

An aerial photograph of a city center, showing a semi-circular road and various buildings. The image is used as a background for the event announcement.

Bürgerinformationsveranstaltung zum Thema
Verkehrskonzept Innenstadt
01.09.2016, 18:00 Uhr im Ratssaal

Chronologie der Planungen zum Verkehrskonzept

- 2000: Aufgabe der bereits planfestgestellten B 7n durch Bund / Land
- 2004: Auftrag an Kreis und Stadt Mettmann für ein Verkehrsentslastungskonzept
- 2005: Beschluss der Variante 2 des Verkehrsentslastungskonzeptes durch den Kreistag und den Stadtrat
- 2013: Beschluss des Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt
- 2014: Inbetriebnahme der Osttangente
- 2015: Inbetriebnahme der Seibelquerspange
- 2015: Beschluss des Planungsausschusses der Stadt Mettmann zum innerstädtischen Verkehrskonzept
- 2016: Intensive Diskussion zum Verkehrskonzept Innenstadt

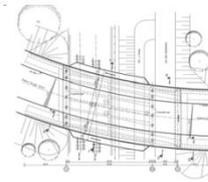


Kreis Mettmann
Regiebetrieb Gebäude und Straßen
Düsseldorfer Straße 47
40822 Mettmann

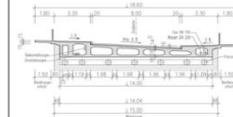
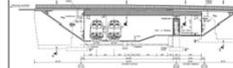
Verkehrsplanung, Straßenplanung und Straßenbau



Brückenbau



Ansicht von Süden



**Ergänzende Untersuchungen zur Innenstadtentlastung
der Kreisstadt Mettmann**

Abschlußbericht
Dezember 2004

Auswertung der unterschiedlichen Gutachten zur Verkehrsbelastung ausgewählter Straßenabschnitte infolge verschiedener Netzvarianten

Straßenquerschnitt	Ausgangssituation Prognose- Nullfall P0	beschlossenes Gesamtkonzept *	Veränderung bezogen auf P0	Zwischenstufe Seibelquerspange und Osttangente	Veränderung bezogen auf P0	Seibelquerspange und Osttangente verkehrsberuhigter Bereich Breite Straße	Veränderung bezogen auf P0	Seibelquer- spange	Veränderung bezogen auf P0
	Kfz/Tag	Kfz/Tag	%	Kfz/Tag	%	Kfz/Tag	%	Kfz/Tag	%
L 156 Ortseingang	20.000	19.500	-3	20.500	3	17.500	-13	20.600	3
L 156 westl. Berliner Straße	18.500	13.500	-27	18.400	-1	16.500	-11	18.500	0
Am Kolben	13.500	12.500	-7	14.900	10	13.500	0	15.100	12
Elberfelder Straße	9.500	13.500	42	10.700	13	13.500	42	9.400	-1
B 7 zwischen L 403 und L 423	9.500	12.500	32	9.600	1	12.000	26	10.000	5
Peckhauser Straße	10.000	9.500	-5	9.700	-3	12.000	20	9.200	-8
Berliner Straße	9.500	8.000	-16	10.500	11	12.000	26	10.800	14
Nordstraße südl. Berliner Straße	9.500	9.000	-5	7.400	-22	11.000	16	7.400	-22
Nordstraße nördl. Berliner Straße	7.000	9.000	29	6.000	-14	6.000	-14	6.000	-14
Schwarzbachstraße	14.500	3.500	-76	3.700	-74	3.500	-76	3.700	-74
Florastraße	4.000	4.000	0	4.500	13	6.000	50	5.000	25
Hasseler Straße	6.000	4.500	-25	6.700	12	8.500	42	6.800	13
Goldberger Str. / Wülfrather Str.	5.000	5.500	10	3.100	-38	5.500	10	5.300	6
Daniel Kircher Str. / Bahnstr.	7.000	6.500	-7	4.000	-43	6.500	-7	6.400	-9
Talstraße	16.000	9.500	-41	15.000	-6	10.000	-38	15.900	-1
Beethovenstraße	8.000	11.500	44	8.400	5	11.500	44	9.000	13
Flurstraße	8.000	10.500	31	8.300	4	10.500	31	7.500	-6
Breite Straße	15.000	1.000	-93	10.700	-29	1.000	-93	15.500	3
Johannes-Flintrop-Straße	15.000	500	-97	10.700	-29	500	-97	15.900	6
Osttangente	0	10.500	-	6.500	-	11.000	-	-	-
Seibelquerspange	0	10.500	-	8.300	-	11.000	-	8.000	-
Teilumfahrung	0	10.500	-	-	-	-	-	-	-

Veränderungen durch die Bebauung Am Stadtwald ohne sonstige Veränderung im Straßennetz

Goldberger Str. / Wülfrather Str.	Veränderung um 6 % auf 5300 [Kfz/Tag]								
Daniel Kircher Str. / Bahnstr.	Veränderung um 4 % auf 7300 [Kfz/Tag]								

