

## Verkehrsplanung im Überblick

Vorläufer des Verkehrsentwicklungsplanes war der mit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes 1972 einhergehende Generalverkehrsplan der Stadt Troisdorf (Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit – Institut an der Universität Köln – 1972). Ziel der Planung war die Anpassung der örtlichen bzw. regionalen Straßennetzstruktur an die zukünftig erwarteten Verkehrsbelastungen. Noch im Sinne der „Vollmotorisierung“ der Bevölkerung orientierte sich das Leitbild primär an den Leistungsansprüchen des motorisierten Individualverkehrs.



*„Verkehrsalltag“ in den 70er Jahren – Sieglarer Straße im Stadtteil Troisdorf-Oberlar.*

*Der Straßenraum wird maßgeblich von Kraftfahrzeugen beansprucht.  
Foto Rainer Griese, entnommen dem Bildband „Troisdorf – Ansichten einer Stadt“, Hrsg. Stadt Troisdorf, August 1979*

Zunehmende Verkehrsdichte und die damit verbundenen steigenden Umweltbelastung durch den KFZ - Verkehr, einhergehend mit Qualitätsverlusten im unmittelbaren Wohnumfeld, haben zu einem Wertewandel in der Stadtverkehrsplanung geführt. Schwerpunkt der verkehrsplanerische Zielsetzung ist die möglichst verträgliche Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse aller Straßenraumnutzer unter besonderer Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und –arten vornehmlich im bestehenden Straßennetz.



*„Verkehrsalltag – 2009“ – Sieglarer Straße im Stadtteil Troisdorf-Oberlar*

*Markierte Fahrradstreifen im Straßenraum erlauben einen zügigen und durch ständigen Sichtkontakt zwischen Kraftfahrern und Radfahrer sicheren Radverkehr. Das Fahrrad wird zum gleichberechtigten Verkehrsmittel im Straßenraum.*

Mit dem 1989 erstellten Verkehrsentwicklungsplan (Planerbüro Südstadt, Köln, in Zusammenarbeit mit Planungsgemeinschaft Verkehr -Alrutz, Dargel, Hildebrandt-, Hannover) wurde ausgehend von diesem Planungsansatz ein integriertes Handlungskonzept erarbeitet, in dem die nichtmotorisierten Verkehre (Fußgänger und Radfahrer) sowie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gleichberechtigt berücksichtigt wurden.

Schwerpunkte für den gesamtstädtischen Handlungsbedarf sind neben der Entwicklung der Netzmodelle für den KFZ - Verkehr und den ÖPNV, die Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes sowie die Erarbeitung straßenbezogener Maßnahmen unter Berücksichtigung aller straßenraumbezogener Nutzungsansprüche auf der Grundlage einer Verträglichkeitsanalyse. Ziele sind u. a. die Nutzungsoptimierung und die Qualitätsverbesserung des bestehenden Straßennetzes und eine gesamtstädtische Verkehrsberuhigung.



*Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Am Krausacker“ in Troisdorf-Bergheim Tempo 30-Zone,*

*Ausbau der Anliegersammelstraße: die funktionalen und gestalterischen Zielvorstellungen für das Erschließungswegenetz wurden bereits beim städtebaulichen Entwurf berücksichtigt*



*Ortseingang Troisdorf-Bergheim, Oberstraße*

*Fahrbahn-Einengungen und Mittelinsel in der Höhe der Bushaltestelle sind Teil der verkehrsberuhigenden Maßnahmen, die insbesondere der Reduzierung des Durchgangs- und Schleichverkehrs dienen.*



*Fahrradstraße als Bestandteil der Veloroute im Rahmen des Modellprojektes „FFT“: Talweg - Einmündung Sieglarer Straße, Stadtteil Troisdorf-Oberlar.*

*Neben der Sicherung des Fahrradverkehrs wurde durch Einbahnregelung für den KFZ-Verkehr eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und damit der Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnbebauung erreicht*

## **Das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplanes umfasst im Wesentlichen:**

- Modifikationen der Straßennetzgestalt zur Reduzierung von vermeidbaren Durchgangsverkehr und Schleichverkehren in Wohngebieten;
- die Umgestaltung von (Haupt-) Verkehrsstraßen;
- punktuelle und linienhafte Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und des Fußgängerlängsverkehrs;
- die flächenhafte Ausweisung von Tempo 30-Zonen zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus der Kraftfahrzeuge, Stärkung der Aufenthaltsfunktion des Straßenraums für andere Nutzer und somit Verbesserung des Wohnumfeldes;
- die Modifikation des bestehenden Busliniennetzes und die Ergänzung des ÖPNV durch flexible Betriebsweisen (Anruf-Sammeltaxen) in Form einer differenzierten Bedienung;
- Integration der im Rahmen des Modellvorhabens „FFT“ Fahrradfreundliches Troisdorf [[http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content\\_lang,1/oid,573/ticket,quest](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content_lang,1/oid,573/ticket,quest)] entwickelten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in die Gesamtkonzeption.

Die bestandsorientierten Maßnahmenvorschläge des Verkehrsentwicklungsplanes sind auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungszeitraum (ca. 5 bis 6 Jahre) angelegt und demzufolge weitgehend umgesetzt.

Die über den mittelfristigen Zeitrahmen hinausgehende Maßnahmenkonzeption ist abhängig von der Realisierung wesentlicher geplanter Entlastungsstraßen (z. B. die überörtlichen Straßenbauprojekte K 29n und L 332n), die Teil der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturplanung auf Regional- und Landesebene sind und deren Planung und Bau nicht in die Planungshoheit der Stadt Troisdorf fällt.

Über den Verkehrsentwicklungsplan hinaus werden im Zuge von Bebauungsplänen und informellen Planungen wie beispielsweise Rahmenplanungen verkehrliche Teilplanungen und –konzeptionen zu Einzelobjekten oder der Bebauungsplanung erstellt.