

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 242/2015	
Beschlussvorlage			
Bauen und Gebäudemanagement	öffentlich	☒	
Kopp, Stephan	nicht öffentlich	☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt	7	02.09.2015

Verkehrskonzept zur Umgestaltung der Breite Straße /
 untere Johannes-Flintrop-Straße
 Ausgestaltung der Netztrennung in der Probephase

Finanzielle Auswirkungen

Kosten	Ca. 12.000,- €
Produkt	12.12.03
Haushaltsjahr	2015
Folgekosten	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung	☒ ja ☐ nein
Deckungsvorschlag	

Anmerkung des Stadtkämmerers:

UMWELTBELANGE werden besonders berührt im Bereich:

☐ Abfall	☐ Wasserhaushalt	☐ Klima
☐ Boden	☐ Natur- und Artenschutz	☐ Emissionen / Immissionen

BESCHLUSSVORSCHLAG

 Die Verwaltung wird beauftragt, die Netztrennung in der Probephase nach der Variante 1 auszuführen.

Abstimmungsergebnis:

Ja	Nein	Enthaltungen
CDU SPD Die Grünen FDP AfD UBWG PIRATEN/LINKE Fraktionsloses Mitglied Bürgermeister		

Verwaltungserläuterung:**Hintergrund**

In der letzten Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Umwelt am 17.06.2015 wurde das vorgestellte Verkehrskonzept für die Innenstadt vom Grundsatz her beschlossen, damit die Planung gemäß den Förderbestimmungen bearbeitet und der Zuschussantrag für das Städtebauförderprogramm 2016 (STEP 2016) bis zum 30.11.2015 gestellt werden können. Der derzeitige Zeitplan sieht vor, dass unter der Voraussetzung der Zuschussbewilligung im Frühjahr 2016 in der zweiten Jahreshälfte 2016 mit der Neugestaltung der unteren Johannes-Flintrop-Straße und der Breite Straße begonnen werden kann.

Die Bauarbeiten erfordern, dass der vorerwähnte Straßenzug weitgehend für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr geschlossen werden muss, lediglich der Busverkehr sowie der Verkehr zu den vorhandenen Zufahrten und privaten Stellplätzen könnten dann den Baustellenbereich passieren. Bis zum Baubeginn sind also die baulichen und verkehrsregelnden Voraussetzungen zu schaffen, den heute diese Straßen nutzenden Autoverkehr über die Seibelquerspange und Osttangente umzuleiten.

Für die Verkehrsumlegung sind Voraussetzungen zu schaffen, die einen Zeitraum von mehreren Monaten für Planung und Umsetzung beanspruchen. Im Jahr 2016 werden die Knotenpunkte Elberfelder Straße / Bergstraße und Flurstraße / Gruitener Weg / Beethovenstraße / Weihe zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit so umgebaut, dass der zusätzliche Verkehr von dem Straßenzug Osttangente, Elberfelder Straße, Flurstraße und Beethovenstraße bis zur Talstraße problemlos aufgenommen und zügig abgeführt werden kann. Des Weiteren sind im vorhandenen Straßennetz aufgrund der sich verlagernden Verkehrsströme Änderungen der Lichtsignalanlagenschaltungen und gegebenenfalls kleinere Umbauten erforderlich, um die Abwicklung des Verkehrs zu ermöglichen. Hierfür sollen die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts als Grundlagen genutzt werden.

In der Sitzung am 17.06.2015 hatte die Verwaltung angeregt, den Zeitraum von der Inbetriebnahme der Seibelquerspange bis zum Baubeginn in der Johannes-Flintrop-Straße für eine Testphase zu nutzen. Dabei wurde eine „weiche“ Regelungsversion ohne tiefgreifende Änderungen im Straßennetz für die Testphase vorgeschlagen, zu diesem Zeitpunkt konnten allerdings noch keine konkreten Inhalte benannt werden. Hintergrund für ein „weiche Lösung“ ist, dass bei einer „harten“ Variante, die mit provisorischen Maßnahmen im Zwischenzeitraum die geplante Endfassung simuliert, die Auswirkungen im Straßennetz durchaus weiträumig sind und eines angemessenen Vorbereitungs- und Umsetzungszeitraums

bedürfen. Sollte die Testphase aufgrund unzureichender Vorbereitung negative Auswirkungen erzeugen, würden die entstandenen Probleme auf die beabsichtigte endgültige Lösung übertragen und eine Entscheidung hierüber möglicherweise unter vollkommen falschen Voraussetzungen getroffen. Dies gilt es nach Auffassung der Verwaltung unbedingt zu vermeiden.

