

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 216.5/2017	
Beschlussvorlage			
Stadtentwicklung, Umwelt, Bau	öffentlich	☒	
Dr. Tetzner, Stefan	nicht öffentlich	☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt	6	26.09.2018

Verkehrsentwicklungsplan
 Weitere Vorgehensweise

<u>Finanzielle Auswirkungen</u>	Ja
Kosten	150.000 €
Produkt	12.12.03 Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrsanlagen, einschl. ÖPNV
Haushaltsjahr	2015 ff.
Folgekosten	Je nach Beschlussfassung
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung	☐ ja ☐ nein
Deckungsvorschlag	

Anmerkung der Stadtkämmerin:

UMWELTBELANGE werden besonders berührt im Bereich:

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

BESCHLUSSVORSCHLAG

1. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Nordstraße soll nach der Zustimmung des Kreises Mettmann zeitnah umgesetzt werden.
2. Der Planfall 7 der Verwaltungserläuterung soll als maßgeblicher Prognosenußfall 2030/2035 in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen werden.
3. Dem in der Verwaltungserläuterung aufgeführten Zeitplan wird für den weiteren Ablauf des Verkehrsentwicklungsplanes zugestimmt.

<u>Abstimmungsergebnis:</u>			
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU			
SPD			
Die Grünen			
FDP			
UBWG			
Piraten/Linke			
BfM			
Fraktionslose Mitglieder			
Bürgermeister			

Verwaltungserläuterung:

Im Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt wurde am 16. Mai 2018 beschlossen, für die Nordstraße eine Prognoseberechnung zu Tempo 30 durchzuführen [Maßnahme a]. Daneben wurde entschieden, dass die Abschnitte „Eidamshauser Straße“ (Kreisverkehr Düsseldorf bis Höhe Sudhoffstraße; [b]), „Schwarzbachstraße“ (Abschnitt Seibelquerspange bis Adlerstraße; [c]) und „Bahnstraße“ (Abschnitt Elberfelder Straße bis Rechtskurve vor Bergstraße; [d]) ebenfalls auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt werden sollen. Damit ergeben sich drei Planfälle:

Planfall 3: Tempo 30 auf der Nordstraße: [a]

Planfall 6: Tempo 30 auf den übrigen Abschnitten: [b], [c] und [d]

Planfall 7: Kombination aus Planfall 3 und Planfall 6: [a], [b], [c] und [d]

Die Nummerierung der Planfälle ist an das Inhaltsverzeichnis des VEP (siehe Seite -5- der Vorlage) angepasst.

Der Planfall „Analyse mit Netztrennung“ (Analyse+Fall), der den heutigen Zustand auf der Basis der (zum Zeitpunkt der Zählungen schon vorhandenen) Netztrennung simuliert, wurde neu berechnet, um die Erschließung der Parkhäuser/Tiefgaragen „Neandertalpassage“ und „Kreissparkasse“ über die Schwarzbach- und Adlerstraße genauer nachzubilden, was in der letzten Variante aus Sicht der Verwaltung nicht detailliert genug erfolgte. Der Prognosenullfall, der den verkehrlichen Zustand im zeitlichen Zielhorizont (2030/35) mit dem dann sicheren Infrastrukturnetz zeigt, wurde neu modelliert, um den vorgesehenen Umbau des Parkhauses der Königshof-Galerie unter Berücksichtigung der neuen Zu- und Abfahrtsituation zu berücksichtigen.

Das mit dem Verkehrsentwicklungskonzept beauftragte Ingenieurbüro BSV aus Aachen hat die als Anlage beigefügten Berechnungen gemäß den o. g. Vorgaben durchgeführt:

Anlage 1: Analyse +Fall

Anlage 2: Prognosenullfall

Anlage 3: Planfall 3 (s. o.)

Anlage 4: Planfall 6 (s. o.)

Anlage 5: Planfall 7 (s. o.)

Anlage 6: Differenznetz Prognosenullfall – Analyse +Fall

Anlage 7: Differenznetz Planfall 3 – Prognosenullfall

Anlage 8: Differenznetz Planfall 6 – Prognosenullfall

Anlage 9: Differenznetz Planfall 7 – Prognosenullfall

Gegen den Vorschlag, auf der Nordstraße Tempo 30 anzuordnen, hatte sich der Kreis Mettmann als Aufsichtsbehörde ausgesprochen. Aufgrund von Nachteilen im Linienverkehr hatte auch die Rheinbahn für die Beibehaltung von Tempo 50 plädiert. Zwischenzeitlich sind weitere Gespräche mit dem Kreis Mettmann geführt und eine schriftliche Begründung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgelegt worden. Der Kreis hat die Prüfung des Sachverhalts zugesagt, ein Ergebnis liegt aber noch nicht vor.