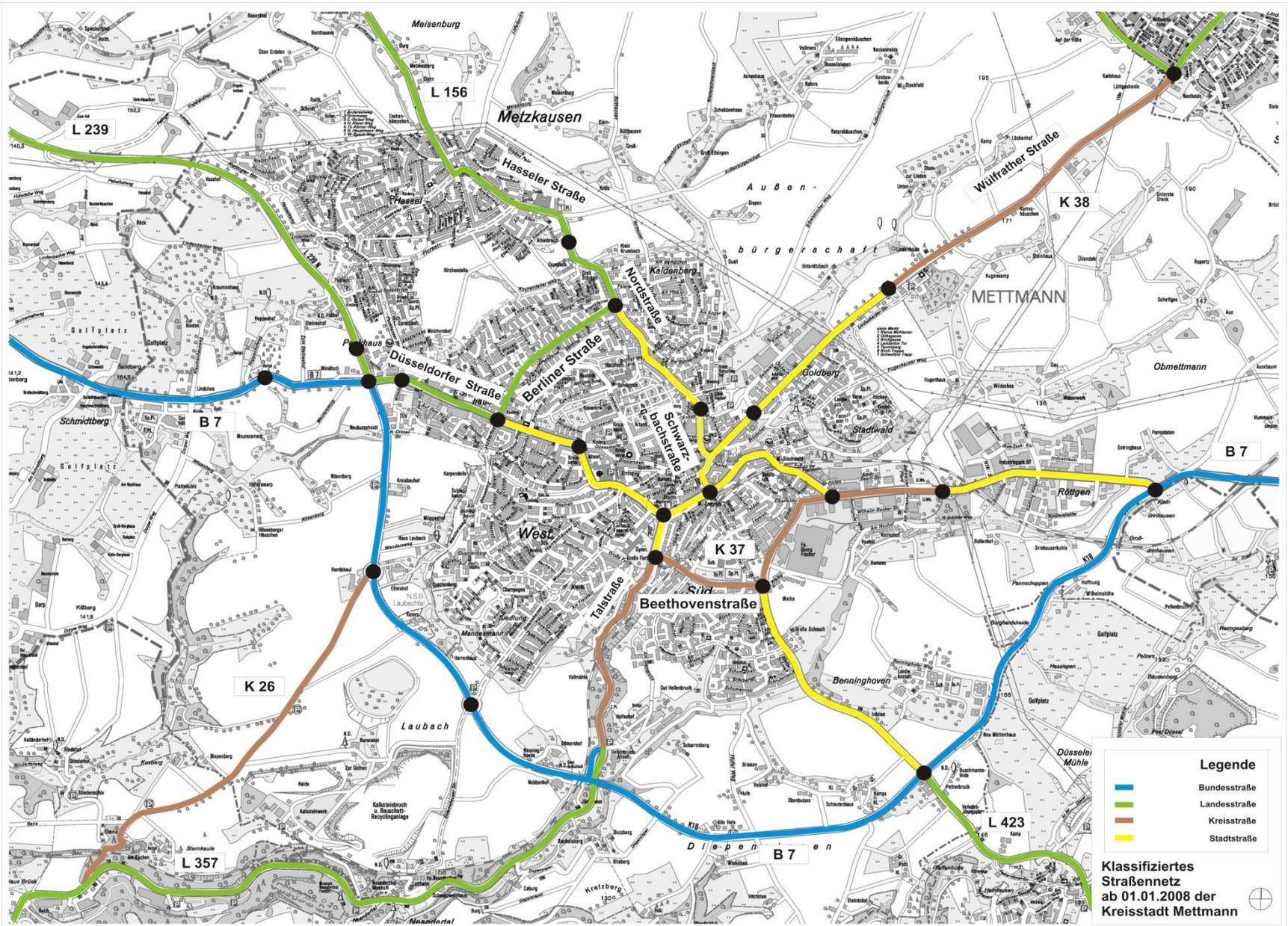
Veränderungen durch die Bebauung Am Stadtwald, Anbindung an die Osttangente über den Hugenhauser Weg und Umsetzung des beschlossenen Gesamtkonzeptes

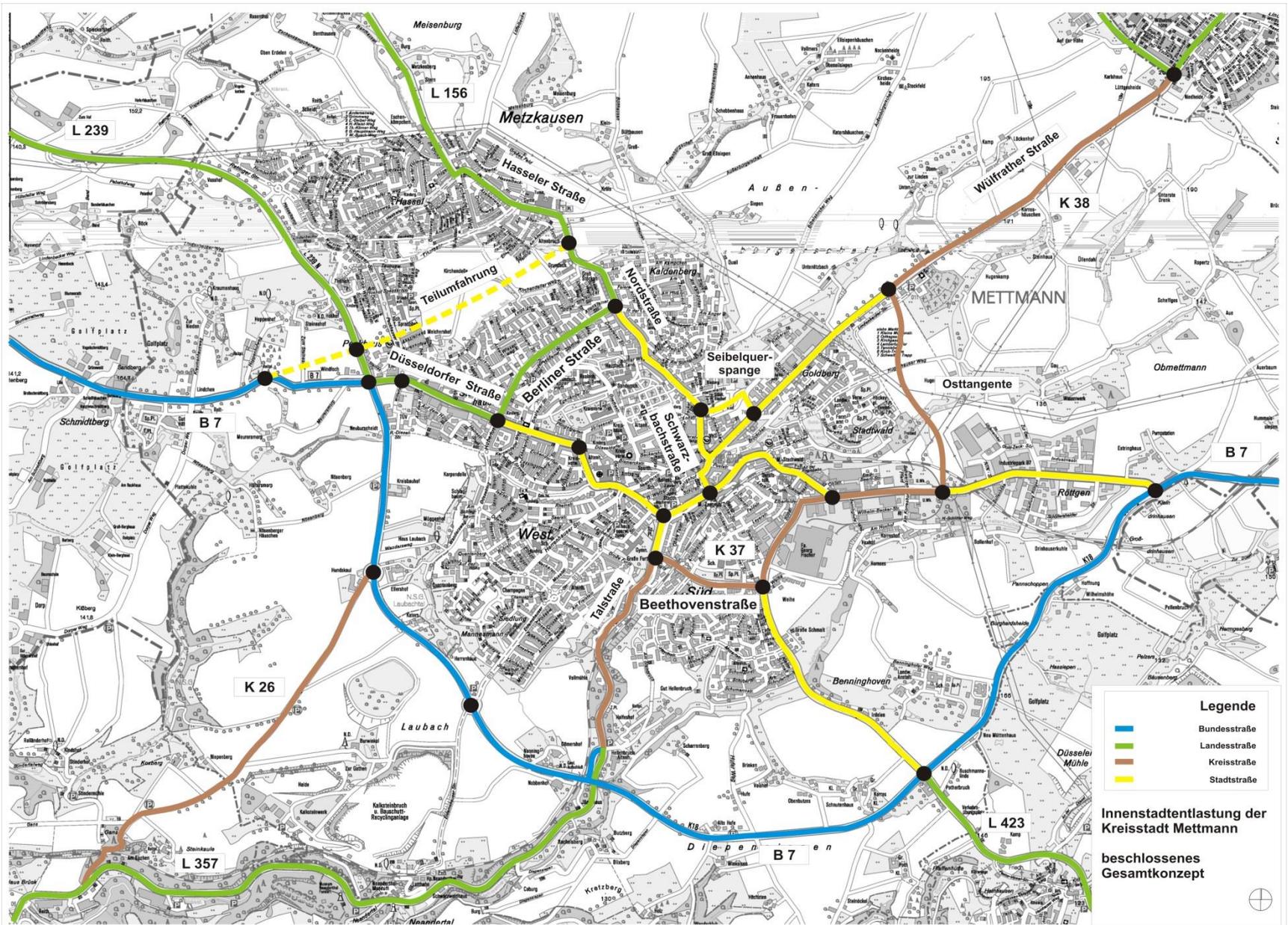
Goldberger Str. / Wülfrather Str.	Veränderung um -58 % auf 2100 [Kfz/Tag]								
Daniel Kircher Str. / Bahnstr.	Veränderung um -57 % auf 3000 [Kfz/Tag]								

* beschlossenes Gesamtkonzept: Seibelquerspange, Osttangente, Teilumfahrung (Kirchendelle) und verkehrsberuhigter Bereich Breite Straße

Hinweis: Die Verkehrsbelastungszahlen sind zur Vereinfachung auf 100 Kfz/Tag gerundet angegeben

Stand 02.06.2009





INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT
FÜR DIE INNENSTADT

METTMANN 



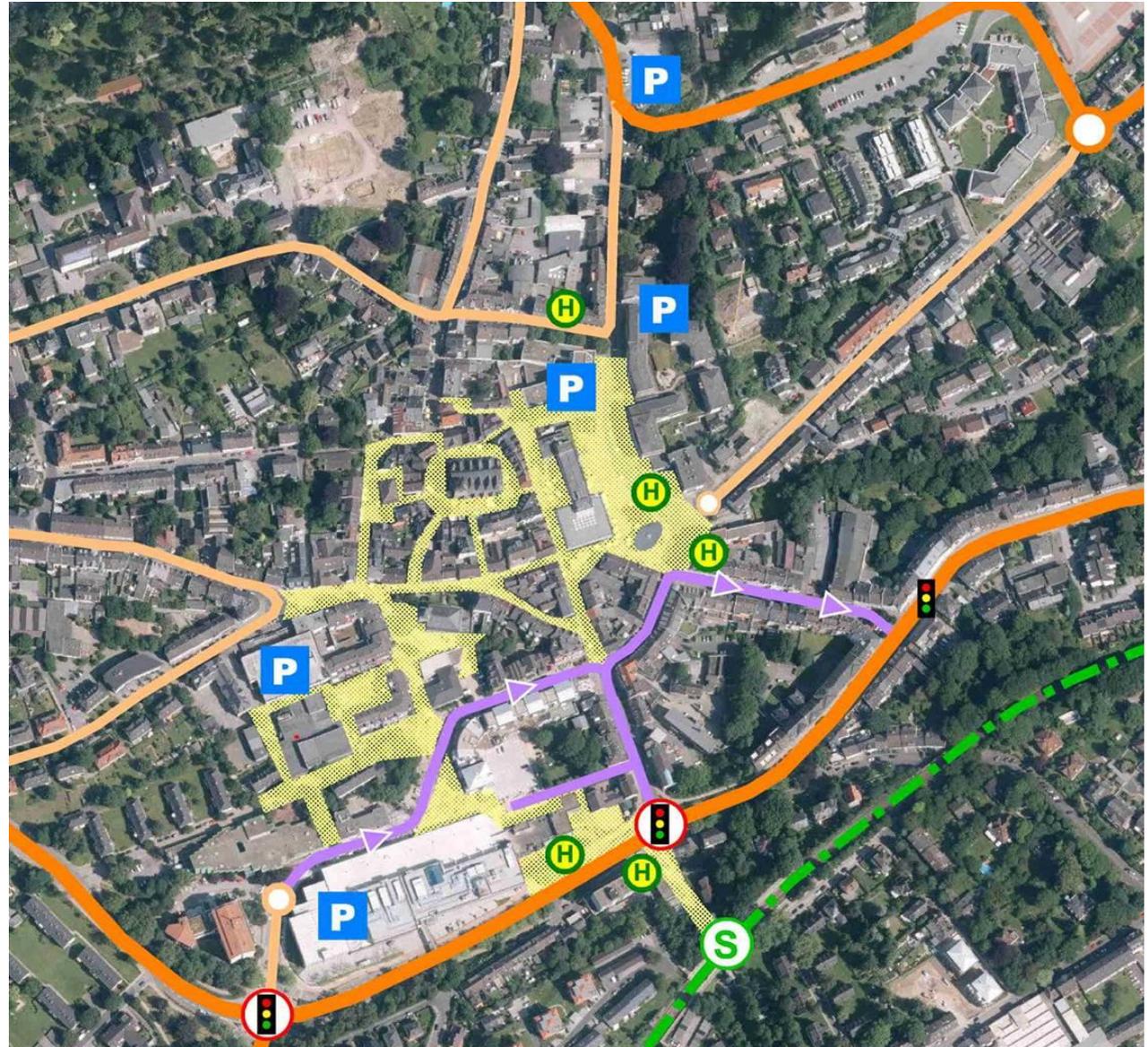
 im Auftrag der Stadt Mettmann

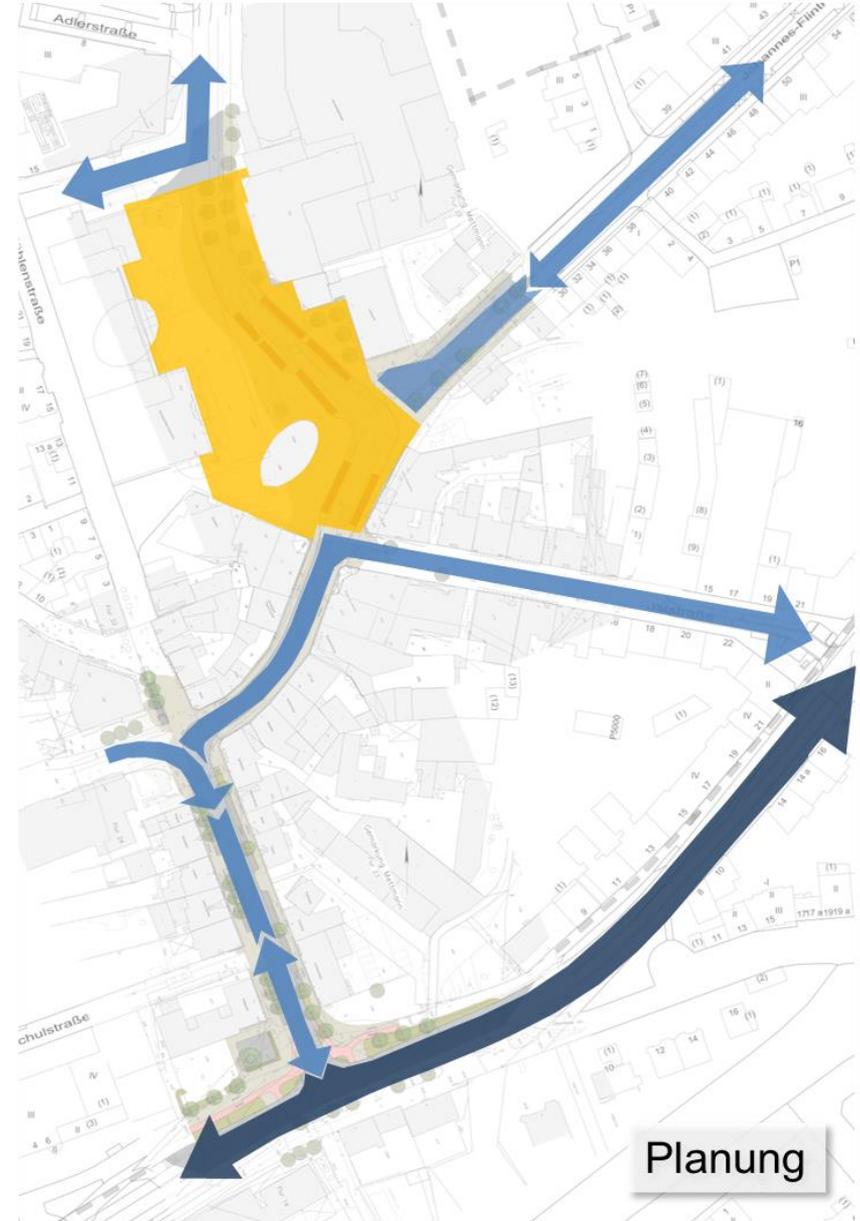
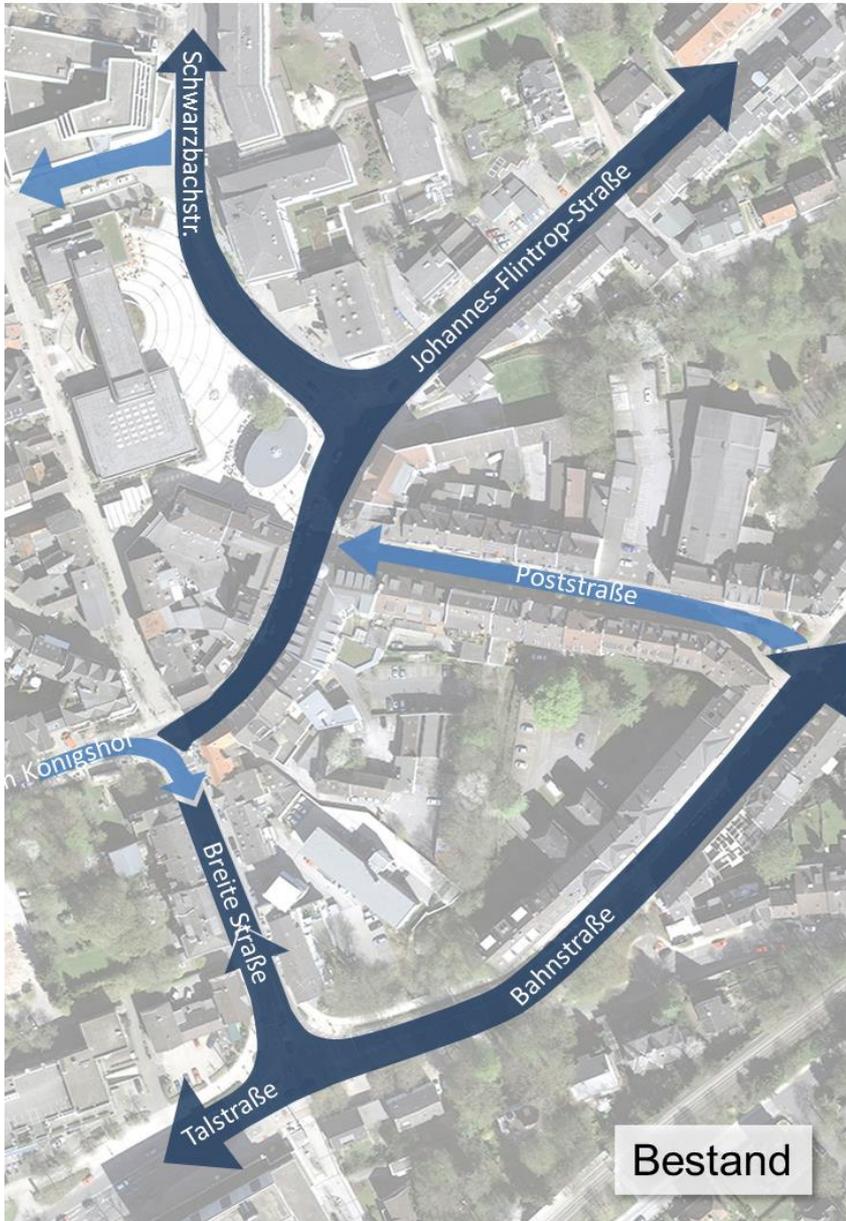
Umbauprojekte im konkreten Förderprogramm bis 2017

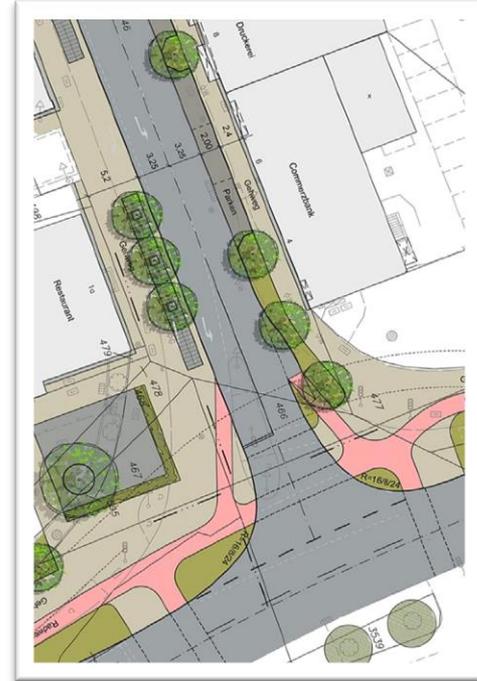
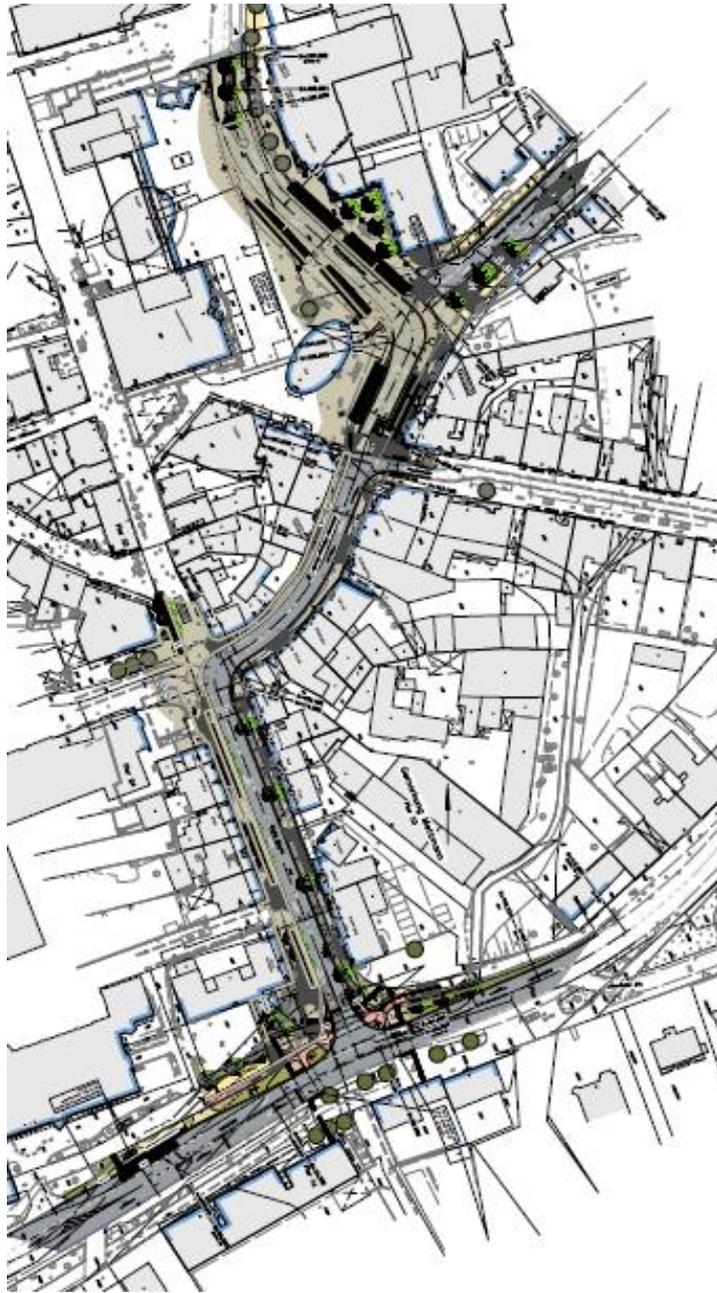
- Umgestaltung Am Königshof/Schulstraße
- Umgestaltung Freiheitsstraße / Lavalplatz / kl. Mühlenstraße
- Vernetzung Ober- und Unterstadt (Orthsgasse)
- Umgestaltung Johannes-Flintrop-Straße (Süd) / Breite Straße
- Umgestaltung Johannes-Flintrop-Straße (Nord)
- Umgestaltung Jubiläumsplatz im Bereich Schwarzbachstraße
- Umgestaltung Bismarckstraße im Bereich Kreisverkehr
- Umgestaltung Mühlenstraße

Innenstadtentlastungskonzept:

- Netzunterbrechung für den MIV im Bereich des Jubiläumplatzes sowohl für die Schwarzbachstraße als auch die Johannes-Flintrop-Straße.
- Durchfahrt nur für Linienbusse, Taxen und Radfahrer (Busstraße)
- Tempo 20 auf der unteren Johannes-Flintrop-Straße und der Breite Straße, Erschließung der anliegenden Nutzungen
- Am Königshof und Poststraße bleiben Verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit
- Umdrehung der Einbahnrichtung in der Poststraße (Ausfahrt zur Bahnstraße)
- Einfahrt zur Breite Straße ist sowohl für den rechts- als auch linksabbiegenden Verkehr von Bahn- und Talstraße möglich.







Workshop Jubiläumsplatz im Januar 2016

Bei dieser Veranstaltung war der Verkehr ein zentrales Thema, insbesondere:

- Busfreier Jubiläumsplatz
- Netztrennung im Bereich Poststraße
- Sperrung des Jubiläumsplatzes für den MIV
(Die Sperrung war bereits für Februar 2016 angekündigt)

Nach der Sperrung des Jubiläumsplatzes im Bereich Schwarzbachstraße für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) gab es heftige Reaktionen, die dazu führten, dass das Thema Verkehrskonzept Innenstadt erneut im Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt (PLVU) im Mai 2016 politisch beraten wurde.