Nach Beratung im Ausschuss am 17.06.2015 wurde die Verwaltung beauftragt, zur nächsten Sitzung am 02.09.2015 konkrete Vorschläge zur Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung in der Probephase zu erarbeiten. Aus der Beratung war der deutliche Wunsch zu entnehmen, vor allem die Möglichkeiten einer restriktiven Variante, die den Endzustand abbildet, näher zu untersuchen.

Regelungsvarianten

Nachfolgend werden zwei Beispielvarianten kurz skizziert, dabei beschränken sich die Ausführungen auf die wesentlichen Inhalte der beiden Alternativen, ohne konkret auf alle Details der jeweils erforderlichen Beschilderung einzugehen. Die tatsächliche Umsetzung vor Ort erfordert eine verkehrsrechtlich eindeutige Beschilderung, die es gilt, noch mit anderen Behörden genau abzustimmen. Darüber hinaus wird zu den Varianten ausgeführt, welche Auswirkungen an anderen Stellen im Straßennetz berücksichtigt werden müssen.

Die Sperrung der Schwarzbachstraße am Jubiläumsplatz zwischen der Johannes-Flintrop-Straße und den Tiefgaragenzufahrten für den motorisierten Individualverkehr ist nach Inbetriebnahme der Seibelquerspange problemlos möglich (dies gilt für beide Varianten gleichermaßen). Die Sperrung kann aufgrund der Linienführung der Busse natürlich nicht durch bauliche Sperren erfolgen, sondern beschränkt sich auf eine Beschilderung. Dabei wird durch Zeichen 267 StVO „Verbot der Einfahrt“ mit dem Zusatz „Busse, Taxis und Radverkehr frei“ - unter entsprechender Vorwegweisung an den Einmündungen Schwarzbachstraße / Seibelquerspange und Johannes-Flintrop-Straße / Seibelquerspange sowie im Bereich der südlichen Johannes-Flintrop-Straße / Ecke Poststraße - die Sperrung vollzogen.

Variante 1 „weiche Lösung“

- Die Schwarzbachstraße wird, wie zuvor beschrieben, gesperrt.
- Die gesamte wegweisende Beschilderung wird auf die vorgesehene Endfassung, d. h. mit der deutlichen Ausweisung der Umgehung des Stadtkerns auf dem

vorgesehenen Weg über die Kreisstraße eingerichtet. Die Maßnahme wird durch Zusatzschilder „Umgehung Innenstadt“ unterstützt.

- Im Abschnitt der Johannes-Flintrop-Straße zwischen dem Kreisverkehr Seibelquerspange und der Schwarzbachstraße wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.
- Die untere Johannes-Flintrop-Straße und die Breite Straße werden als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20 beschildert.

Die Variante 1 setzt auf die freiwillige Annahme der neuen Routen im Straßennetz. Da heute noch nicht zu beantworten ist, wie sich die Verkehrsverteilung im Netz bei diesem Regelungsvorschlag ergibt, sind die Auswirkungen nicht genau genug abzuschätzen. Da aber keine grundlegenden Änderungen im Netz (Unterbrechungen, Sperrungen) vorgenommen werden, ist davon auszugehen, dass der Verkehr aufgrund der Möglichkeit der freien Routenwahl im Vergleich zur nachstehend beschriebenen „harten Lösung“ deutlich geringere Konflikte und Änderungsnotwendigkeiten erzeugt.

