

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 125/2016
Beschlussvorlage		
Stadtplanung	öffentlich	☒
Bierbaum, Ralf	nicht öffentlich	☐

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Rat der Kreisstadt Mettmann	19	05.04.2016

Integriertes Handlungskonzept Innenstadt
 Vorschläge aus der Ideenwerkstatt Jubiläumsplatz zum ÖPNV

Finanzielle Auswirkungen
 Kosten
 Produkt
 Haushaltsjahr
 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

1. Dem von der Arbeitsgruppe Verkehr formulierten Vorschlag, dass die Schwarzbachstraße nicht mehr für die Durchfahrt von Bussen zur Verfügung stehen soll, wird nicht gefolgt.
2. Dem von der Arbeitsgruppe Verkehr formulierten Vorschlag, die sich zurzeit an der Schwarzbachstraße im Bereich des Jubiläumsplatzes befindlichen Bushaltestellen auf die Johannes-Flintrop-Straße zu verlegen, wird nicht gefolgt.
3. Für das Projekt Umbau des Jubiläumsplatzes im Bereich der Schwarzbachstraße sind weiterhin entsprechende Bushaltestellen für den ÖPNV vorzusehen.

<u>Abstimmungsergebnis:</u>	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU			
SPD			
Die Grünen			
FDP			
AfD			
UBWG			
PIRATEN/LINKE			
Fraktionsloses Mitglied			
Bürgermeister			

Verwaltungserläuterung:

Die Verwaltung hat Ende Januar die Ideenwerkstatt Jubiläumsplatz im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt von Mettmann durchgeführt. Dabei wurden in einem 2-tägigen Workshop von Bürgerinnen und Bürgern Ideen und Anregungen für die zukünftige Gestaltung des Jubiläumsplatzes zu verschiedenen Themenbereichen erarbeitet. Die Arbeitsgruppe Verkehr hat sich dabei schwerpunktmäßig mit der Idee eines „busfreien“ Jubiläumsplatzes beschäftigt. Hintergrund dafür war die Befürchtung, dass allein durch die Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs keine wesentliche Verbesserung der heutigen Situation erreicht werden kann. Sollte der Jubiläumsplatz gänzlich vom motorisierten Verkehr befreit werden können, wären nach Auffassung der Arbeitsgruppe damit folgende Vorteile verbunden:

- eine wesentliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem gesamten Platz
- die Chance einer einheitlichen Platzgestaltung von Fassade zu Fassade
- eine weitere Reduzierung von Emissionen auf dem Platz

Das von der Arbeitsgruppe verfasste Positionspapier ist als Anlage 1 beigelegt.

Würde man den Vorschlägen der Arbeitsgruppe nachkommen, dann hätte das tiefgreifende Auswirkungen auf die bisherigen Planungen in diesem Bereich. So war bisher politischer Konsens, dass mit der Fertigstellung der Seibel-Querspange zwar die Voraussetzungen dafür gegeben sind, den Jubiläumsplatz gänzlich vom motorisierten Individualverkehr zu befreien und die Schwarzbachstraße in diesem Bereich zu sperren. Gleichzeitig wurde der Jubiläumsplatz als zentrale innerstädtische Anlaufstelle des ÖPNV in Mettmann jedoch nie in Frage gestellt. Folglich wurden auch die bisher erarbeiteten städtebaulichen Entwürfe im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes (Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße Süd sowie Johannes-Flintrop-Straße Nord) auf diese grundsätzliche stadtentwicklungspolitische Entscheidung abgestellt, entsprechend erarbeitet und auch beschlossen. Beide Projekte sind für das Stadtentwicklungsprogramm 2016 angemeldet, eine Entscheidung über eine Förderung wird in Kürze erwartet. Dieser Sachverhalt wurde den Beteiligten auch schon während des Workshops ausführlich erläutert.

