



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach

Teil 1: Ergebnisse der Analyse



Impressum

- Herausgeber:** Stadt Mönchengladbach
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung
- Bearbeitung:** BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen
www.bsv-planung.de
- Layout:** Klaus Wagenhäuser / www.himmelswiese.com
- Druck:** Karten Druck & Medien
- Auflage:** 2000
- Weitere Auskünfte:** Stadt Mönchengladbach
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Dipl.-Ing. Jörg Clages
Tel.: 0 21 61/25-85 75
Dipl.-Ing. Simone Bleser
Tel.: 0 21 61/25-85 77
E-mail: VEP@moenchengladbach.de

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach

Teil 1: Ergebnisse der Analyse

Inhalt

1	Ziele, Inhalte, Vorgehen	4
2	Strukturdaten und Mobilität	7
3	Straßennetz	9
4	Parken	12
5	Öffentlicher Verkehr	16
6	Fahrradverkehr	17
7	Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer	18
8	Verkehrssicherheit	22
9	Lärm und Schadstoffe	23
10	Zusammenfassung	25
11	Weiteres Vorgehen	27



1 Ziele, Inhalte, Vorgehen

Der Verkehr und seine Auswirkungen – dieses Thema beherrscht die öffentliche Diskussion in fast allen Städten. Damit die Probleme langfristig gelöst oder zumindest deutlich verringert werden können, ist ein Gesamtkonzept für die Zukunft notwendig. Dazu soll für Mönchengladbach ein Verkehrsentwicklungsplan ausgearbeitet werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt anspruchsvolle Ziele für die langfristige Stadt- und Verkehrsentwicklung in Mönchengladbach. Es wurden Maßnahmenpakete entwickelt, die

- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten fördern,
- die Stadt und ihre Funktion als Wohnstandort und Wirtschaftszentrum stärken,
- zur Aufwertung der Straßenräume und des Stadtbildes beitragen,
- die Verkehrssicherheit verbessern und
- die Umweltbelastungen durch den Verkehr vermindern sollen.

Bei der Planung wurden die verschiedenen Verkehrsmittel mit ihren jeweiligen „Leistungsprofilen“ – das heißt mit den Verkehrsaufgaben, für die sie am besten geeignet sind – gleichrangig berücksichtigt. Durch die Verknüpfung entsteht ein in sich geschlossenes Gesamtkonzept: der Verkehrsentwicklungsplan.

Grundlage der Planung ist eine intensive Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens. Mit dem so genannten „Prognose-Nullfall“ werden die verkehrlichen Auswirkungen der gesellschaftlichen Entwicklungen und Planungen dargestellt, deren Realisierung aus heutiger Sicht als wahrscheinlich eingeschätzt werden. Er dient damit durch eine „Analyse der Zukunft“ als Vergleichsfall für weitere Variantenuntersuchungen. Darauf aufbauend werden mögliche Konzepte entwickelt, die unterschiedliche denkbare Entwicklungen und Maßnahmen durchspielen und deren verkehrliche Auswirkungen aufzeigen. Anhand der Ergebnisse

kann ein Zielszenario der Verkehrsentwicklung abgeleitet werden, das dann diskutiert und präzisiert werden kann.

Die so gut begründet ausgewählten Konzeptbausteine stellen im Zusammenhang den Verkehrsentwicklungsplan dar, der als grundlegendes „Programm“ für die Verkehrsplanung in Mönchengladbach in den kommenden 10 bis 15 Jahren dienen soll.

Als übergeordnete Planung besitzt die Verkehrsentwicklungsplanung eine gewisse Untersuchungskörnigkeit. Gegenstand der Untersuchungen sind das grundsätzliche Mobilitätsgeschehen in Mönchengladbach und die Hauptnetze der einzelnen Verkehrsträger. Dementsprechend werden in Mönchengladbach die Netzelemente untersucht, die derzeit Verbindungsfunktion haben. Dies sind z.B. im Straßennetz die in Abbildung 1.1 dargestellten Straßen.

Information über den Stand der Planung und eine konsequente Beteiligung der relevanten Gruppen sind wichtig, um die Inhalte und die Durchsetzbarkeit der Konzepte und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans für Mönchengladbach zu sichern. Während der Bearbeitung findet daher eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung und dem beauftragten Büro statt. Der zuständige Ausschuss und die Bezirksvertretungen werden in alle Verfahrensschritte einbezogen.

Die Analyse wurde im Rahmen einer das Projekt begleitenden Arbeitsgruppe von Vertretern der Polizei, der NVV und der Stadtverwaltung Mönchengladbach (Verkehrsbehörde, Straßenmanagement, Umweltschutz) begleitet.

Die Öffentlichkeit wird durch Bürgerinformationen, Falblätter und Broschüren über den Bearbeitungsstand und die Arbeitsergebnisse informiert.

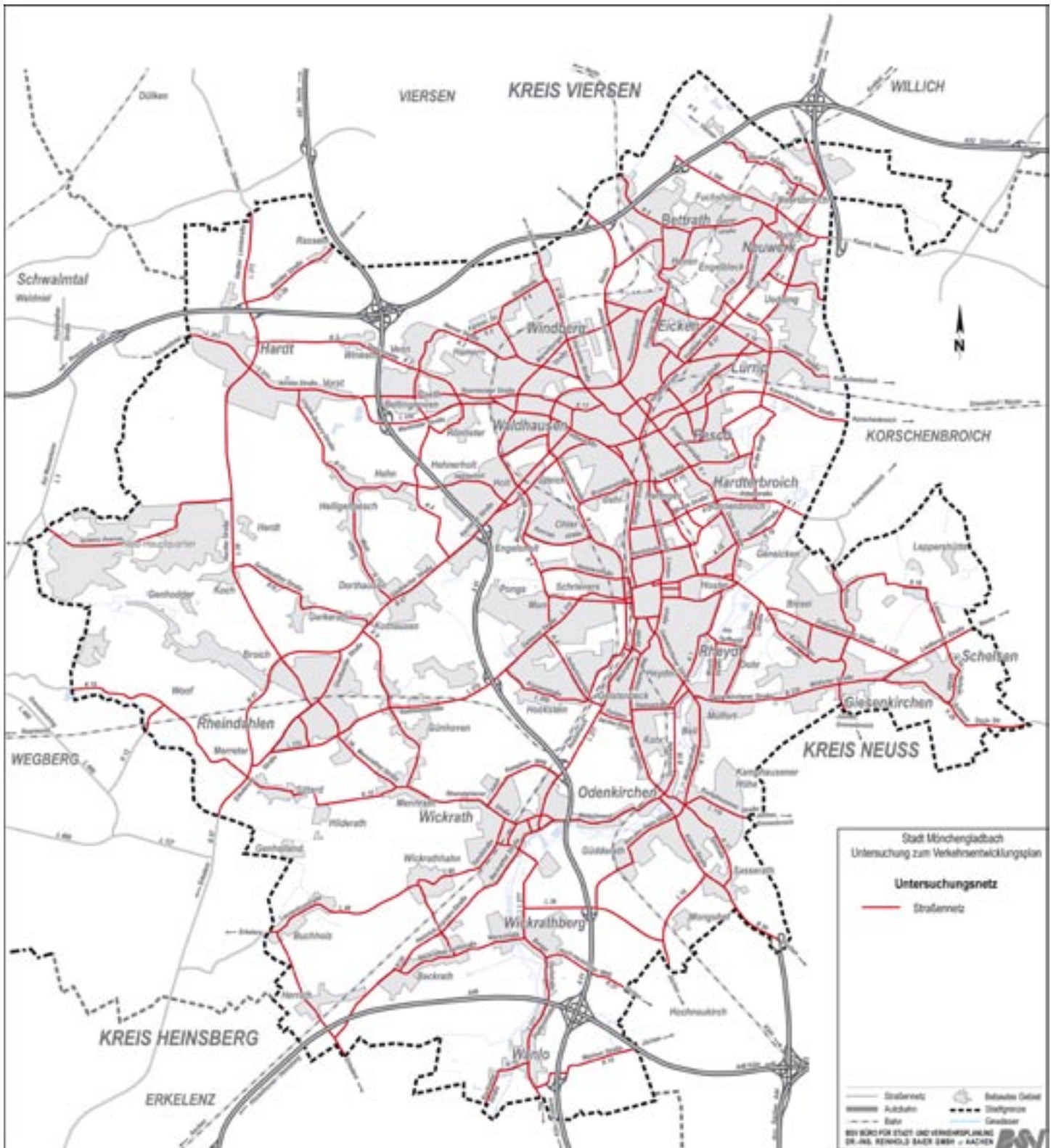


Abbildung 1.1: Untersuchungsstraßennetz

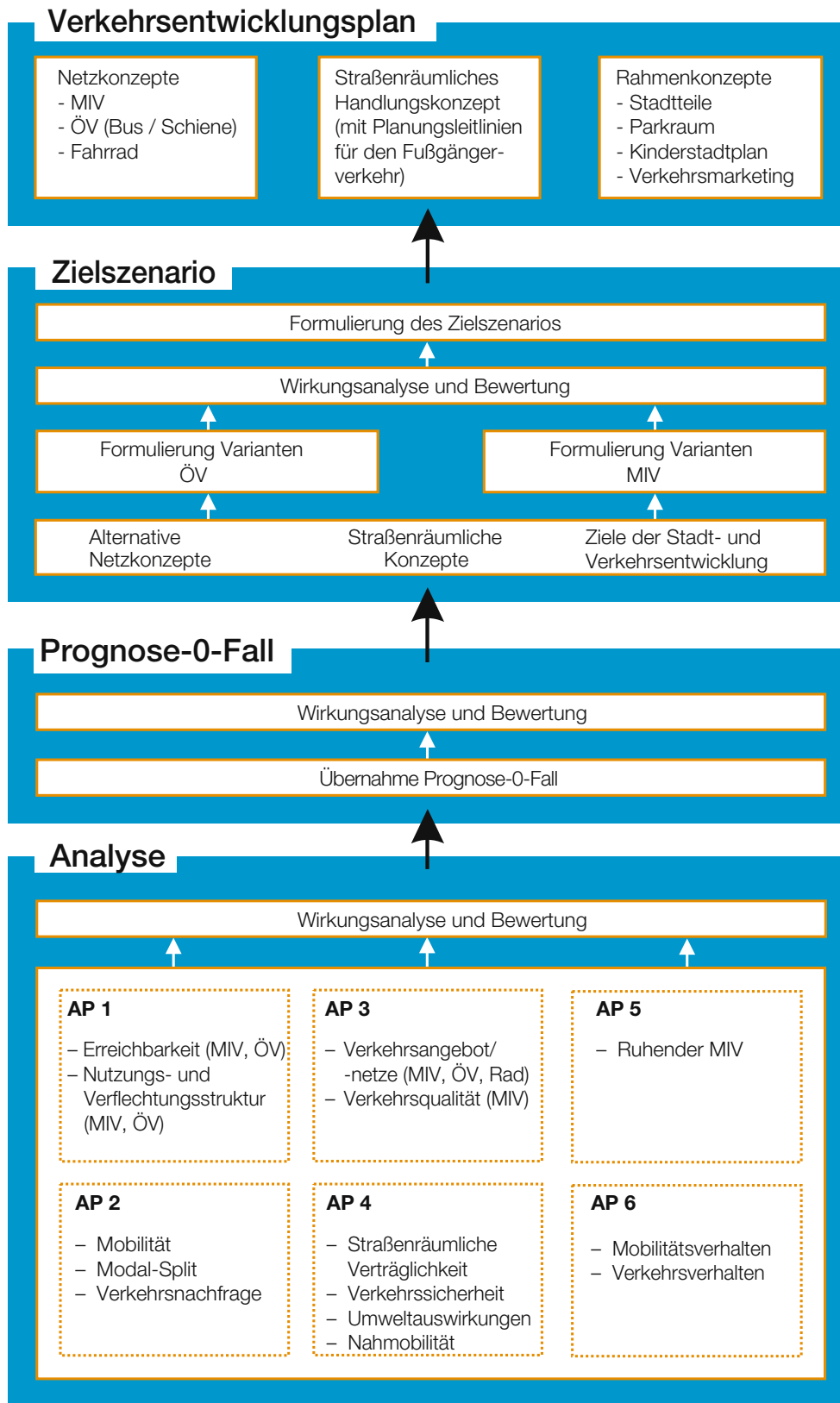


Abbildung 1.2: Schema zum Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung

2 Strukturdaten und Mobilität

Im Analysejahr 2005 leben in der Stadt Mönchengladbach rd. 267.000 Menschen (Abbildung 2.1), davon sind mehr als 100.000 Personen erwerbstätig. Die Zahl von fast 109.000 Arbeitsplätzen unterstreicht die Bedeutung von Mönchengladbach als Wirtschaftsstandort.

An einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Ferienzeit werden in Mönchengladbach täglich rd. 1,2 Mio Wege zurückgelegt. Von diesen Wegen werden fast 20% von Personen unternommen, die nicht in Mönchengladbach wohnen, sondern beispielsweise zum Arbeiten oder Einkaufen einpendeln.

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist das Auto, 60% aller Wege im Stadtgebiet werden mit Kraftfahrzeugen zurückgelegt. Im Vergleich zu den Ergebnissen der aktuell bundesweit durchgeführten Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten „MID-Mobilität in Deutschland“ liegt dieser Wert leicht über dem Durchschnittswert vergleichbarer Großstädte.

Die wichtigsten Wegezwecke der Ein- und Auspendlerverkehre sind Arbeiten und Einkaufen. Die meisten Auspendler fahren nach Düsseldorf, Neuss und Krefeld; die meisten Einpendler nach Mönchengladbach kommen aus Viersen, dem Kreis Heinsberg und dem Raum Neuss/Düsseldorf. Die Reisezwecke aller Wege auf Mönchengladbacher Stadtgebiet sind in Abbildung 2.3 dargestellt.

Strukturdaten Analyse 2005

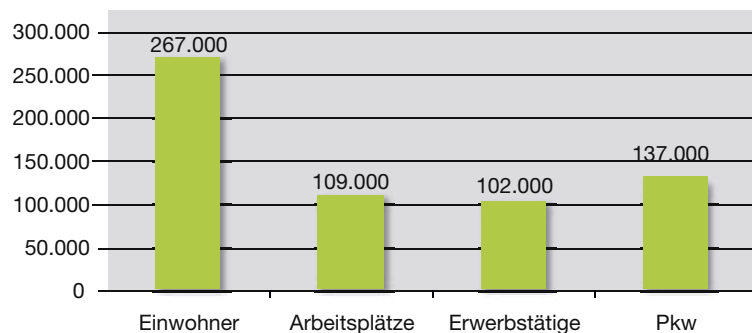


Abbildung 2.1: Strukturdaten 2005

Modal-Split Analyse 2005 – Wege der Einwohner und Pendler

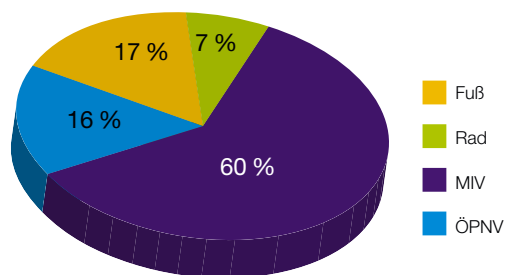


Abbildung 2.2: Modal-Split Analyse 2005 -Gesamtwege

Wegezwecke Analyse 2005 – Wege der Einwohner und Pendler

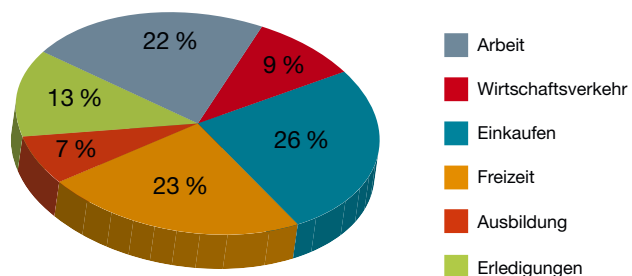


Abbildung 2.3: Wegezwecke Analyse 2005 -Gesamtwege

Die Visualisierung der Verkehrsverflechtungen im Stadtgebiet veranschaulicht die Bedeutung der beiden Zentren Stadtmitte und Rheydt für die Gesamtstadt sowie deren starke Beziehung untereinander. Während im westlichen Stadtgebiet (Hardt, Rheindahlen, Wickrath) die Verkehrsströme überwiegend radial auf die beiden Zentren verlaufen, sind im östlichen Stadtgebiet auch starke Tangentialverflechtungen z.B. im Bereich Odenkirchen, Rheydt-Mitte, Volksgarten, Neuwerk festzustellen.

Rheindahlen, Wickrath) die Verkehrsströme überwiegend radial auf die beiden Zentren verlaufen, sind im östlichen Stadtgebiet auch starke Tangentialverflechtungen z.B. im Bereich Odenkirchen, Rheydt-Mitte, Volksgarten, Neuwerk festzustellen.

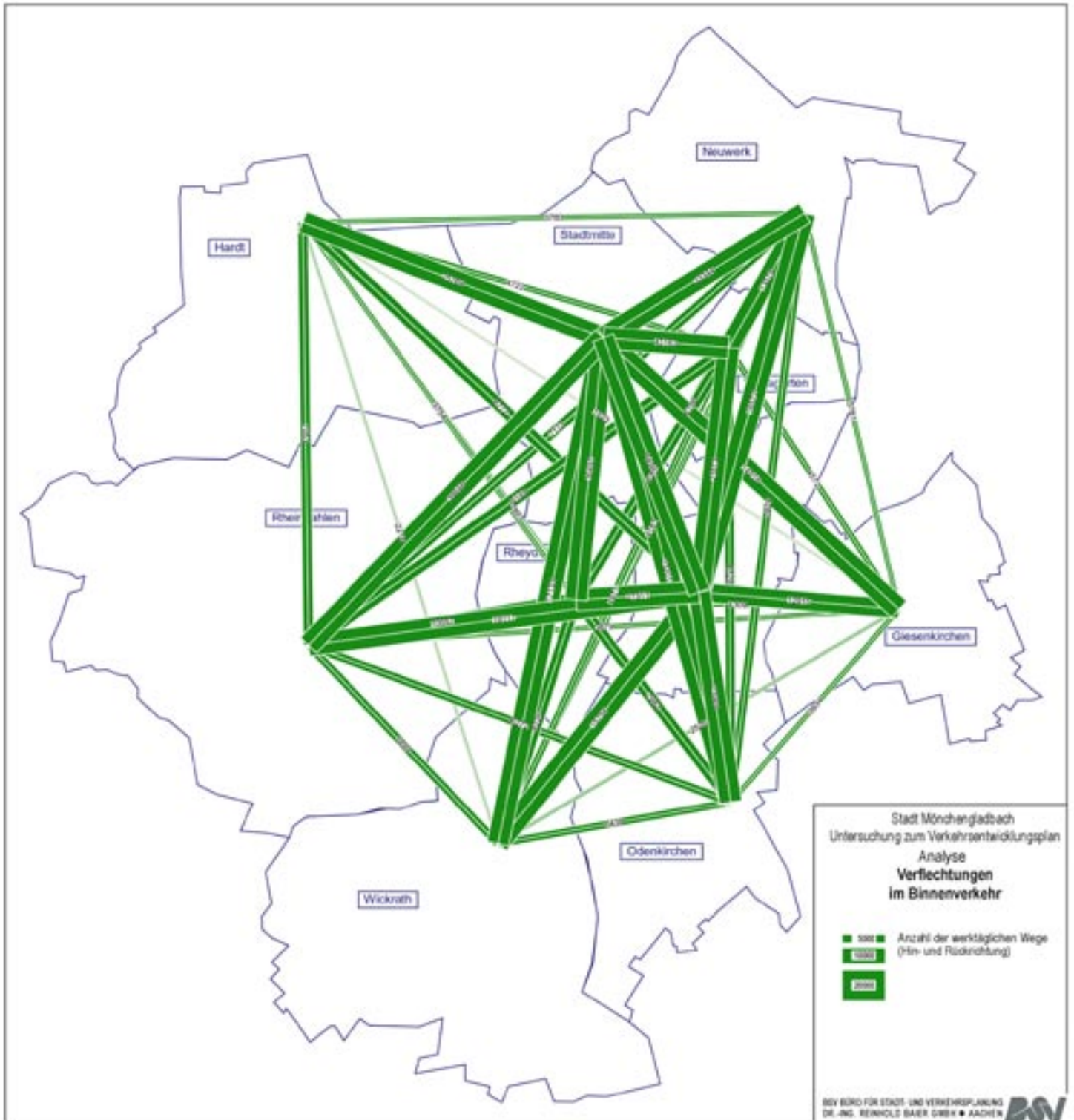


Abbildung 2.4: Verkehrsverflechtungen im Stadtgebiet

3 Straßennetz

Wesentlicher Bestandteil eines Verkehrsentwicklungsplans ist die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze. Die Funktion eines Netzelementes ergibt sich in der Regel aus der Bedeutung der Verbindungen, die über einen Abschnitt verlaufen. Die funktionale Gliederung liefert damit Ansatzpunkte zur konkreten Gestaltung der Netzelemente, zur Konzeption von Wegweisung, zur Steuerung und Priorisierung von Strömen, zur Lage von Anschlüssen von Entwicklungsgebieten und zum Zuschnitt von Tempo-30-Zonen.

Das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Mönchengladbach lässt sich in folgende Kategorien einteilen:

- **Autobahn**

Die Verbindungsfunktion „Agglomerationsraum – Oberzentrum und Oberzentrum – Oberzentrum“, wie z.B. von Mönchengladbach nach Düsseldorf, wird von den im Stadtgebiet Mönchengladbach vorhandenen Autobahnen abgedeckt.

- **Hauptverkehrsstraße**

Verbindung zwischen: Mittelzentrum – Oberzentrum und Mittelzentrum – Mittelzentrum; Bezirkszentren der Stadt Mönchengladbach werden wie Mittelzentren behandelt, z.B. Hardt, Neuwerk.

Wenn möglich sollte auf diesen Straßen der fließende MIV weitgehend Vorrang haben, um eine angemessene Verbindungsqualität sicherzustellen (z.B. Grüne Welle, restriktives Vorgehen gegen 2.-Reihe-Parken).

- **Verkehrsstraße**

Verbindung zwischen: Grundzentrum - Mittelzentrum und Grundzentrum – Grundzentrum; Nahversorgungszentren der Stadt Mönchengladbach werden wie Grundzentren behandelt, z.B. Wickrathhahn, Beckrath.

Grundsätzlich sollte gelten: je höher die Verbindungsfunktionsstufe einer Straße für den motorisierten Individualverkehr (MIV), desto höher soll die Qualität für den fließenden MIV sein. Bei der kon-

kreten Ausgestaltung von Straßenräumen ist die Verbindungsfunktion allerdings nur ein Faktor, der mit den anderen Ansprüchen an den Straßenraum (Funktion im Netz der anderen Verkehrsträger, Sicherheit, Umweltgesichtspunkte, Verträglichkeit) abgewogen werden muss.

Eine derzeitige Kategorisierung des vorhandenen Mönchengladbacher Straßennetzes ist nach obiger Logik durchgeführt und im Rahmen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe abgestimmt worden (Abbildung 3.1 siehe nächste Seite).

In einigen Stadtteilen ist eine dichte Hauptverkehrsstraßennetzstruktur speziell bei den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen erkennbar. Im Gegensatz zu den dargestellten Verkehrsverflechtungen wird deutlich, dass der tangentialen Nachfrage im östlichen Stadtgebiet kein adäquates Straßennetzangebot zur Verfügung steht. Betrachtet man zusätzlich das Kfz-Belastungsbild für den durchschnittlichen Werktag so zeigt sich, dass speziell im Osten bzw. Nordosten des Stadtgebietes der Kfz-Verkehr weniger gebündelt verläuft, also sich auf die verschiedenen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen verteilt (Abbildung 3.2). Dies ist einerseits durch die vorhandene Netzstruktur bedingt, andererseits kann durch weitere Analysen des Kfz-Verkehrs gezeigt werden, dass diese Netzabschnitte auch von verdrängten Verkehren aus dem höherwertigen Hauptverkehrsstraßennetz genutzt werden.

Für verschiedene Ziele im Stadtgebiet sind Erreichbarkeitsanalysen durchgeführt worden in dem die Kfz-Fahrzeiten aus dem zugehörigen Einzugsgebiet zu diesen Zielen bestimmt wurden. Zu den Standorten gehören unter anderem Stadtteilzentren, Einkaufsschwerpunkte, Verkehrsverknüpfungspunkte und Freizeitstandorte. Für die beiden Hauptzentren ergeben sich MIV-Fahrzeiten von maximal rd. 20 min aus dem gesamten Stadtgebiet heraus. Die Stadtteilzentren sind in der Regel mit dem Auto aus ihrem Einzugsbereich heraus in weniger als 5 min Fahrzeit erreichbar. Gleiches gilt für die lokal und gesamtstädtisch bedeutsamen Freizeiteinrichtungen.

Fazit: Mönchengladbach verfügt über ein sehr dichtes Hauptverkehrsstraßennetz, das vor allem im östlichen Stadtgebiet jedoch besser an die vorhandene Verkehrsnachfrage angepasst werden sollte.

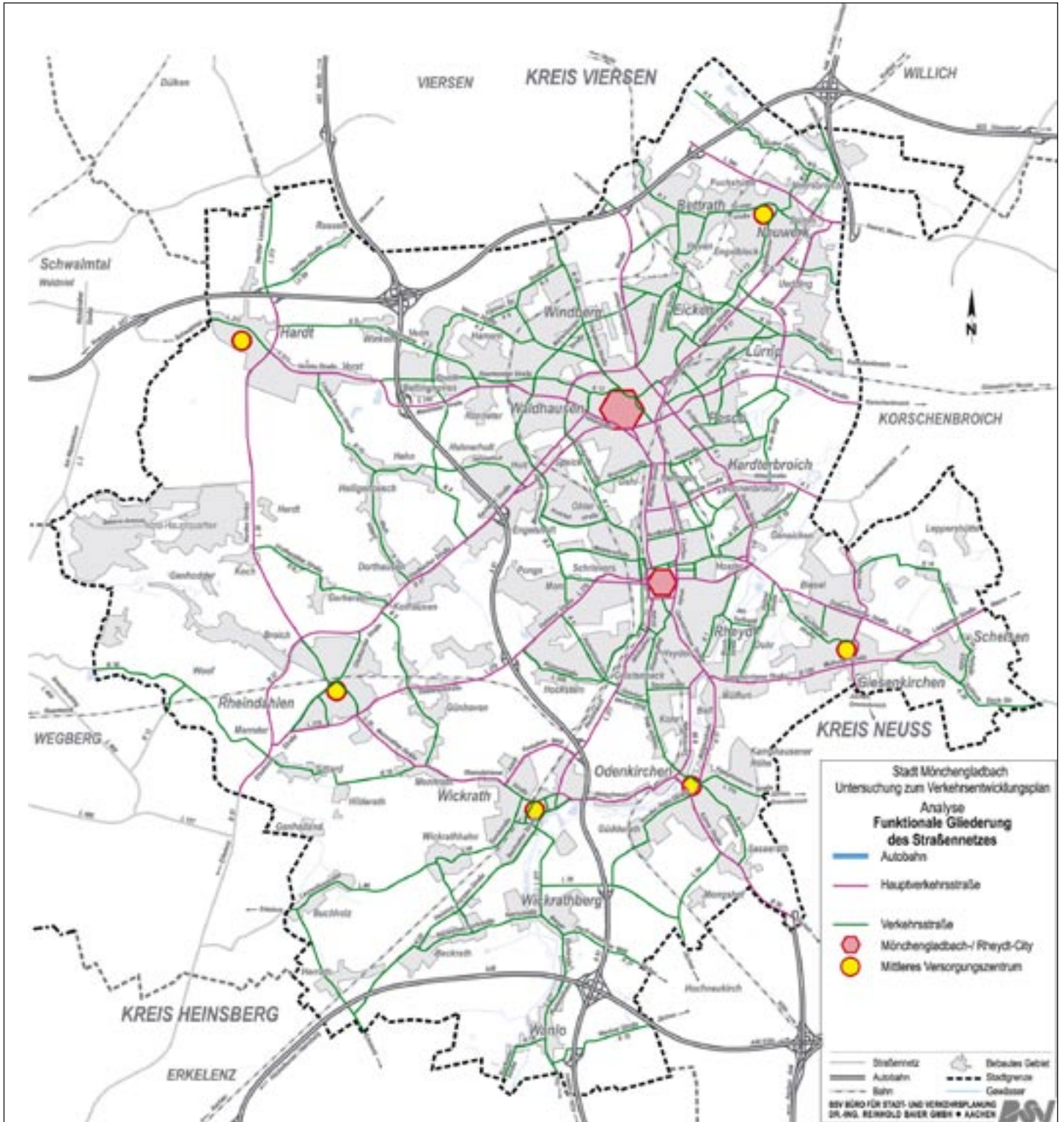


Abbildung 3.1: Funktionale Gliederung des Straßennetzes

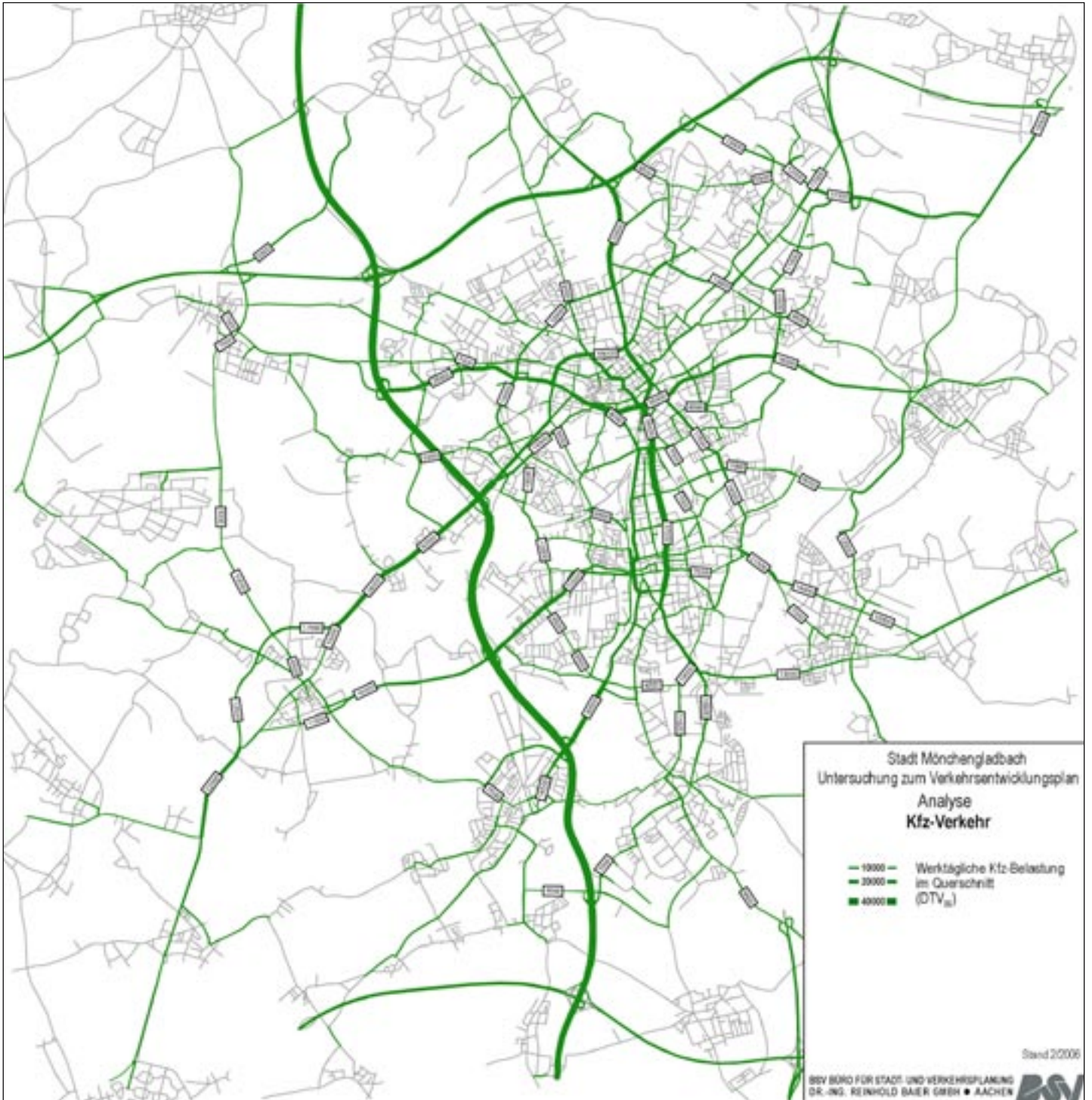


Abbildung 3.2: Kfz-Belastungspläne für den durchschnittlichen Werktag

4 Parken

Parkerhebungen

Zur Erfassung der derzeitigen Parkraumnachfrage wurden in Mönchengladbach- und Rheydt-Innenstadt Belegungs-zählungen des öffentlichen Straßenraums durchgeführt. Außerdem wurden aus dem Park-Leitsystem die Belegungszahlen der angeschlossenen Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze abgefragt und ausgewertet. Punktuell ergänzt wurden diese Erhebungen durch eine vollständige Erfassung aller Parkfälle an ausgewählten Straßenabschnitten im Rheydter Zentrum.

