

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 231.1/2019	
Fraktionsantrag			
Abteilung Verkehrsinfrastruktur	öffentlich	☒	
Dr. Tetzner, Stefan	nicht öffentlich	☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt	12	13.11.2019

Fraktionsanträge
 Antrag der SPD Fraktion
 "Durchfahrtsverbote für LKW"

Finanzielle Auswirkungen
 Kosten
 Produkt 12.12.03 Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrsanlagen, einschl. ÖPNV
 Haushaltsjahr
 Folgekosten
 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

 Der Ausschuss beschließt, keine Sperrungen im innerstädtischen Straßennetz für den Schwerverkehr umzusetzen, da kein Mautausweichverkehr festzustellen ist.

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

Verwaltungserläuterung:

Die SPD-Fraktion hatte am 11.09.2019 im Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt einen Prüfauftrag vorgelegt, der die Untersuchung des Mautausweichverkehrs im Stadtgebiet zum Inhalt hat. Der Antrag wurde in der Sitzung am 11.09.2019 beschlossen.

Hintergrund des Antrags war die durch Teile der Bevölkerung subjektiv festgestellte Zunahme des Lkw-Verkehrs im Stadtgebiet, wie z. B. auf der Düsseldorfer Straße bzw. der Nordstraße. Durch die Aufstellung zweier Mautkontrollstellen auf dem Südring würde der Schwerverkehr diese Strecke meiden und auf Straßen durch das Stadtgebiet ausweichen.

Die Verwaltung sollte daher zunächst einmal prüfen, ob entsprechender Mautausweichverkehr aufgetreten sei.

Die Stadt Mettmann hat daher das Ingenieurbüro BSV aus Aachen damit beauftragt, an drei Knoten eine Knotenstromzählung durchzuführen. Es handelt sich hierbei um die Knoten

- Düsseldorfer Straße / Südring (B 7) / L 239 (Knotenpunkt KP 1),
- Düsseldorfer Straße / Berliner Straße / Hubertusstraße (Knotenpunkt KP 2) und
- Nordstraße / Berliner Straße (Knotenpunkt KP 3).

Das Unternehmen BSV hat bereits im Jahr 2016 im Rahmen der Erstellung des Gesamtverkehrskonzepts an zahlreichen Knotenpunkten im Stadtgebiet solche Zählungen vorgenommen. Durch die Wahl desselben Ingenieurbüros wurde sichergestellt, dass das Prozedere bei den Messungen sowie die zum Einsatz kommende Technik identisch und die Ergebnisse vergleichbar sind. Die Zählungen wurden erneut durch eine Videoaufzeichnung mit anschließender Auswertung über einen kompletten sogenannten „Normalwerktag“ durchgeführt. Es wurden sechs verschiedene Fahrzeugarten (Pkw, Busse, Krad, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen) über alle Fahrtbeziehungen am Knoten unterschieden. Die Zählungen aus dem Jahr 2016 und aus dem Jahr 2019 sind damit grundsätzlich vergleichbar, wenn auch einzelne Maßnahmen im Verkehrsnetz in den beiden Jahren (2016: Teilnetztrennung im Bereich „Schwarzbachstraße“, 2019: Baumaßnahme „Eidamshauser Straße / Neanderstraße“) zu marginalen Abweichungen führen können. Zählungen im durch Baumaßnahmen unbeeinflussten Straßennetz sind aber nicht möglich, da Baustellen oft kurzfristig durchgeführt werden und der Zeitbereich für die Messungen (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag in einer Woche ohne Feiertage, außerhalb der Schulferien und möglichst nicht direkt an eine Schulferienwoche angrenzend) sehr begrenzt ist.

Als Ergebnis werden die (gezählten) Tagesbelastungen herangezogen, da diese in der Aussagekraft Spitzenstundenbelastungen vorzuziehen sind bzw. die Spitzenstundenwerte hier nicht von

Relevanz sind. Die absolute Zahl der SV-Bewegungen aus den nachstehenden Abbildungen 1 bis 6 alleine ist nicht aussagekräftig, weswegen die SV-Anteile berechnet und verglichen wurden.