So charmant sich der Vorschlag der Arbeitsgruppe zunächst anhört, so zeigt sich doch bei näherer Betrachtung, dass damit auch tiefgreifende Konsequenzen für den gesamten Ablauf des ÖPNV's im Mettmanner Stadtzentrum verbunden sind. Dies wirkt sich letztlich auf das gesamte Busliniennetz aus. Da dieser Vorschlag nicht der bisher abgestimmten Beschlusslage entspricht, wurden der Kreis Mettmann als zuständiger Aufgabenträger des nicht schie-

nengebundenen Nahverkehrs und die Rheinbahn als zuständiges Verkehrsunternehmen um eine Stellungnahme gebeten.

Die Stellungnahmen von Rheinbahn und Kreis Mettmann sind als Anlage 2 und 3 beigelegt. Auch wenn hier in der Kürze der Zeit verständlicherweise noch nicht alle Details geklärt werden konnten, lässt sich doch eindeutig das mit einer solchen Lösung verbundene große Konfliktpotential identifizieren. Neben den betriebswirtschaftlichen und Benutzer bezogenen Aspekten sind auch noch die städtebaulichen und förderrechtlichen Konsequenzen zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Verwaltung wären mit einem „busfreien“ Jubiläumsplatz folgende, zum großen Teil erhebliche Nachteile verbunden:

1. Der Jubiläumsplatz stellt den zentralen Verknüpfungspunkt für den ÖPNV in Mettmann dar. Eindrucksvoller Beleg dafür ist die hohe Fahrgastfrequenz mit täglich ca. 5.000 Ein- und Aussteiger an den Bushaltestellen. Von den insgesamt elf Buslinien am Jubiläumsplatz fahren sieben Buslinien die Haltestellen J2 und J3 im Bereich Schwarzbachstraße am Jubiläumsplatz an (siehe Bestandsplan Anlage 4).
2. Die Führung dieser Linien müsste zukünftig über die Seibel-Querspange erfolgen. Die Busse hätten dabei einen Umweg (ca. 450 m mehr) über die Seibel-Querspange und die Johannes-Flintrop-Straße in die Breite Straße und zurück in Kauf zu nehmen. Dies verlängert die Fahrzeiten für Fahrgäste um ca. 4 Minuten und ist ein erhöhter finanzieller Aufwand für die Rheinbahn. Durch die Linienwegverlängerung kommt es zu einer buskilometrischen Mehrleistung von rd. 10.000 km/Jahr.
3. Auch wenn eine konkrete Fahrplanausarbeitung noch nicht möglich war, ist davon auszugehen, dass durch den längeren und/oder veränderten Linienweg für die Buslinien O10, O13, SB68, 741, 748, 749 und DL6 die derzeit bestehenden Anschlussbeziehungen u.a. zur Regiobahn sowie zu den überregionalen Buslinien nicht mehr gewährleistet werden können.
4. Ob Pausenzeiten gewährleistet werden können, ist fraglich, mit der denkbaren Folge, dass zusätzliches Personal und zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssten.
5. Die drei Buslinien O13/DL6 und die 748 haben ihre neue Endhaltestelle am Schellenberg. Da sie heute von der Nordstraße über die Schwarzbachstraße und die Jo-

hannes-Flintrop-Straße zum Schellenberg fahren, könnten sie bei einer Sperrung der Schwarzbachstraße zukünftig das Zentrum nicht mehr anfahren. Sie würden stattdessen nach der Haltestelle Hammerstraße über die Nordstraße/Seibel-Querspange zur Endhaltestelle Schellenberg geführt.