Im März 2005 wurden in Mönchengladbach insgesamt rund 7.900 und in Rheydt rund 4.600 Parkstände im öffentlichen Straßenraum und in Parkierungsanlagen erhoben.

Bei den Ergebnissen für die Stadt Mönchengladbach ist zu beachten, dass die in der Zwischenzeit fertiggestellten bzw. in Planung befindlichen Parkierungsanlagen

- Mönchengladbach Hbf, Güterstraße mit 550 Stellplätzen,
- Viersener / Betrather Straße mit 250 (200 zusätzlichen) Stellplätzen

zum Zeitpunkt der Erhebung nicht zur Verfügung standen.

Die höchste Auslastung wurde in Mönchengladbach und Rheydt zum vormittäglichen Zeitschnitt zwischen 11 und 12 Uhr erreicht. Das erfasste Gesamtparkraumangebot war in Mönchengladbach zu 83% und in Rheydt zu 76% ausgelastet. Die frühmorgendliche Auslastung lag bei maximal 50%.

Parkraumbelegung gesamtes Erhebungsgebiet Stadtmitte Öffentlicher Straßenraum und Parkierungsanlagen

(Erhebung vom 03.03.2005)

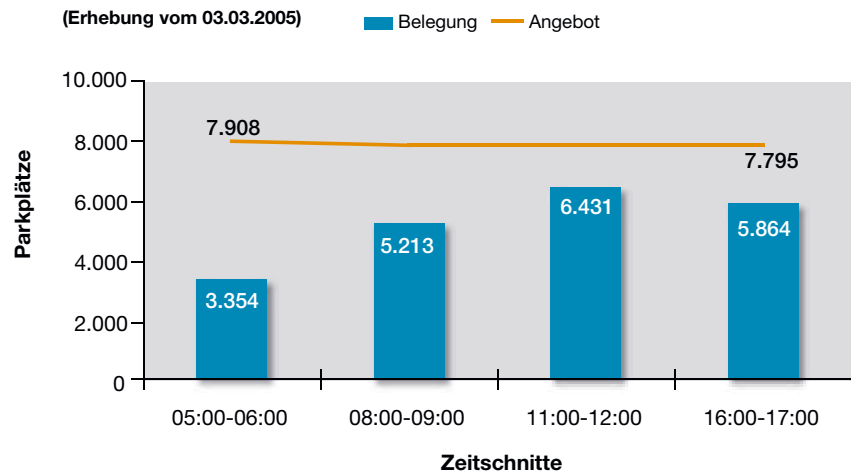


Abbildung 4.1: Parkraumbelegung gesamtes Erhebungsgebiet Stadtmitte (Öffentlicher Straßenraum und Parkierungsanlagen)

Parkraumbelegung gesamtes Erhebungsgebiet Rheydt Öffentlicher Straßenraum und Parkierungsanlagen

(Erhebung vom 01.03.2005)

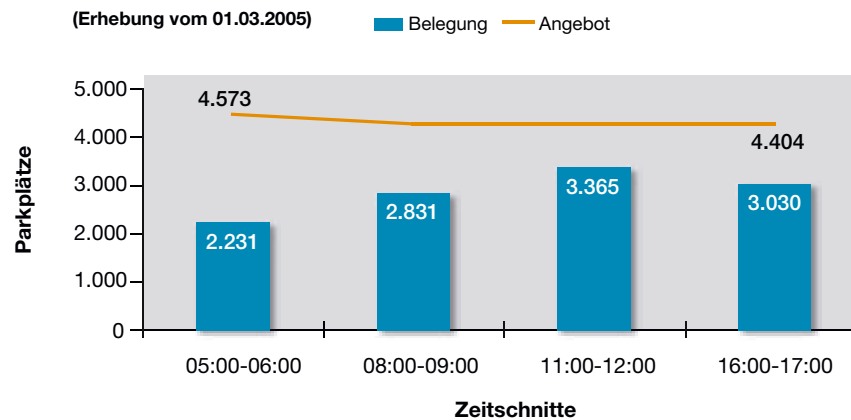


Abbildung 4.2: Parkraumbelegung gesamtes Erhebungsgebiet Rheydt (Öffentlicher Straßenraum und Parkierungsanlagen)

Betrachtet man die Belegung des öffentlichen Straßenraums und der Parkierungsanlagen differenziert, so zeigt sich folgendes:

- Die höchste Auslastung wird sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch in den Parkierungsanlagen zwischen 11 und 12 Uhr erreicht.

- Die niedrigste erhobene Auslastung besteht sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch in den Parkierungsanlagen am frühen Morgen zwischen 5 und 6 Uhr.

- Der öffentliche Straßenraum ist mit bis zu 93% in der Mönchengladbacher Innenstadt und bis zu 85% in der Rheydter Innenstadt fast vollständig ausgelastet.

- Die Parkierungsanlagen sind mit maximal 50% sowohl in Mönchengladbach als auch in Rheydt deutlich geringer ausgelastet als der öffentliche Straßenraum.

Strukturdatengestützte Analyse

Da im Rahmen der gesamtstädtischen Betrachtung des ruhenden Verkehrs nicht alle Parkierungsanlagen empirisch untersucht werden können, rundet eine datengestützte Betrachtung der Parkraumnachfrage die Parkraumanalysen ab. Dadurch ist es möglich auf Grundlage vorliegender Daten aus dem Verkehrssimulationsmodell, Problemgebiete ohne größeren Erhebungs- oder Rechercheaufwand zu identifizieren.

Das Verfahren basiert auf den aus den Verkehrssimulationsrechnungen bekannten reisezweckspezifischen Kfz-Zielverkehrsaufkommen, den zugelassenen Kfz pro Verkehrszelle und den bekannten Flächeninhalten der Verkehrszellen. Aus diesen Werten lassen sich für die jeweiligen Nachfragegruppen zellenspezifische Kennwerte berechnen, die Aufschluss über die Nachfragesituation im ruhenden Verkehr geben. So können Bereiche (eine oder mehrere Verkehrszellen) identifiziert werden, die Kandidaten für weitere Maßnahmen des Parkraummanagements sein könnten. Mit Kenntnis der nutzergruppenspezifischen Nachfragestruktur dieser Bereiche lassen sich auf gesamtstädtischer Ebene schon Aussagen zu Bewirtschaftungsmaßnahmen und weiterem Vorgehen zur Umsetzung ableiten.

Die Analyse der gesamtstädtischen Parkraumnachfrage ergibt, dass neben den Innenstadtbereichen Mönchengladbach und Rheydt sowie den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten auch einige Stadtteilzentren (z.B. Wickrath, Odenkirchen) komplexe Nachfrageüberlagerungen bedingt durch Berufspendler, Anwohner und Kunden/Besucher aufweisen. Betrachtet man einzelne Nachfragegruppen des Kfz-Zielverkehrs (d.h. potenzielle Parker im Zielgebiet), zeigt sich, dass die Innenstadtbereiche Mönchengladbach und Rheydt die größten Kfz-Zielverkehrsanteile (teilweise mehrerer Nachfragegruppen gleichzeitig) auf sich vereinen.

Plausibilisiert wurden diese mit dem Verkehrssimulationsmodell rechnerisch ermittelten Ergebnisse mit Hilfe der vor Ort erfolgten Begehungen im Straßenraum. Es ist deutlich eine räumliche Übereinstimmung der Bereiche mit komplexen Nachfrageüberlagerungen bzw. hoher Kfz-Zielverkehrsaufkommensdichte und der Straßenabschnitte mit einer Auslastung im ruhenden Verkehr von (teilweise) über 90% zu erkennen. Inwieweit diese ausgewiesenen Bereiche ein Potenzial für ein differenziertes Parkraummanagement besitzen bzw. dieses Potenzial ausgeschöpft werden soll, ist im Rahmen der weiteren Erarbeitung von Parkraumkonzepten vertiefend zu untersuchen.

Fazit: In den Erhebungsgebieten waren die Parkstände im öffentlichen Straßenraum nahezu vollständig ausgelastet, während die Parkierungsanlagen noch über Reserven verfügten. Modifikationen der Parkraumbewirtschaftung sollten in gesamtstädtische Konzepte eingebettet werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der Optimierung des Parkraummanagements empfiehlt es sich, eine Überarbeitung der gesamtstädtischen Parkraumbewirtschaftung auf Grundlage der derzeit vorliegenden Untersuchungsergebnisse vorzunehmen.

5 Öffentlicher Verkehr

Die Stadt Mönchengladbach verfügt über ein differenziertes ÖV-Netz, das aus straßen- und schienengebundenen Angeboten im Stadtgebiet besteht. Über die Schiene ist Mönchengladbach mit dem Umland über

- die Regionalexpresslinien RE 2 (Mönchengladbach – Münster), RE 4 (Aachen – Dortmund), RE 8 (Mönchengladbach – Köln) und RE 13 (Venlo – Hagen),
- die Regionalbahnen RB 27 (Mönchengladbach – Köln), RB 33 (Aachen – Wesel) und RB 39 (Mönchengladbach – Dalheim) sowie
- die S 8 (Mönchengladbach – Hagen)

verbunden.

Das Busangebot setzt sich aus

- 6 StädteSchnellBus-Linien (SB),
- 1 CityExpress-Linie (CE),
- 40 Regional- und Stadtbuslinien (RL, SL) sowie
- 6 Nachtbus-Linien (NB)

zusammen.

Bei den Untersuchungen zum Nahverkehrsplan (NVP) wurde das ÖPNV-Angebot in Mönchengladbach bereits untersucht. Ergänzend dazu wurden im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans gezielt weitere Analysen durchgeführt. Bedingt durch die Linienführung ergibt sich eine gute Flächenerschließung und Haltestellenabdeckung des Stadtgebietes. Dies geht zum Teil jedoch zu Lasten der Direktheit einiger Linien.

Darüber hinaus ergeben sich aus den Analysen noch folgende Punkte, die bei der Konzeptentwicklung berücksichtigt werden sollten:

- Der Linientakt wird derzeit nach 19:30 Uhr ausgedünnt
- Teilweise Anschlussprobleme Bus/ Bahn an den Haltepunkten im Stadtgebiet
- Verlustzeiten der Busse auf zahlreichen innerstädtischen Streckenabschnitten (z.B. Bismarckstraße, Fliethstraße, Dahleener Straße)
- Das Fehlen einer Direktverbindung zwischen Mönchengladbach-Zentrum und Giesenkirchen (Die Fahrzeit im ÖPNV zwischen Giesenkirchen (Stadtteilzentrum) und Mönchengladbach-Innenstadt beträgt z. B. vormittags gegen 10.00 Uhr 44 min und abends gegen 20.30 Uhr 55 min. Ein einmaliges Umsteigen ist mindestens erforderlich. Demgegenüber beträgt die Fahrzeit im MIV rund 15 min).

