

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 338.1/2026
Anfrage		
Dezernat 3 Planung, Bau, Betrieb Janseps, Tobias	öffentlich nicht öffentlich	☒ ☐
Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Haupt- und Finanzausschuss	3.b	29.09.2026
Anfrage der FDP-Fraktion vom 22.09.2026 hier: Szenarien für das Verkehrsaufkommen im Bereich Hasseler Str./Kirchendelle		
<u>Finanzielle Auswirkungen</u> Kosten Produkt Haushaltsjahr Folgekosten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung ☐ ja ☐ nein Deckungsvorschlag		
<u>Fördermittel:</u>		
<u>Anmerkung der Stadtkämmerin:</u>		
<u>Personelle Auswirkungen:</u>		
☐ Pflichtaufgabe ohne Gestaltungsspielraum (= A-Leistung) ☐ Pflichtaufgabe mit Gestaltungsspielraum (= B-Leistung) ☐ Freiwillige Aufgabe (= C-Leistung)		
<u>Klima / Umweltrelevanz</u>		

Verwaltungserläuterung:

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage wie folgt: Die Verkehrsuntersuchung wurde im Rahmen der laufenden Prüfung der möglichen Standorte für den Neubau der Gesamtschule sowie des Schul- und Sportbades erstellt. Ziel der Untersuchung ist es, für den Standortbereich an der Hasseler Straße zu prüfen, ob die vorhandene Verkehrsinfrastruktur auch unter Berücksichtigung der mit den vorgesehenen Nutzungen verbundenen zusätzlichen Verkehre leistungsfähig bleibt.

Dabei wurden neben der Gesamtschule auch die Grundschule, das geplante Schul- und Sportbad sowie ein möglicher Nahversorgungsstandort berücksichtigt. Die Verkehrserzeugung der einzelnen Nutzungen wurde jeweils gesondert ermittelt und anschließend gemeinsam in den Prognose-Planfall eingestellt.

Es wurden bewusst keine unterschiedlichen – etwa günstigen, mittleren und ungünstigen – Verkehrsszenarien untersucht. Der Prognose-Planfall ist vielmehr als konservative Betrachtung angelegt. Die Bestandsverkehre wurden auf das Prognosejahr 2035 fortgeschrieben und mit den rechnerisch ermittelten Neuverkehren überlagert. Darüber hinaus wurden für die unterschiedlichen Nutzungen jeweils die maßgebenden Spitzenstunden berücksichtigt, um einer Worst-Case-Betrachtung möglichst nahezukommen. Verkehrsgünstigere Szenarien wurden nicht betrachtet.

Im Ergebnis bleibt das untersuchte Straßennetz auch unter diesen Annahmen leistungsfähig. Dies gilt ausdrücklich auch für die untersuchten Spitzenstunden. Eine Überlastung der untersuchten Knotenpunkte wird nicht prognostiziert.

1. Wurde das von MobilWerk erstellte Verkehrsgutachten bereits veröffentlicht? Wenn nicht, wann wird die Verwaltung das Gutachten der Öffentlichkeit zugänglich machen?

Nein.

Die Verkehrsuntersuchung ist Bestandteil der derzeit laufenden fachlichen Untersuchungen im Rahmen der Prüfung der möglichen Standorte für den Neubau der Gesamtschule sowie des Schul- und Sportbades. Eine isolierte Veröffentlichung einzelner Fachuntersuchungen vor Abschluss der Standortbetrachtung ist nicht vorgesehen.

Die Verkehrsuntersuchung wird gemeinsam mit den für die Standortentscheidung maßgeblichen Unterlagen im Rahmen der weiteren politischen Beratung zur Standortentscheidung zugänglich gemacht.

2. Welche Verkehrsknotenpunkte und Straßen wurden untersucht und wie viele Pkw befahren die Straßen pro Tag und wie viele Pkw im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr? An welchen Wochentagen und zu welchen Uhrzeiten wurden die Verkehrszählungen durchgeführt?

Untersucht wurden die für die verkehrliche Erschließung maßgeblichen Knotenpunkte im Zuge der Hasseler Straße sowie die Anbindung an das weiterführende Straßennetz. Hierzu gehören die Knotenpunkte Homberger Straße/Hasseler Straße, Hasseler Straße/Florastraße/Hasselbeckstraße, Hasseler Straße/Zufahrt Sportplätze, der geplante Kreisverkehr zur Erschließung der vorgesehenen Nutzungen sowie Nordstraße/Berliner Straße.

