

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 040/2015	
Informationsvorlage			
Stadtentwicklung, Umwelt, Bau	öffentlich	☒	
Geschorec, Kurt Werner	nicht öffentlich	☐	
Gremium: Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt	TOP-NR: 6	Datum: 04.02.2015	
Stand der Verkehrsplanung in Mettmann			
Finanzielle Auswirkungen Kosten Produkt Haushaltsjahr Folgekosten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung ☐ ja ☐ nein Deckungsvorschlag			
<u>UMWELTBELANGE</u> werden besonders berührt im Bereich: ☐ Abfall ☐ Wasserhaushalt ☐ Klima ☐ Boden ☐ Natur- und Artenschutz ☐ Emissionen / Immissionen			

Verwaltungserläuterung:

Auf Wunsch des Ausschussvorsitzenden gibt die Verwaltung einen Überblick über den aktuellen Stand der Verkehrsplanung in Mettmann und wird in der Sitzung weiter berichten.

Im Jahr 2005 sind im Kreistag und Stadtrat die politischen Beschlussfassungen über die „Ergänzenden Untersuchungen zur Innenstadtentlastung der Kreisstadt Mettmann“ gefasst worden. In diesem, von der Kreis- und Stadtverwaltung gemeinsam erarbeiteten, Konzept sind grundlegende Maßnahmen zur Verkehrsentslastung enthalten, im Vordergrund stand dabei die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Kernstadt Mettmanns. Durch die Umsetzung des beschlossenen Gesamtkonzeptes entstehen aber auch Entlastungswirkungen für einige andere Stadtbereiche. Die Vorgehensweise bei der Erstellung des Konzeptes sowie die dabei erzielten Ergebnisse werden nachfolgend kurz dargestellt.

Aus den heutigen Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz der Kreisstadt Mettmann resultieren erhebliche Leistungsfähigkeitsengpässe, insbesondere auf der Ortsdurchfahrt der ehemaligen B 7, der Johannes-Flintrop-/Wülfrather Straße sowie im Bereich der Kernstadt rund um den Jubiläumsplatz. Dies führt zu gravierenden Einschränkungen der Lebensqualität für die Wohnbevölkerung in den betroffenen Straßenzügen durch Lärm- und Abgasbelastungen sowie zu erheblichen Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität für Anwohner, Kunden und Besucher im öffentlichen Straßenraum. Die sich ergebenden Probleme beschränken sich zudem nicht ausschließlich auf die Stadt Mettmann, sondern wirken sich darüber hinaus negativ auf die Standortgunst der benachbarten kreisangehörigen Städte Wülfrath, Hilden, Erkrath und Haan aus. Deshalb wurde zur Verbesserung der Verkehrs- und Wohnqualität in und um Mettmann bereits seit Jahrzehnten der Bau einer neuen Bundesstraße als Verbindung der ehemaligen B 7 aus Richtung Düsseldorf zur Johannes-Flintrop-/Wülfrather Straße nach Wülfrath geplant. Dieser neue Straßenzug sollte als Bundesstraße 7n nördlich der Kernstadt realisiert werden. Aufgrund der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes, den Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Bau dieser Straße stattzugeben, stand zu erwarten, dass der Bau der B7n durch den Bund nicht weiter verfolgt würde. Zwischenzeitlich wurde durch den zuständigen Minister des Landes NRW mitgeteilt, dass der Planfeststellungsbeschluss zum Bau der B 7n tatsächlich aufgehoben wurde und die Straße somit nicht realisiert wird.

Parallel zur B 7n verfolgte die Stadt Mettmann die Realisierung verschiedener anderer Maßnahmen, die vor allem eine Entlastung des Kernstadtbereiches als Ziel haben sollten. Um ein ausgewogenes Gesamtkonzept zur Lösung aller Verkehrsprobleme zu entwickeln war es

notwendig, Aufschlüsse über die bestehenden Verkehrsbeziehungen, sowohl der Durchgangsverkehre, als auch der Quell- Ziel- und Binnenverkehre zu erhalten. Es wurden dazu eine Vielzahl von Netzanalysen im Rahmen von Modellrechnungen durchgeführt, um daraus verschiedene Netzvarianten zu entwickeln.

Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wurden, in enger Zusammenarbeit zwischen dem Kreis Mettmann und der Stadt Mettmann, verschiedene Netzvarianten festgelegt. Diese Varianten enthielten sowohl die von der Stadt geplanten Maßnahmen, als auch die abschnittsweise Realisierung einer Straße auf der Trasse der B 7n. Darüber hinaus wurden notwendige Eingriffe, wie Verkehrsberuhigungen, Diagonalsperren und auch die Schließung von Streckenabschnitten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im bestehenden Straßennetz unterstellt.

Das beschlossene Konzept ist vereinfacht in dem als Anlage 1 beigefügten Bild dargestellt. Wesentlicher Inhalt sind 3 Ergänzungen im Straßennetz, die Osttangente, Seibelquerspange und die so genannte „Teilumfahrung der Kernstadt“. Die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen verschiedener ausgesuchter Straßenquerschnitte sind in der als Anlage 2 beigefügten Tabelle enthalten.

Im November 2014 konnte die Osttangente bereits frühzeitig für den Verkehr freigegeben werden, die Verkehrsfreigabe der Seibelquerspange ist planmäßig für das 3. Quartal 2015 vorgesehen. Die Fertigstellung der „Teilumfahrung“, die neben der Erschließung städtebaulicher Erweiterungsflächen auch Entlastungsfunktion für andere Straßen herstellen wird, ist derzeit indessen noch nicht abzusehen.

Begleitend zu der Planung und dem Bau der Netzergänzungen sind im „Integrierten Handlungskonzept Innenstadt“, das sich in der Umsetzung befindet, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt vorgesehen, die die Entlastungswirkung der zuvor genannten Straßen unterstützen sollen. Im Jahr 2015 in der Planung und für 2016/17 zur Realisierung vorgesehen sind der Umbau der Johannes-Flintrop-Straße und der Breite Straße mit dem Ziel einer deutlichen Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenstadt.

Die Verwaltung wird in der Sitzung weitere Erläuterungen zu der Verkehrssituation in Mettmann geben.