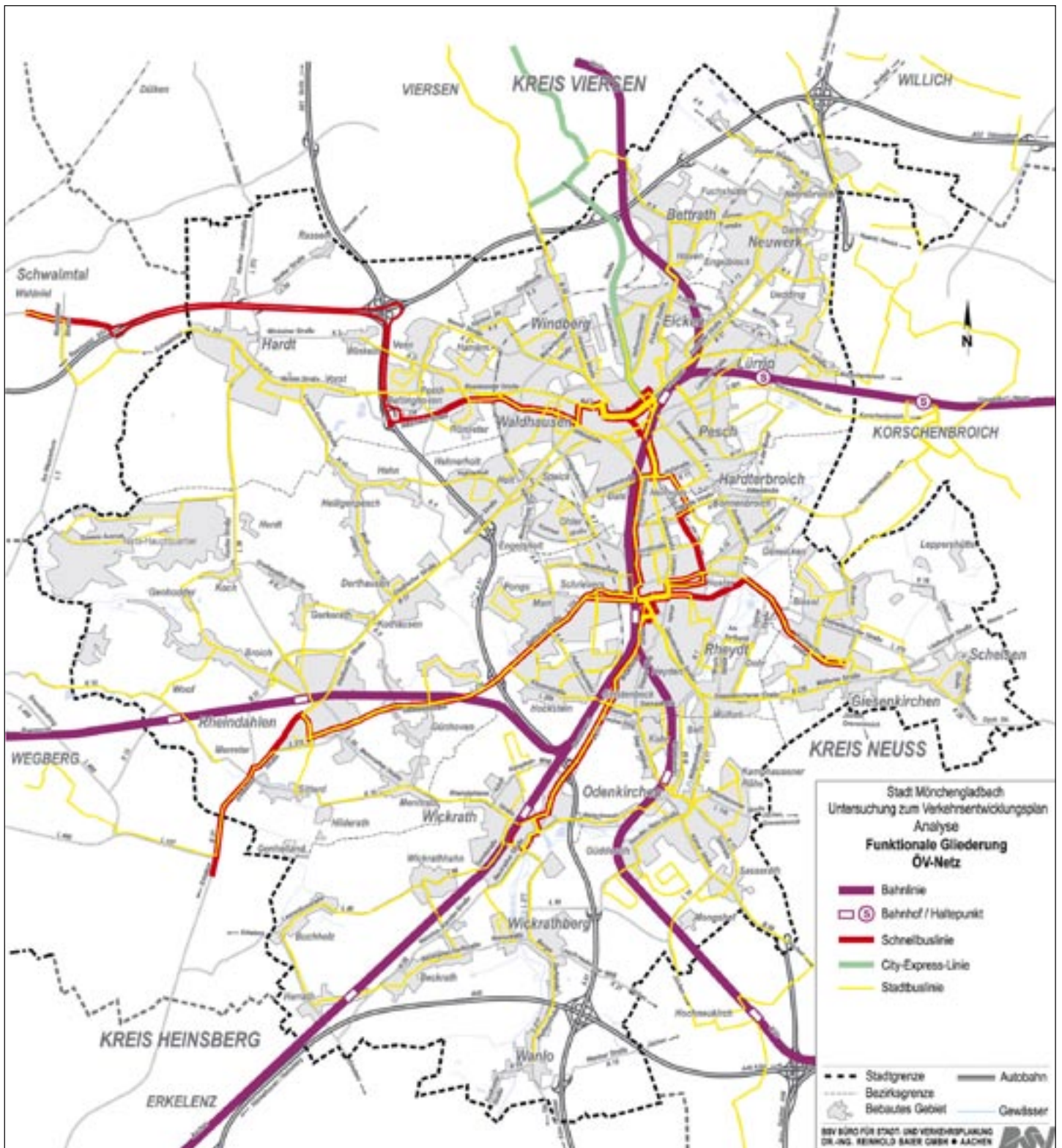


Abbildung 5.1: ÖPNV-Liniennetzplan

5 Öffentlicher Verkehr

Im NVP werden sogenannte „Produktstandards“ definiert, die auch Aussagen zur Beförderungsgeschwindigkeit der Busse differenziert nach Linientyp (SB, CE, RL, SL) beinhalten. Diese Vorgaben werden derzeit z.T. nicht durchgängig erreicht.

Ein Vergleich der definierten Bedienungsstandards aus dem NVP Mönchengladbach mit anderen gängigen Bedienungsstandards (z.B. nach den Bedienungsstandards des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen VDV) zeigt, dass zur Normal- bzw. Hauptverkehrszeit die unteren Grenzwerte eingehalten werden. Als nicht ausreichend zu bezeichnen hingegen ist zur Spät- bzw. Schwachverkehrszeit der standardmäßige 60-Minutentakt in den dicht besiedelten Bereichen sowie die Möglichkeit der Einstellung der Bedienung in weniger dicht besiedelten Bereichen ohne Alternativangebot.

Analog zum MIV (siehe Kapitel 3) wurden auch für den ÖPNV Erreichbarkeitsanalysen durchgeführt. Die Fahrzeiten zu den beiden Hauptzentren mit dem ÖPNV betragen überwiegend 30 bis 40 min.

Die ÖV-Fahrzeiten aus den jeweiligen Einzugsgebieten der Stadtteilzentren liegen in der Regel unter 15 min. Die Erreichbarkeiten der jeweils günstigsten gelegenen Schwimmbäder liegt von Hardt und Rheindahlen aus gesehen bei 30-40 min, alle anderen Stadtbereiche weisen in der Regel ÖV-Erreichbarkeiten von 15-30 min auf. Die übrigen lokal bedeutsamen Freizeiteinrichtungen haben in der Regel ÖV-Erreichbarkeiten von 15-30 min.

Über die im NVP der Stadt Mönchengladbach genannten Maßnahmen hinaus beabsichtigt die Stadt Mönchengladbach, den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) im Stadtgebiet weiter auszubauen. Nach einer Beratungsvorlage für den Planungs- und Bauausschuss vom

15.11.2004 stehen u. a. folgende Maßnahmen derzeit in der Diskussion:

- Verlängerung der S-Bahnlinie 8 über Mönchengladbach Hbf hinaus zu den Bahnhofen Odenkirchen und Wickrath
- Neubau des Haltepunktes Mönchengladbach-Hochschule
- Neubau des Haltepunktes Mönchengladbach-Eicken/Hoven
- Bau einer P+R-Anlage mit 140 Stellplätzen am Bf Rheydt-Odenkirchen
- Sanierung des Empfangsgebäudes des Hbf Mönchengladbach
- Modernisierungsoffensive Mönchengladbach Hbf (im Bau)

Die Machbarkeit der einzelnen Maßnahmen ist in der Regel untersucht worden. Darüber hinaus weisen sie unterschiedliche Konkretisierungsstände auf (insbesondere hinsichtlich der Förderung und Finanzierung). Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird die verkehrliche Wirkung einzelner Netzvarianten untersucht und eine Empfehlung zu einem differenzierten ÖV-Netz ausgesprochen.

Fazit: Die Stadt Mönchengladbach verfügt über gute Grundvoraussetzungen im ÖPNV. Im Weiteren sollten Optimierungsmöglichkeiten für die einzelnen Teilsysteme insbesondere unter dem Aspekt der Systemverknüpfung geprüft werden.

6 Fahrradverkehr

In der Analysephase wurde das vorhandene Radverkehrsnetz untersucht. Das untersuchte Netz angebauter Straßen in Mönchengladbach umfasst rund 160 km Streckenlänge. Insgesamt sind an rund 70 km dieser Straßen Radverkehrsanlagen vorhanden.

Für den Bau von Radverkehrsanlagen existieren Vorschriften und Empfehlungen: die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95). So ergibt eine Auswertung der untersuchten Radverkehrsanlagen, dass bei einem großen Anteil der Anlagen

(rund 51 km) die Mindestmaße nicht eingehalten werden.

Dadurch ergeben sich für den Fahrradfahrer trotz vieler Radverkehrsanlagen praktisch oftmals Netzlücken die insbesondere unter den Aspekten der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität kritisch zu sehen sind. Dies schlägt sich auch in der folgenden Bewertung der Straßenräumlichen Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer nieder. Aussagen zum Zustand der Anlagen werden gesondert vom Fachbereich 60 - Straßenmanagement erstellt.

Fazit: Derzeit weist das Radverkehrsnetz erhebliche Lücken auf.

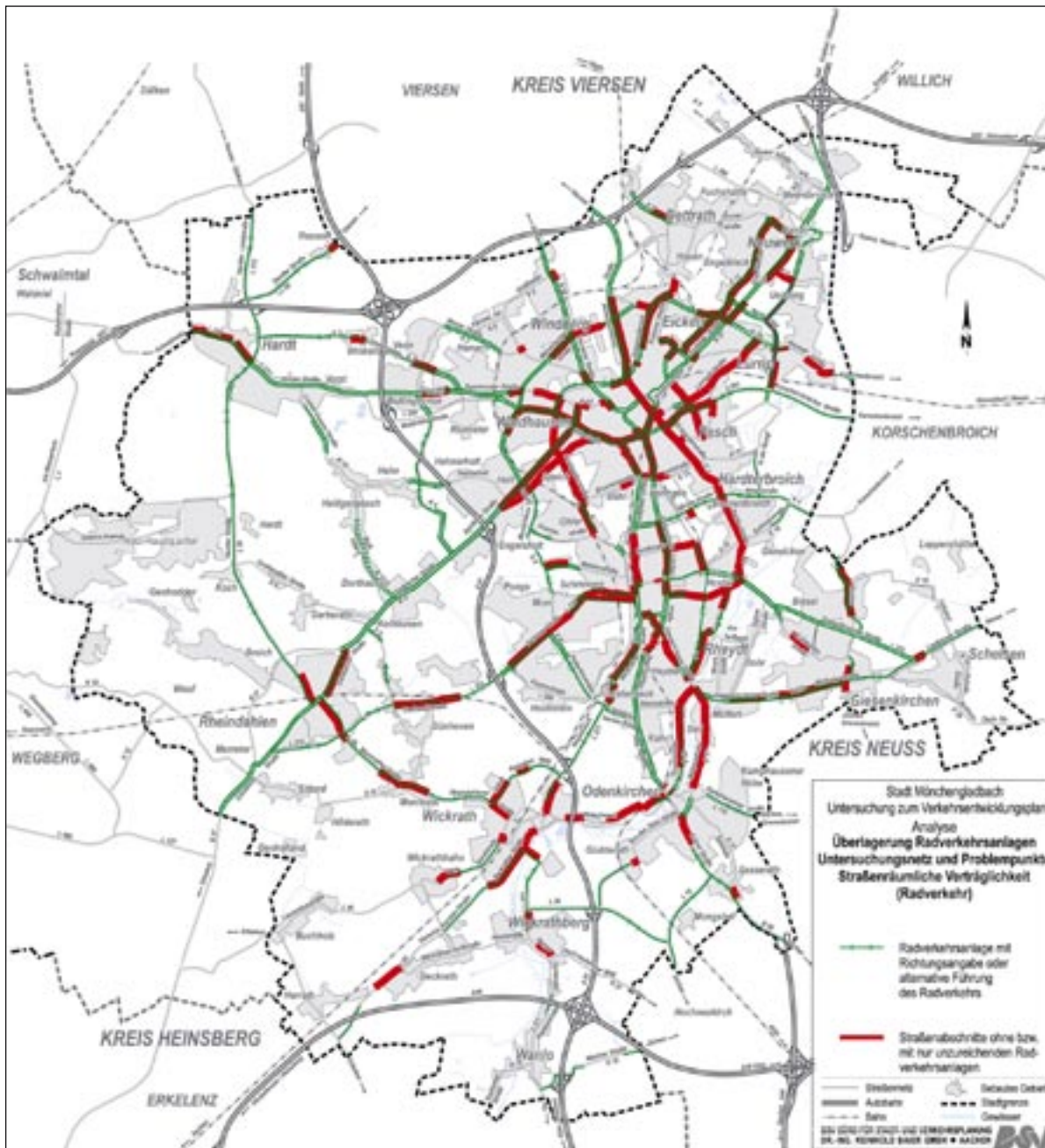


Abbildung 6.1: Analyse Radverkehr

7 Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer

Mit der Analyse der Straßenräumlichen Verträglichkeit werden die systematisch angelegten Konflikte bewertet, die sich aus den „Verursachern“ (der Kfz-Verkehr in seinen Ausprägungen Menge und Geschwindigkeit) in den jeweiligen straßenräumlichen Gegebenheiten für die „Betroffenen“

- Fußgänger im Längsverkehr und Aufenthalt
- Fahrbahnüberquerungen
- Radfahrer

ergeben.