Als Ergebnis der Zählungen lässt sich festhalten:

Am **Knotenpunkt 1** ist der SV-Anteil der Übereckbeziehung West-Süd (Verlauf B 7) von 2016 bis 2019 um 0,5 bzw. 0,4 Prozentpunkte ($W \rightarrow S$ bzw. $S \rightarrow W$) gestiegen. Der SV-Anteil auf der Geradeausverbindung West-Ost (Übergang B 7 auf Düsseldorfer Straße) ist dagegen in der einen Richtung um 0,2 Prozentpunkte gesunken ($W \rightarrow O$), in Gegenrichtung um 0,7 Prozentpunkte gestiegen.

Fasst man Hin- und Rückrichtung zusammen, zeigt sich, dass der Anteil der Abbieger ($W \leftrightarrow S$) um 6,2 % steigt (von 678 auf 720 SV-Fahrzeuge/Tag), der Anteil der Geradeausfahrer aber nur um 3,9 % zunimmt (von 514 auf 534 SV-Fahrzeuge/Tag).

Strom	2016	2019	Kfz	2016	2019	SV	2016	2019	SV-Anteil
1 WL	294	354	60	42	23	-19	14,3	6,5	-7,8
2 WG	5.599	6069	470	256	265	9	4,6	4,4	-0,2
3 WR	2.478	2853	375	311	372	61	12,6	13,0	0,5
4 SL	2.800	2577	-223	367	348	-19	13,1	13,5	0,4
5 SG	1.752	2001	249	15	31	16	0,9	1,5	0,7
6 SR	3.594	3424	-170	94	108	14	2,6	3,2	0,5
7 OL	3.307	3098	-209	88	98	10	2,7	3,2	0,5
8 OG	6.648	6117	-531	258	269	11	3,9	4,4	0,5
9 OR	1.326	1442	116	10	14	4	0,8	1,0	0,2
10 NL	1.743	1592	-151	12	12	0	0,7	0,8	0,1
11 NG	1.708	1717	9	15	36	21	0,9	2,1	1,2
12 NR	464	413	-51	45	26	-19	9,7	6,3	-3,4

