03

Stadt Meerbusch
Der Bürgermeister
Fachbereich 5
Az.: 5/Tr

18. Oktober 2010

An die
Damen und Herren
des Bau- und Umweltausschusses

Beratungsvorlage

zu TOP I 1, der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 03.11.2010

Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung auf der Uerdinger Straße in Meerbusch-Lank

Beschlussvorschlag:

Der Bau- Umweltausschuss beschließt eine Bürgerinformation der Anlieger und Geschäftsleute des Gewerbegebietes „In der Loh" im Hinblick auf eine Sperrung der Uerdinger Straße zwischen Kreisverkehr „Robert-Bosch-Straße" und Einmündung „In der Loh" für sämtliche LKW >7,5 t mit Ausnahme von Linienbussen.

Begründung:

Die Bürgergemeinschaft Meerbusch-Nord fordert „die Durchfahrt durch Lank-Latum so zu erschweren, dass die Route weniger attraktiv für den Schwerlastverkehr ist als die Nutzung der A 57. Die weiteren Forderungen sind der Rückbau der Straße und eine Verkehrslenkung, die den LKW-Verkehr drastisch erschwert".
Gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Meerbusch ist die Uerdinger Straße die einzige Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung im Ortsteil Lank-Latum; hier wird 1999 von Verkehrsmengen zwischen 11.000 und 15.000 Kfz/pro 24 Stunden ausgegangen. In der Hierarchie der Straßen in Lank-Latum hat die Uerdinger Straße die Funktion, die Kfz-Verkehre der angrenzenden Anlieger- und Sammelstraßen zu bündeln und abzuführen. Diese Funktion ist insofern nicht neu, als die Uerdinger Straße bereits seit einem sehr langen Zeitraum z.B. als Provinzialstraße oder Bundesstraße diesem Verkehrszweck diente.
In v.g. Funktion wurde die Straße 1995 mit GVFG-Mitteln (Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden) umgebaut. Es wurden Kreisverkehre und ein durchgehender Radweg angelegt, Längsparker baulich ausgewiesen, Querungshilfen errichtet und die Fahrbahn eingeengt.
Die Uerdinger Straße wurde mit Wirkung zum 01.08.1992 aus städtebaulichen Gründen von einer Bundesstraße zu einer Stadtstraße herabgestuft. Dieses entsprach dem Wunsch der Stadt Meerbusch, die sich hiervon die Möglichkeit versprach, die unerwünschten Lkw-Verkehre von und zum Rheinhafen Krefeld durch die Ortslage Lank-Latum unterbinden zu können. Da für diese Verkehre keine innerörtlichen Alternativstrecken vorhanden waren, sollten die Lkw-Verkehre als Ausweichstrecke die Bundesautobahn A 57 benutzen.

Trotz entsprechender Beschilderung, Umbaumaßnahmen wie der Neubau von Kreisverkehren, Fahrbahnverschwenkungen mit Querungshilfen, Fußgängerbedarfsanlagen oder fahrbahneinengende Parkstände mit Baumbepflanzung trat der gewünschte Verdrängungseffekt nicht im gewünschten Umfang ein. Wesentliche Gründe hierfür sind:

- die gewünschte Alternativroute über die A 57 ist z.B. vom Autobahnkreuz Meerbusch über die Anschlussstelle A 57 / Krefeld Zentrum, die B 288, die L 443 und die K 9 bis zum Kreisverkehr Fegeteschstraße in Krefeld-Stratum 11,7 km lang, die Strecke durch Lank dagegen nur 5,8 km. Da auf der Alternativroute auch noch 11 Lichtzeichenanlagen zu passieren sind, im Bereich Lank dagegen nur 4, ergibt sich ein Zeitgewinn von mindestens 10 min (bei Staufreiheit auf der A57). Die verlängerte Strecke, die damit verbundene längere regelmäßige Fahrzeit und die Stauanfälligkeit der A 57 (Autofahrer sind regelmäßig eher zeitempfindlich als streckenempfindlich) sowie die Lkw-Maut erhöhen insgesamt wesentlich die Attraktivität der Ortsdurchfahrt Lank für Schwerlastverkehr von und zum Krefelder Rheinhafen aus und in Richtung Süden (A 44 / A 57). Erschwerend kommt noch hinzu, dass die Stadt Krefeld im Rahmen ihrer Luftreinhaltestrategie die Benutzung der Hafendrehbrücke für die meisten Lkw aus dem Gewerbegebiet Rheinhafen unterbunden hat. Nunmehr ist aus dem Gebiet entlang der Bataverstraße grundsätzlich nur über die südliche Erschließung und den im Süden von Stratum gelegenen Kreisverkehr „Am Heidbergdamm" die Anbindung an das übergeordnete Netz möglich. Diese zusätzlichen Umwege fördern auch weiter die „Attraktivität" der Ortsdurchfahrt Lank-Latum für südlich orientierte LKW-Verkehre.

- die seitens der Stadt Meerbusch ergriffene Beschilderungsmaßnahme „Anlieger frei" greift wegen der gesetzlichen Definition des Anliegerbegriffes (z.B. zulässige Erkundung der Höhe der Benzinpreise an der Tankstelle) nicht. Gespräche mit der Kreispolizeibehörde oder dem Verkehrsministerium NRW ergaben keine andere StVO-konforme Verkehrsregelungsmöglichkeit, die nicht auch die Lkw-Verkehre von und zur Ortslage oder in das Gewerbegebiet „In der Loh" ausgeschlossen hätte.

- Polizeikontrollen, aus personellen Gründen nur sporadisch möglich, können auch nur einzelnen Fahrzeugen die Fahrzeitvorteile nehmen.

Um die vorgenannten „Vorteile" zu beseitigen, ist es notwendig, den Routenwiderstand (wesentliche Fahrtzeitverlängerung, d.h. geplanter Stau) durch Lank-Latum wesentlich zu erhöhen.
Grundsätzlich haben alle Maßnahmen innerhalb der Ortslage mit der Intention, Kfz-Verkehren einen spürbaren Zeitnachteil zu verschaffen, den erheblichen negativen Nebeneffekt, dass sie auch alle Meerbuscher Lkw- und Pkw-Nutzer und den Linienbusverkehr (ÖPNV) treffen, da eine Unterscheidung in Krefelder- oder Meerbuscher-Kfz-Verkehr nicht möglich ist. Weiterhin führen diese Maßnahmen, da sie aufgrund der Lage der Uerdinger Straße nur innerhalb der geschlossenen Ortslage denkbar sind, zu verstärkten Immissionen von Lärm und Staub bei den direkten Anwohnern. Ein weiterer wichtiger Nachteil ist, dass die innerörtlichen Ziel- und Quellverkehre noch stärker als bisher auf andere örtliche Parallelstraßen wie z.B. Gonellastraße, Schulstraße, Mühlenstraße, Mittelstraße oder Rottstraße/Weingartzweg ausweichen und die dortige Wohnbevölkerung, die sich schon heute über quartiersfremde Verkehre beklagt, zusätzlich weiter belastet. Ebenso stark tangiert werden die von der Stadt im Gewerbegebiet „In der Loh" in der Vergangenheit angesiedelten Firmen. Hier gibt es alleine 5 Speditionen und viele weitere Gewerbebetriebe, die auf Lkw-Verkehre angewiesen sind oder diesen auch erzeugen. Weiter getroffen wird der öffentliche Personennahverkehr, der mit erheblichen Fahrzeitverlängerungen aufgrund der erwünschten Staubildung rechnen muss und damit an Attraktivität verlieren wird.

Aus Sicht der Verwaltung sind Maßnahmen innerhalb der geschlossenen Ortslage (zwischen Kreisverkehr Mittelstraße und Kreisverkehr Gonellastraße) die die Fahrzeit so stark verlängern, dass die Alternativroute über die A 57 mit ihren bestehenden Fahrzeitnachteilen von mindestens 10 min attraktiv wird, im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Lank-Latumer Wohnbevölkerung, den Lank-Latumer Verkehrsfluss und die Gewerbetreibenden, die Binnen-, Ziel- und Quellverkehre sowie den ÖPNV nicht zu empfehlen.
Näher betrachtet sollte aus Sicht der Verwaltung dagegen die nachfolgend aufgeführte Sperrvariante der Uerdinger Straße für den gesamten Lkw-Verkehr zwischen Kreisverkehr „Robert-Bosch-Straße" und Einmündung „In der Loh" probeweise weiter diskutiert und angeordnet werden. Durch Sperrung dieses Straßenabschnittes für alle Lkw >7,5 t -ausgenommen Linienbusverkehr – werden sämtliche Lkw-Verkehre >7,5 t (also nicht nur die unerwünschten Hafenverkehre sondern auch die für die Ortslage Lank-Latum notwendigen Verkehre) aus Krefeld über die Robert-Bosch-Straße und die zweite Stichstraße „In der Loh" und die Straße „In der Loh" zur Uerdinger Straße zurückgeführt und müssen sich dort als untergeordnete Fahrtrichtung in den Hauptstrom wieder einordnen. Gleiches gilt sinngemäß für die Gegenrichtung. Das Durchfahren der ersten Stichstraße „In der Loh" würde durch entsprechende Beschilderung für sämtliche Lkw-Verkehre untersagt, was allerdings zwei dort angesiedel-

te Lkw-intensive Betriebe im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit aus Lank-Latum oder Krefeld geringfügig tangieren würde.
Ob diese Maßnahme den gewünschten Lkw-Verdrängungseffekt (d.h. eine wesentliche, spürbare Fahrtzeitverlängerung) erreicht, kann allerdings zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden.
Die vorgenannte Variante ergibt eine Umweglänge durch das Gewerbegebiet In der Loh von ca. 800m mit relativ hohem Routenwiderstand aufgrund der teilweise intensiven Randnutzungen. Weiterhin werden Straßen, die heute noch nicht mit dem Lkw-Verkehr Uerdingen < - > Lank-Latum belastet sind und dafür auch nicht vorgesehen waren, mit erheblichen zusätzlichen Verkehren belastet. Da die Auswirkungen der vorstehend entwickelten Alternative auf die betroffenen Anlieger derzeit nicht abschätzbar ist, sollte zuerst mit den Betroffenen im Gewerbegebiet In der Loh im Rahmen einer Bürgerversammlung gesprochen werden, um hier eine zusätzliche Akzeptanz für die zu erwartenden Nachteile zu erlangen und ggf. die im vorangegangenen Abschnitt erläuterte Beschilderung dort probeweise angeordnet werden.

Lösung:

Die Verwaltung schlägt vor wie die oben unter Begründung ausgeführt, zu verfahren.

Kosten/Deckung:

Die Kosten für die zusätzlichen Beschilderungsmaßnahmen sind als relativ geringfügig einzustufen.

Personalaufwand:

Dieter Spindler

Anlagen