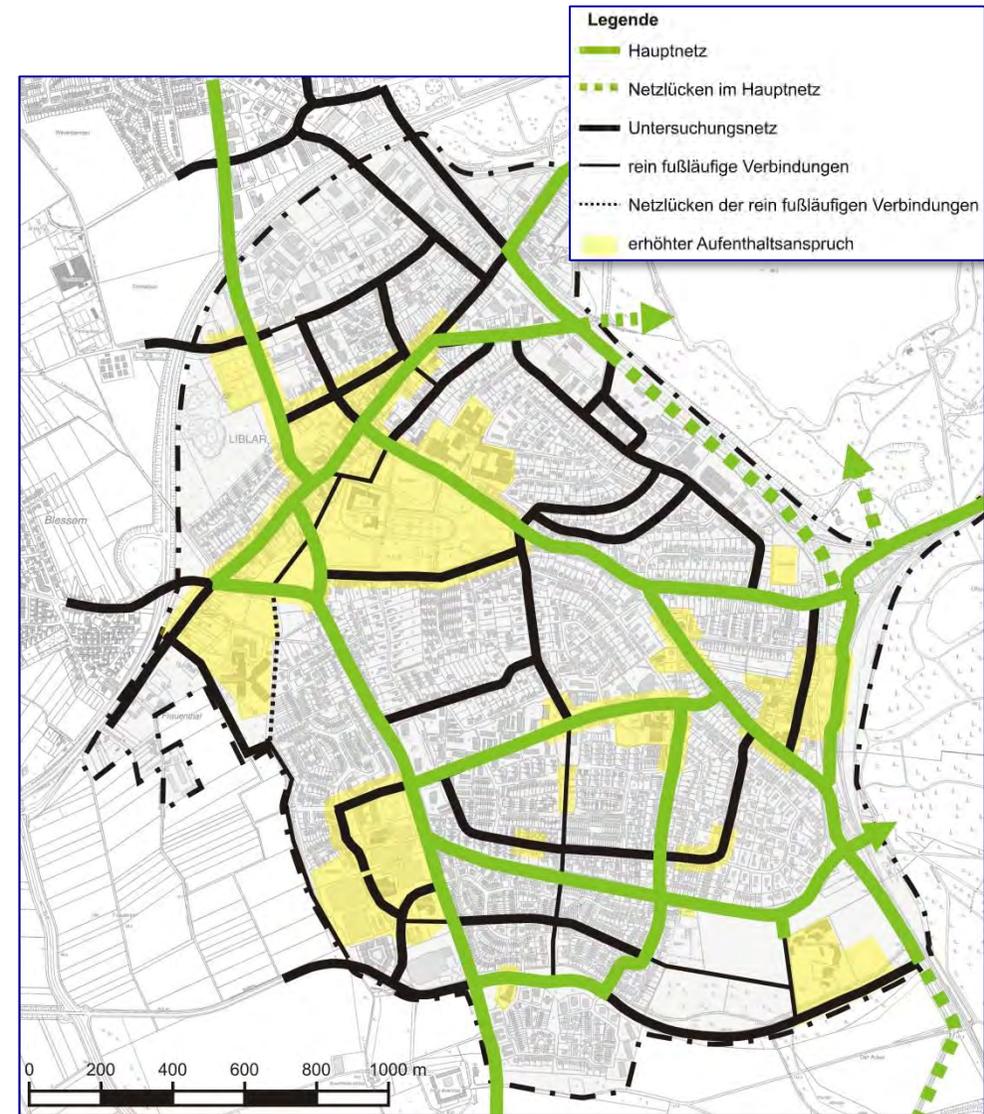
Zusammenfassung der Analyse des Status Quo:

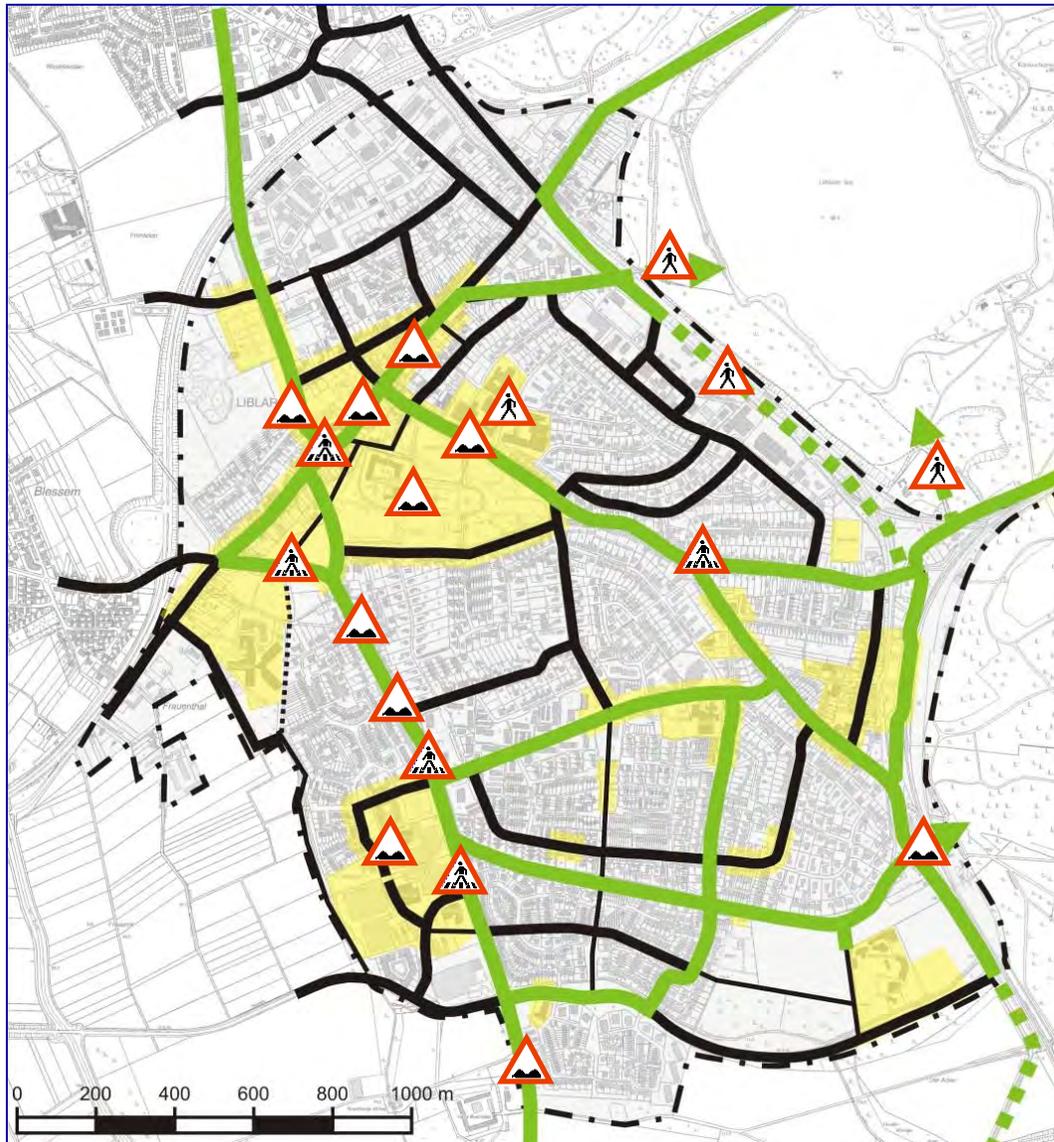
- Die zentralen Einrichtungen sind gut und lückenlos erreichbar
- Der Großteil der wichtigsten innerörtlichen Relationen verfügt über einen beidseitig angelegten Gehweg.
- Die Gehwege sind meist ausreichend dimensioniert, insbesondere in Bereichen mit erhöhtem Aufenthaltsanspruch.
- Liblar weist eine hohe Anzahl und gut positionierte Querungsmöglichkeiten auf, insbesondere in Bereichen mit erhöhtem Aufenthaltsanspruch. Die Mehrheit ist ausreichend gesichert.
- Es existieren viele, auch quartierübergreifende, rein fußläufige Verbindungen:
 - zwischen K44 über Bürgerplatz bis Theodor-Heuss-Straße
 - Promenadenweg (alte Bahntrasse) inkl. Anbindung Freie Waldorfschule
 - Schlosspark Gracht / Gesundheitsgarten
 - Rückwärtige Anbindung Marienplatz über Am Hahnacker
 - uvm.