Tabelle 1: KP 1

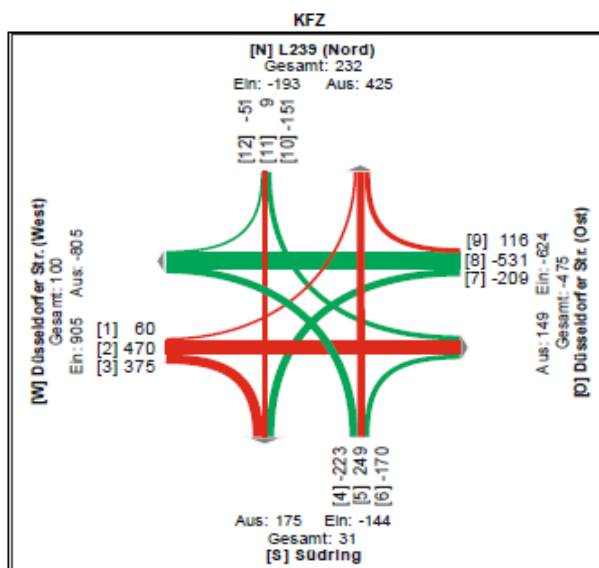


Abb. 1: Salden Kfz 0-22 h am KP 1

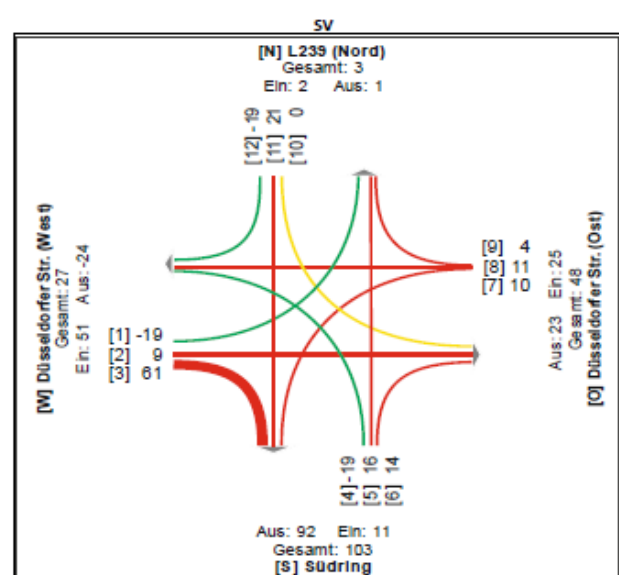


Abb. 2: Salden SV 0-22 h am KP 1

Am **Knotenpunkt 2** ist der SV-Anteil entlang der Düsseldorfer Straße von 2016 bis 2019 (Verbindung $W \leftrightarrow O$) geringfügig zurückgegangen (von 4,3 % auf 4,2 % bzw. von 4,1 % auf 4,0 %). Der Lkw-Anteil für die Übereckbeziehung Düsseldorfer Straße (West) zur Nordstraße ($W \leftrightarrow N$) ist in den letzten drei Jahren in die eine Fahrtrichtung kleiner geworden (von 2,8 % auf 2,7 %), in die Gegenrichtung hat sie sich dagegen erhöht von 3,0 % auf 3,4 %. Der südliche Ast ist irrelevant, weil hier ein Lkw-Verbot vorhanden ist (dies spiegelt die geringe Anzahl an Lkw wider, die zum Teil Anliegerfahrten, zum Teil auch verbotswidrig fahrende Fahrzeuge sind).

Strom	2016	2019	Kfz	2016	2019	SV	2016	2019	SV-Anteil
1 WL	2229	2702	473	63	73	10	2,8	2,7	-0,1
2 WG	6.494	5954	-540	278	249	-29	4,3	4,2	-0,1
3 WR	1.496	1182	-314	27	16	-11	1,8	1,4	-0,5
4 SL	1.145	1088	-57	15	12	-3	1,3	1,1	-0,2
5 SG	1.567	1662	95	95	98	3	6,1	5,9	-0,2
6 SR	495	467	-28	13	10	-3	2,6	2,1	-0,5
7 OL	637	669	32	10	11	1	1,6	1,6	0,1
8 OG	6.090	5332	-758	247	215	-32	4,1	4,0	0,0
9 OR	1.258	1134	-124	25	30	5	2,0	2,6	0,7
10 NL	976	886	-90	24	16	-8	2,5	1,8	-0,7
11 NG	1.585	1412	-173	87	91	4	5,5	6,4	1,0
12 NR	2.400	2525	125	72	86	14	3,0	3,4	0,4