Variante 2 „harte Lösung“

- Die Schwarzbachstraße wird, wie zuvor beschrieben, gesperrt.
- Wülfrather Straße: Regionalverkehr wird mittels der wegweisenden Beschilderung über den ersten Kreisverkehr auf die Osttangente gelenkt. Über die Johannes-Flintrop-Straße werden die Ziele „Ratingen“ sowie „Parkhäuser Jubiläumsplatz“ ausgeschildert.
- Kreisverkehr Johannes-Flintrop-Straße / Seibelquerspange: „Ratingen“ sowie die „Parkhäuser Jubiläumsplatz“ werden nach rechts über die Seibelstraße ausgeschildert. Für den Geradeausverkehr erfolgt der Hinweis, dass die Durchfahrt mit Ausnahme des Linienbus- und Fahrradverkehrs sowie Taxisverkehr gesperrt ist, es gibt keine Wendemöglichkeit für den Schwerverkehr
- Die Johannes-Flintrop-Straße zwischen Kreisverkehr Seibelquerspange und Einmündung Schwarzbachstraße wird zukünftig nur vom ÖPNV und dem Anliegerverkehr befahren. Es gilt Tempo 30 km/h.
- Im Bereich Jubiläumsplatz (Einmündungen Schwarzbachstraße bis Poststraße) wird die Johannes-Flintrop-Straße beidseitig der Schwarzbachstraße mit Zeichen 267 StVO („Verbot der Einfahrt“ mit dem Zusatz „Busse, Taxis und Radverkehr frei“) gesperrt.
- Die untere Johannes-Flintrop-Straße und die Breite Straße werden als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20 beschildert.

- Die Lichtsignalanlagen an den Einmündungsbereichen Johannes-Flintrop-Straße / Schwarzbachstraße und Johannes-Flintrop-Straße / Poststraße werden abgeschaltet und in Gelbmarkierung Fußgängerüberwege angelegt.
- Das Linksabbiegen von der Talstraße zur Breite Straße wird zugelassen, jedoch finden dort nur der Linienbusverkehr, Taxis und Anlieger ein Ziel, da Durchgangsverkehr ausgeschlossen wird. Die lange Linksabbiegespur wird durch eine Gelbmarkierung verkürzt.
- Nach Umkehrung der Einbahnrichtung in der Poststraße wird zur Bahnstraße ausgefahren.

Die zuvor in der Variante 2 beschriebenen Maßnahmen sind in bildlicher Darstellung auch in der Niederschrift der Ausschusssitzung vom 06.05.2015, der die Präsentationsinhalte aus dieser Sitzung als Anlage beigefügt sind, zu entnehmen.

Die Variante 2 wird zu deutlichen Verkehrsverlagerungen innerhalb des bestehenden Netzes führen, von denen die markantesten und die hierdurch entstehenden Konflikte nachfolgend aufgeführt sind:

- **Wohngebiete:** Es besteht beispielsweise die Gefahr der Verdrängung eines Verkehrsanteils auf den Straßenzug Lutterbecker Straße / Eichstraße. Bei Nichtakzeptanz der Osttangente durch die Kraftfahrer wird eine Zunahme des Verkehrs am „Goldberg“ zu verzeichnen sein.
- **Stadtkernumgehung Osttangente:** Selbst bei Benutzung der Osttangente ist es nicht zu verhindern, dass ein Großteil des Verkehrs von der Elberfelder Straße nicht in Richtung Flurstraße abbiegt, sondern geradeaus über die Bahnstraße abfließt, die im heutigen Lichtsignalprogramm bei den Grünzeiten bevorrechtigt ist. Die Umbauten dieses Knotenpunktes und der Kreuzung Flurstraße / Gruitener Weg / Beethovenstraße / Weihe müssen noch erfolgen, um die zukünftig aufzunehmenden Verkehrsmengen im Verlauf der Kreisstraße zügig abführen zu können. Die Umbauten sind von der Kreisverwaltung für 2016 projektiert.
- **Programme der Lichtsignalanlagen:** Der Verkehr wird bei Umleitung über die Osttangente dann an der Einmündung Elberfelder Straße / Breite Straße auflaufen. Dort ist die im heutigen Signalprogramm priorisierte Richtung aber die Übereckverbindung Breite Straße / Talstraße. Für den Geradeausfahrer aus der Elberfelder Straße in die Talstraße steht für die dann deutlich erhöhten Verkehrsmengen keine ausreichende Grünzeit zur Verfügung. Dieser Zustand würde unweigerlich zu erheblichen Rückstauerscheinungen auf dem Straßenzug Elberfelder Straße /