6. Insbesondere die Buslinie O13, die fahrgaststärkste Buslinie im gesamten Stadtgebiet mit einer Taktung von 20 Minuten, würde zukünftig dann das Zentrum von Mettmann nicht mehr anfahren. Selbst wenn eine neue Haltestelle direkt an der Seibel-Querspange eingerichtet werden könnte, beträgt der Fußweg in die Innenstadt ca. 260 m. Wollen Fahrgäste am Jubiläumsplatz in andere Linien umsteigen, müssten sie einen Weg von ca. 360 m in Kauf nehmen. Es verlängern sich somit nicht nur die Fußwegebeziehungen zum Zentrum, auch das Umsteigen in andere Linien wird erheblich erschwert. Dabei ist auch noch nicht geklärt, welche Auswirkungen diese zeitliche Verzögerung beim Umsteigeprozess auf die Taktung anderer Linien hat, ohne dass Anschlussmöglichkeiten verschlechtert werden. Ähnliches gilt für die Regionalbuslinie 748, die für Bürger aus Obschwarzbach die einzige Direktverbindung in die Mettmanner Innenstadt darstellt.
7. Die Haltestellen an der Johannes-Flintrop-Straße/Jubiläumsplatz würden zukünftig durch acht Linien angefahren: SB68, O10, 738, 741, 742, 743, 746 und 749. Hierfür reichen die vorhandenen Haltestellen nicht aus. Aus dem als Anlage 5 beigefügten Lageplan ist ein Konzept mit zusätzlichen Haltestellen auf der Johannes-Flintrop-Straße ersichtlich. Daraus wird deutlich, dass wegen der Vielzahl der Busse und unter Berücksichtigung von Zu-/und Einfahrten beginnend an der Einmündung Poststraße sich auf der Johannes-Flintrop-Straße auf einer Länge von ca. 100 m beidseits Bushaltestellen aneinander reihen. Dieser Platz wird u.a. benötigt für das Halten von Gelenkbussen. Da der Straßenquerschnitt der Johannes-Flintrop-Straße mit insgesamt ca. 16 m nicht für eigenständige Busbuchten und 3 m breite Wartefläche ausreicht, müssen die Busse am Fahrbahnrand halten. Wenn alle Bushaltestellen durch Busse belegt sind, können einige Busse die Haltestellen erst verlassen, wenn die gegenüber haltenden Busse die Straße frei gemacht haben. Es ist also nicht möglich, alle Haltestellen unabhängig voneinander zu bedienen. Dies führt zwangsläufig zu Fahrverzögerungen und somit längeren Fahrzeiten.
8. Die Anwohner an der Johannes-Flintrop-Straße beschwerten sich schon heute über die Lärm- und Geruchsemissionen, die durch haltende und wartende Busse verursacht werden. Außerdem wird bemängelt, dass durch die beengten Platzverhältnisse schon heute teilweise die Hauszugänge durch wartende Fahrgäste blockiert werden.

Diese Konflikte würden sich verschärfen, wenn den Bewohnern zusätzliche Wartehallen vor ihren Hauseingängen platziert würden, die Emissionen würden sich erhöhen, die Belastung der Bewohner würde demnach steigen. Die zunächst für die Johannes-Flintrop-Straße vorgesehene Aufwertung durch die Abbindung des Verkehrs würde durch die Verlagerung sämtlicher Buslinien insgesamt konterkariert.

9. Durch die Einrichtung der Haltestellen an der Johannes-Flintrop-Straße werden öffentliche Parkplätze wegfallen.
10. Die Erreichbarkeit des Zentrums verschlechtert sich insgesamt für die Fahrgäste durch längere Fußwege zu den Haltestellen. Insbesondere für Ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen wäre die Erreichbarkeit der Mettmanner Innenstadt massiv geschwächt.
11. Die für das Stadtentwicklungsprogramm 2016 angemeldeten Projekte Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße Süd sowie Johannes-Flintrop-Straße Nord müssten zurückgezogen werden, da sie überarbeitet werden müssten. Inwieweit eine Überarbeitung in der Kürze der Zeit möglich ist, um sie für das anstehende Stadtentwicklungsprogramm 2017 anzumelden, kann heute seriös nicht beantwortet werden.

Wie aus der obigen Auflistung ersichtlich, sind mit dem Vorschlag erhebliche Nachteile verbunden. Besondere Bedeutung hat dabei auch die vom Kreis Mettmann geäußerte Befürchtung, dass mit der Lösung insgesamt ein Attraktivitätsverlust des gesamten ÖPNV verbunden ist. Nach Auffassung der Verwaltung ist es aber gerade die Aufgabe der öffentlichen Hand alles zu unternehmen, um den ÖPNV zu unterstützen und für eine Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung zu sorgen. Dabei gewährleistet er für große Teile der Mettmanner Bevölkerung die alltägliche Mobilität und eine umweltfreundliche und stadtverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

In der Summe kommt die Verwaltung deshalb zu dem Ergebnis, dass den Vorschlägen der Arbeitsgruppe Verkehr nicht gefolgt werden kann.