Definition Hauptnetz

- Das Hauptnetz sollte folgende Merkmale aufweisen:
 - Beschilderung innerörtlicher Ziele inkl. Entfernungsangaben
 - Ausreichende Beleuchtung
 - Geeignete Gehwegdimension nach EAE, EAHV und RAS-Q, insbesondere bei paralleler Radwegführung
 - Konsequente barrierefreie Ausgestaltung der Querungsmöglichkeiten
 - Für mobilitätseingeschränkte Personen geeignete Oberflächen (z.B. kein Kopfsteinpflaster)
 - Durchgängiger Winterdienst
 - Regelmäßiger Grünschnitt





Legende

- Hauptnetz
- Netzlücken im Hauptnetz
- Untersuchungsnetz
- rein fußläufige Verbindungen
- Netzlücken der rein fußläufigen Verbindungen
- erhöhter Aufenthaltsanspruch
- Schaffung/Überarbeitung von Querungsmöglichkeiten
- Beseitigung bautechnischer Mängel
- Lückenschluss durch Netzausbau

Schaffung und Überarbeitung von Querungsmöglichkeiten

- L163 Bliesheimer Straße, Knoten Theodor-Heuss-Straße
 - Einrichtung gesicherte Querungsmöglichkeit im Rahmen der Umwandlung zu einer Kreisverkehrsanlage
- K45 Carl-Schurz-Straße, Knoten Köttinger Straße
 - Einrichtung Kreisverkehrsanlage, alternativ Einbahnregelung Carl-Schurz-Straße in nördl. Richtung
- L163 Bliesheimer Straße, auf Höhe Musikschule
 - Einrichtung gesicherte Querungsmöglichkeit

Beseitigung bautechnischer Mängel

- Anpassung der Gehwegdimensionierung
 - L163 Bliesheimer Straße zwischen Grachtstraße und Am Ziegelacker
- Verbesserung der Beleuchtung bzw. der Sichtverhältnisse
 - K45 Schlunkweg zwischen Neubaugebiet Am Villehang und Knoten Bahnhofstraße
 - L163 Bliesheimer Straße, Einmündung Am Ziegelacker (Grünwuchs)
- Anpassung der Oberflächenbeschaffenheit
 - Prüfung / Anpassung der Oberflächenbeschaffenheit, insbesondere im ausgewiesenen Hauptnetz (u.a. im Bereich EKZ und Schosspark Gracht) unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit.

Lückenschluss durch Netzausbau

- Ausbau Max-Planck-Straße bis Bahnhof Ertstadt (s. Maßnahmen MIV Planfälle 1-4)
- Anbindung des Liblarer Sees über Brühler Straße und Max-Planck-Straße



-
0. Verkehrskonzept innerhalb des Masterplans Liblar
 1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung
 2. Maßnahmen MIV: Planfälle 1-4
 3. Maßnahmen MIV: Zielkonzept
 4. Maßnahmen Fußwegenetz
 5. **Maßnahmen Radwegenetz**
 6. Ausblick

Vorgabe an das Radwegenetz:

- Die wichtigen Ziele im Stadtteil Liblar sollen über möglichst attraktive und ungefährliche Straßen und Wege lückenlos mit dem Fahrrad / Pedelec erreichbar sein.