Gegenstand der Bewertung sind alle angebauten Straßen des Untersuchungsnetzes mit einer Kfz-Belastung von über 2000 Kfz/24h. Grundlage der Bewertung ist eine Begehung bzw. Befahrung des Untersuchungsnetzes, bei der die relevanten straßenräumlichen Gegebenheiten wie

- Fahrbahnbreite
- Gehwegbreite
- Vorhandensein und Wirksamkeit von Überquerungshilfen
- Sichtverhältnisse bei der Überquerung
- Vorhandensein und Abmessung von Radverkehrsanlagen

erhoben wurden.

Diese Daten wurden entsprechend der im Verkehrssimulationsmodell VISUM vorhandenen Einteilung des Straßennetzes der Stadt Mönchengladbach in einzelne Strecken in einer Datenbank gespeichert.

In Abhängigkeit von den Verursacherdaten und den Ansprüchen der Betroffenen (Einkaufsbereiche in der Innenstadt erfordern zum Beispiel größere Gehwegbreiten als Straßen in Außenbereichen) werden anhand von Bewertungstabellen für jede der drei oben genannten Betroffenen Gruppen bis zu 4 Problempunkte vergeben.

In der Gesamtbewertung kann demnach jeder Straßenabschnitt zwischen 0 Punkte (= keine Probleme) und 12 Punkte (= höchst problematisch) erhalten.

Damit ist die Möglichkeit zum Vergleich aller Straßenabschnitte hinsichtlich der straßenräumlichen Verträglichkeit insgesamt, aber auch hinsichtlich der einzelnen Betroffengruppen gegeben.

Neben der Analyse der heutigen Situation lassen sich auch verschiedene Eingriffsstrategien oder konkrete Maßnahmen hinsichtlich ihrer Effekte auf die straßenräumliche Verträglichkeit bewerten. Im Rahmen der Untersuchung zum Verkehrsentwicklungsplan wurden alle angebauten Straßen des Mönchengladbacher Straßennetzes, insgesamt rund 160 Kilometer, dieser „Verträglichkeitsanalyse“ unterzogen.

Ein Blick auf die Gesamtbewertung lässt erkennen, dass der Fahrradverkehr mit fast der Hälfte aller vergebenen Problempunkte den größten Verbesserungsbedarf aufweist. Es folgen die Fahrbahnüberquerung mit rund 40 Prozent der Problempunkte und der Fußgängerlängsverkehr (Gehwegbreiten) mit 13 Prozent.

Die Verteilung der Problempunkte hinsichtlich der bewerteten Kriterien Fußgängerlängs- und -querverkehr sowie Radverkehr können je nach Stadtbezirk vom Durchschnittswert abweichen.

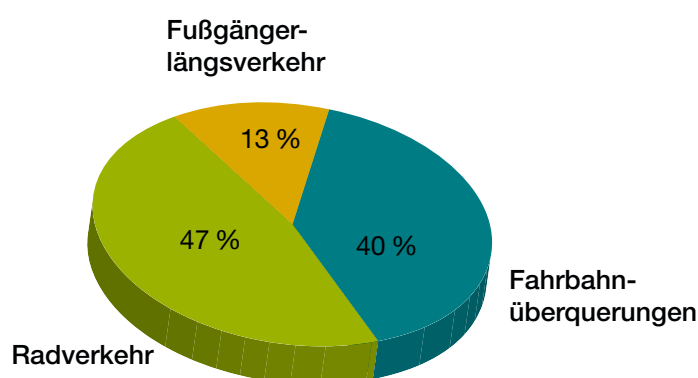


Abbildung 7.1: Verteilung der Problempunkte

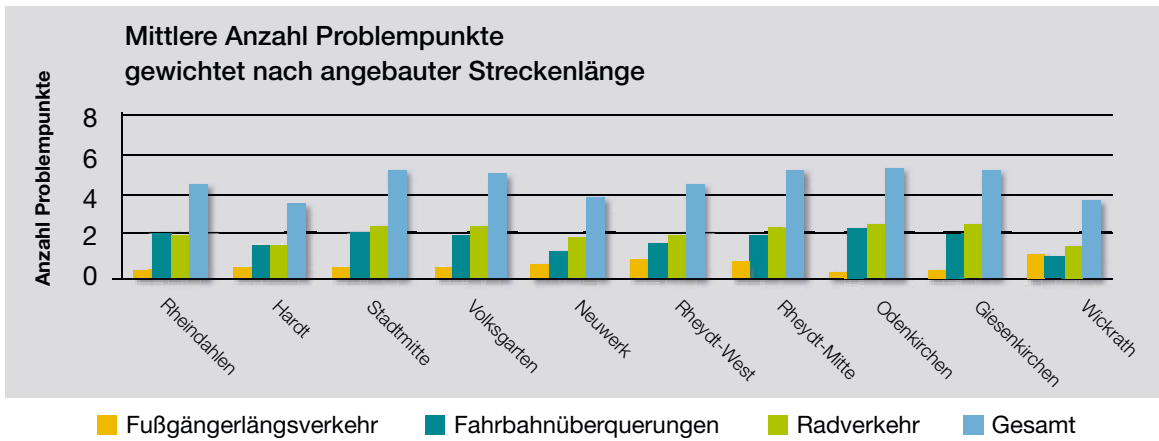


Abbildung 7.2: Verteilung der Problempunkte nach Bezirken



Straßenabschnitt: Reststrauch zwischen Am Wasserturm und Hubertusstraße		
		
Nutzungen	Wohnen	
Kfz-Belastung	Rund 17.500 Kfz/Tag	
Bewertung der straßenräumlichen Bedingungen für		
Fußgänger (längs)	Frequenz	Gering
	Gehwege	Nutzbare Gehwegbreite 1,50 m bzw. 1,00 m (erforderlich 1,50 m)
	Bewertung	1 Punkt
Fahrrad	Radverkehrsanlagen	Radwegbreite 1,40 m (einseitig),
	Bewertung	4 Punkte
Überquerungen	Anlagen	LSA am Knoten Hubertusstraße ist einzige vorhandene Querungshilfe
	Überquerungsbreite	Rund 7,00 m
	Bewertung	4 Punkte
Gesamtbewertung	9 Punkte	

Tabelle 7.1: Bewertungsbeispiel Straßenräumliche Verträglichkeit

Straßenabschnitt: Erzbergerstraße zwischen Volksgartenstraße und Korschenbroicher Straße



Nutzungen	Wohnen, Geschäftsnutzung im Erdgeschoss	
Kfz-Belastung	Rund 17.900 Kfz/Tag	
Bewertung der straßenräumlichen Bedingungen für		
Fußgänger (längs)	Frequenz	Mittel
	Gehwege	Nutzbare Gehwegbreite 2,90 m (rechte und linke Seite, erforderlich 2,50 m)
	Bewertung	0 Punkte
Fahrrad	Radverkehrsanlagen	Keine
	Bewertung	4 Punkte
Überquerungen	Anlagen	LSA am Knoten Volksgartenstraße und Korschenbroicher Straße
	Überquerungsbreite	Rund 7,00 m
	Bewertung	4 Punkte
Gesamtbewertung	8 Punkte	

Tabelle 7.2: Bewertungsbeispiel Straßenräumliche Verträglichkeit

In Abbildung 7.3 sind die Ergebnisse der Verträglichkeitsbewertung dargestellt. Wie bereits festgestellt, wurden die größten Probleme bei den Fahrbahnüberquerungen und im Radverkehr festgestellt.

Die gesamtstädtische Darstellung der Verträglichkeitsbewertung ergibt folgende besonders problembehaftete Straßenzüge:

- Erzbergerstraße
- Dohler Straße
- Garten-/Limitenstraße
- Wickrather Straße
- Dahlener Straße
- Aachener Straße

Fazit: Analog zur Straßennetzstruktur und den daraus resultierenden Kfz-Belastungen treten in vielen Straßenabschnitten Verträglichkeitsprobleme auf.