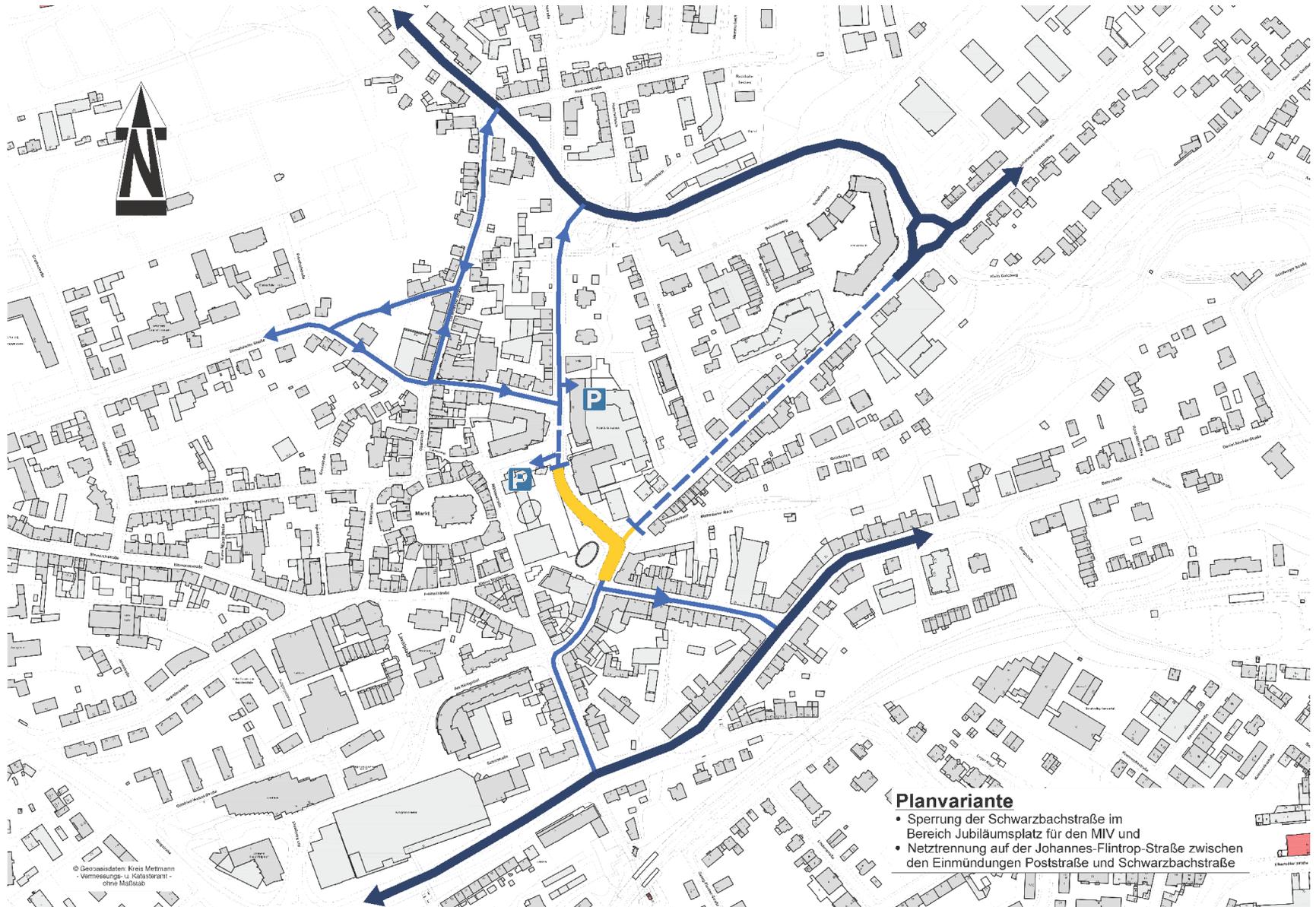
Nach eingehender Diskussion im Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt, am 11.05.2016 wurde der Beschluss, die Schwarzbachstraße im Bereich des Jubiläumsplatzes für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu sperren, bis zum Beginn der Baumaßnahmen wieder aufgehoben. Außerdem wurde die Verwaltung beauftragt, Alternativen zum beschlossenen Verkehrskonzept zu prüfen, um ggf. auf die Sperrung von Straßen bzw. eine Netztrennung verzichten zu können.

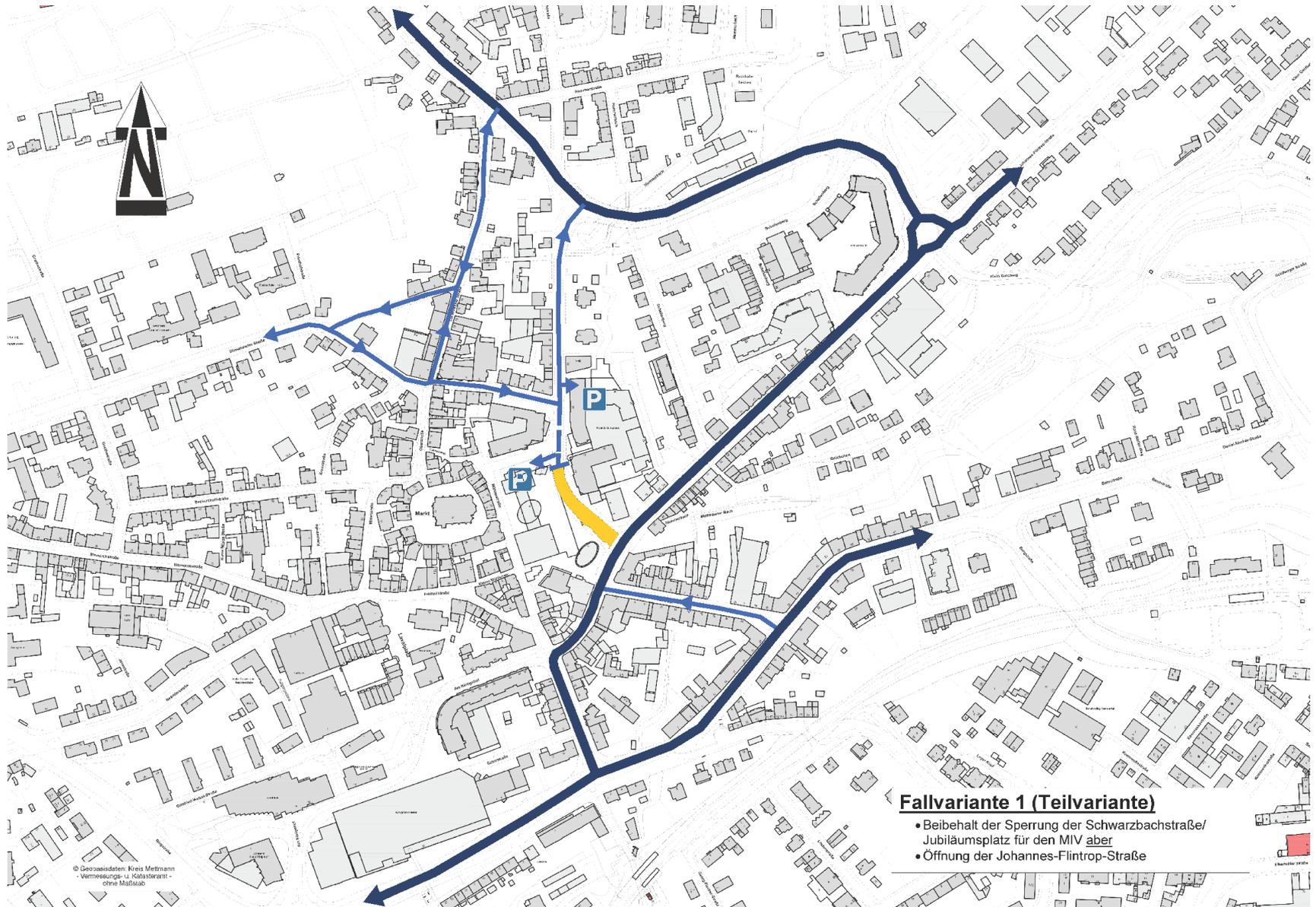
Vorrangige Ziele waren dabei,

- die Anfahrbarkeit der Tiefgaragen Kreissparkasse und Neandertal-Passage aus allen Richtungen zu ermöglichen
- Alternativen zu einer Netztrennung der Johannes-Flintrop-Straße im Bereich der Einmündung Schwarzbachstraße aufzuzeigen.

Die Prüfung der unterschiedlichen Varianten, die nachfolgend im Detail vorgestellt werden, erfolgte jeweils für die nachfolgend aufgeführten Kriterien:

1. Verkehrsführung und –belastungen
2. Bauliche Ausgestaltung / Straßenprofile
3. Städtebauliche Zielsetzungen / stadträumliche Gestaltung
4. Einordnung in die Förderprogramme

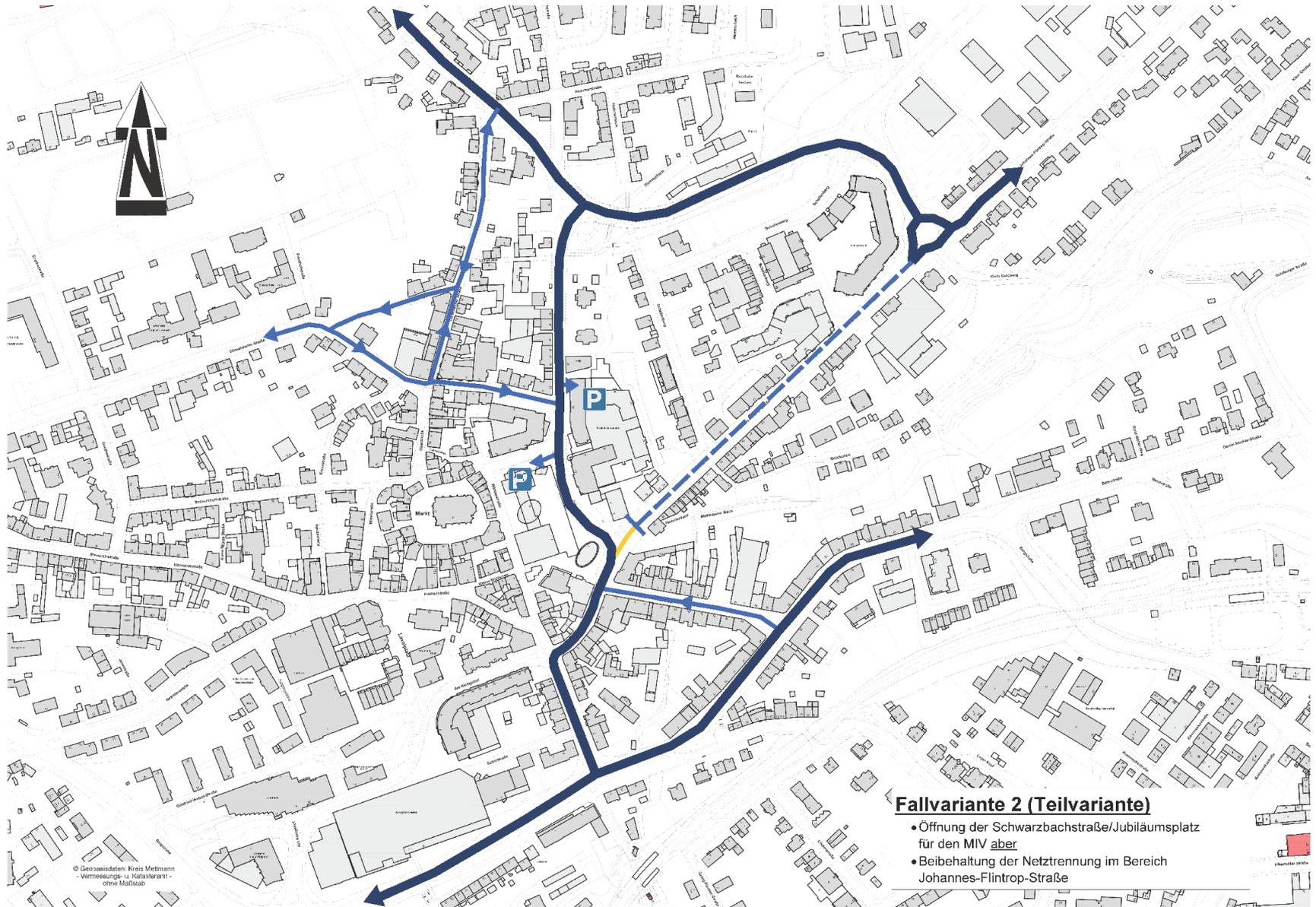




Fallvariante 1 (Teilvariante)

- Beibehalt der Sperrung der Schwarzbachstraße/ Jubiläumplatz für den MIV aber
- Öffnung der Johannes-Flintrop-Straße