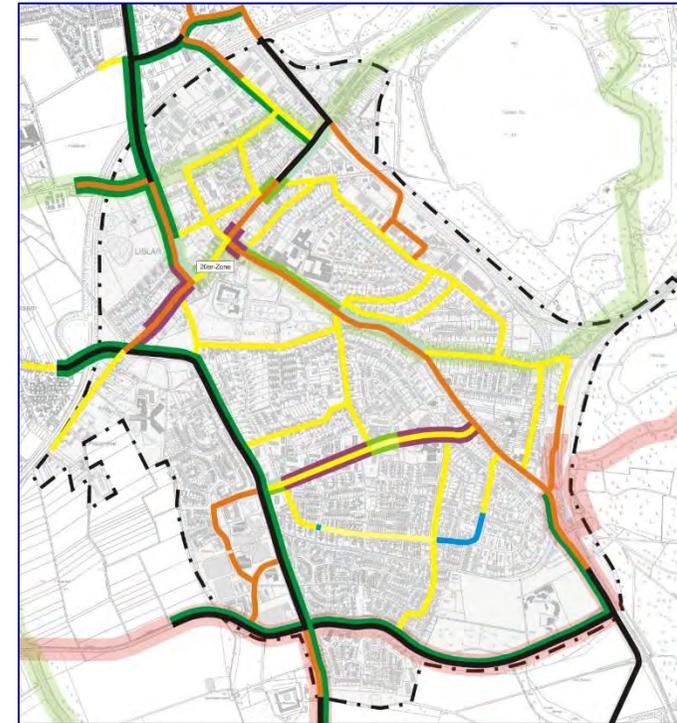
Mängel ergeben sich aus...

- Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln,
- einem erhöhten Sicherheitsanspruch von Radfahrenden im Straßenraum,
- Netzlücken und fehlenden gesicherte Querungsmöglichkeiten,
- dem bautechnischen Zustand (Oberflächenbeschaffenheit, geringe Radwegbreite, Sichtverhältnisse).



Zusammenfassung der Analyse des Status Quo:

- Auf den Hauptverkehrsachsen verfügt das lokale Radwegenetz über zahlreiche ausgewiesene Radverkehrsanlagen, besonders in Bereichen mit erhöhten Verkehrsbelastungen.
- Die bauliche Ausführung entspricht meist den Regelwerken (hier ERA, 2010).
- Viele zentrale Einrichtungen in Liblar sind durch ausgewiesene Radverkehrsanlagen beinahe lückenlos erreichbar.
- Es sind zahlreiche und meist gut positionierte Querungsmöglichkeiten vorhanden, insbesondere im Umfeld zentraler Einrichtungen. Die Mehrheit davon ist ausreichend gesichert und in der Ausführung für Radfahrende geeignet.



Legende	
	NRW-Radverkehrsnetz
	NRW-Themenrouten
	getrennter Rad- / Fußweg
	gemeinsamer Rad- / Fußweg
	Fußweg / Rad frei
	Schutzstreifen
	30 km/h (Bereich)
	30 km/h (Zone)
	50 / 70 km/h
	Verkehrsberuhigter Bereich

