

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 160/2015	
Beschlussvorlage			
Bauen und Gebäudemana- gement	öffentlich	☒	
Kopp, Stephan	nicht öffentlich	☐	
Gremium:		TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt		7	06.05.2015
Integriertes Handlungskonzept Innenstadt Breite Straße/Johannes-Flintrop-Straße (Süd) Vorstellung des Verkehrskonzeptes			
Finanzielle Auswirkungen ja Kosten 1.020.000,00 € Produkt 12.12.03 Maßnahme 14-33-000291 Haushaltsjahr 2015 ff. Folgekosten ja Haushaltsmittel stehen zur Verfügung ☒ ja ☐ nein Deckungsvorschlag			
<u>UMWELTBELANGE</u> werden besonders berührt im Bereich: ☐ Abfall ☐ Wasserhaushalt ☐ Klima ☐ Boden ☐ Natur- und Artenschutz ☐ Emissionen / Immissionen			
BESCHLUSSVORSCHLAG 1. Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt stimmt dem vorgestellten Verkehrskonzept zur Umgestaltung der Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße (Süd) zu. 2. Auf Grundlage dieser Verkehrskonzeption soll der Gestaltungsentwurf zur Umgestaltung der Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße (Süd) als Projekt des Integrierten Handlungskonzeptes erarbeitet und in der nächsten Ausschusssitzung vorgestellt werden.			
<u>Abstimmungsergebnis:</u> Ja Nein Enthaltungen CDU SPD Die Grünen FDP AfD UBWG PIRATEN/LINKE			

Verwaltungserläuterung:

Der Straßenzug Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße stellt sich als hochbelasteter Hauptverkehrsstraßenzug in der Innenstadt von Mettmann dar. Als Teil der ehemaligen B 7 erfüllt er weiterhin Verbindungsaufgaben zwischen Velbert / Wülfrath über die Innenstadt von Mettmann und Düsseldorf / Erkrath. Aktuelle Verkehrszählungen haben im Januar 2015 auf der Breite Straße eine Verkehrsbelastung von rund 1.300 Kfz in der Spitzenstunde nachgewiesen. An einem typischen Wochentag befahren rund 14.500 Kfz die Breite Straße und 12.500 Kfz die Johannes-Flintrop-Straße oberhalb des Jubiläumsplatzes. Zu den Hauptverkehrszeiten kommt es zu Stockungen im Verkehrsfluss, die einerseits die Verkehrsqualität für die Autofahrer, andererseits die Aufenthaltsqualität für Fußgänger in hohem Maße beeinträchtigen. Für die Anwohner ist durch die Immissionen die Wohnqualität gravierend belastet.

Bereits im Jahr 2005 hat der Stadtrat ein Konzept zur Innenstadtentlastung beschlossen. Die aktuell 2015 ermittelten Verkehrsdaten bestätigen die damaligen Prognosewerte des sogenannten Prognose-Nullfalls, das heißt ohne die Auswirkungen von entlastenden Maßnahmen. Durch die im November 2014 eröffnete Osttangente konnte bislang nur ein geringer Teil des Durchgangsverkehrs vom Straßenzug Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße verlagert werden.

Im Herbst 2015 wird der zweite Baustein der Innenstadtentlastung mit der Seibelquerspange zwischen der Schwarzbachstraße und der Johannes-Flintrop-Straße in Betrieb gehen. Durch die Straßenbaumaßnahmen allein sind jedoch keine durchgreifenden Entlastungswirkungen im Innenstadtstraßennetz zu erwarten. Fahrzeit- und Fahrtlängenvergleiche für unterschiedliche Fahrtrouten zwischen Wülfrath und Mettmann bzw. Erkrath zeigen, dass alternative Routen über die Osttangente, die Elberfelder Straße und den Südring (B 7) bzw. auch über die innerstädtisch verlaufenden Kreisstraßen K 38 und K 37 (Elberfelder Straße, Flurstraße, Beethovenstraße) länger und nicht zeitkürzer als die direkte Fahrt über den Straßenzug Johannes-Flintrop-Straße / Breite Straße sind.

Bereits das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2004, dessen Ergebnisse 2005 vom Stadtrat beschlossen worden sind, verknüpft den Neubau von Entlastungsstraßen deshalb mit durchgreifenden Einschränkungen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), indem die Breite Straße und die Schwarzbachstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden sollen. Zum damaligen Zeitpunkt wurde für die anliegenden Straßen des Jubiläumplatzes sogar die Eingliederung in eine Fußgängerzone vorgesehen.

Um das gestalterische Ziel des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt für die Breite Straße und die untere Johannes-Flintrop-Straße zu erreichen und in Zukunft einen attraktiven, innerstädtischen Straßenraum zu schaffen, der für alle Verkehrsteilnehmer geeignet ist,

sind restriktive Maßnahmen gegen den Durchgangsverkehr erforderlich. In einer Szenarienbetrachtung zu den zukünftigen Kfz-Verkehrsmengen werden Belastungswerte zwischen 1.000 Kfz/Tag (restriktives MIV-Konzept) und 13.000 Kfz/Tag (Offenhaltung bei Tempo 30) als möglich erachtet.

Besondere Anforderungen an das zukünftige Verkehrskonzept und die Gestaltung der Straßenräume stellt der ÖPNV. Der Jubiläumsplatz ist der wichtigste Busverknüpfungspunkt im Stadtgebiet Mettmann und zentrale Innenstadthaltestelle. Über die Breite Straße und die untere Johannes-Flintrop-Straße verkehren 9 Buslinien mit rund 500 Busfahrten am Tag, die besondere Anforderungen an die Befahrbarkeit stellen. Ein Fahrbahnprofil von 6,50 Meter und Asphalt als Fahrbahnbelag in den besonders beanspruchten Bereichen sind Voraussetzungen für die Befahrbarkeit, die die gestalterischen Möglichkeiten einschränken. Gleichwohl wird noch zu prüfen sein, wie in den sensiblen Bereichen mit höheren Ansprüchen an die Aufenthaltsqualität (Jubiläumsplatz) eine alternative Oberflächengestaltung zum Tragen kommen kann.

Für den Motorisierten Individualverkehr wird entsprechend den Voraussetzungen das folgende abgestufte Verkehrsberuhigungskonzept für den Kfz-Verkehr aus Richtung Wülfrath aus dem Verkehrsgutachten von 2004 abgeleitet:

1. Auf der Wülfrather Straße wird der Regionalverkehr mittels der wegweisenden Beschilderung über den ersten Kreisverkehr auf die Osttangente (K 38) gelenkt. Über die Johannes-Flintrop-Straße wird das Ziel Ratingen sowie die Parkhäuser Jubiläumsplatz ausgeschildert.
2. Am Kreisverkehr Johannes-Flintrop-Straße / Seibelquerspange wird das Fahrtziel Ratingen sowie die Parkhäuser Jubiläumsplatz nach rechts über die Seibelstraße ausgewiesen. Für den Geradeausverkehr erfolgt der Hinweis, dass die Durchfahrt der Johannes-Flintrop-Straße mit der Ausnahme für den Linienbusverkehr gesperrt ist (Anlieger frei) und keine Wendemöglichkeit für den Schwerverkehr besteht.
3. Der Abschnitt der Johannes-Flintrop-Straße zwischen dem Kreisverkehr mit der Seibelquerspange und der Einmündung Schwarzbachstraße wird zukünftig nur vom ÖPNV und dem Anliegerverkehr befahren. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Es wird, je nach Abschnitt, mit einer Verkehrsstärke von 500 bis 1.500 Kfz/Tag gerechnet. Im Einmündungsbereich der Schwarzbachstraße in die Johannes-Flintrop-Straße wird eine Wendemöglichkeit für Pkw's eingerichtet.