Tabelle 2: KP 2

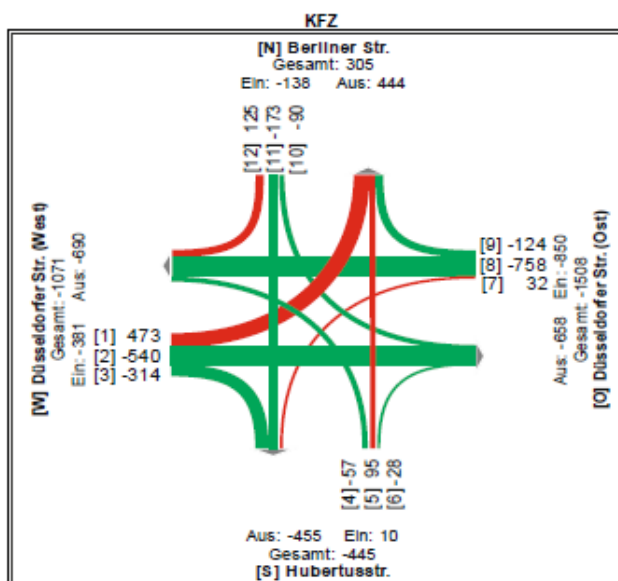


Abb. 3: Salden Kfz 0-22 h am KP 2

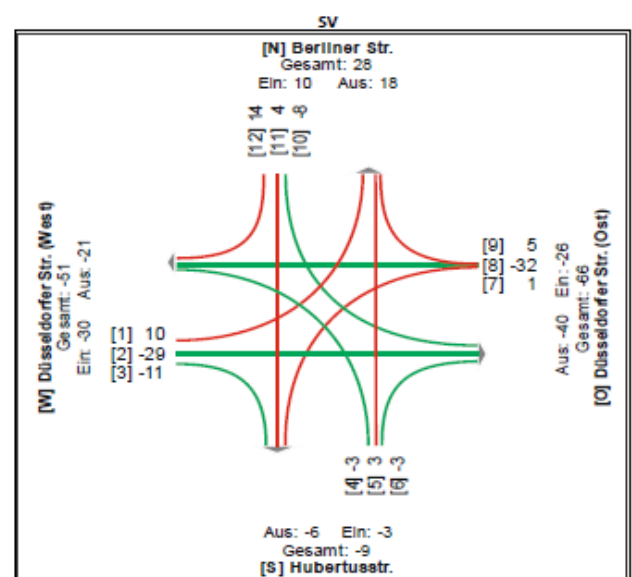


Abb. 4: Salden SV 0-22 h am KP 2

Am **Knotenpunkt 3** hat der SV-Anteil entlang der Übereckbeziehung Berliner Straße bis Nordstraße von 2016 bis 2019 (Verbindung $W \leftrightarrow S$) um 0,2 bzw. 0,4 Prozentpunkte erhöht. Insbesondere bei den Werten für diesen Knoten muss aber berücksichtigt werden, dass 2019 die vollständige Netztrennung zum Tragen kommt. Das bedeutet, dass SV-Fahrzeuge, die 2016 bereits die Strecke über die Breite Straße in der Innenstadt gefahren sind, jetzt zum Teil den Verlauf Seibelquerspange – Nordstraße – Berliner Straße befahren.

Strom	2016	2019	Kfz	2016	2019	SV	2016	2019	SV-Anteil
1 WL	1983	1831	-152	62	64	2	3,1	3,5	0,4
2 WG									
3 WR	2.696	3295	599	100	129	29	3,7	3,9	0,2
4 SL	2.453	2896	443	99	129	30	4,0	4,5	0,4
5 SG	2.161	2103	-58	96	102	6	4,4	4,9	0,4
6 SR									
7 OL									
8 OG									
9 OR									
10 NL									
11 NG	2.633	2392	-241	114	110	-4	4,3	4,6	0,3
12 NR	2.115	1977	-138	68	66	-2	3,2	3,3	0,1

Tabelle 3: KP 3

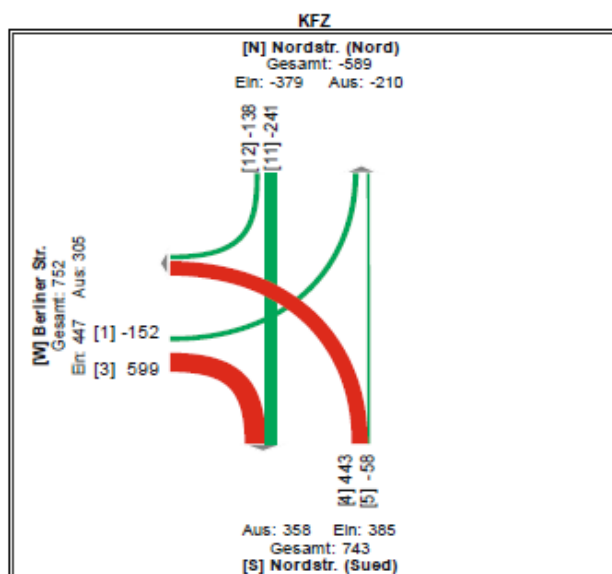


Abb. 5: Salden Kfz 0-22 h am KP 3

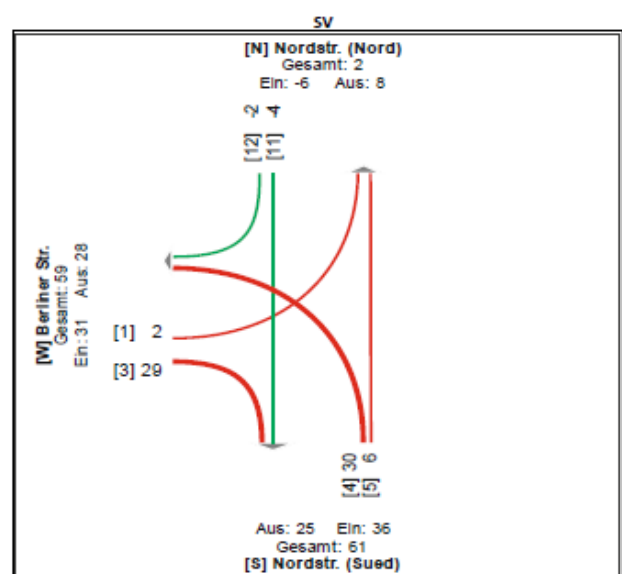


Abb. 6: Salden SV 0-22 h am KP 3

Fazit: Es kann kein Mautausweichverkehr festgestellt werden. Die ermittelten Abweichungen sind marginal nach oben aber auch nach unten und stellen tages-, verkehrs- und netzbedingte Schwankungen dar.

Gez. Geschorec