Grundlage waren Verkehrserhebungen vom 24.08.2023 sowie ergänzend vom 04.12.2025. Die Erhebungen erfolgten jeweils im Zeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr. Die Kontrollzählung am Knotenpunkt Hasseler Straße/Zufahrt Sportplätze zeigte, dass die Verkehrsbelastung über den gesamten Zähltag gegenüber der früheren Erhebung nahezu unverändert geblieben war. Für die Untersuchung wurden dort die aktuelleren Werte zugrunde gelegt.

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit ist jedoch nicht allein die absolute Zahl der Fahrzeuge maßgebend. Entscheidend ist insbesondere, ob die maßgebenden Knotenpunkte die auftretenden Verkehrsströme auch während der Spitzenstunden leistungsfähig abwickeln können. Genau dies wurde untersucht.

Die Verkehrsqualität wird nach einem standardisierten Verfahren in Qualitätsstufen von A bis F bewertet. Vereinfacht stehen A und B für einen sehr guten bzw. guten, C für einen befriedigenden und D für einen noch ausreichenden Verkehrsablauf. Die Untersuchung setzt mindestens die Qualitätsstufe D als ausreichenden Leistungsfähigkeitsnachweis voraus. Tatsächlich erreichen sämtliche untersuchten Knotenpunkte im Prognose-Planfall mindestens die Qualitätsstufe C. Die Leistungsfähigkeit bleibt damit auch während der untersuchten Spitzenstunden gewährleistet.

Für die Einordnung dieser Ergebnisse ist wesentlich, dass die Bewertung eines gesamten Knotenpunktes jeweils durch den ungünstigsten einzelnen Verkehrsstrom bestimmt wird. Eine Einstufung des gesamten Knotenpunktes mit C bedeutet daher nicht, dass sämtliche Fahrbeziehungen dort lediglich die Qualitätsstufe C erreichen oder der durchgehende Verkehr auf der Hasseler Straße entsprechend beeinträchtigt ist.

Dies zeigt sich insbesondere an den Knotenpunkten, die sich im Prognosefall auf die Qualitätsstufe C verändern:

- Am Knotenpunkt Homberger Straße/Hasseler Straße wird die Einstufung mit C durch den wartepflichtigen Verkehr bestimmt, der aus Metzkausen kommend in die Hasseler Straße einfahren möchte. Die Verschlechterung betrifft damit im Wesentlichen die Wartezeit dieses einfahrenden Verkehrs und nicht den Verkehrsfluss auf der Hasseler Straße.
- Am Knotenpunkt Hasseler Straße/Zufahrt Sportplätze wird die Einstufung mit C durch den aus dem Schulbereich abfließenden Verkehr bestimmt. Dieser wird dort gebündelt auf die Hasseler Straße geführt und ist beim Einbiegen wartepflichtig. Auch hier ist die Einstufung mit C daher nicht Ausdruck einer entsprechenden Beeinträchtigung des durchgehenden Verkehrs auf der Hasseler Straße.
- Am geplanten Kreisverkehr, den der durchgehende Verkehr auf der Hasseler Straße unmittelbar passieren muss, wird demgegenüber auch im Prognosefall ein guter bis sehr guter Verkehrsablauf erreicht.

Insgesamt ergeben sich damit aus der Untersuchung auch für die Spitzenstunden keine Hinweise darauf, dass der durchgehende Verkehr auf der Hasseler Straße durch die prognostizierten zusätzlichen Verkehre seine Leistungsfähigkeit verliert. Dies entspricht auch der fachlichen Einschätzung der zuständigen Abteilung zur grundsätzlichen Aufnahmekapazität der Hasseler Straße.

Die detaillierten Verkehrsmengen sind Bestandteil der Verkehrsuntersuchung und werden mit dieser im Rahmen der Standortentscheidung vollständig zugänglich gemacht.

3. Mit welchem zusätzlichen Pkw-Aufkommen rechnet die Verwaltung durch die Gesamtschule im realistischen und im pessimistischen Fall?

Eine Unterscheidung zwischen einem „realistischen“ und einem „pessimistischen“ Planfall wurde nicht vorgenommen.

Die Verkehrserzeugung wurde nach einer standardisierten Berechnungsmethode anhand anerkannter nutzungsspezifischer Kennwerte ermittelt. Für die Gesamtschule wurde entsprechend dem aktuellen Planungsstand von 1.860 Schülerinnen und Schülern sowie 116 Beschäftigten ausgegangen. Aus diesen Bezugsgrößen wird unter anderem unter Berücksichtigung typisierter Anwesenheits-, Wege- und MIV-Anteile das zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeleitet und über standardisierte Ganglinien auf den Tagesverlauf verteilt.