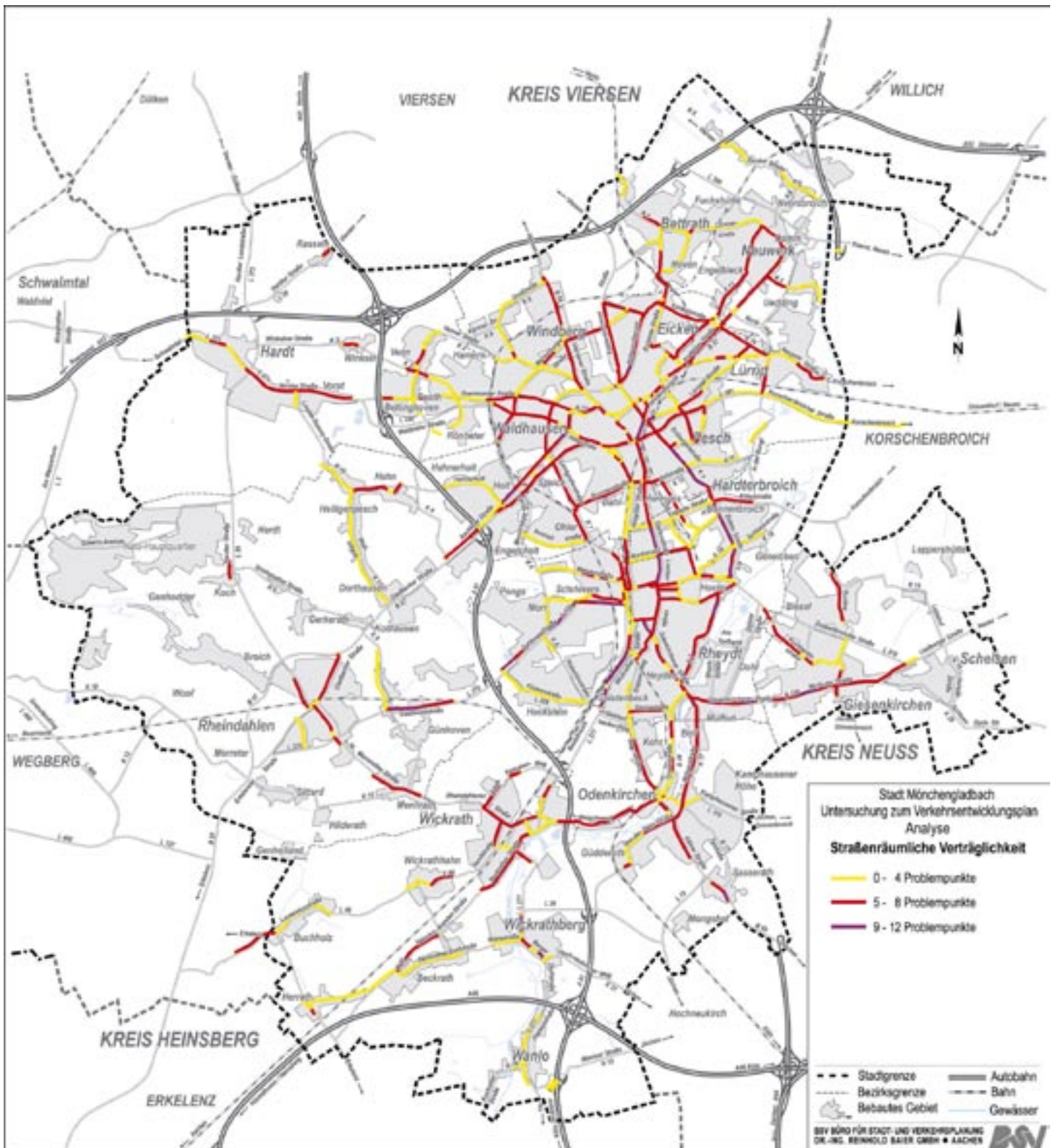


Abbildung 7.3: Bewertung der Straßenräumlichen Verträglichkeit

8 Verkehrssicherheit

In der Stadt Mönchengladbach wurden im Jahr 2004 acht Unfallhäufungsstellen registriert. Dabei ereigneten sich an der Unfallhäufungsstelle Erzbergerstraße mit 30 Unfällen die meisten Unfälle, gefolgt vom Knotenpunkt Erzbergerstraße / Korschbroicher Straße mit 13 Unfällen. Zusätzlich zu den Unfallhäufungsstellen wurden diverse unfallauffällige Bereiche identifiziert. Dazu gehören z.B. der Knoten Kaldenkirchener Straße / Graf-Haseler-Straße (Schwerpunkt Längsverkehrsunfälle),

Hohenzollernstraße / Eickener Straße (Schwerpunkt Einbiegen-Kreuzen-Unfälle), Beethovenstraße / Betrather Straße (Schwerpunkt Abbiege- und Längsverkehrsunfälle), Viersener Straße / Aachener Straße / Regentenstraße (Schwerpunkt Abbiegeunfälle) etc.

Im Zuge differenzierter Analysen konnte im Rahmen des Projekts „Kids in MG“ ein „Allgemeines Risikostraßennetz“ und ein „Risikostraßennetz“

für Kinder identifiziert werden. „Risikostraßennetz“ bedeutet, dass sich auf diesen Streckenabschnitten ein überproportionaler Teil der Verkehrsunfälle abspielt. In Teilbereichen überlagern sich diese beiden Risikostraßennetze (z.B. Dünner Straße, Bismarckstraße, Erzbergerstraße, Fliethstraße etc.).



Abbildung 8.1: Risikostraßennetz

9 Verkehrslärm und Luftschadstoffe

Verkehrslärm

Im Rahmen der straßenräumlichen Analyse wurde auch die Betroffenheit der Menschen durch Verkehrslärm in den jeweiligen Streckenabschnitten bewertet und in einer Lärmkennziffer festgehalten. In die Lärmkennziffer fließt der verkehrsbedingte Lärmpegel und die Zahl der davon betroffenen Anwohner ein. Nach den Berechnungen sind u.a. an folgenden Straßen(abschnitten) hohe Lärmkennziffern ermittelt worden:

- Aachener Straße, Bahnstraße und Bismarckstraße (Bezirke Stadtmitte und Rheindahlen)

- Erzbergerstraße / Dohler Straße und Korschenbroicher Straße (Bezirke Volksgarten, Rheydt-Mitte)
- Friedrich-Ebert-Straße und Gartenstraße (Bezirke Rheydt-West, Rheydt-Mitte)
- Wickrather Straße und Limitenstraße bzw. Odenkirchener Straße (Bezirk Rheydt-Mitte)
- Dahlemer Straße, Bachstraße (Bezirk Rheydt-West), Mülgaustraße und Giesenkirchener Straße (Bezirke Odenkirchen und Rheydt-Mitte)

Luftschadstoffe

Zur Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen sind in der Regel aufwändige Verfahren notwendig, die Bestandteil einer gesonderten Luftreinhalteplanung sind. Zur Abschätzung der Auswirkungen von Maßnahmen in den Verkehrsnetzen wird im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan ein Verfahren benutzt, das vom Landesumweltamt Brandenburg zur Bestimmung von kritischen Straßenbelegungen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung entwickelt wurde.

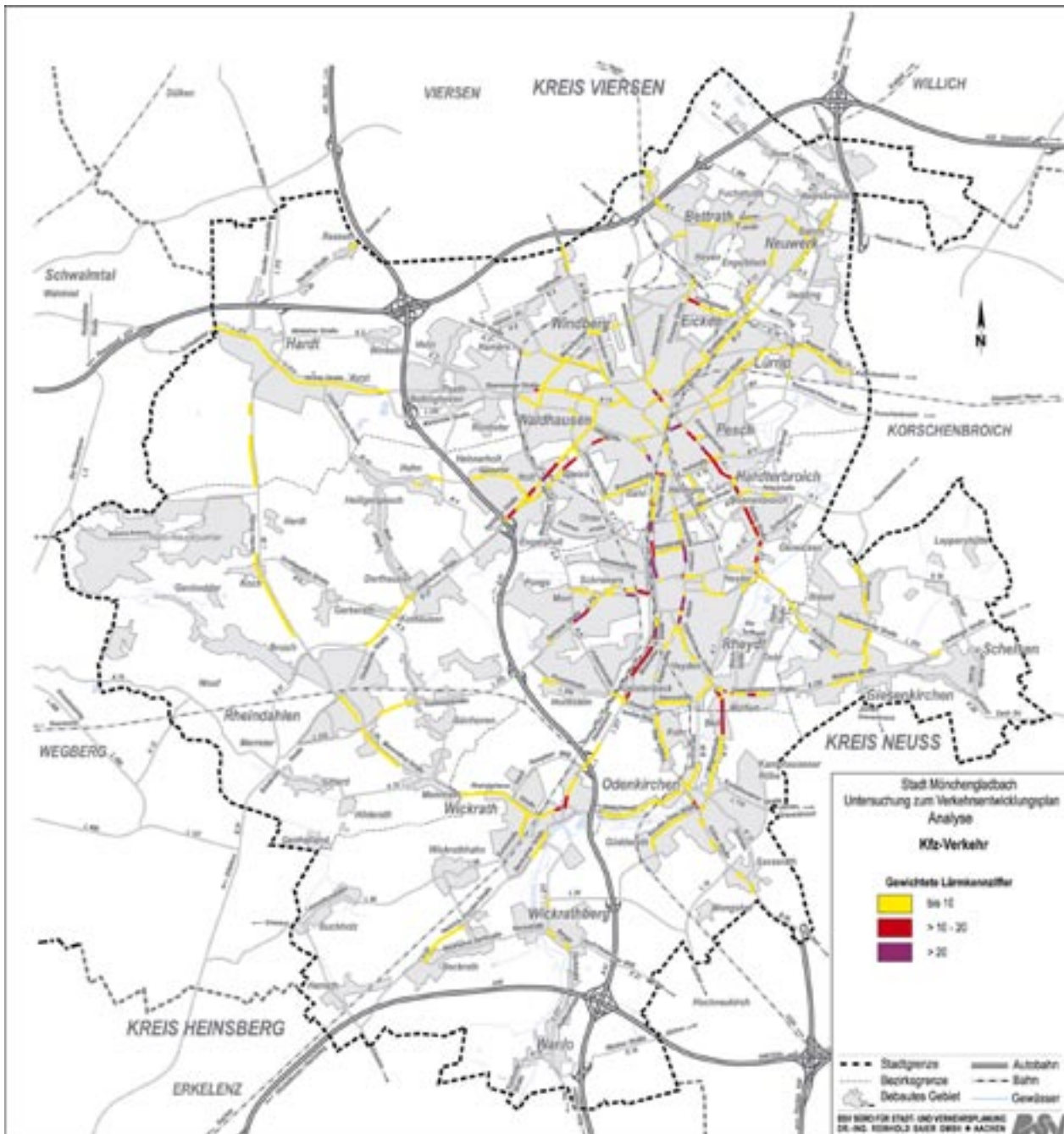


Abbildung 9.1: Betroffenheit durch Verkehrslärm

Nahezu alle Streckenabschnitte, die Überschreitungen einer Straßenverkehrslärmbelastung von 65 dB(A) in angebauten Bereichen aufweisen, sind auch hinsichtlich des Auftretens kritischer Luftschadstoffbelastungen verdächtig. Dies betrifft u.a.:

- die Kaldenkirchener Straße, die Bismarckstraße, die Waldnieler Straße, die Aachener Straße, die Bahnstraße etc. (Bezirke Stadtmitte und Rheindahlen)

- die Korschenbroicher Straße, die Erzbergerstraße / Dohler Straße (Bezirke Volksgarten, Rheydt-Mitte)
- die Rheydter Straße und die Gartenstraße (Bezirke Rheydt-West, Rheydt-Mitte)
- die Wickrather und die Limitenstraße bzw. Odenkirchener Straße (Bezirk Rheydt-Mitte)
- die Dahleener Straße und die Bachstraße (Bezirk Rheydt-West) die Mülgastraße, die Burgfrei-

heit und die Giesenkichener Straße (Bezirke Odenkirchen und Rheydt-Mitte).

Fazit: Mit der Einbeziehung der Aspekte Verkehrslärm und Luftschadstoffe stehen Instrumente zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen von Konzepten zur Verfügung.

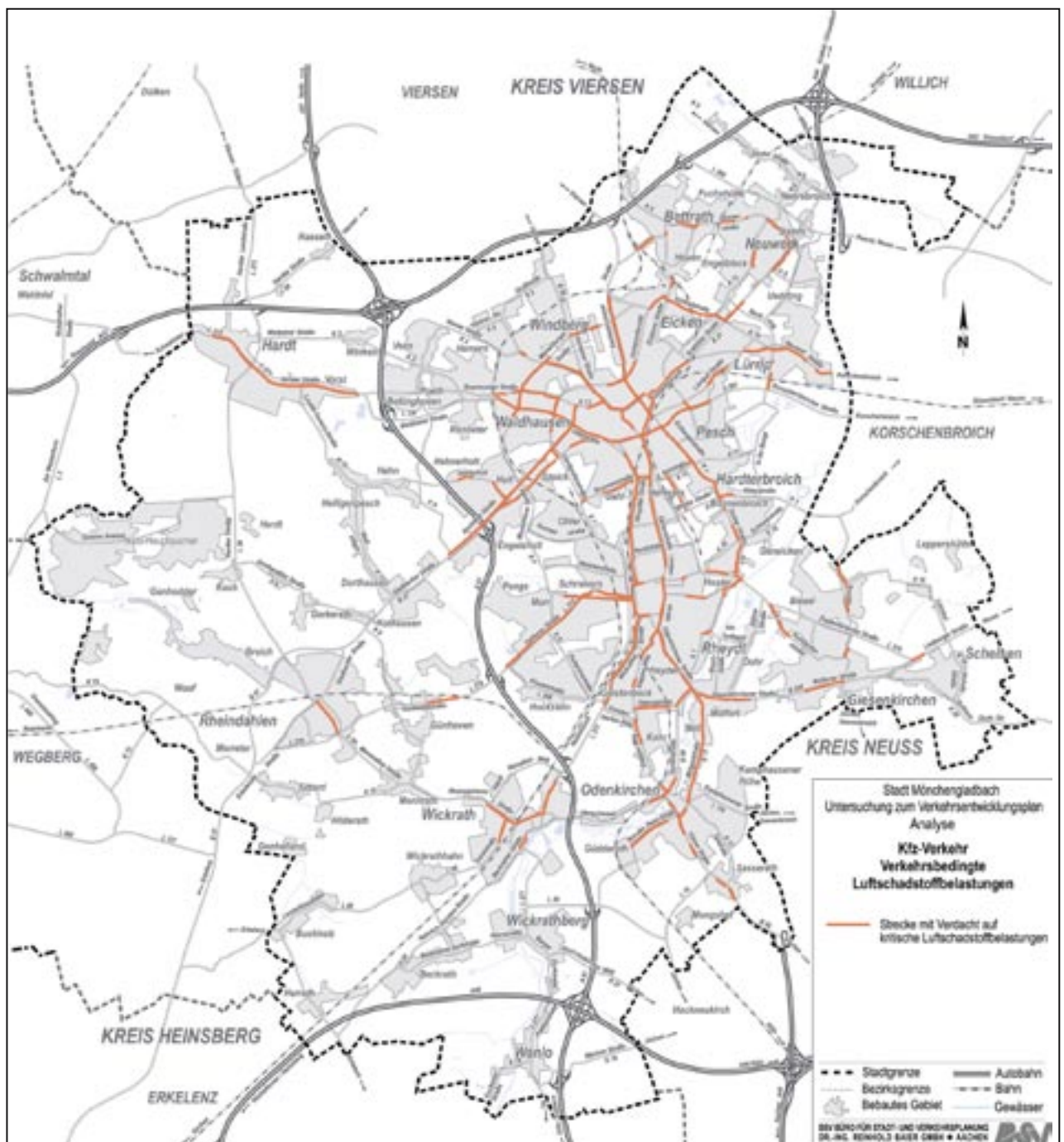


Abbildung 9.2: Straßen mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen

10 Zusammenfassung

Aus den Befunden der Analysephase lassen sich bezogen auf die einzelnen Themenbereiche zusammenfassend folgende Aussagen ableiten:

Straßennetz

- In Mönchengladbach ist ein dichtes Netz von Hauptverkehrsstraßen vorhanden
- Die Netzstruktur ist in Teilbereichen jedoch orientierungsschwach
- Das vorhandene Straßennetz passt im östlichen Stadtgebiet (u.a. Erzberger Straße) nicht zur Verkehrsnachfrage
- Es bestehen nur eingeschränkte Ausbaumöglichkeiten im Bestand aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeiten
- Analog zur Verteilung der Kfz-Belastung im Netz gibt es viele Straßenzüge mit Problemhäufungen bei der Verträglichkeitsanalyse
- In der Regel sind die wichtigen Ziele im Stadtgebiet hervorragend mit dem Auto zu erreichen

Parken

- Es ist kein einheitliches, abgestimmtes Parkraumkonzept für die Gesamtstadt vorhanden
- Der Straßenraum in Stadtmitte ist hoch ausgelastet. Es gibt jedoch insbesondere durch die zwischenzeitlich eröffneten Parkieranlagen noch freie Kapazitäten
- In Teilbereichen besteht Bedarf nach Anwohnerparken

ÖV

- Derzeit ist schon ein dichtes Schienennetz mit zahlreichen Haltepunkten im Stadtgebiet vorhanden
- Mönchengladbach verfügt über ein dichtes Busnetz, dass viele Stadtbereiche anfährt
- Im Busverkehr wird der Linientakt in den Abendstunden ausgedünnt
- Es ist ein gutes Nachtliniennetz vorhanden
- Im Busverkehr treten noch Verlustzeiten an zahlreichen innerstädtischen Streckenabschnitten auf
- Die Systemdifferenzierung bei den Bussen sollte vor dem Hintergrund der definierten Standards angepasst werden
- Eingeschränkte Verknüpfungsmöglichkeiten Bus/Bahn an den peripher gelegenen Bahnhofpunkten (z.B. Odenkirchen, Lürrip)
- Teilweise eingeschränkte Erreichbarkeitsqualität auf Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage (z.B. Giesenkirchen – Stadtmitte)

Radnetz

- Der Anlagentyp des baulichen Radwegs bzw. gemeinsamen Geh-/Radwegs machen den größten Anteil der Radverkehrsanlagen aus
- Es gibt in Mönchengladbach erhebliche Netzlücken trotz der teilweise vorhandenen Radinfrastruktur (z.B. Erzbergerstraße, Dahleener Straße). Diese Netzlücken beeinträchtigen die Attraktivität und bedeuten darüber hinaus ein Gefährdungspotenzial für den Radfahrer
- Oftmals entsprechen die vorhandenen Radverkehrsanlagen hinsichtlich Führung und Dimensionierung nicht den geltenden Vorschriften und Richtlinien

Straßenräumliche Verträglichkeit

- Problemschwerpunkte sind die Fahrbahnquerungen und die Abwicklung des Radverkehrs
- Besonders problembehaftete Straßenzüge sind die
 - Aachener Straße
 - Erzbergerstraße / Dohler Straße / Geneckener Straße,
 - Garten- / Limitenstraße,
 - Wickrather Straße und die
 - Dahleener Straße
- In Teilbereichen muss die Grundvoraussetzung eines Mindestangebotes von Gehwegen noch an Hauptverkehrsstraßen hergestellt werden
- Auffällig ist die flächige Verteilung von Straßenabschnitten mit Problemhäufungen über das gesamte Stadtgebiet

Verkehrslärm und Luftschadstoffe

Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen in angebauten Bereichen treten aufgrund der bei beiden Immissionstypen relevanten Parameter Bauflucht und Kfz-Belastung größtenteils an denselben Straßenabschnitten auf. Dies betrifft u.a.:

- die Aachener Straße, die Bahnstraße und die Korschenbroicher Straße (Bezirke Stadtmitte und Rheindahlen)
- die Bismarckstraße und Künkelstraße (Bezirk Stadtmitte)
- die Erzbergerstraße / Dohler Straße / Geneckener Straße (Bezirke Volksgarten, Rheydt-Mitte)
- die Friedrich-Ebert-Straße und die Gartenstraße (Bezirke Rheydt-West, Rheydt-Mitte)
- die Wickrather Straße und die Limitenstraße bzw. Odenkirchener Straße (Bezirk Rheydt-Mitte)
- die Dahleener Straße und die Bachstraße (Bezirk Rheydt-West)
- die Mülgaustraße und die Burgfreiheit (Bezirk Odenkirchen)
- die Giesenkirchener Straße und Mülforter Straße (Bezirke Giesenkirchen und Rheydt-Mitte)
- die Gelderner Straße und die Poststraße (Bezirk Wickrath)

11 Weiteres Vorgehen

Die Analyseergebnisse sind im Planungsausschuss vorgestellt worden und werden den Bezirksvertretern sowie den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen einer Informationsveranstaltung präsentiert. Der Rücklauf aus dem anschließenden Diskussionsprozess wird in die weiteren Untersuchungen einfließen. Zur Ableitung des Entwurfs zum Verkehrsentwicklungsplan (das sogenannte Zielszenario) werden verschiedene Konzepte hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht und die Ergebnisse erneut diskutiert. Aus diesen Erkenntnissen wird dann das Zielszenario formuliert.

Besonderes Augenmerk wird dabei auf folgende Punkte gelegt:

- Stärkere Bündelung des Kfz-Verkehrs auf einem Vorrangnetz (unter Einbeziehung des auf dem Stadtgebiet vorhandenen Autobahnnetzes und dessen Ausbauplanung), in Teilbereichen unter Ausnutzung von Netzergänzungen z.B. im östlichen Stadtgebiet
- Steigerung der Verkehrsqualität an zentralen Knotenpunkten
- Gesamtstädtische systematische Verbesserung der straßenräumlichen Konfliktsituationen insbesondere hinsichtlich der Fahrbahnüberquerungen und des Radverkehrs
- Erstellung eines Radverkehrskonzeptes, Schließung von bestehenden Netzlücken für den Radverkehr und Verbesserung der Situation an bestehenden Radverkehrsanlagen
- Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation mit hoher Priorität an den Straßenabschnitten, die Probleme im Zuge nahezu aller Analyseschritte aufweisen, z.B.:
 - Erzbergerstraße / Dohler Straße / Geneicke-ner Straße
 - Garten-/Limitenstraße
 - Friedrich-Ebert-Straße
 - Wickrather Straße
 - Dahlemer Straße
 - Aachener Straße / Bahnstraße
- Überarbeitung des gesamtstädtischen Parkraumkonzepts mit dem Ziel, Parken für alle Nachfragegruppen – insbesondere für Bewohner sowie Kunden / Besucher - zu optimieren und Parksuchverkehre zu vermeiden (gesamtstädtisches Parkraummanagement)
- Tendenzielle Verlagerung von Parken im öffentlichen (Seiten-)Raum zugunsten der Parkierungsanlagen, u.a. zur Mobilisierung von Verträglichkeitspotenzialen
- Verbesserte Anpassung des ÖPNV-Angebots an die vorhandene Gesamtverkehrsnachfrage (z.B. auf der Achse Erzbergerstraße / Dohler Straße / Giesenkirchen) und ÖPNV-Beschleunigung
- Verbesserung des Zusammenspiels Bus/Bahn im Stadtgebiet
- Optimale Ausnutzung der im Stadtgebiet vorhandenen Schieneninfrastruktur hinsichtlich der Führung des Linienverkehrs und der Vorhaltung von Haltepunkten

Die Vorschläge und Konzepte werden wiederum im Planungsausschuss und den Bezirken vorgestellt und diskutiert. Die Ergebnisse werden in das Zielszenario eingearbeitet, aus dem dann der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mönchengladbach entwickelt wird.

Stadt Mönchengladbach

Fachbereich Stadtentwicklung und Planung

Abteilung Verkehrsplanung

41050 Mönchengladbach

Telefon: 0 21 61/25-0

E.Mail: VEP@moenchengladbach.de

www.moenchengladbach.de