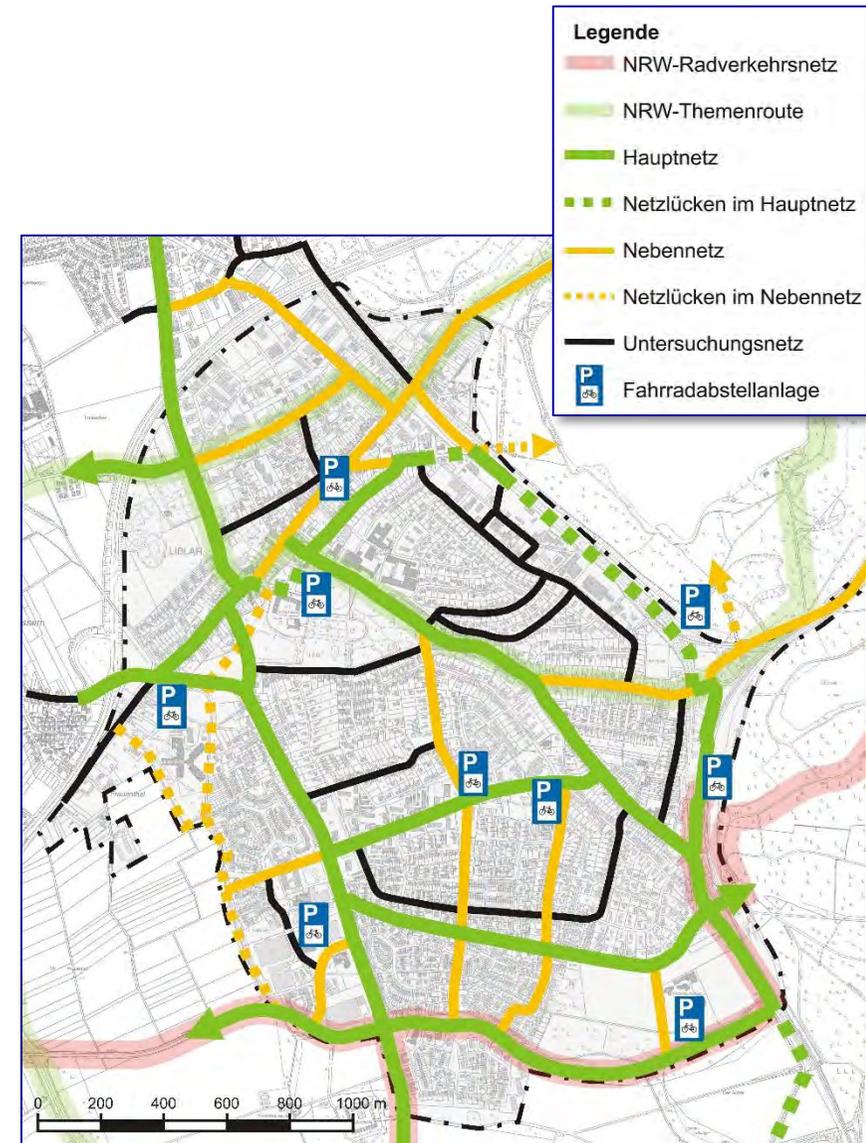
Definition eines innergemeindlichen Haupt- und Nebennetzes (nach ERA 2010)

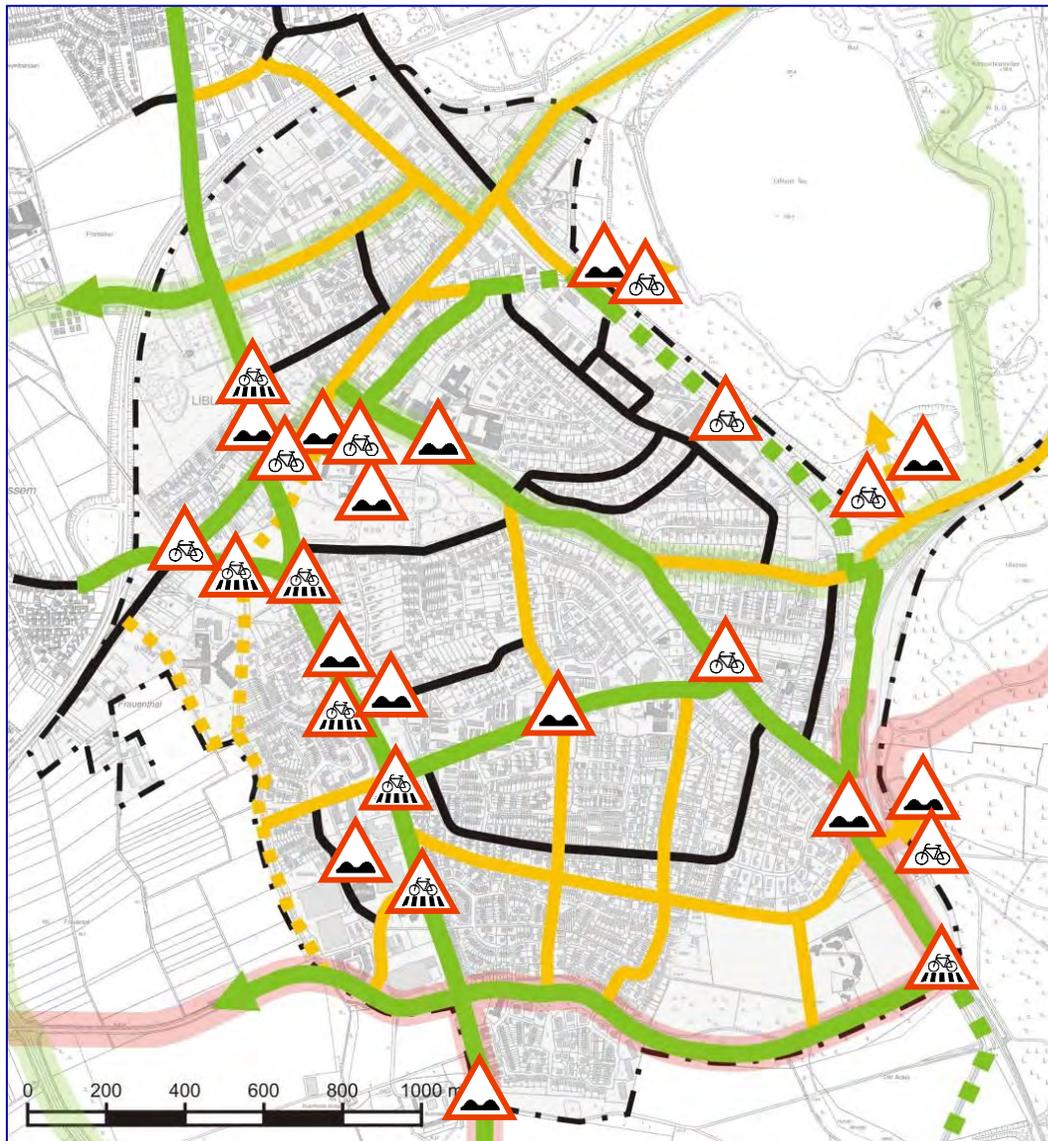
▪ Hauptnetz

- Asphaltierte, durchgängige Radverkehrsanlagen für die täglichen Wege von Berufs- und Ausbildungspendlern
- Lückenlose Verbindung der wesentlichen Quellen und Ziele auf direkten radfahrfreundlichen Routen
- Verfügbarkeit von Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl an den wesentlichen Zielen
- Eine Maschenweite von 200 bis 1.000 m
- Durchgängige Beleuchtung, Wegweisungen inkl. Entfernungangaben und Winterdienst

▪ Nebennetz

- Ergänzung und Weiterverteilung des Hauptnetzes
- Attraktives Wegeangebot für Freizeit- und Gelegenheitsradfahrende
- Durchgängige Beleuchtung und Wegweisung, sofern es Teil des übergeordneten Wegweisungsnetzes (hier NRW-Radverkehrsnetz)





Legende

- NRW-Radverkehrsnetz
- NRW-Themenroute
- Hauptnetz
- Netzlücken im Hauptnetz
- Nebennetz
- Netzlücken im Nebennetz
- Untersuchungsnetz
- Schaffung/Überarbeitung von Querungsmöglichkeiten
- Beseitigung bautechnischer Mängel
- Lückenschluss durch Netzausbau