Unabhängig davon wurde auch das geplante Schul- und Sportbad mit seinem zusätzlichen Verkehrsaufkommen in die Untersuchung einbezogen. Da hierfür noch keine abschließende Planung vorliegt, wurde für die Verkehrsberechnung modellhaft ein Hallenbad mit einer Bruttogrundfläche von 3.000 m² zugrunde gelegt. Die hieraus abgeleitete Annahme zur täglichen

Nutzung ist nach Aussage des Gutachters bewusst konservativ gewählt und berücksichtigt damit auch saisonale Schwankungen und Spitzentage.

Ebenfalls berücksichtigt wurde ein möglicher Nahversorgungsstandort. Da auch hierfür noch keine konkrete Planung vorliegt, wurde modellhaft ein durchschnittlicher Nahversorger mit einer Verkaufsfläche von 1.200 m² angesetzt.

Die für die einzelnen Nutzungen jeweils gesondert ermittelten Verkehre wurden gemeinsam vollständig in den Prognose-Planfall eingestellt. Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtung wurden zusätzlich die jeweils maßgebenden Spitzenstunden berücksichtigt. Auch unter diesen konservativen Annahmen bleibt die Leistungsfähigkeit des untersuchten Straßennetzes gewährleistet.

Die hieraus resultierenden detaillierten Verkehrsmengen sind Bestandteil der Verkehrsuntersuchung und werden mit dieser im Rahmen der Standortentscheidung vollständig zugänglich gemacht.

4. Für alle Lehrer und Schüler, die nicht mit dem Pkw gebracht werden: Mit welchem zusätzlichen Bedarf an öffentlichem Nahverkehr rechnet die Verwaltung? Mit welchem Anteil an Schülern, die zu Fuß und mit dem Rad kommen, rechnet die Verwaltung, um das Verkehrsaufkommen zu beurteilen?

Die vorliegende Untersuchung dient der Prüfung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. Sie stellt keine ÖPNV-Bedarfs- oder Modal-Split-Untersuchung für die zukünftige Gesamtschule dar.

Für die Berechnung der Kfz-Verkehre werden standardisierte Annahmen zum Anteil des motorisierten Individualverkehrs zugrunde gelegt. Eine weitere Aufteilung der übrigen Wege auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr war für die untersuchte Fragestellung nicht erforderlich und ist daher nicht Gegenstand der Verkehrsuntersuchung.

Die konkrete Ausgestaltung der Erschließung für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ist Bestandteil der weiteren Standort- und Erschließungsplanung.

5. Mit welchem zusätzlichen Pkw- und Lkw-Aufkommen rechnet die Verwaltung durch den geplanten Nahversorgungsstandort in der Kirchendelle im realistischen Fall?

Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung lag keine konkrete Planung eines Nahversorgungsstandorts vor. Um dessen mögliche verkehrliche Auswirkungen dennoch

vorsorglich in die Gesamtbetrachtung einzubeziehen, wurde modellhaft ein durchschnittlicher Nahversorger mit einer Verkaufsfläche von 1.200 m² zugrunde gelegt.

Die daraus resultierende Verkehrserzeugung wurde ebenfalls nach einer standardisierten Berechnungsmethodik anhand anerkannter nutzungsspezifischer Kennwerte ermittelt. Berücksichtigt werden dabei Kunden-, Beschäftigten- und Lieferverkehre. Eine Unterscheidung zwischen einem „realistischen“ und einem „pessimistischen“ Fall wurde nicht vorgenommen.

Die so ermittelten Verkehre wurden vollständig in den konservativen Prognose-Planfall eingestellt. Auch unter Einbeziehung dieser zusätzlichen Verkehre bleibt die Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte gewährleistet.

Die detaillierten Verkehrsmengen sind Bestandteil der Verkehrsuntersuchung und werden mit dieser im Rahmen der Standortentscheidung vollständig zugänglich gemacht.

6. Mit welchem Anteil an Kunden rechnet die Verwaltung in der Verkehrsanalyse, die in der Randlage fußläufig oder mit dem Fahrrad einkaufen werden?

Für die Berechnung des Kundenverkehrs wurden standardisierte Annahmen zum Anteil des motorisierten Individualverkehrs zugrunde gelegt. Die übrigen Wege werden nicht dem motorisierten Individualverkehr zugerechnet.

Eine weitere Differenzierung dieses Anteils zwischen Fuß-, Rad- und öffentlichem Personennahverkehr war für die Fragestellung der Verkehrsuntersuchung nicht erforderlich und wurde daher nicht vorgenommen.

Die Verkehrsuntersuchung dient insoweit nicht der Prognose des zukünftigen Mobilitätsverhaltens einzelner Nutzergruppen, sondern dem Nachweis, dass die zu erwartenden Kfz-Verkehre durch das untersuchte Straßennetz auch in den maßgebenden Spitzenstunden leistungsfähig abgewickelt werden können.



Janseps