4. Ab der Schwarzbachstraße ist die Johannes-Flintrop-Straße bis zur Poststraße eine Busstraße. Die Fahrbahn wird als Bussonderfahrstreifen ausgewiesen, gesperrt für Fahrzeuge aller Art (mit Ausnahme von Fahrrädern und Taxen). Im Bereich des Jubiläumsplatzes wird somit der MIV ausgeschlossen.
5. Sowohl die Bussonderspur, die untere Johannes-Flintrop-Straße als auch die Breite Straße sollen nur langsam mit Tempo 20 befahren werden. Es gelten die Regelungen eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“.

Auch aus Richtung der Talstraße ist die Verkehrsmenge in der Zufahrt zur Breite Straße deutlich zu reduzieren. Der Durchgangsverkehr in Richtung Wülfrath wird außerhalb der Innenstadt zur Osttangente geführt. Für die Erreichbarkeit der nördlichen Innenstadt stehen großräumig die Berliner Straße und die Nordstraße (später: die nördliche Teilumfahrung) zur Verfügung.

Mit dem Parkhaus der Königshof-Galerie steht die größte Parkieranlage der Innenstadt direkt an der Talstraße und bietet freie Parkkapazitäten. Folgende weitere kleinräumige Maßnahmen werden für die südliche Innenstadt umgesetzt:

6. Verbot des Linkseinbiegens von der Talstraße in die Breite Straße mit Ausnahme des Linienbusverkehrs, Anlieger, Taxen und Fahrräder; die Linksabbiegespur in der Talstraße entfällt oder wird deutlich zurückgebaut.
7. Umkehrung der Einbahnregelung in der Poststraße, so dass zukünftig nur von der Johannes-Flintrop-Straße zur Bahnstraße ausgefahren werden kann.

Mit diesem Verkehrsführungskonzept wird die grundlegende Entlastung der südlichen Innenstadt vom MIV sichergestellt. Für die Breite Straße und die untere Johannes-Flintrop-Straße wird die zukünftige Kfz-Verkehrsmenge mit 1.000 bis 1.200 Kfz (davon 500 Linienbusse) abgeschätzt.

Innerhalb des „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ auf der Breite Straße und der unteren Johannes-Flintrop-Straße bleibt der noch vorhandene Kfz-Verkehr gegenüber den Fußgängern bevorrechtigt. Durch die deutliche Belastungsreduzierung auf rund 1.000 Kfz/Tag und eine „weiche Trennung“ der Verkehrsarten mit einem Tiefbord und deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeiten können Fußgänger zwischen den Straßenseiten verkehrssicher queren; die vorhandenen Lichtsignalanlagen an den Einmündungen der Poststraße und der Breite Straße in die Johannes-Flintrop-Straße können demontiert werden.

Aus dem Verkehrskonzept für die südliche Innenstadt ergeben sich erhebliche Vorteile für die Breite Straße und deren zukünftiger Gestaltung. Die Fußwegebeziehung zwischen den

Fußgängerbereichen der Freiheits- und Mühlenstraße und dem S-Bahnhaltepunkt „Zentrum“ wird deutlich gestärkt. Entsprechend dem Strategiekonzept „Öffentlicher Raum“ kann die Fahrbahn in der Breite Straße zu Gunsten eines breiten, boulevardartigen Gehweges auf der westlichen Straßenseite reduziert werden. Der Kreuzungsbereich mit der Talstraße / Bahnstraße kann reduziert werden und ein südlicher Stadteingang geschaffen werden.

Die Fußgängerquerung der Talstraße kann nicht nur gestalterisch aufgewertet werden, sondern auch signaltechnisch sind längere Freigabezeiten für die Fußgänger und Fahrradfahrer möglich. Für den Buslinienverkehr ergeben sich deutliche Verbesserungen, da die Rückstauerscheinungen entfallen werden und somit trotz Tempo 20 mit verringerten Fahrzeitverlusten in den Hauptverkehrszeiten gerechnet werden kann.

In der Ausschusssitzung wird das Verkehrskonzept von Herrn Runge, vom beauftragten Planungsbüro Runge+Küchler, vorgestellt.