Schaffung und Überarbeitung von Querungsmöglichkeiten

- L163 Bliesheimer Straße, Knoten Theodor-Heuss-Straße
 - Einrichtung einer gesicherter Querungsmöglichkeit (auch bei Umwandlung zu einer Kreisverkehrsanlage, s. Maßnahmen MIV Planfälle 1-4)
- L163 Köttinger Straße, Knoten Gartenstraße
 - Sicherungsmaßnahmen an der vorhandenen Querungsmöglichkeit (auch bei Umwandlung zu einer Kreisverkehrsanlage, s. Maßnahmen MIV Planfälle 1-4)
- K45 Schlunkweg, Knoten K44
 - Sicherungsmaßnahmen der vorhandenen Querungsmöglichkeiten (bei zu empfehlendem Bau eines Fuß- / Radweges entlang der K44 Kruggenberg nach Bliesheim)

Beseitigung bautechnischer Mängel

- Anpassung der Radwegdimensionierung
 - L163 Bliesheimer Straße zwischen Grachtstraße und Am Ziegelacker
- Verbesserung der Beleuchtung bzw. der Sichtverhältnisse
 - L163 Merowingerstraße zwischen Liblar und Bliesheim
 - K45 Bahnhofstraße im Bereich des Schulzentrums
- Anpassung der Oberflächenbeschaffenheit
 - Prüfung und Anpassung der Oberflächenbeschaffenheit in ausgewiesenem Haupt- und Nebennetz (u.a. im Bereich EKZ, Promenadenweg, Anbindungen an Liblarer See und Ville).



Lückenschluss durch Netzausbau

- L163 Carl-Schurz-Straße, im Bereich Knoten L163 Köttinger Straße
 - Konsequente Weiterführung des Angebotsstreifens (Schutzstreifen) im Kreuzungsbereich
- Max-Planck-Straße bis Bahnhof Erfstadt
 - Ausbau bis Bahnhof Erfstadt und Freigabe für den Radverkehr (s. Maßnahmen MIV Planfälle 1-4)
- Fritz-Erle-Straße, zwischen K45 Carl-Schurz-Straße und K45 Bahnhofsstraße
 - Als Bestandteil des Hauptnetzes: Für Radfahrende geeigneter Ausbau
- Anbindung des Liblarer Sees und Ville
 - Anschluss über Brühler Straße und Max-Planck-Straße und Grubenweg (Liblarer See) und Schlunkweg (Ville)

Neuordnung vorhandener Radverkehrsanlagen

- Theodor-Heuss-Straße
 - Reduzierung auf einheitliche Ausführung als Angebotsstreifen (Schutzstreifen)
- K45 Bahnhofstraße und Schlunkweg
 - Als Bestandteil des Hauptnetzes: Konsequente Weiterführung der Radverkehrsanlagen in Form eines Angebotsstreifens (Schutzstreifen).
- K45 Bahnhofstraße, zwischen Knoten K45 Schlunkweg und K45 Carl-Schurz-Straße
 - Als Bestandteil des Hauptnetzes: Konsequente Weiterführung der Radverkehrsanlagen in Form eines Angebotsstreifens (Schutzstreifen).



-
0. Verkehrskonzept innerhalb des Masterplans Liblar
 1. Ergebnisse der Haushaltsbefragung
 2. Maßnahmen MIV: Planfälle 1-4
 3. Maßnahmen MIV: Zielkonzept
 4. Maßnahmen Fußwegenetz
 5. Maßnahmen Radwegenetz
 6. **Ausblick**

- Diskussion und Abstimmung der einzelnen Maßnahmenkonzepte
 - Formulierung und Prioritätenreihung eines verkehrsmittelübergreifenden Zielkonzeptes für Liblar
- ➔ Alle Elemente in Reflektion mit den städtebaulichen Zielen und Maßnahmen der Planungsgruppe MWM

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Fon: +49(241) 9 46 91-52

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22

52066 Aachen

lum@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

M.A. Geogr. Alexander Lumpe



Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin

Wir analysieren, prognostizieren, planen und realisieren.