Bahnstraße führen. Weitere Auswirkungen entstehen an der Kreuzung Talstraße / Ringstraße / Am Königshof, da dort der heute aus der Breite Straße kommende und in Richtung Neandertal abbiegende Verkehr in einer Signalkoordinierung abläuft. Sollte dieser Verkehr dann aber nicht mehr aus der Breite Straße, sondern aus Richtung Bahnstraße auf diesen Knotenpunkt zulaufen, werden die Linksabbieger aufgrund der bestehenden Programme nicht im Zuge der Lichtsignalanlagenkoordinierung abgewickelt, sondern fahren hier gewissermaßen vor „Rot“ und erzeugen einen Rückstau, für den die Linksabbiegespur nicht ausgelegt ist. Weitere Auswirkungen in Randbereichen können derzeit nicht vollumfassend abgeschätzt werden.

Quintessenz

Wie eingangs beschrieben, ist die Verwaltung bisher davon ausgegangen, die für das Gelingen der beabsichtigten Innenstadtspernung erforderlichen Randbedingungen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts näher untersuchen und Lösungsvorschläge erarbeiten zu lassen. Die Zeitplanung sah dabei einen Beginn der Sperrung mit Aufnahme der Bauarbeiten in der zweiten Jahreshälfte 2016 vor. Allein die erforderlichen ingenieurtechnischen Entwürfe der Lichtsignalanlagenschaltungen und die nachfolgende Umsetzung in Programme und Installation vor Ort erfordern diesen Zeitraum. Auch die Ertüchtigung der Knotenpunkte der Kreisstraße im Verlauf der Elberfelder Straße und Flurstraße wäre bis dahin auf den Weg gebracht.

Vor diesem Hintergrund ist die Verwaltung der Auffassung, dass als Testphase nur die „weiche Lösung“ in Frage kommen kann. Denn sollte die Testphase aufgrund unzureichender Vorbereitung negative Auswirkungen erzeugen, würden die entstandenen Konflikte auf die geplante Maßnahme der Netztrennung übertragen und unter möglicherweise vollkommen falschen Voraussetzungen ein erneuter Beratungs- und Entscheidungsprozess in Gang gesetzt.

Während dieser Testphase werden mindestens 3 Verkehrszählungen durchgeführt, um die tatsächlichen Auswirkungen der Maßnahmen objektiv bewerten zu können. So kann geprüft werden, ob die „weiche Lösung“ zu dem gewünschten Ergebnis einer deutlichen Verkehrs-entlastung führt. Während der in der zweiten Jahreshälfte 2016 beginnenden Bauphase wird durch die erforderliche Sperrung dieses Bereichs für den motorisierten Individualverkehr (Ausnahmeregelungen für Busse und Anwohner) ohnehin automatisch der Zustand der

„harten Lösung“ herbeigeführt. Somit ist nach Abschluss der Bauarbeiten ein unmittelbarer Vergleich der beiden skizzierten Varianten möglich.

An dieser Stelle soll noch einmal ausdrücklich erwähnt werden, dass auch nach dem Umbau der Breite Straße und der unteren Joannes-Flintrop-Straße der Straßenraum für den Busverkehr befahrbar bleibt. Sollte die Sperrung für den motorisierten Individualverkehr nicht zum gewünschten Erfolg führen und negative Auswirkungen erzeugen, besteht also immer noch die grundsätzliche Möglichkeit, mit einer dann noch festzulegenden Regelung dort den motorisierten Individualverkehr in geringem Umfang wieder zuzulassen.

Zwischenzeitlich ging der Verwaltung ein Schreiben von Mettmann-Impulse mit Vorschlägen zu der Thematik der Innenstadtspernung und Testphase zu, das als Anlage beigefügt ist.

Aufgrund der erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen ist die Umsetzung des Verwaltungsvorschlags Variante 1 („weiche Variante“) nicht vor Dezember 2015 möglich.