

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister Informationsvorlage Dezernat 3 Planung, Bau, Betrieb öffentlich ☒ Alpkaya, Marcel nicht öffentlich ☐		Drucksachennummer 313/2026
Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planen, Umwelt und Bauen	9	16.09.2026
Erforderliche verkehrliche Maßnahmen im Zuge der Aufhebung der Netztrennung 		
<u>Finanzielle Auswirkungen</u> Kosten Produkt Haushaltsjahr Folgekosten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung ☐ ja ☐ nein Deckungsvorschlag		
<u>Fördermittel:</u> Unter Umständen wird eine Rückzahlung in Anspruch genommener Fördermittel notwendig.		
<u>Anmerkung der Stadtkämmerin:</u> 		
<u>Personelle Auswirkungen:</u> Keine ☐ Pflichtaufgabe ohne Gestaltungsspielraum (= A-Leistung) ☐ Pflichtaufgabe mit Gestaltungsspielraum (= B-Leistung) ☒ Freiwillige Aufgabe (= C-Leistung)		
<u>Klima / Umweltrelevanz</u> 		

Verwaltungserläuterung:

Die Verwaltung hat die verkehrliche Situation im Bereich der Breite Straße sowie der unteren Johannes-Flintrop-Straße bis zum Kreisverkehr Seibelquerspange im Hinblick auf eine mögliche Aufhebung der Netztrennung überprüft.

Im Zuge der Einrichtung der Netztrennung wurden verschiedene bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen umgesetzt, um die seinerzeit angestrebte Verkehrsführung abzubilden. Ziel war insbesondere, den allgemeinen innerstädtischen Durchgangsverkehr aus dem Stadtkern herauszuführen und auf das umliegende Straßennetz zu verlagern. Innerhalb des betroffenen Bereichs sollte im Wesentlichen der zur Erschließung der Innenstadt erforderliche Anliegerverkehr verbleiben.

Mit einer Aufhebung der Netztrennung ändern sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen erneut. Die bestehende Verkehrsführung und die hierauf abgestimmten verkehrsrechtlichen Anordnungen können daher nicht unverändert beibehalten werden. Nach Prüfung durch die Verwaltung sind insbesondere die nachfolgend dargestellten Anpassungen erforderlich.

Knotenpunkt Talstraße / Breite Straße

Mit der Öffnung der Breite Straße für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr ist insbesondere aus Richtung Erkrath mit einer Zunahme der Linksabbiegeverkehre von der Talstraße in die Breite Straße zu rechnen.

Die Signalsteuerung am Knotenpunkt Talstraße / Breite Straße ist daher an die veränderten Verkehrsströme anzupassen. Ziel ist eine leistungsfähige Abwicklung der zusätzlichen Abbiegeverkehre und die Vermeidung hierdurch verursachter Rückstaus auf der Talstraße.

Nach derzeitiger Einschätzung kann die erforderliche Anpassung über eine Änderung des Signalprogramms erfolgen. Die Einrichtung einer zusätzlichen baulichen Linksabbiegespur ist voraussichtlich nicht erforderlich.

Aufhebung der Fahrradstraße und Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Die Breite Straße ist derzeit als Fahrradstraße ausgewiesen und für den Kraftfahrzeugverkehr grundsätzlich auf den Anliegerverkehr beschränkt. Gleichzeitig besteht in diesem Bereich ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Die Kombination der unterschiedlichen verkehrsrechtlichen Regelungen wurde seitens des Kreises Mettmann beanstandet.

Im Falle einer Aufhebung der Netztrennung ist die Fahrradstraße aufzuheben und die Breite Straße für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr freizugeben. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h soll bestehen bleiben. Hierdurch wird dem innerstädtischen Charakter des Straßenraums und den besonderen Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs weiterhin Rechnung getragen.

Im weiteren Verlauf in Richtung Wülfrath ist die Geschwindigkeitsregelung entsprechend anzupassen. Im Abschnitt bis zum Kreisverkehr ist die bestehende Tempo-20-Regelung durch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu ersetzen.

Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Bereich Am Königshof

Im Zuge der früheren Umgestaltung der Breite Straße und der unteren Johannes-Flintrop-Straße wurden die dort vorhandenen Lichtsignalanlagen zurückgebaut.

Mit der Öffnung für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass insbesondere die wichtigen innerstädtischen Wegebeziehungen für den Fußverkehr weiterhin sicher gequert werden können.

Im Bereich der Straße Am Königshof ist daher die Einrichtung eines Fußgängerüberweges vorgesehen. Neben der erforderlichen Fahrbahnmarkierung ist die Querungsstelle entsprechend den geltenden Anforderungen auszuleuchten. Hierzu sind zusätzliche Beleuchtungseinrichtungen herzustellen.

Verlegung der Bushaltestelle Jubiläumsplatz, Steig 4

Die Bushaltestelle Jubiläumsplatz, Steig 4, befindet sich derzeit unmittelbar hinter dem Einmündungsbereich der Poststraße. Diese Lage ist auf die gegenwärtige Verkehrsführung abgestimmt.

Bei einer erneuten Führung des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs in Richtung Johannes-Flintrop-Straße ist eine Anpassung erforderlich. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigungen zwischen Linienverkehr und fließendem Kraftfahrzeugverkehr soll die Haltestelle um etwa 30 m verlegt werden.

Mit der Verlegung sind kleinere bauliche Anpassungen im Bereich der neuen Haltestellenposition verbunden.

Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Bereich untere Johannes-Flintrop-Straße / Schwarzbachstraße

Auch im Bereich der unteren Johannes-Flintrop-Straße auf Höhe der Schwarzbachstraße ist eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr erforderlich.

Analog zur vorgesehenen Querungsstelle im Bereich Am Königshof soll daher ein weiterer Fußgängerüberweg eingerichtet und entsprechend den geltenden Anforderungen ausgestattet und ausgeleuchtet werden.

Im Zuge der Maßnahme ist das vorhandene Pflasterband einschließlich der zugehörigen Bordanlage im Fahrbahnbereich zurückzubauen. Anschließend ist die Fahrbahn im Bereich des neuen Fußgängerüberweges zu asphaltieren.

Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Bahnstraße in Fahrtrichtung bergauf

Auf der Bahnstraße gilt in Fahrtrichtung bergauf derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Diese Geschwindigkeitsreduzierung steht im Zusammenhang mit dem bisherigen Verkehrskonzept und dem Ziel, den Kraftfahrzeugverkehr im innerstädtischen Bereich zu reduzieren und auf das übergeordnete Straßennetz zu verlagern.

Mit einer Aufhebung der Netztrennung verändert sich die Funktion der einzelnen Verkehrsachsen. Neben der dann wieder für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr geöffneten Verbindung über die Breite Straße und die Johannes-Flintrop-Straße soll insbesondere die Achse Bahnstraße – Bergstraße – Flurstraße ihre Funktion als leistungsfähige Verbindung in Richtung Osttangente wahrnehmen.

Hierzu ist vorgesehen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bahnstraße in Fahrtrichtung bergauf von derzeit 30 km/h auf 50 km/h anzuheben. Hierdurch soll auch nach Aufhebung der Netztrennung eine attraktive Verkehrsführung in Richtung Osttangente erhalten und eine unnötige Verlagerung zusätzlicher Verkehrsanteile in den innerstädtischen Bereich vermieden werden.

Der Radverkehr wird auf diesem Abschnitt bergauf auf einer baulich vom Kraftfahrzeugverkehr getrennten Geh- und Radverkehrsanlage geführt. Unter Berücksichtigung der Verbindungsfunktion der Bahnstraße und der geänderten verkehrlichen Rahmenbedingungen besteht nach Aufhebung der Netztrennung keine hinreichende Grundlage mehr für die Beibehaltung der bisherigen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Förderrechtliche Rahmenbedingungen

Für die Umbaumaßnahmen im Bereich Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße (Süd) wurden im Jahr 2016 Fördermittel bewilligt. Die hierfür geltende Zweckbindungsfrist beträgt 20 Jahre ab Fertigstellung der Maßnahme. Innerhalb dieses Zeitraums sind wesentliche bauliche Veränderungen, die dem ursprünglichen Förderzweck widersprechen oder die geförderte Maßnahme substantiell verändern, grundsätzlich förderschädlich.

Sollten im Zuge der Aufhebung der Netztrennung vor 2038 erneute Umbaumaßnahmen in diesem Bereich erforderlich werden, ist daher in jedem Fall von einer Förderschädlichkeit auszugehen. Dies kann eine (anteilige) Rückforderung der bewilligten Fördermittel nach sich ziehen.

Für die Umgestaltung der Johannes-Flintrop-Straße (Nord) sowie des Jubiläumsplatzes im Bereich der Schwarzbachstraße – insbesondere im Umfeld der Bushaltepunkte – wurden ebenfalls Fördermittel bewilligt (2016 bzw. 2017). Hier beträgt die Zweckbindungsfrist jeweils zehn Jahre ab Fertigstellung. Auch in diesen Bereichen wäre bei einer baulichen Änderung vor 2028 von einer Förderschädlichkeit auszugehen.

Vor diesem Hintergrund ist bei allen planerischen Überlegungen zur Aufhebung der Netztrennung zwingend zu berücksichtigen, dass bauliche Eingriffe innerhalb der laufenden Zweckbindungsfristen finanzielle Rückforderungsansprüche des Fördergebers auslösen können. Die damit verbundenen haushaltsrechtlichen Risiken sind in die politische Abwägung einzustellen.

Maßnahme zur Luftreinhaltung

Der verkehrsberuhigte Umbau sowie die Sperrung der Breite Straße durch die Einrichtung einer Fahrradstraße stellen Maßnahmen (M 2/07 bzw. M 2/08) des Luftreinhalteplan Mettmann 2012 dar. Die spätere Umsetzung der Netztrennung stand somit im Kontext mit den Zielen der Luftreinhalteplanung. Bei einer Aufhebung der Netztrennung sind somit Verschlechterungen der Luftqualität und in Folge dessen negative Auswirkungen u.a. auf das Schutzgut Mensch einschließlich der Gesundheit zu befürchten.

Weiteres Vorgehen

Die dargestellten Maßnahmen bilden aus Sicht der Verwaltung die wesentlichen verkehrlichen Voraussetzungen für eine geordnete Aufhebung der Netztrennung. Sie dienen dazu, die Verkehrsführung an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen, die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte und Straßenabschnitte sicherzustellen und zugleich die Belange des Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Die erforderlichen verkehrsrechtlichen, signaltechnischen und baulichen Anpassungen sind im Falle einer Aufhebung der Netztrennung entsprechend vorzubereiten und umzusetzen.



A. Havlat