Zeitplan

Die Beratungen zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) in der letzten Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Umwelt sowie der zugehörige Antrag der SPD Fraktion haben gezeigt, dass eine gewisse Unsicherheit bzgl. der Inhalte des VEP besteht. Um dieser Unsicherheit entgegenzuwirken ist nachfolgend das aktuell in der Bearbeitung befindliche Inhaltsverzeichnis als Entwurfsfassung abgedruckt, um die zu bearbeitenden Punkte noch einmal darzustellen:

Inhaltsverzeichnis (Entwurf)

- 1 Ausgangslage und Aufgabenstellung**
- 2 Neuaufbau eines gesamtstädtischen Verkehrsmodells**
 - 2.1 Methodische Vorbemerkungen
 - 2.2 Datengrundlage
 - 2.2.1 Struktur- und Pendlerdaten
 - 2.2.2 Mobilitätsdaten
 - 2.2.3 Netzdaten
 - 2.3 Aufbau des Verkehrsmodells
 - 2.3.1 Netzmodell
 - 2.3.2 Nachfragemodell
 - 2.3.3 Mobilität und Verflechtungen
- 3 Situationsanalyse**
 - 3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 3.1.1 Verkehrserhebungen
 - 3.1.2 Kfz-Untersuchungsnetz
 - 3.1.3 Kfz-Verkehrsbelastungen
 - 3.1.4 Außer- und innerörtliche Kfz-Wegweisung
 - 3.2 Ruhender Verkehr
 - 3.2.1 Parkraumangebot
 - 3.2.2 Parkraumnachfrage
 - 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 - 3.3.1 Linienangebot
 - 3.3.2 Erschließungsqualität
 - 3.3.3 Bedienungsqualität
 - 3.3.4 Zusammenfassung der Stärken-Schwächen-Analyse
 - 3.4 Radverkehr und Fußgängerverkehr
 - 3.4.1 Radverkehr
 - 3.4.2 Fußgängerverkehr
 - 3.5 Mitteilungen aus der Bürgerschaft
- 4 Prognose des Kfz-Verkehrs**
 - 4.1 Prognose-Nullfall
 - 4.1.1 Strukturelle Grundlagen
 - 4.1.2 Kfz-Belastungen

4.2 Prognose-Netzvarianten

- 4.2.1 Kfz-Belastungen für die Netzvariante 1 „Düsseldorfer Straße“
- 4.2.2 Kfz-Belastungen für die Netzvariante 2 „Talstraße“
- 4.2.3 Kfz-Belastungen für die Netzvariante 3 „Nordstraße“
- 4.2.4 Kfz-Belastungen für die Netzvariante 4 „Eichstraße“
- 4.2.5 Kfz-Belastungen für die Netzvariante 5 „Ringschluss“
- 4.2.6 Kfz-Belastungen für die Netzvariante 6 „Tempo 30-Planung“
- 4.2.7 Kfz-Belastungen für die Netzvariante 7 „Tempo 30-Planung inkl. Nordstraße“

4.3 Empfehlung hinsichtlich des Straßennetzes

5 Konzepte

- 5.1 Optimierung von Knotenströmen und Signalprogrammen
- 5.2 Optimierung der über- und innerörtlichen Kfz-Wegweisung
- 5.3 Parkraumkonzept für den Innenstadtbereich (inkl. Wegweisung)
 - 5.3.1 Erweiterte Parkraumbewirtschaftung 2016/2017
 - 5.3.2 Optimierungsansätze in der Parkraumbewirtschaftung
- 5.4 Optimierungsansätze im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
 - 5.4.1 Neues Wohngebiet im Bereich Kirchendelle
 - 5.4.2 Gewerbegebiet ME-West und Wohngebiet östlich Marie-Curie-Straße
 - 5.4.3 Verknüpfungssituation Innenstadt
- 5.5 Optimierung des Fußgänger- und Radverkehrsnetzes
- 5.6 Straßenraumgestaltung
 - 5.6.1 Johannes-Flintrop-Straße (im Bereich Ötzbachstraße; zwischen VW-Händler und bft-Tankstelle)
 - 5.6.2 Raterstraße (Metzkausen)
 - 5.6.3 Nordstraße (zwischen den Knotenpunkten Nordstraße/Schwarzbachstraße und Nordstraße/Berliner Straße)
 - 5.6.4 Bahnstraße/ Daniel-Kircher-Straße (im Bereich der Zufahrt zum Bahnhof)

6 Ausblick

Das Inhaltsverzeichnis zeigt auf, dass neben den Berechnungen der Verkehrsbelastungen auch die übrigen Aspekte eines VEP bearbeitet werden. Vor dem Hintergrund, dass die übrigen Bereiche, die bisher noch nicht politisch beraten wurden und ebenfalls einen großen Raum einnehmen, schlägt die Verwaltung vor, dass die erstmalige Vorstellung des gesamten Entwurfes des VEP in einer Sondersitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Umwelt vorgestellt wird. Ein möglicher Termin könnte der 05.12.2018 sein. Diese Sondersitzung sollte auch nur der Vorstellung des VEP vorbehalten sein, damit ausreichend Zeit für eine intensive Beratung dieses wichtigen Themas gegeben ist. Eine Beschlussfassung ist in diesem Ausschuss allerdings noch nicht vorgesehen. Die Anregungen, Änderungswünsche etc., die bei der Beratung diskutiert werden, sollen dann bei der ggfls. erforderlichen Überarbeitung des Entwurfes berücksichtigt werden. Daran anschließend wird Anfang des kommenden Jahres die Bürgerinformationsveranstaltung zum VEP durchgeführt. Die abschließende Beratung ist danach im ersten Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt des Jahres 2019 geplant und die Beschlussfassung ist in der darauffolgenden Sitzung des Rates vorgesehen.