

Beratungsvorlage

Vorlagen-Nr. 1914/VIII

öffentlich ☒
nichtöffentlich

Beratungsfolge:

Planungs- und Bauausschuss

TOP:

Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Mönchengladbach

Beschlussentwurf:

Beschluss durch den Rat nach Beratung im Planungs- und Bauausschuss und Anhörung der Bezirke

Finanzwirksamkeit:

Der Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes entfaltet keine direkte Finanzwirksamkeit. Für alle dort vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen der Projektbearbeitung Einzelbeschlüsse herbeizuführen und Aussagen über die Finanzwirksamkeit zu treffen.

Kinder- und Familienfreundlichkeit:

Der Verkehrsentwicklungsplan dient als Leitlinie für die gewünschte verkehrliche Entwicklung in Mönchengladbach. Ein wichtiger Aspekt des Verkehrsentwicklungsplanes ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer. Damit einher geht eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität für Kinder und Familien.

Begründung:

Während steigendes Wirtschaftswachstum, Bevölkerungswachstum und damit einhergehend erhebliche Zuwächse im Verkehrsaufkommen die Basis für die früheren Generalverkehrspläne von 1969 und 1981 bildeten, gelten für die heutige Verkehrsentwicklungsplanung völlig andere Rahmenbedingungen. Bedingt durch demographische Entwicklungen sowie wirtschaftliche und politische Einflüsse ist für den Prognosezeitraum (2015/2025) von einer Stagnation der Verkehrsbelastungszahlen auszugehen. Andere Themen treten dafür in den Vordergrund. Hier sind in erster Linie Fragen der Verkehrssicherheit, der Umweltproblematik (Lärm und Luftschadstoffe) sowie der Minimierung von Kosten zu nennen.

Diese drei Punkte waren ausschlaggebend für die Formulierung der durch die Politik beschlossenen Ziele (Beschluss des Planungs- und Bauausschuss vom 22.08.2007), auf deren Grundlage wiederum das Zielkonzept des vorliegenden VEP entwickelt wurde.

Der ursprüngliche Prognosehorizont 2015 ist mittlerweile für ein solches Planwerk zu kurz gefasst. Als nächster fortzuschreibender Prognosehorizont wird das Jahr 2025 angesetzt.

Die umfangreichen Verkehrszählungen der letzten Jahre im Stadtgebiet bestätigen die für 2015 prognostizierte Stagnation des Verkehrsaufkommens. Für die weitere Zukunft ist ebenfalls mit einer Stagnation, bis hin zu einem leichten Rückgang zu rechnen. Somit liegt der Prognosehorizont 2015 auf der sicheren Seite der zu erwartenden Verkehrsbelastungen in Mönchengladbach. Die Übernahme der Prognosedaten 2015 für die Prognose 2025 bedeutet lediglich etwas mehr Spielraum bei der Verkehrsabwicklung in den Spitzenstunden.

Die politisch beschlossenen Ziele sind allgemein formuliert und basieren vor allem auf den o.g. äußeren Zwängen (Kostenminimierung, Verkehrssicherheit und Umwelt). Diese sind nach wie vor aktuell.

Das Zielkonzept ist ein langfristiges Konzept, dessen Maßnahmen auch bei den aufgezeigten geringen Belastungsschwankungen Gültigkeit haben.

Im vorliegenden VEP Entwurf wurden Konzepte für die einzelnen Verkehrsmittel erstellt, die im Folgenden erläutert werden:

Der VEP beinhaltet im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vor allem eine eindeutige Strukturierung des Hauptverkehrsstraßennetzes unter Beibehaltung guter Erreichbarkeiten. Diese Strukturierung des Hauptverkehrsstraßennetzes wird durch den leistungsfähigen Ausbau des Autobahnringes um Mönchengladbach weiter unterstützt. Überregionaler Durchgangsverkehr ist vollständig auf der Autobahn abzuwickeln. Ein- bzw. Auspendler sind so schnell wie möglich zur Autobahn zu führen. Der übrigbleibende innerstädtische Verkehr ist auf einem konzentrierten und leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz abzuwickeln. Das reine Erschließungsnetz kann so wieder seiner ursprünglichen Bestimmung zugeführt werden.

Die Konsequenzen daraus sind vielfältig. Stagnierende Verkehrsbelastungen auf einem „schlankeren“ Hauptverkehrsstraßennetz bei höherer Leistungsfähigkeit bedeuten

- mehr ruhige Bereiche
- weniger Schadstoff- und Lärmprobleme
- umfangreicheres Angebot für Radfahrer
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung der Unterhaltungskosten.

Auf Basis des MIV – Zielkonzeptes werden ebensolche Konzepte für den Bereich ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und auch für den Radverkehr entwickelt.

Die grundlegenden Aussagen im ÖPNV-Zielkonzept betreffen die Stärkung der Bahnachse als ÖV-Rückgrat der Stadt sowie eine verbesserte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander (Bahn/Bus, Rad/ Bahn, Kfz/Bahn). Die im VEP genannten Vorgaben zum ÖPNV sind vor allem im Nahverkehrsplan weiter zu verfeinern. Dazu zählt u.a. auch eine Überprüfung und strukturelle Optimierung des Busliniennetzes.

Die vorgesehenen Maßnahmen im ÖPNV führen zu

- einer Verbesserung und Attraktivierung und damit einer vermehrten Annahme des zukünftigen Angebotes und
- einer Reduzierung von Kosten.

Mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes soll zunächst ein Grundgerüst an Radwegen in Mönchengladbach geschaffen werden. Darauf basierend ist das Angebot auszubauen und zu attraktivieren, um das Fahrrad als kostengünstiges, gesundes und schadstoffarmes Verkehrsmittel als alternatives aber auch ergänzendes Angebot nachhaltig zu fördern.

Die Konzepte der einzelnen Verkehrsmittel sind eng verknüpft mit den Umweltplänen, die derzeit für Mönchengladbach erstellt werden. Sowohl für die Lärmaktionsplanung (zuständig ist die Stadt) als auch für den Luftreinhalteplan (wird durch die Bezirksregierung erstellt) bilden der Verkehrsentwicklungsplan und insbesondere das zukünftige Hauptverkehrsstraßennetz eine wichtige Basis.

Die Lärmaktionsplanung sowie der Luftreinhalteplan betrachten detailliert den derzeitigen Zustand in der jeweiligen Problemstellung. Sie suchen vorrangig nach Lösungen, die als Sofortmaßnahmen greifen und häufig über verkehrsrechtliche Anordnungen schnell umsetzbare Regelungen treffen. Die Ergebnisse und Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan und dem Luftreinhalteplan fließen entsprechend dem jeweiligen Erkenntnisstand bzw. der jeweiligen Beschlusslage im Gegenstromprinzip in den VEP ein. Da der VEP eine Zielplanung für die Zukunft ist, werden hierbei langfristige, nachhaltige Lösungsansätze vorgeschlagen.

Im Lärmaktionsplan und im Luftreinhalteplan findet nur jeweils ein Aspekt Berücksichtigung, nämlich entweder ein Lärm- oder ein Luftschadstoffproblem. Dadurch kann es bei diesen unterschiedlichen Fragestellungen zum Vorschlag widersprüchlicher Maßnahmen kommen. Die Aufgabe des VEP besteht darin, die gesetzlichen Vorgaben aus dem Umweltbereich, die verschiedenen Aspekte der Kosten, der Erreichbarkeiten sowie der Verkehrssicherheit mit dem natürlichen Mobilitätsbedürfnis der Einwohner in Einklang zu bringen und abzuwägen.

Die Verpflichtung zur Aufstellung eines Luftreinhalteplanes wurde ausgelöst durch die Überschreitung der in der EU-Gesetzgebung maximal erlaubten Anzahl von Überschreitungstagen und Grenzwerten an vorhandenen Messstellen. Diese Messstellen liegen in Mönchengladbach an der Friedrich-Ebert-Straße und an der Aachener Straße. Die Bezirksregierung Düsseldorf ist für die Aufstellung des Luftreinhalteplanes zuständig. Dieser liegt jedoch noch nicht vor, da die zugehörigen umfangreichen Berechnungen derzeit noch durchgeführt werden.

Der Vorentwurf des Lärmaktionsplanes wurde in den Gremien vorgestellt, die erste Bürgerbeteiligung ist bereits abgeschlossen. Aus den Untersuchungen zum Lärmaktionsplan ergibt sich, dass auf nahezu jeder angebauten Hauptverkehrsstraße Lärmüberschreitungen zu verzeichnen sind. Dies resultiert in erster Linie aus dichtem motorisiertem Verkehr in Verbindung mit hohen Lkw- und Durchgangsverkehrsanteilen.

Für die Friedrich-Ebert-Straße ist beispielsweise aus Lärm- sowie aus Luftschadstoffgründen eine Lösung zu suchen. Die Bezirksregierung Düsseldorf schlägt in den ersten Überlegungen zum Luftreinhalteplan u.a. eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie ein Lkw-Fahrverbot für diese Straße vor. Das würde auch gleichzeitig zu einer Verbesserung der Lärmproblematik in der Friedrich-Ebert-Straße beitragen. Diese isolierte Betrachtung berücksichtigt jedoch nicht die daraus resultierenden Verkehrsverlagerungen. Ohne weitergehende Maßnahmen würde sich der verdrängte Verkehr auf die nächstmöglichen Straßen z.B. die Brucknerallee und die Gartenstraße verlagern. Die Gartenstraße verzeichnet aber bereits heute eine zu hohe Lärmbelastung, so dass eine bewusste zusätzliche Verlagerung von Verkehr auf diesen Straßenzug rechtlich nicht möglich ist. Daher werden im Rahmen des Lärmaktionsplanes sowohl für die Friedrich-Ebert-Straße als auch für die Gartenstraße Sofortmaßnahmen wie eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, alternativ der Einbau von LOA und damit eine Beibehaltung von Tempo 50, und ein nächtliches Lkw-Fahrverbot vorgeschlagen.

Der VEP bietet als einziges Planwerk die Möglichkeit, umfassend alle Belange des Verkehrs zu beleuchten, indem er das gesamtstädtische Straßennetz und dessen Funktion betrachtet. Im vorliegenden VEP-Vorentwurf wird jeweils eine Verlagerung des Verkehrs auf den nächstmöglichen, weitgehend anbaufreien Straßenzug vorgeschlagen. Dabei werden vor allem auch die Quell- und Zielbereiche des Schwerverkehrs berücksichtigt. Für die Gartenstraße bedeutet das in Teilen eine Verlagerung auf den Streckenzug Otto-Saffran-Straße/ Am Gerstacker/ Südstraße. Mit diesem Vorschlag wird der Verkehr von einer Vielzahl von betroffenen Bürgern weg und bspw. in Richtung des Gewerbegebietes Bonnenbroich verlagert.

Der Verkehr der Friedrich-Ebert-Straße kann zukünftig über die Anbindung Hohlstraße zur Heinrich-Pesch-Straße/ Seilerweg/ Landgrafenstraße direkt durch das Gewerbegebiet Speick geführt werden.

Um den Ansprüchen einer zukunftsgerichteten Verkehrsplanung aus verkehrlicher, finanzieller und umwelttechnischer Sicht gerecht zu werden, sind aufbauend auf den ersten Entwicklungsstufen der Zielkonzepte weitere konkretisierende Arbeitsschritte erforderlich. Bereits vorhandene Pläne (z.B. Tempo 30 - Zonen) und erste Entwicklungsstufen der Zielkonzepte (z.B. Radwegekonzept, Verkehrssicherheitskonzept) sind entsprechend den Ausführungen im VEP weiter zu entwickeln und in thematische Einzelpläne zu fassen.

Im Rahmen eines Monitorings ist das Hauptverkehrsstraßennetz bei Vorliegen eines Lärmaktionsplanes und eines Luftreinhalteplanes fortzuschreiben.

In Vertretung

Andreas Wurff
Techn. Beigeordneter

Anlage/n: