

- ☐ **Beschluss**
- ☐ **Wahl**
- ☒ **Kenntnisnahme**

Vorlagen Nr. 61/008/2021

öffentlich

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel; Faßbender, Chris Julia; Görtz, Georg; Odendahl, Dominik; Reuter, Karl-Heinz	Datum: 19.02.2021 Az.: 61/StM
--	----------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Mobilitätsausschuss	08.03.2021	Kenntnisnahme

Sachstandsbericht Mobilität

Finanzielle Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Personelle Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Auswirkung auf Kennzahlen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Klimarelevanz	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Die Vorlage der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel; Faßbender, Chris Julia; Görtz, Georg; Odendahl, Dominik; Reuter, Karl-Heinz	Datum: 19.02.2021 Az.: 61/StM
--	----------------------------------

Sachstandsbericht Mobilität

Anlass der Vorlage:

Die Verwaltung berichtet über aktuelle Mobilitätsthemen im Kreis Mettmann.

Sachverhaltsdarstellung:

Es wird über folgende Sachstände berichtet:

1. **Sondersituation Corona**
2. **Einsatz von Pandemiebusen im Schülerverkehr**
3. **Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW**
4. **Konzept zur Einrichtung von Mobilstationen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)**
5. **Regionales Schnellbuskonzept im VRR**
6. **Ratinger Weststrecke**
7. **Inbetriebnahme der Regiobahn-Verlängerung S28**
8. **IRM**
9. **Angebotsausweitung des VRR beim S-Bahn-Netz im Großraum Düsseldorf
Machbarkeitsstudie S17 / S1**
10. **Radverkehrsprojekte im Kreis Mettmann**
11. **Sachstand Autobahnausbau**

1. Sondersituation Corona

Fahrtenangebot im ÖPNV und SPNV

Grundsätzlich kommen der Kreis Mettmann und die Verkehrsunternehmen auch im Lockdown ihrem öffentlichen Auftrag nach, um unter hohen Hygiene- und Infektionsschutzstandards die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger im Kreisgebiet verlässlich sicherzustellen.

Im ÖPNV wird der reguläre Wochenfahrplan weiterhin aufrechterhalten, allerdings fahren Einsatzwagen (E-Wagen) für die Dauer der Schulschließungen nicht. Diese E-Wagen dienen an Schultagen der Entlastung des hohen Schüleraufkommens in den Fahrzeugen und sind hinsichtlich des Linienweges und der Fahrzeiten auf die jeweiligen Schulstandorte ausgerichtet. Sie werden im regulären Schulbetrieb auf bestehenden Linien kurz vor bzw. nach einer regulären Busfahrt eingesetzt; im Bedarfsfall werden bestimmte Linienabschnitte auch miteinander verknüpft. Beobachtungen der Verkehrsunternehmen bestätigen, dass der Mobilitätsbedarf der Schülerinnen und Schüler trotz Notbetreuung nahezu vollständig zurückgegangen ist. Des Weiteren verkehren im Kreis Mettmann seit 04.12.2020 und bis auf weiteres jene Fahrten, die auf den nächtlichen Freizeitverkehr ausgelegt sind, nicht. Ausnahmen bildeten lediglich Heiligabend und Silvester.

Die Fahrgastnachfrage im SPNV ist seit Herbst 2020 gesunken. Im Gegensatz zum Frühjahr 2020 wurde in diesem Lockdown jedoch das Fahrtenangebot nicht verringert, was zu einem besseren Platzangebot führt. Nichtsdestotrotz zeigt sich beim zweiten Lockdown eine höhere Mobilität der Bevölkerung als im ersten Lockdown 2020, was sich auch in der Nutzung des SPNV spiegelt. Derzeit überwacht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) regelmäßig die Fahrzeugauslastung im Zulauf auf den Düsseldorfer Hauptbahnhof während der morgendlichen Hauptverkehrszeit (06.00 Uhr - 09.00 Uhr). Dabei zeigt sich, dass auf den meisten Fahrten nur jeder vierte Sitzplatz in den Zügen besetzt ist. Nur ausnahmsweise zeigen sich bei den S-Bahnen Auslastungen, die mehr als 50% der Sitzplätze betragen.

Um mögliche Auswirkungen aufgrund des Infektionsgeschehens auf den SPNV frühzeitig erkennen zu können, finden regelmäßige Abstimmungen zwischen den drei SPNV-Aufgabenträgern, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), DB Station & Service sowie dem Verkehrsministerium statt. Es stehen u. a. die Aufrechterhaltung des Betriebes (Krankenstand systemrelevanter Mitarbeiter_innen, Ersatzteilversorgung u. ä.) und diverse Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie im Vordergrund. Hierdurch besteht die Möglichkeit, zeitnah Maßnahmen ergreifen zu können, um den Regelfahrplan bestmöglich bzw. möglichst lange einhalten zu können.

Die Aufrechterhaltung des Normalfahrplans bei gleichzeitig drastisch gesunkenem Fahrgastaufkommen führt im Ergebnis zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeugauslastung. Die Pflicht zum Tragen eines medizinischen Mund-Nasen-Schutzes und der regelmäßigen Belüftung der Fahrzeuge sind geeignete Maßnahmen, um das Infektionsrisiko im ÖPNV und SPNV möglichst gering zu halten.

2. Einsatz von Pandemiebussen im Schülerverkehr

Bereits mit Bekanntgabe der Wiederaufnahme des Schulbetriebs nach den Sommerferien wurden die kreisangehörigen Städte durch den Kreis Mettmann proaktiv angeschrieben und gebeten, beabsichtigte Veränderungen der Schulanfangszeiten mitzuteilen, um den ÖPNV-integrierten Schülerverkehr zielgerichtet darauf ausrichten zu können. In der Woche vor

Schulstart erfolgte nochmals eine Abfrage bei den kreisangehörigen Städten/Schulträgern hinsichtlich des Umgangs der Schulen mit geänderten Schulanfangs- bzw. -endzeiten. Die dem Kreis von den städtischen Schulverwaltungsämtern zugeleiteten Rückmeldungen zeigten auf, dass der überwiegende Anteil der weiterführenden Schulen von der Möglichkeit des versetzten Schulbeginns keinen Gebrauch machte.

Die Situation im Schülerverkehr wurde von den Verkehrsunternehmen in den ersten Tagen nach Schulbeginn besonders engmaschig beobachtet, um bei konkreten Hinweisen auf Anpassungsbedarfe zeitnah reagieren zu können. Aus den Beobachtungen zeichneten sich auf verschiedenen Linien bzw. Linienabschnitten teils erhebliche Auslastungen (> 70% Fahrzeugauslastung) in den Bussen ab. Zur Gewährleistung des Infektionsschutzes im Schülerverkehr bestand insofern eine hohe Eilbedürftigkeit zur Einrichtung zusätzlicher Schulbusfahrten. Von der Rheinbahn AG wurden dem Kreis als Sofortmaßnahme sechs zusätzliche Fahrten zur Ausweitung des ÖPNV-Angebotes gemeldet, welche vom 12.08.2020 bis zu den Herbstferien an den Schultagen zum Einsatz kamen. Ergänzend wurden bei Busverkehr Rheinland (BVR) täglich sieben Fahrten mit vier zusätzlichen Fahrzeugen im freigestellten Schülerverkehr auf überörtlichen Strecken bestellt, die von Anfang September bis zu den Herbstferien durchgeführt wurden. Die auf den BVR-Strecken eingesetzten Fahrzeuge waren überwiegend Reisebusse und wurden für den Einsatz im Schülerverkehr entsprechend beschildert. Mit den Schulverwaltungsämtern der betroffenen Städte (Mettmann, Heiligenhaus, Velbert) wurde die kreisseitige Beauftragung der BVR-Fahrten abgestimmt. Für die Fahrten der Rheinbahn und des BVR hat der Kreis zwei Förderanträge gemäß der Richtlinie „Corona-Schülerverkehr“ eingereicht. Die entsprechenden Landesmittel wurden zwischenzeitlich bewilligt.

Im Oktober bestätigten die Verkehrsunternehmen gegenüber dem Kreis, dass mit den zusätzlichen Fahrten die Besetzung in den Bussen im o.g. Zeitraum deutlich reduziert und damit eine erhebliche Verbesserung des Infektionsschutzes erreicht werden konnte. Die Verkehrsunternehmen ermittelten daher frühzeitig den Bedarf zusätzlicher Schulbusse für den Zeitraum nach den Herbstferien. Mit den betroffenen Städten wurde vereinbart, dass die Schulverwaltungsämter die erforderlichen Fahrten als freigestellter Schülerverkehr zuständigkeitshalber in eigener Verantwortung wahrnehmen. Seitens des Kreises wurden die Städte bei der Übernahme dieser Aufgabe tatkräftig und kontinuierlich unterstützt.

Aufgrund des andauernden Pandemiegeschehens verlängerte die Landesregierung Ende 2020 den Förderzeitraum zur Bereitstellung von Pandemiebussen im Schülerverkehr von den Weihnachts- bis zu den Osterferien. Für diese, nunmehr mögliche dritte Bewilligungsphase informierte die Rheinbahn AG die Verwaltung darüber, für den Zeitraum ab Wiederaufnahme des Schulbetriebes bis zum 26.03.2021 die Zusatzfahrten nunmehr wieder in Eigenleistung erbringen zu wollen. Hinzu kommt, dass die Rheinbahn AG für die genannten Streckenabschnitte bereits im Besitz der notwendigen Linienkonzession ist. Der Wechsel vom freigestellten Schülerverkehr (Beauftragung durch oder mit Zustimmung der städtischen Schulverwaltungsämter) hin zur Beauftragung zusätzlicher Verstärker- bzw. Einsatzwagenfahrten im ÖPNV durch den Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger bietet deutliche Vorteile, da so die Fahrzeugkapazitäten auf die Schüler gleichmäßig verteilt werden können. Dies wird u.a. durch den Wiedererkennungswert der auf diesen Fahrten eingesetzten Rheinbahnbusse, die barrierefreien Einstiegsmöglichkeiten und die ÖPNV-gerechte bzw. NVP-konforme Fahrzeugausstattung sichergestellt bzw. unterstützt. Zudem bietet die Rheinbahn AG weitere Zusatzleistungen wie z.B. das Monitoring der Busauslastung und die Veröffentlichung der Zusatzfahrten über die gängigen Informationskanäle an.

Der Kreis Mettmann und die Rheinbahn werden die Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Schülerverkehr nach der Lockdown-Phase weiterhin engmaschig beobachten und mit den

Schulverwaltungen rechtzeitig Gespräche über das weitere Vorgehen nach den Osterferien führen.

3. Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Bedeutung und Vielschichtigkeit von Mobilitätsthemen gründete das Verkehrsministerium NRW vor einigen Jahren ein landesweites Netzwerk und siedelte die Vernetzungs- und Beratungsstellen zielgerichtet bei den Verkehrsverbünden an (für das Gebiet des Kreises Mettmann fungiert der VRR als Koordinierungsstelle). Das Zukunftsnetzwerk bietet ein breites Beratungs- und Themenspektrum in Fragen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Das Angebot beinhaltet insbesondere Möglichkeiten der Vernetzung, Beratung, Qualifizierung und Praxisorientierung zu vielfältigen Mobilitätsthemen.

Einige kreisangehörige Städte (Heiligenhaus, Langenfeld, Monheim a. R.) sind bereits Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität. Weitere kreisangehörige Städte (Erkrath, Ratingen, Wülfrath) haben gegenüber der Kreisverwaltung ihre klare Erwartungshaltung geäußert, dass der Kreis bei der Mobilitätswende eine aktive Rolle einnimmt und sie bei der Umsetzung von Projekten berät und fachlich unterstützt.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Landschafts- und Naturschutz am 03.12.2018 wurde im Zusammenhang mit den Haushaltsberatungen über einen Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beraten, welcher das Zukunftsnetz Mobilität NRW thematisierte.

Inzwischen werden zahlreiche Themen des Zukunftsnetzes Mobilität aus der originären Funktion des Kreises als Aufgabenträger für den ÖPNV aber auch über Projekte wie das Radverkehrskonzept für den Kreis Mettmann von der Verwaltung aktiv besetzt. Im November 2020 wurde mit Fachvertretern des VRR, der kreisangehörigen Städte, der Verkehrsunternehmen und regionaler Kooperationen ein erfolgreiches Austauschtreffen zum Thema „Mobilstationen“ (siehe nachfolgender Punkt) veranstaltet. Neben der Vernetzung und dem Wissenstransfer zwischen den verschiedenen Akteuren informierte der VRR die Teilnehmer_innen über geeignete Fördermittel.

Die Verwaltung hält eine Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW für zielführend und beabsichtigt, in den kommenden Wochen Sondierungsgespräche zur Prüfung einer Mitgliedschaft zu führen.

4. Konzept zur Einrichtung von Mobilstationen im VRR

Nachdem der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) Mitte September das „Verbundweite Konzept zur Errichtung von Mobilstationen“ vorgelegt hat, hat die Verwaltung in Zusammenarbeit mit dem VRR die kreisangehörigen Städte, die Verkehrsunternehmen und weitere regionale Akteure zu einem digitalen Fachgespräch und Austauschtreffen eingeladen.

Nachdem die Städte erste Ideen und Planungen zum weiteren Vorgehen vorgestellt hatten, informierte der VRR zu weiteren Details der Planung und der Förderung. Als Resultat kann festgehalten werden, dass alle Akteure das Thema „Mobilstationen“ weiter vorantreiben wollen. Dabei sollte der Kreis eine koordinierende und unterstützende Rolle einnehmen. Im Nah-

verkehrsplan werden derzeit bereits Elemente beschrieben, die typischerweise auch Mobilstationen prägen. Es zeigte sich die Erwartungshaltung, dass diese Elemente künftig im NVP explizit im Zusammenhang mit Mobilstationen aufgeführt werden. Dies würde dabei helfen, die Thematik in kommunale Gremien zu tragen.

5. Regionales Schnellbuskonzept im VRR

Der Verkehrsverbund stellte in seiner letzten Verbandsversammlung die Fahrgastprognosen für die untersuchten, potenziellen Schnellbuslinien vor. Eine Bewertung der Simulation konnte seitens des VRR auf Grund der Kürze der Zeit jedoch noch nicht vorgenommen werden. Nach erfolgter Bewertung strebt der VRR in Absprache mit den Verkehrsunternehmen und den Kommunen an, der Politik einen Vorschlag für ein mögliches Liniennetz vorzustellen.

6. Rater Weststrecke

Die Anrainerkommunen (Kreis Mettmann, Städte Düsseldorf, Duisburg und Ratingen) hatten im vergangenen Jahr im engen Schulterschluss mit dem VRR die notwendigen Beschlüsse (siehe Vorlagen-Nr. 20/006/2020) zur Fortführung des Projektes „Rater Weststrecke“ herbeigeführt.

Im August 2020 fand beim Kreis ein Abstimmungsgespräch zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften, dem VRR und der DB Netz AG (als Inhaberin der Streckeninfrastruktur) statt, um die Rahmenbedingungen und Möglichkeiten einer Kooperation auszuloten. Es ist gelungen, der DB Netz AG zu vermitteln, dass die Kommunen ein sehr hohes Interesse am zeitnahen Ausbau der Rater Weststrecke für den Personenverkehr haben, da verschiedene Siedlungsentwicklungsprojekte von dem Ausbau der Bahnstrecke abhängig sind.

Die Rückmeldung der anwesenden Vertreter der DB Netz AG war positiv: Der Ausbau der Rater Weststrecke für den Personenverkehr wird auch dort als ein sehr bedeutendes und verkehrlich sinnvolles Projekt eingestuft. Das Vorhaben ist aus Sicht der DB Netz AG jedoch komplex, da es sich nicht nur um eine neue Verbindung zweier Orte handelt, sondern dieser Ausbau mit den Belangen einer sehr wichtigen Güterstrecke in Einklang gebracht werden muss. Die DB Netz AG hat in den seither stattgefundenen Gesprächen und Abstimmungsrunden ihre konstruktive und aktive Mitarbeit an dem Vorhaben signalisiert.

Flankierend zu den fachplanerischen Abstimmungen veröffentlichte das Landesverkehrsministerium NRW Ende 2020 den Erlass einer „Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates“. Diese Richtlinie gewährt bei Bewilligung eine Anteilsfinanzierung mit einem Fördersatz in Höhe von bis zu 90% der zuwendungsfähigen Planungsausgaben. Damit steigen die Chancen auf eine finanzielle Beteiligung des Landes an den Planungskosten für die Rater Weststrecke deutlich.

Der VRR hat den Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für die anstehenden Planungsschritte (Betriebsprogrammstudie, Leistungsphasen 1+2, Standardisierte Bewertung) inzwischen gestellt. Eine separate Beantragung von Fördergeldern bzw. Einreichung eines Förderantrags durch die Anrainerkommunen war somit nicht erforderlich.

Die im vergangenen Jahr erarbeiteten Projektstände und insbesondere die Bereitschaft des VRR, einen Förderantrag für die nun anstehenden Planungsleistungen einzureichen, zeigen die vertrauensvolle und effektive Zusammenarbeit der Projektbeteiligten und die regionale Bedeutung des Vorhabens auf.

7. Inbetriebnahme der Regiobahn-Verlängerung (S28)

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 gab es auf der Linie S28 einige Änderungen. Diese zeigen sich in der Verlängerung von zwei Fahrten pro Stunde von Mettmann nach Wuppertal und im Einsatz anderer Fahrzeuge. Einhergehend mit der Verlängerung wird erstmalig auch der neue Haltepunkt in Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel angefahren. Auf Grund von Infrastrukturengpässen und geringem Beschleunigungsvermögen der Diesel-Fahrzeuge kann bis zur Elektrifizierung der Strecke jedoch kein durchgehender 20-Minuten-Takt angeboten werden.

7.1 Busanbindung

In engem Austausch mit den Verkehrsunternehmen konnte die Verwaltung zum Betriebsstart Folgendes sicherstellen:

Die Rheinbahn-Linie **SB68** (Mettmann – Hahnenfurth – Wieden Schleife – Wuppertal Hbf, bisher Mo-Fr im 20-Minuten-Takt; seit dem 13.12.2020 Mo-Fr ca. 6-18 Uhr im 60-Minuten-Takt) wird entgegen der ursprünglichen Planungen weiter verkehren. Dabei ersetzt sie die ursprünglich geplante dritte Leistung pro Stunde der S28 an Wochentagen (Mo-Fr).

Die Linie **641** (BVR/WSW: Wülfrath – Düssel – Wieden Schleife – W-Vohwinkel – Haan-Gruiten) wird den neuen Bahnhof an Wülfrath anbinden. Dabei wird einmal pro Stunde ein zeitnaher Umstieg auf die S28 in Richtung Mettmann und Düsseldorf und einmal pro Stunde ein zeitnaher Umstieg in Richtung Wuppertal ermöglicht.

Im Wesentlichen verkehren die Busse der Linie 641 dabei mit dem gleichen Angebot wie bisher. Aufgrund der differenzierten Funktionen und Rahmenbedingungen der Linie 641 muss wochentags auf gleichmäßige Abstände im 30-Minuten-Takt verzichtet werden. Dies trifft in erster Linie den Abschnitt Wülfrath – Hahnenfurth/Düssel. Hier fährt nur die Linie 641.

Die Verkehrsbeziehung Wülfrath – Mettmann über Hahnenfurth/Düssel wird tariflich unterstützt, indem der zum Stadtgebiet Wuppertal gehörige Abschnitt Hahnenfurth/Düssel – Heistersfeld auch der Mettmanner Tarifwabe (540) zugeordnet ist. Somit gilt auf der Relation Wülfrath – Mettmann die Preisstufe A1.

7.2 Fahrzeuge

Seit dem Fahrplanwechsel werden auf der S28 Dieseltriebfahrzeuge vom Typ Integral eingesetzt, die die Regiobahn gebraucht übernommen hat, um die mit der Streckenverlängerung verbundene größere Anzahl von Fahrzeugen einsetzen zu können. Der Einsatz erfolgt zunächst im Mischbetrieb mit den bisher eingesetzten Fahrzeugen vom Typ Talent, da noch nicht alle Triebfahrzeugführer ihre Ausbildung auf dem neuen Fahrzeug abgeschlossen haben.

Die Integral-Fahrzeuge weisen im Gegensatz zu den bisher eingesetzten „Talent“-Fahrzeugen mehr Sitzplätze, eine Toilette und zwölf Sitzplätze erster Klasse auf. Jedoch entspricht bei den Fahrzeugen die Einstiegshöhe nicht mehr den Bahnsteighöhen (außer am neuen Haltepunkt Hahnenfurth / Düssel). Mobilitätseingeschränkte Personen erreichen das Fahrzeug über Rollstuhlrampen.

7.3 Betrieb

Aus dem laufenden Betrieb berichtet die Regiobahn, dass der Mischbetrieb der beiden Fahrzeugbaureihen aus Sicht der Betriebsqualität nicht optimal sei, da bei Störungen die betriebl-

che Flexibilität eingeschränkt sei. Dies führe dazu, dass bei verschiedenen Störungen wiederholt größere Beeinträchtigungen für die Fahrgäste entstanden seien. Die Regiobahn beabsichtigt daher, die Umstellung auf die Integral-Flotte bis spätestens Anfang März abzuschließen und arbeitet mit Hochdruck an einer weiteren Verbesserung der Betriebsqualität. Im Februar wird auch die Anpassung des Fahrgastinformationssystems der Integral-Fahrzeuge abgeschlossen. Die Gestaltung im Regiobahn-Design wird sukzessive fortgesetzt.

8. Integriertes Regionales Mobilitätskonzept des StadtUmland-Verbundes „Zwischen Rhein und Wupper“

Seit August 2020 erarbeitet die Kooperationsgemeinschaft aus 19 Städten und dem Kreis Mettmann mit der Unterstützung von Planungsbüros das Integrierte Regionale Mobilitätskonzept (IRM). Der Prozess wird federführend von der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH gesteuert. Nach einer Grundlagenermittlung werden zurzeit Handlungsfelder und -räume sowie Beispielräume für eine zielgerichtete Mobilitätsentwicklung identifiziert, die übertragbare Lösungen für die regionale Mobilität aufzeigen sollen. Anschließend sollen regionalbedeutsame Maßnahmen und Projekte identifiziert und gemeinsam priorisiert werden.

Die Ergebnisse der Zusammenarbeit (Maßnahmen, Projekte und Priorisierungen vor dem Hintergrund der regionalen Bedeutung) werden dem Mobilitätsausschuss vor Abschluss des IRM vorgestellt.

9. Angebotsausweitung des VRR beim S-Bahn-Netz im Großraum Düsseldorf Machbarkeitsstudie S17 / S1

9.1 Angebotsausweitung im S-Bahn-Netz

Derzeit befasst sich der VRR mit einer Strategie, um die S-Bahn-Angebote im Großraum Düsseldorf zu erweitern. Da Infrastrukturausbauten kostspielig sind und deren Realisierung meist langwierig ist, werden hierbei insbesondere Möglichkeiten gesucht, die keine Änderungen der Infrastruktur erfordern. So wäre eine Realisierung nach Auslauf derzeitiger Verkehrsverträge zu Beginn der 2030er Jahre möglich.

Im Rahmen eines Fachgespräches hat der VRR den betroffenen kommunalen Aufgabenträgern im Großraum Düsseldorf seine ersten Überlegungen vorgestellt. Zum Vorantreiben des Themas sind noch weitere Prüfungen erforderlich. Dabei ist eine Einbindung der betroffenen Aufgabenträger geplant, was eine Abstimmung mit den verkehrlichen und strategischen Zielen des Kreises Mettmann ermöglicht.

9.2 Machbarkeitsstudie S1/S17:

Die beiden SPNV-Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Nahverkehr Rheinland (NVR) haben im Jahr 2020 untersucht, wie die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs im verbundübergreifenden Verkehr zwischen Solingen, Remscheid und Leverkusen-Opladen und den Oberzentren Düsseldorf und Köln verbessert werden können. Hierfür wurden zunächst alle im Raum stehenden Überlegungen in einer vorgeschalteten Betriebsstudie auf ihre Realisierbarkeit und Sinnhaftigkeit gutachterlich überprüft. Hintergrund dieses Vorgehens ist, dass alle zu befahrenden Strecken im Betrachtungsraum bereits aktuell durch

Fern-, Regional- und Güterverkehre sehr stark ausgelastet sind und die Knotenbereiche Düsseldorf und Köln ebenfalls überlastet sind und daher extrem wenig Spielraum für zusätzliche Angebote zulassen. Diese Studie ist inzwischen abgeschlossen. Ihre Vorstellung erfolgte durch den NVR im November 2020 im Rahmen einer Fachveranstaltung.

Es wurde festgestellt, dass mit einer, die S-Bahn-Systeme Köln und Düsseldorf über Solingen verbindenden S-Bahn-Linie die eingangs genannte Zielsetzung erreicht werden könnte. Alle Bestandsangebote auf den Linien RB48 und RE7 sollen erhalten bleiben. Im nächsten Schritt soll auf dieser Grundlage eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden. Diese ist erforderlich, um die Förderwürdigkeit des Projektes bei positivem Nutzen-Kosten-Indikator nachzuweisen und die Projektrealisierung einzuleiten.

10. Radverkehrsprojekte im Kreis Mettmann

10.1 Radweg Schwarzbachtal (L239)

Die Sanierung der L239 zwischen Mettmann und Ratingen, hier das Teilstück zwischen der A3/Siedlung Nußbaum und der A44/Bauerngarten Benninghoven ist eine Erhaltungs- und keine Neubaumaßnahme. Dennoch ist ein Planfeststellungsverfahren nötig, da private Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen und die erheblichen Eingriffe in die Natur sowie wasserrechtliche Fragen geklärt werden müssen.

Da es sich bei der aktuellen Planfeststellung zur L 239 um eine reine Sanierungsmaßnahme handelt, muss (und kann mangels politischen Auftrags des Regionalrats) kein Radweg mitgeplant oder gebaut werden. Die Planfeststellung für die Sanierung dieser wichtigen Verkehrsachse im Kreis Mettmann soll in 2022 erfolgen. Die Baufertigstellung ist aufgrund einer intensiven Vorbereitung und schwierigen Bauphase in 2026 zu erwarten.

Die an alten Landesstraßen mit begrenztem Jahresbudget ergänzten Radwege werden hinsichtlich ihrer Bedeutung und Umsetzbarkeit jährlich vom Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) fachlich bewertet, durch den Regionalrat Düsseldorf meist ohne Änderung der Rangfolge priorisiert und dann der Reihe nach abgearbeitet. Der Radweg an der L239 steht aktuell auf Platz 18, das heißt, die konkrete Planung hierfür startet in ca. 10 Jahren, sofern nicht noch andere Radwege vorbeiziehen.

Straßen.NRW hat gleichwohl auf den politischen Druck hin die Machbarkeit eines Radweges an der L239 überprüft. Grundsätzlich ist bis auf zwei Engstellen (Brücke A3; Talraum zwischen Reitstall Witting und Schönheitsmühle) der Radweg baubar. Er könnte voraussichtlich – vorbehaltlich einer vertieften Variantenanalyse – durchgehend auf der Nordseite der L239 geführt werden. So könnte diese Trasse sowohl in Mettmann als auch in Ratingen an die auf der Nordseite vorhandenen Radwege anschließen.

Straßen.NRW hat zugesagt, in den Sitzungen des Mobilitätsausschusses des Kreises Mettmann und des zuständigen Fachausschusses der Stadt Ratingen den Sachverhalt und den möglichen Verlauf des Radwegs darzustellen.

10.2 Radschnellweg Neuss – Düsseldorf – Langenfeld / Monheim am Rhein

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant in Zusammenarbeit mit der Stadt Düsseldorf eine Radschnellverbindung zwischen den Städten Neuss, Düsseldorf und Langenfeld/ Monheim am Rhein. Im Jahr 2020 fand die Untersuchung der Trassenalternativen sowie die Abwägung der Umweltauswirkungen auf die Varianten statt. Es ist davon auszugehen, dass das Ministerium für Verkehr in 2021 die Linie bestimmen wird, zudem wird die Detail- und Genehmigungsplanung bearbeitet.

Die Bauarbeiten an dem Abschnitt in der Stadt Monheim am Rhein wurden zum Teil bereits begonnen und fertiggestellt.

10.3 Radweg im Neandertal

Im Neandertal, zwischen dem Schwarzwaldhaus und der Fundstelle des Neanderthalers, also im zentralen Talraum, gibt es keinen durchgehenden Radweg. Es handelt sich um die Landesstraße (Talstraße, L403/L357), die die Städte Mettmann und Erkrath verbindet, bzw. auf der man im weiteren Verlauf über Alt-Erkrath nach Düsseldorf-Gerresheim gelangt. Es ist eine wichtige Ost-West-Verbindung für die Region, besonders für Berufspendler und den Alltagsradverkehr. Aufgrund der vielen Highlights im Tal ist eine radverkehrssichere und komfortable Anbindung des Neanderthal Museums wie auch der sonstigen Freizeitareale im Talzentrum auch aus Gründen des Tourismus und der Naherholung erstrebenswert.

Direkt vor dem Neanderthal-Museum befindet sich ein stark frequentierter Knotenpunkt, von dem aus die L 403 Richtung Erkrath-Hochdahl und somit nach Hilden bzw. zum Autobahnkreuz Hilden abzweigt. Dieser Anschluss ist aufgrund der Topographie für Radfahrende nicht einfach zu bewältigen.

Der Kreis Mettmann hat in Absprache mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (Straßen.NRW) ein Planungsbüro beauftragt, die Vorentwurfsplanung für den Lückenschluss des Radwegs unter Berücksichtigung des Knotenpunkts und der Besonderheiten des Talraums zu erstellen. Hierzu laufen derzeit diverse Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW.

10.4 Veloroute Wuppertal – Düsseldorf – Kreis Mettmann

Angesichts steigender Verkehrsbelastungen auf Straße und Schienenstrecken auf der einen und bereits jetzt ca. 10.000 Pendlern zwischen Wuppertal und Düsseldorf – ohne Berücksichtigung der Pendlerbeziehungen zwischen den dazwischenliegenden Städten – auf der anderen Seite, ist die Entwicklung von alternativen Mobilitätslösungen für den Berufsverkehr in der Region zwischen dem Bergischen Städtedreieck und der Landeshauptstadt unabdingbar. Die steigende Nutzung von Pedelecs schafft hier neue Möglichkeiten.

Bereits im Jahr 2018 haben die Oberbürgermeister der Städte Wuppertal und Düsseldorf sowie der Landrat des Kreises Mettmann die Idee einer schnellen Radwegeverbindung für Alltagspendler_innen entwickelt, die in Verlängerung der Wuppertaler Nordbahntrasse entlang der A 46 bis nach Düsseldorf-Eller führt. Die sogenannte „Veloroute Wuppertal - Düsseldorf“ ist eine neue Radwegeverbindung mit regionaler Bedeutung.

Eine kurzfristig in Auftrag zu gebende Machbarkeitsstudie, die konkretes Potenzial, Streckenführung, erforderliche Ausbaumaßnahmen und -kosten ermittelt, soll dies weiter untermauern und den Städten Wuppertal und Düsseldorf sowie dem Kreis eine fundierte Grundlage für wei-

tere Planungs- und Realisierungsschritte – auch gegenüber potenziellen Fördermittelgebern – schaffen.

11. Sachstand Autobahnausbau

11.1 Sachstand A3

Im gesetzlichen Auftrag des Bundes plant die Autobahn GmbH (bis zum 31.12.2020 noch Landesbetrieb Straßenbau NRW) den Ausbau der A3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden von sechs auf acht Fahrspuren. Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung, bei der die Autobahn GmbH verschiedene Ausbaumöglichkeiten untersucht und gemeinsam mit den Trägern öffentlicher Belange die Untersuchungserfordernisse abklärt. Parallel zum offiziellen Verfahren wurde von der Autobahn GmbH zu den jeweiligen Planungsabschnitten als neues Element der Öffentlichkeitsarbeit ein sogenanntes „Dialogforum“ eingerichtet.

Die Autobahn GmbH beschreibt das „Dialogforum“ wie folgt:

„Im nicht-öffentlichen Format „Dialogforum“ treffen sich in regelmäßigen Abständen Stakeholder mit Expertinnen und Experten von der Autobahn GmbH. Das Dialogforum ist ein Ort für den direkten Informationsaustausch und die den Austausch von Zwischenständen der Planung. Ziel ist es, umfassend und kontinuierlich die verschiedenen Interessen beim Ausbau der A3 zu beleuchten und möglichst früh Neuigkeiten zu kommunizieren. Das Dialogforum konstituiert sich mit der Maßgabe, einen Querschnitt der Interessenlandschaft abzudecken. Neben Interessenvertreterinnen und Interessenvertretern werden im Dialogforum sogenannte Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürger mitwirken. Dabei handelt es sich um per Stichprobenauszug aus den Melderegistern der Anrainer-Kommunen eingeladene Personen, die die Perspektive der Bürgerschaft in den Dialogprozess einbringen. Das Dialogforum hat beratende Funktion und ist kein Gremium mit Entscheidungskompetenz. Gleichwohl können die Mitglieder Empfehlungen abgeben, auf Anforderungen an die Planungen hinweisen und offene Fragen benennen. Gleichmaßen verstehen sich die Mitglieder als Botschafter in ihre Netzwerke. Die Ergebnisse der Sitzungen werden auf der Projektwebsite öffentlich zugänglich gemacht.“

Ein Vertreter der Kreisverwaltung nimmt an diesen Veranstaltungen teil.

Die erste Veranstaltung fand am 05.11.2020 statt. Hierbei wurden im Wesentlichen der Planungsauftrag, der Dialoggegenstand und Fragen zum Arbeitsrahmen besprochen. Die zweite Veranstaltung fand am 19.01.2021 statt und hatte folgende Schwerpunkte:

Verkehrsgutachten:

Auf Grundlage der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zum Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 2014 hat die Autobahn GmbH eine ergänzende Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Die wichtigsten Punkte wurden von dem Ing. Büro „Brilon Bonzio Weiser“ vorgestellt.

Variantenvergleich:

Als Grundlage zum Variantenvergleich wurden von der Autobahn GmbH und einem begleitenden Ingenieurbüro die Ergebnisse des zweiten UVS-Termins (Umweltverträglichkeitsstudie) dargestellt. Hierzu erfolgt noch eine Bestandsanalyse und Empfindlichkeitsuntersuchung, um zu ermitteln, welche Varianten noch vertiefend untersucht werden.

Temporäre Seitenstreifenfreigabe:

Die Autobahn GmbH hat vom Land NRW den Auftrag erhalten, die Machbarkeit einer temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) zwischen der Anschlussstellen Leverkusen-Opladen und dem Autobahnkreuz Hilden zu untersuchen. Einige Zwischenergebnisse wurden von der Autobahn GmbH dargelegt. Es ist vorgesehen, das Ergebnis der Untersuchung im Rahmen der dritten Veranstaltung, die für Mitte 2021 geplant ist, vorzustellen.

11.2 Sachstand A 44

Der Bau des Lückenschlusses der A 44 zwischen der Anschlussstelle Heiligenhaus-Hofermühle und dem Autobahnkreuz Ratingen-Ost kann erst abgeschlossen werden, wenn über eine Änderung der Planfeststellung die Entwässerung der Autobahn abschließend geregelt und das für den Weiterbau erforderliche Regenrückhaltebecken gebaut worden ist.

Regelungsbedürftig sind hier technische Fragen der Entwässerung in das Gewässersystem der Anger. Eine Lösung, die in besonderer Weise den Trinkwasserschutz sowie den Naturraum zu berücksichtigen hat, wurde von der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) – nach mehrfacher Umplanung – der Bezirksregierung Düsseldorf als Planfeststellungsbehörde im Frühsommer letzten Jahres vorgelegt. Die DEGES führt den Bau der A 44 im Auftrag der neuen Autobahn GmbH des Bundes durch.

Die Planänderung (auch als „Deckblattverfahren“ bezeichnet) hat im Herbst 2020 das Verfahren zur Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit durchlaufen. Zu der vorgeschlagenen Entwässerung über ein Rohrleitungssystem sind zahlreiche Eingaben eingegangen, zu denen zunächst die DEGES im Rahmen einer Synopse Stellung genommen hat. Seit dem 22.01.2021 liegt diese Synopse dem zuständigen Dezernat bei der Bezirksregierung Düsseldorf vor und wird dort ausgewertet. Der nächste Verfahrensschritt wäre ein Erörterungstermin mit allen Beteiligten, dessen organisatorischer Ablauf unter Corona-Bedingungen gerade geprüft wird. Einen konkreten Zeitplan für das weitere Verfahren konnte die Bezirksregierung am 19.01.2021 noch nicht mitteilen.