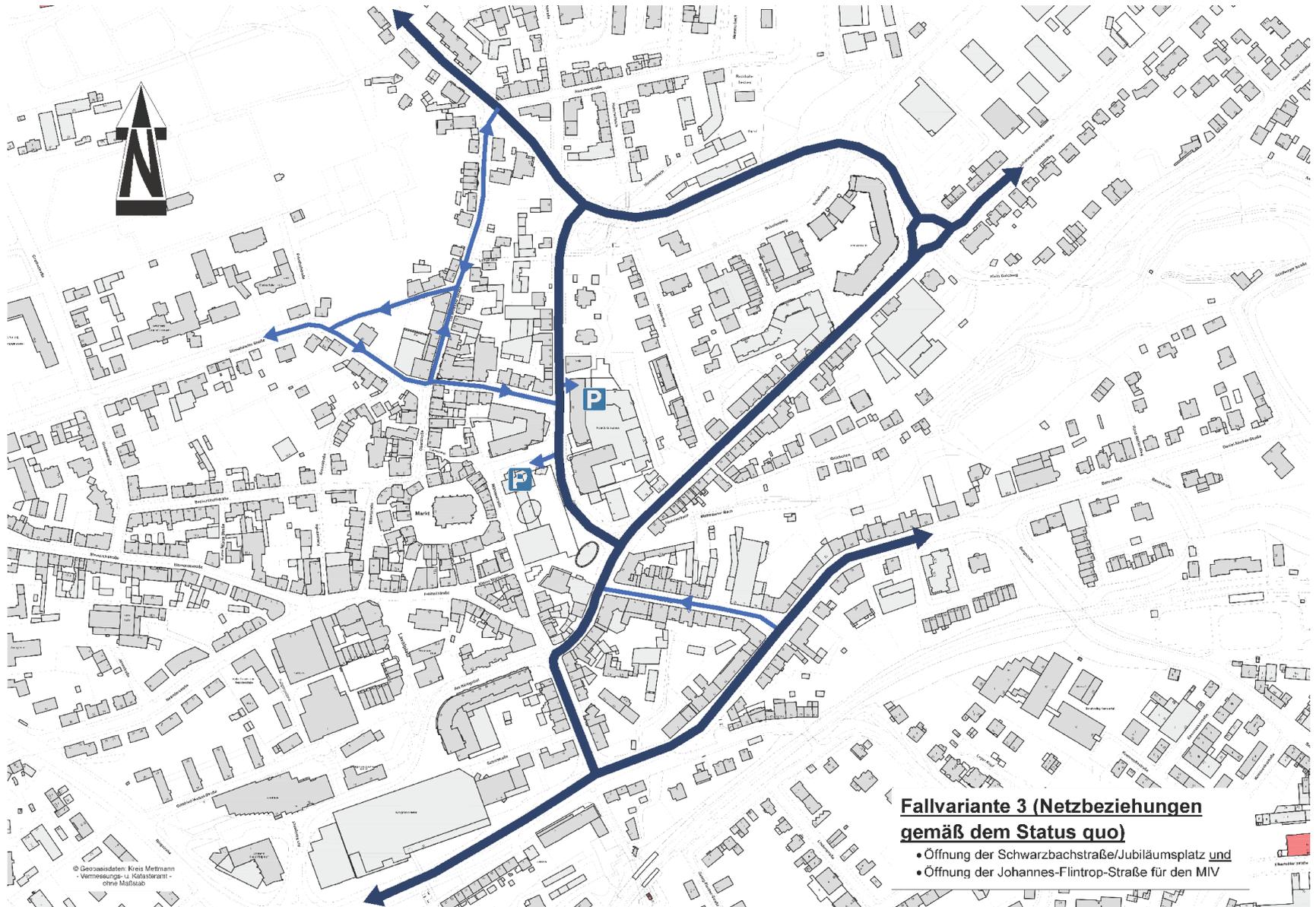
© Geodaten: Kreis Mettmann
- Vermessungs- u. Katasteramt -
- ohne Maßstab



© Geodaten: Kreis Mettmann
- Vermessungs- u. Katasteramt -
ohne Maßstab

Fallvariante 2 (Teilvariante)

- Öffnung der Schwarzbachstraße/Jubiläumplatz für den MIV aber
- Beibehaltung der Netztrennung im Bereich Johannes-Flintrop-Straße



Zusammenfassung und Fazit der Prüfung der unterschiedlichen Varianten

Verkehrsbelastung:

- Eine nachhaltige Reduzierung der Verkehrsbelastungen ist nur über die Netztrennung der beschlossenen Planvariante zu erzielen.
- Allein durch „weiche Maßnahmen“ wie eine Beschilderung sind nennenswerte Verkehrsverlagerungen nicht zu erreichen.

Bei der Verkehrszählung 28.04.2016 wurden trotz Entlastungsstraßen und „Sperrung des Jubiläumsplatzes im Bereich Schwarzbachstraße“ durch eine Beschilderung immer noch rund 12.500 Kfz/Tag gezählt (Entlastung somit lediglich 2.000 Kfz/Tag gegenüber 2015).

Verkehrssicherheit:

- Ohne eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsbelastung ist mit dem geplanten Ausbau die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger nicht mehr gewährleistet (fehlende Separation der Gehwege über Hochborde, Unübersichtlichkeit des Straßenverlaufs, Konflikte aus ungesicherten Fußgängerquerungen bei erheblichen Bus- und MIV-Verkehren).
- Als Konsequenz daraus müssten die bestehenden Lichtsignalanlagen im Bereich Schwarzbachstraße, Johannes-Flintrop-Straße und Breite Straße zwingend erhalten bleiben.

Stadträumliche Qualitäten:

- Ein Ausbau der Straßen (Breite Straße, Johannes-Flintrop-Straße und Schwarzbachstraße im Bereich Jubiläumsplatz) in den geplanten Gestaltungsqualitäten und reduzierten Straßenquerschnitten ist nur bei Reduzierung der Verkehrsbelastung gemäß den Prognosen der Planvariante möglich.

Zusammenfassung und Fazit der Prüfung der unterschiedlichen Varianten

Einzelhandel:

- Die Anzahl der Pkw, die direkt als für den Einzelhandel tatsächlich relevant zu bezeichnen wären, beträgt großzügig kalkuliert gerade einmal rund 850 Pkw, die die Tiefgaragen nicht mehr auf kürzestem Weg anfahren können.
- Wie hoch der Anteil derjenigen ist, die wegen des längeren Anfahrtsweges die Tiefgaragen in Zukunft gar nicht mehr benutzen, kann seriös nicht abgeschätzt werden. Gleichwohl wird an dieser Größenordnung bereits deutlich, dass es schwerlich vorstellbar ist, dass primär die verkehrslenkenden Maßnahmen einen entscheidenden Einfluss auf die Umsatzentwicklung des Einzelhandels haben.

Städtebauförderung:

- Unter Beibehalt der heutigen Netzverteilung oder von Teilen der Netzverteilung (s. Fallvarianten 1 -3) ist ein Umbau der Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße / Schwarzbachstraße in der beschlossenen Form ausgeschlossen.
- Die bereits mit Förderzusagen versehenen Projekte müssten zurückgezogen werden.
- Das Projekt Jubiläumsplatz im Bereich Schwarzbachstraße könnte nicht zur Förderung angemeldet werden.

Fazit:

Die Chance zur ganzheitlichen Aufwertung der Innenstadt wird vertan. Wichtige Bausteine aus dem Integrierten Handlungskonzept Innenstadt könnten nicht umgesetzt werden. Die bereits begonnene Umgestaltung bliebe über einen unbestimmten Zeitraum im zentralen Innenstadtbereich unvollendet, da aufgrund der hohen Verkehrsmengen eine stadträumliche und stadtgestalterische Aufwertung nicht möglich wäre.



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit