

Verkehr in der Kreisstadt Mettmann

November 2009

IHK Düsseldorf

Verkehr in der Kreisstadt Mettmann

November 2009

IHK Düsseldorf

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Oliver Neuhoff', with a stylized flourish at the end.

Dr. Oliver Neuhoff

0211 3557-270

neuhoff@duesseldorf.ihk.de

Inhalt

	Seite
Einführung	4
A. Bestandsaufnahme	5
<i>Straßenverkehr</i>	5
- <i>Straßeninfrastruktur</i>	5
<i>Netzergänzungen im Straßenverkehr</i>	9
- <i>K 18 n</i>	9
- <i>Seibel-Querspange</i>	10
- <i>L 239</i>	10
<i>Ausschilderung Gewerbegebiete</i>	11
<i>Öffentlicher Personennahverkehr (Bus)</i>	12
<i>Schienengebundener Personennahverkehr</i>	12
<i>Luftverkehr</i>	15
B. Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen in Mettmann	17
<i>Einführung</i>	17
<i>Verkehrsträger und Verkehrsanbindung und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in Mettmann</i>	19
<i>Bewertung ausgewählter Straßenprojekte</i>	22
<i>Informationsaustausch Wirtschaft – Stadtverwaltung</i>	24
C. Empfehlungen der IHK Düsseldorf	25
<i>Straßennetz ausbauen</i>	26
<i>Kommunale Straßeninfrastruktur verbessern</i>	26
<i>Kommunikation zwischen Stadt und Wirtschaft fördern</i>	27
D. Anhang	28
<i>Fragebogen</i>	28
<i>Einzelauswertungen der Antworten aus der Befragung</i>	30

Einführung

Mettmann ist die Kreisstadt des Kreises Mettmann und zählt etwa 39.400 Einwohner. Die Stadt liegt zentral im Kreisgebiet mit guten Verkehrsanbindungen in das Rheinland, in Richtung Wuppertal sowie ins Ruhrgebiet. Mettmann weist eine kompakte Siedlungsstruktur auf, die durch ein dichtes Straßennetz erschlossen wird. Die Gewerbegebiete befinden sich am westlichen sowie am östlichen Stadtrand.

Mettmann ist neben seiner Funktion als Kreisstadt bekannt für die metallverarbeitende Industrie. Zudem besteht eine enge Verflechtung Mettmanns mit den benachbarten Wirtschaftsschwerpunkten, insbesondere nach Düsseldorf: Knapp 3.300 Mettmanner pendeln nach Düsseldorf, etwa 800 in umgekehrter Richtung.

Die vorliegende Untersuchung evaluiert die vorhandene Verkehrsinfrastruktur Mettmanns und gleicht sie mit den durch Befragungen ermittelten aktuellen Bedürfnissen und Wünschen der Wirtschaft ab. Insgesamt benotet die Wirtschaft nach dem Schulnotensystem den Faktor „Verkehr“ in Mettmann mit der Note 2,5 und misst dem Verkehr eine hohe Bedeutung bei. Wichtigster Verkehrsträger ist in diesem Zusammenhang die Straße: Die innerörtliche Verkehrserschließung durch die Straße ist für 67 Prozent der Unternehmen, die regionale Straßenverkehrsanbindung sogar für 87 Prozent der Unternehmen wichtig oder sehr wichtig. Gelobt haben die Unternehmen den Öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße – lokal wie regional –, das Schienenverkehrsangebot (Regiobahn) sowie die Nähe zum Flughafen Düsseldorf International mit seinem Luftverkehrsangebot. Kritisiert wurden aber spezielle Aspekte der Straßeninfrastruktur, hier insbesondere die bisher nicht erfolgten Netzergänzungen (K 18n, Seibel-Querspange sowie L 239 nach Ratingen), aber auch einige technische Aspekte im bestehenden Netz, wie die fehlende „Grüne Welle“ auf den Hauptverkehrsstraßen in Mettmann oder der technische Zustand auf einigen Abschnitten des Straßennetzes.

A Bestandsaufnahme

Straßenverkehr

Straßeninfrastruktur

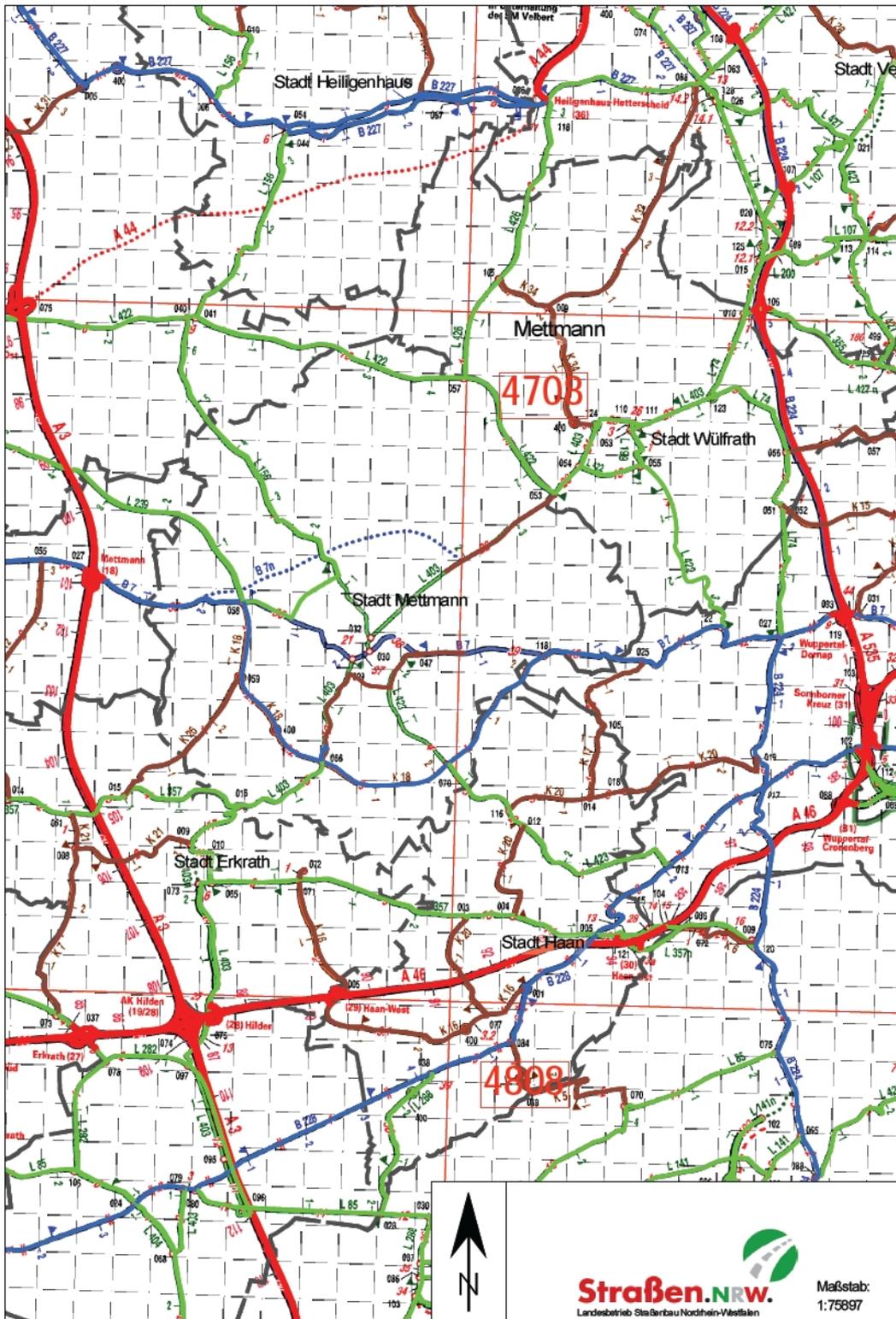
Die Kreisstadt Mettmann verfügt über ein Straßennetz von insgesamt 261 Kilometern. Dies teilt sich auf in rund 230 Kilometer Gemeindestraßen, 7 Kilometer Kreisstraßen, 15 Kilometer Landes- und 9 Kilometer Bundesstraßen. Autobahnen verlaufen nicht durch das Mettmanner Stadtgebiet. Mettmann ist aber über die A 3 (Anschlussstelle Mettmann), die A 44 (Anschlussstelle Ratingen-Schwarzbach), die A 535 (Anschlussstelle Wuppertal-Dornap) sowie über die A 46 (Anschlussstelle Wuppertal-Varresbeck) an das deutsche und europäische Autobahnnetz angeschlossen.

Kennzeichnend für die Verkehrsinfrastruktur der Stadt Mettmann ist, dass das Landesstraßennetz radial auf das Stadtzentrum ausgerichtet ist, die Verkehrsströme aus der Region sich von folgenden Landesstraßen in der Innenstadt treffen: L 403 (Wülfrath – Mettmann), L 423 (Gruiten – Mettmann), L 403 (Erkrath – Mettmann) sowie L 165 und L 239 (Ratingen – Mettmann). Ergänzend dazu verläuft in einem Halbkreis südlich um die Stadt herum die Umgehungsstraße B 7 (ehemals K 18), die den Ost-West-Durchgangsverkehr aufnimmt. Außerdem schließt die B 7 die Stadt im Westen an die Autobahn A 3 (Anschlussstelle Mettmann) sowie im Osten an die A 535 (Anschlussstelle Wuppertal-Dornap) oder die A 46 (Anschlussstelle Wuppertal-Varresbeck) an.

Ursprünglich war geplant, eine Bundesstraße nördlich um das Stadtgebiet herumzuführen (in Graphik 1 in rot gestrichelt und als B 7n bezeichnet), um so die Mettmanner Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Mit der Entscheidung des Bundes, die einige Kilometer nördlich, parallel verlaufende A 44 (in Graphik 1 in blau gestrichelt) zwischen Velbert und Ratingen-Ost zu bauen, wurden diese, für die Verkehrssituation in der Stadt Mettmann entscheidenden Planungen zur B 7n im Norden der Stadt, aufgegeben. Die Argumentation des Bundesverkehrsministeriums war, dass es grundsätzlich keine parallelen Ost-West-Verbindungen in unmittelbarer Nachbarschaft in der Baulast des Bundes geben solle. Nach dieser Entscheidung wurde die bereits erwähnte südliche Ortsumgehung (ehemals K 18) als B 7 umgewidmet, die einst direkt durch die Mettmanner Innenstadt führende B 7 wurde als kommunale Straße zurückgestuft.¹

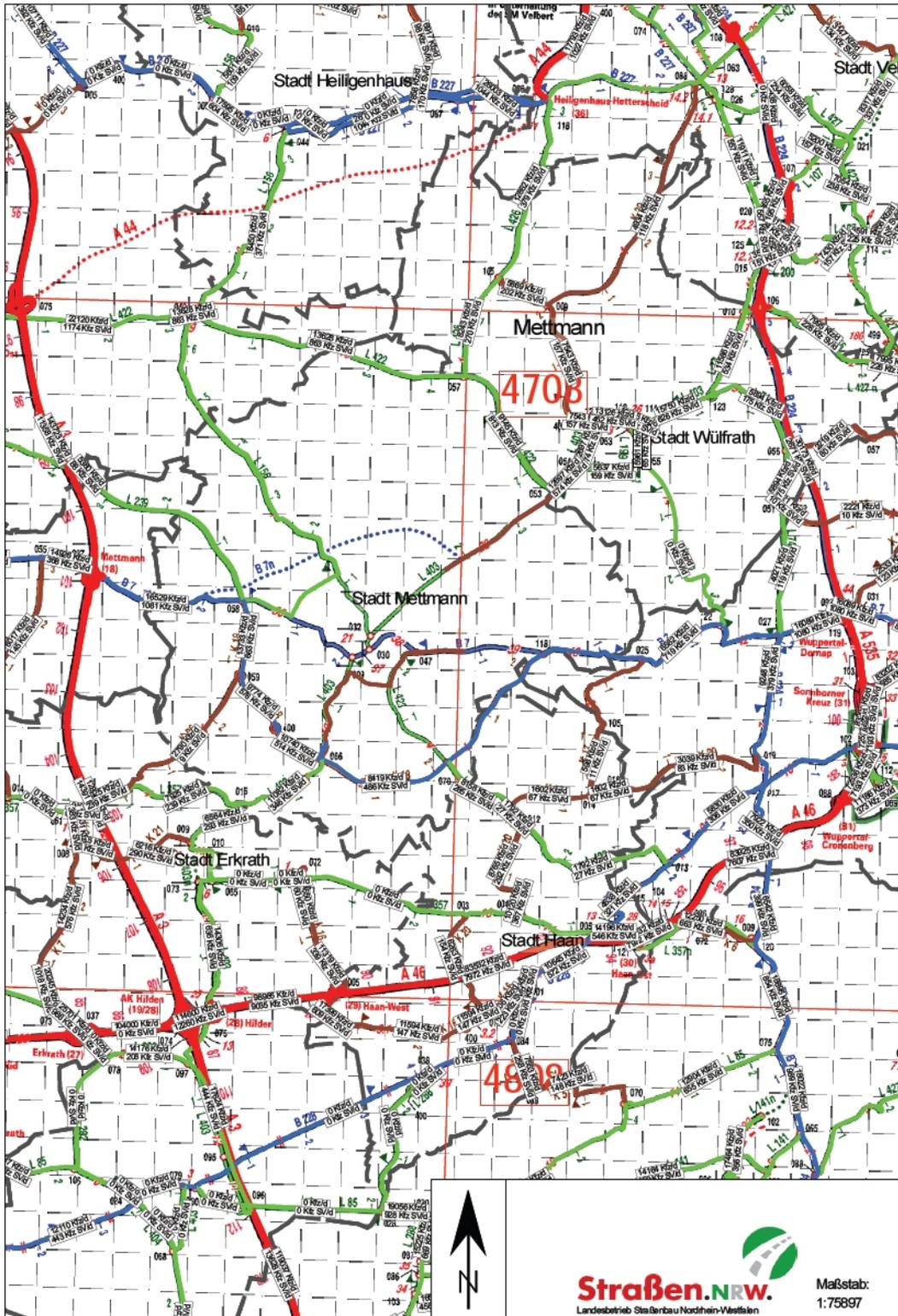
¹ In den weiteren Ausführungen wird die heute bestehende südliche Ortsumgehung einheitlich als B 7 bezeichnet, die heute nicht mehr relevanten Planungen für die nördliche Umgehungsstraße als B 7n.

Graphik 1: Das System überregionaler Straßen in Mettmann



Hinweis:
Bundesautobahnen sind rot, Bundesstraßen blau, Landesstraßen grün und Kreisstraßen braun markiert.

Graphik 2: Verkehrsbelastungen auf überregionalen Straßen in Mettmann



Hinweis:
Bundesautobahnen sind rot, Bundesstraßen blau, Landesstraßen grün und Kreisstraßen braun markiert.

Die A 44 ist mittlerweile planfestgestellt. Der Landesbetrieb Straßen.NRW rechnet damit, dass in Kürze mit den Bauarbeiten an der A 44 begonnen werden kann.

Wegen der fehlenden direkten Autobahnanbindung auf Mettmanner Stadtgebiet ist das regionale Straßennetz für die Verbindungen der Kreisstadt mit dem Autobahnssystem von besonderer Bedeutung. Unkritisch sind in diesem Zusammenhang die erwähnten Autobahnanbindungen über die B 7 an die A 3 im Westen oder die A 535 bzw. die A 46 im Osten. Stark verbesserungsbedürftig ist dagegen die Autobahnanbindung Richtung Norden über die L 239 an die Anschlussstelle Ratingen-Schwarzbach (A 44). Hier ist der südliche Abschnitt der L 239 (auf Mettmanner Stadtgebiet) bereits als Schnellstraße ausgebaut, unmittelbar hinter der Stadtgrenze ist der Straßenverlauf auf Ratinger Stadtgebiet jedoch durch enge Kurven, enge Straßenquerschnitte sowie zum Teil sogar einstreifige Verkehrsführung gekennzeichnet.

Erwartungsgemäß sind die Autobahnen und Bundesstraßen die Verkehrswege mit den höchsten Belastungen (Graphik 2). Die A 3 ist im Bereich Mettmann mit rund 130.000 Pkw und zusätzlich knapp 15.000 Lkw heute bereits sehr stark befahren. Als Faustregel gilt für 6-spurige Autobahnen (wie beispielsweise die A 3) eine maximale Kapazität von rund 90.000 Fahrzeugen, um Verkehre ohne Störungen abwickeln zu können. Aufgrund dieser Faustregel kommt der Deutsche Industrie- und Handelskammertag in seinem im Frühjahr 2009 veröffentlichten Stauatlas zum Schluss, dass die A 3 zwischen der Anschlussstelle Mettmann und dem Autobahnkreuz Hilden als „gravierend überlastet“ einzustufen gilt. Ähnlich ist die Situation auf der A 46, auf der zwischen den Autobahnkreuzen Hilden und Wuppertal-Sonnborn täglich knapp 100.000 Pkw und zusätzlich 9.000 Lkw verkehren.

Die A 535 hat zwischen Wuppertal und Velbert dagegen freie Kapazitäten: Auf der östlich von Mettmann gelegenen Nord-Süd-Autobahn verkehren täglich rund 30.200 Pkw und 2.700 Lkw. Mit der Beseitigung der Lücke der A 44 zwischen Velbert und Ratingen-Ost wird Mettmann künftig von einem Autobahnring unmittelbar jenseits der Stadtgrenzen umschlossen sein (A 3, A 46, A 535 und A 44) – und damit werden die oben angesprochenen heute überlasteten Autobahnabschnitte – im Transitverkehr – auf der A 3 und der A 46 entlastet: Es ist damit zu rechnen, dass in naher Zukunft ein Teil der Verkehre in der Fahrbeziehung Bergisches Land – westliches Ruhrgebiet auf die neue Route A 46 – A 535 – A 44 – A 3 ausweichen werden.

Die Verkehrsbelastung im nachgelagerten Netz der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen nimmt ab. (Graphik 2). Die radiale Ausrichtung des Straßennetzes

– mit Ausnahme der südlich um Mettmann herumführenden B 7 – auf das Stadtzentrum führt dazu, dass alle Verkehre im Zentrum der Stadt Mettmann zusammentreffen und so das Zentrum verstopfen. Regelmäßig fahren große Lkw durch das Stadtzentrum und verursachen heftige Verkehrsstörungen, da das vorhandene Straßennetz in der Innenstadt nicht für diese Fahrzeuge und die großen Verkehrsmengen ausgelegt ist. Wünschenswert wäre eine bessere Verkehrsführung im Mettmanner Stadtgebiet, um diese häufig kritischen Situationen entscheidend zu entschärfen. Dafür müssen allerdings zwei Voraussetzungen geschaffen werden:

- Zum einen sollten die geplanten Netzergänzungen (K 18n und Seibel-Querspange, s.u.) im nördlichen und östlichen Stadtgebiet als Alternative zur ursprünglich geplanten Nordumgehung B 7n (in der Graphik 1 rot gestrichelt) realisiert werden,
- zum anderen sollte eine eindeutige Ausschilderung der Gewerbegebiete verwirklicht werden, um den Wirtschaftsverkehr zielführend über die (neuen) Umgehungsstraßen in die Gewerbegebiete zu lenken und so die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Diese Aussagen decken sich auch mit den von der Wirtschaft artikulierten Bedürfnissen nach Verbesserungen im Straßenverkehrsnetz (S. 17ff).

Netzergänzungen im Straßenverkehr

K 18n

Um die Innenstadt Mettmanns vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird der Kreis Mettmann aufgrund seiner Aufgabe, die interkommunale Infrastruktur für das gesamte Kreisgebiet Mettmann bereit zu stellen, die sogenannte K 18n zwischen der Wülfrather Straße (L 403) und der Elberfelder Straße realisieren.

Die K 18n wird östlich des Stadtwaldes und des Wohngebietes Goldberg verlaufen. Die Trasse wird auf Grün- und Ackerflächen liegen, knapp 1,4 Kilometer lang sein und etwa 8,5 Millionen Euro kosten. Nach den der Planung zugrunde gelegten Verkehrsprognosen werden rund 11.000 Fahrzeuge pro Tag diese östliche Ortsumgehung nutzen und die Innenstadt dann spürbar entlasten. Das betrifft insbesondere Verkehre aus Richtung Wülfrath zur A 3 und A 535 sowie regionale Verkehrsbeziehungen – beispielsweise zwischen Wülfrath und Haan oder Hilden.

Es muss mit einem hohen Anteil an Lkw-Verkehr auf der K 18n gerechnet werden. Die Anschlüsse an der Wülfrather Straße und der Elberfelder Straße werden daher als Kreisverkehre mit einem Durchmesser von rund 40 Metern geplant.

Die K 18n befindet sich gegenwärtig im Planfeststellungsverfahren, das voraussichtlich 2010 abgeschlossen und mit dem Bau – so die Erwartung der Stadtverwaltung – spätestens 2011 begonnen werden kann.

Seibel-Querspange

Die Seibel-Querspange ist ein weiteres Straßenbauvorhaben in Mettmann, um einen Ersatz für die ursprünglich geplante nördliche Ortsumgehung (B 7n) zu verwirklichen. Diese neue Straße wird 570 Meter lang sein und führt von der Schwarzbachstraße über den Buswendeplatz in Richtung Schellenberg. Die Querspange mündet in die Seibelstraße und erhält an der heutigen Kreuzung Anschluss an die Johannes-Flintrop-Straße. Dort soll ein großer Kreisverkehr gebaut werden. Die Seibel-Querspange wird Verkehr von der Schwarzbachstraße und vom unteren Teil der Johannes-Flintrop-Straße aufnehmen und diesen über die neue Straße ableiten. Der für den Bau der Seibel-Querspange relevante Bebauungsplan ist bereits vom Rat der Stadt Mettmann beschlossen worden. Die Verwaltung rechnet damit, dass rund 60 Prozent der Baukosten vom Land gefördert werden können; entsprechende Anträge sind gestellt. Die Stadtverwaltung geht davon aus, mit dem Bau 2011 beginnen zu können. Damit würden dann zwei wesentliche Straßenbauprojekte im Norden der Stadt (Seibel-Querspange und K 18n) zeitgleich realisiert.

L 239

Neben den beiden Teilstücken zur Ortsumgehung im Norden und Osten Mettmanns wird seit Jahrzehnten über den Ausbau der L 239 gestritten. Die L 239 („Mettmanner Straße“) führt von Mettmann nach Ratingen und stellt an der Autobahnanschlussstelle Ratingen-Schwarzbach eine direkte Verbindung zur A 44 her (und damit zur Messe Düsseldorf und zum Flughafen Düsseldorf-International). Nachdem die Bezirksregierung Düsseldorf bereits in den 1970er Jahren den Plan zum Bau der L 239 festgestellt hat, ist bisher lediglich ein Teilstück (zwischen B 7 und Stadtgrenze) realisiert worden. Die heutige Straße ist im weiteren Verlauf für die täglich rund 17.700 Fahrzeuge viel zu klein dimensioniert; regelmäßige Überlastungen mit langen Staus sowie häufige Verkehrsunfälle sind die Folge.

Um den Baubeginn vorzuziehen, wollen die Städte Ratingen, Mettmann und der Kreis das mit 3,5 Millionen Euro veranschlagte Projekt vorfinanzieren. Die Trasse soll etwa 800 bis 1.000 Meter weiter südlich der bisherigen Straße gebaut werden und größer und breiter sein als die vorhandene Straße, damit es eine direkte Anbindung

zur bereits bestehenden ausgebauten L 239 auf Mettmanner Gebiet gibt. Diese ist bereits seit mehr als 10 Jahren als Schnellstraße ausgewiesen. In dem Landesstraßenbedarfsplan ist die L 239 als Stufe 1 (indisponible Maßnahmen) aufgenommen worden.

Ausschilderung Gewerbegebiete

Neben dem Bau der Seibel-Querspange, der K 18n und der L 239, ist es dringend erforderlich, die Ausschilderung für den Wirtschaftsverkehr – insbesondere für den Ziel- und Quellverkehr aus den Mettmanner Gewerbegebieten – neu zu organisieren. Die bisherige Situation ist mangelhaft, weist sie doch erhebliche Lücken, teilweise sogar Fehler, auf: Von der A 3 kommend wird der Wirtschaftsverkehr ausschließlich auf ein einziges „Gewerbegebiet-Ost“ hingewiesen. Folgt man diesen Hinweisschildern, wird man gezielt in das Gewerbegebiet „Industriepark B 7“ nördlich der Elberfelder Straße geleitet. Alle anderen Gewerbegebiete (z.B. „Röttgen“ südlich der B 7, „Georg Fischer“ oder „Seibelstraße“) werden auf Mettmanner Stadtgebiet nicht ausgeschildert.

Fahrer ohne Navigationsgeräte sind auf ihre Ortskenntnis oder klassisches Kartenmaterial angewiesen. Navigationsgeräte sind üblicherweise so programmiert, dass Routen über die kürzesten (und damit schnellsten) Wegebeziehungen gewählt werden. Aber ob nun mit Navigationsgerät oder Karte: der Durchgangsverkehr und der Ziel- und Quellverkehr zu den Gewerbegebieten finden zu häufig ihren Weg durch die Mettmanner Innenstadt, deren Kreuzungen und Straßen für große Lkw nicht ausreichend dimensioniert sind. Eine klare und transparente Ausschilderung der Gewerbegebiete würde dazu führen, dass ein Großteil des Wirtschaftsverkehrs über die B 7 um das Stadtzentrum herumgeleitet und so die Innenstadt entlastet wird.

Der Wunsch nach einem gut ausgeschilderten Wegesystem für den Wirtschaftsverkehr wird auch von den Unternehmen in den Mettmanner Gewerbegebieten (vgl. Umfrageergebnisse auf Seite 23 f) geäußert. Eine neue, komplettierte Ausschilderung vereinfacht es für Fahrer ohne Navigationsgerät, die Gewerbegebiete schnell und über geeignete Straßen zu finden. Fahrer mit Navigationsgeräten werden auf eine alternative – und geeignete – Wegebeziehung aufmerksam gemacht.

Öffentlicher Personennahverkehr (Bus)

Das Stadtgebiet von Mettmann wird über vier Ortsbuslinien sowie acht regionale Buslinien und einer Schnellbuslinie erschlossen:

- 738 (Mettmann Jubiläumsplatz – Düsseldorf Hauptbahnhof)
- 741 (Mettmann Kaldenberg – Hilden Südfriedhof)
- 742 (Mettmann Jubiläumsplatz – Haan Thielenhausen)
- 743 (Mettmann Jubiläumsplatz – Erkrath S)
- 745 (Mettmann Jubiläumsplatz – Wuppertal Vohwinkel)
- 746 (Mettmann Stadtwald S – Velbert Schwanenstrasse)
- 748 (Mettmann Jubiläumsplatz – Wülfrath Stadtmitte)
- 749 (Mettmann Stadtwald S – Düsseldorf Kaiserswerth)
- SB 68 (Mettmann Jubiläumsplatz – Wuppertal Hauptbahnhof)

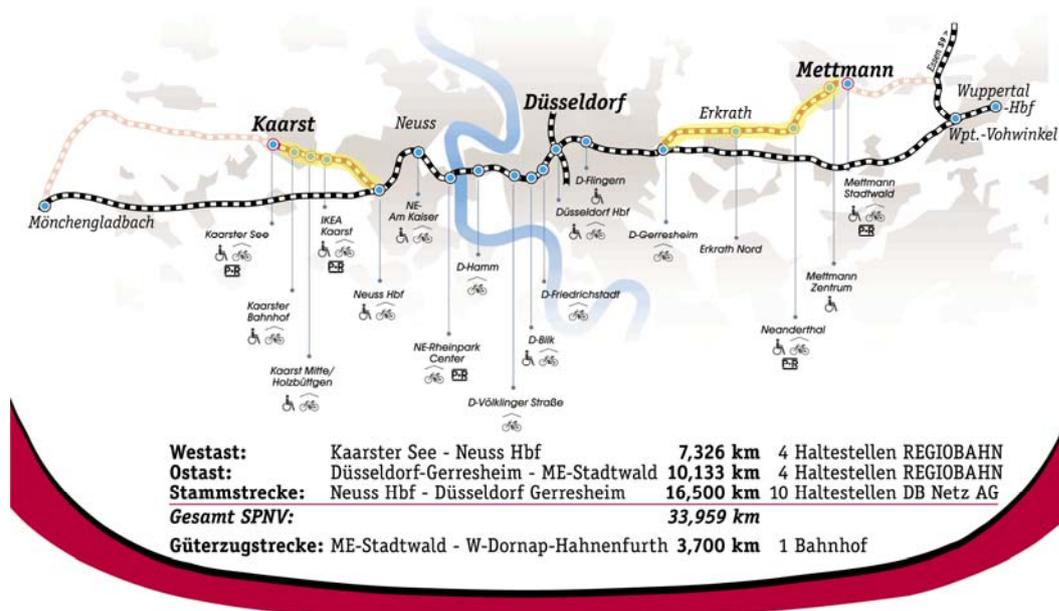
Zentrale Haltestellen sind Mettmann Zentrum S, Mettmann Jubiläumsplatz und Mettmann Stadtwald S. An diesen Haltestellen bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen allen Buslinien, an den Haltestellen Mettmann Zentrum S und Mettmann Stadtwald S zusätzlich zu der S 28. Die Ortsbuslinie O 12 verbindet die S-Bahnhaltestelle Neanderthal mit dem Ortsteil Mettmann Metzkausen.

Eine Schnellbuslinie (SB 68) verkehrt im Stundentakt zwischen Mettmann und Wuppertal Hauptbahnhof. Dieser Schnellbus benötigt für die Strecke rund 30 Minuten. Daneben wird im aktuellen Entwurf des Nahverkehrsplanes der Stadt Düsseldorf eine weitere Schnellbuslinie von Ratingen Homberg über Mettmann Metzkausen nach Düsseldorf Hauptbahnhof vorgeschlagen.

Schienegebundener Personennahverkehr

Durch Mettmann verläuft die historische Bahnstrecke Düsseldorf – Derendorf – Dortmund Süd, die, aus Düsseldorf kommend, über Neanderthal und Mettmann Zentrum S bis zum Endpunkt Mettmann Stadtwald S von der Regiobahn (S 28: Mettmann – Erkrath-Nord – Düsseldorf – Neuss – Kaarst) bedient wird. Sie verkehrt werktags in der Hauptverkehrszeit zwischen 6.00 und 21.00 Uhr im 20-Minuten-Takt und am Wochenende sowie an Wochentagen in der Nebenverkehrszeit im 30-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit wird sie in Doppeltraktion bedient.

Graphik 3: Streckenplan und Haltepunkte der S 28



Quelle: Regiobahn

Tabelle 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen pro Tag

Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Fahrgäste	512	4.800	12.000	15.500	17.000	18.000	18.500	18.600	19.300	18.600	19.900

Quelle: Regiobahn

Tabelle 2: Entwicklung der Fahrgastzahlen pro Tag an den Haltepunkten auf Mettmanner Stadtgebiet

Jahr	Mettmann Stadtwald S	Mettmann Zentrum S	Neanderthal S
2006	2.580	2.039	1.420
2007	2.709	1.742	1.486
2008	2.502	1.920	1.099

Quelle: Regiobahn

Seit der Aufnahme des Bahnbetriebes der Regiobahn am 26. September 1999 sind die Fahrgastzahlen stark gestiegen. 1998 fuhren unter der Regie der DB täglich nur ca. 500 Fahrgäste im Stundentakt auf dem Ostast der heutigen Strecke. 1999 beförderte die Regiobahn bereits wieder – auf der Gesamtstrecke zwischen Kaarst und Mettmann – täglich rund 4.800 Personen (im Stundentakt). Bis 2008 konnte die

Fahrgastzahl werktags auf knapp 20.000 Fahrgäste erhöht werden, was in der Summe rund sechs Millionen Fahrgäste pro Jahr ergibt (Tabelle 1). Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Sauberkeit sind nach Angaben der Regiobahn die wesentlichen Faktoren für diesen Erfolg.

Schnelligkeit und Verlässlichkeit sind auch grundsätzliche Faktoren, um eine schienengebundene Verbindung dem motorisierten Individualverkehr mindestens konkurrenzfähig zu machen: Sowohl Pkw als auch S 28 benötigen etwa 20 Minuten, um die rund 16 km lange Strecke zwischen Mettmann und Düsseldorf Zentrum zurückzulegen. Um den Übergang vom Pkw zur S 28 zu erleichtern, sind die beiden Haltepunkte Mettmann Stadtwald S und Mettmann Neanderthal S mit P+R-Parkplätzen ausgestattet.

Tabelle 3: Ausbauzustand der S-Bahnstationen auf Mettmanner Stadtgebiet

Station	Station bewirtschaftet	Fahrausweisautomat	Automaten für den Fernverkehr	Überwachungskameras	Notrufsäulen	Informationssäulen	Behindertengerecht	P & R-Plätze	B & R-Plätze	ÖPNV-Anschluss	Wetterschutz	Anschlussinformationen	Lautsprecher
Mettmann Stadtwald S	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Mettmann Zentrum S	Nein	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Neanderthal S	Nein	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

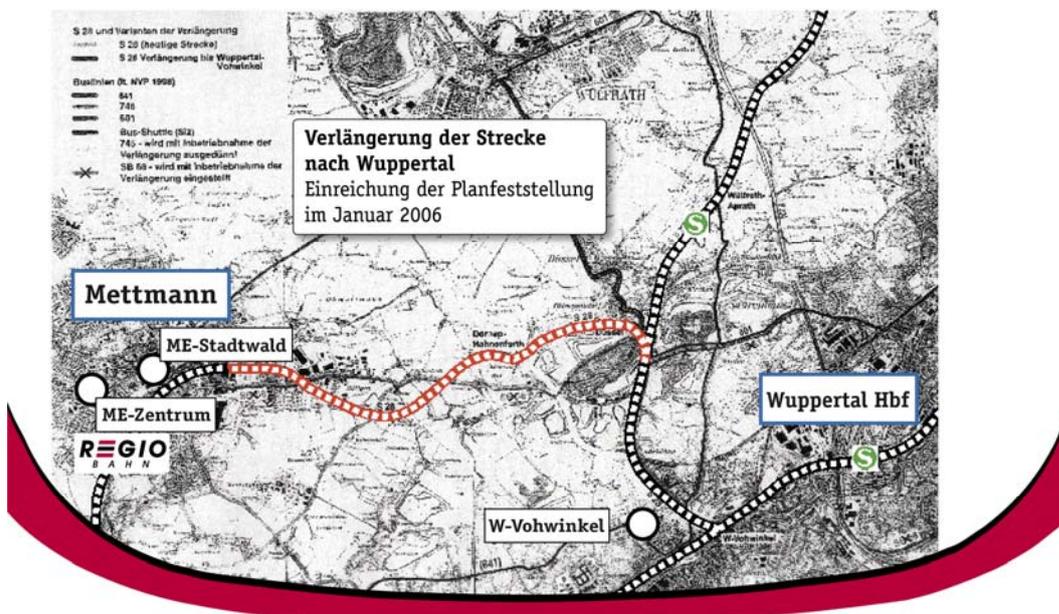
Quelle: Regiobahn

Seit der Betriebsaufnahme der Regiobahn 1999 sind erhebliche Investitionen in den Fahrzeugpark und in die Haltepunkte erfolgt. Alle Haltepunkte auf Mettmanner Stadtgebiet sind auf einen modernen und bedarfsgerechten Standard gebracht und entsprechend den Angaben in Tabelle 3 ausgestattet.

Schon ein Jahr vor Inbetriebnahme der Regiobahn war die Stadt Wuppertal dem Kreis kommunaler Gesellschafter beigetreten, weil sie den Anschluss an die S 28 in Mettmann wollte. 2000 gelang die Aufnahme dieses Projektes in die 1. Stufe des

ÖPNV-Ausbauplanes als wichtigste Voraussetzung für die notwendige Co-Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln. Die Streckenführung soll so geändert werden, dass die Gleise ab Dornap Hahnenfurth die alte Streckenführung verlassen und nach Norden verschwenkt werden. Unter Umgehung der bestehenden Kalksteinwerke und mit Anbindung des künftigen Haltepunktes „Düssel Hahnenfurth“ soll die Einschleifung in die S 9 etwa in Höhe der Kreuzung B 7 / S 9 erfolgen (Graphik 4). Der Antrag auf Planfeststellung dieser Variante wurde im Januar 2006 eingereicht. Der Planfeststellungsbeschluss wurde von der Bezirksregierung Düsseldorf am 19. August 2009 erteilt. Allerdings steht die Übernahme der Bau- und Betriebskosten durch den VRR noch aus.

Graphik 4: Zukunftsplanungen – Verlängerung der S 28 nach Wuppertal



Quelle: Regiobahn

Eine Verlängerung der S 28 von Mettmann nach Wuppertal wird die Attraktivität des schienengebundenen Nahverkehrs in Mettmann weiter erhöhen und der Regiobahn weiteres Fahrgastpotenzial verschaffen. Daher sind die Erweiterungspläne zu begrüßen.

Luftverkehr

Der Flughafen Düsseldorf International liegt rund 15 Kilometer westlich von Mettmann. Düsseldorf International ist der drittgrößte deutsche Flughafen. 2008

starteten von Düsseldorf aus etwa 18,1 Millionen Passagiere mit 75 verschiedenen Fluggesellschaften zu weltweit 175 Zielen in 62 Ländern. Auch für den Geschäftsverkehr spielt der Flughafen Düsseldorf eine besondere Rolle für die gesamte Region. Mettmann ist über die Anschlussstelle Mettmann (A 3) gut an den Flughafen Düsseldorf International angebunden. Nach Realisierung des Ausbaus der L 239 würde die Stadt über einen zweiten leistungsfähigen Zugang über die A 44 zum Flughafen Düsseldorf International verfügen.

Der Flughafen Düsseldorf entwickelt sich derzeit zu einem sogenannten Hub-Flughafen, der dritte in Deutschland neben Frankfurt am Main und München. Lufthansa und Air Berlin haben kürzlich ihr Langstreckenangebot deutlich ausgeweitet. Möglich wurde diese Ausweitung des Flugbetriebes durch die Erweiterung der Betriebsgenehmigung vom November 2005. Das Verkehrsministerium erhöhte damit die Kapazität um rund 15 Prozent im Linien- und Charterverkehr. Die Airlines setzen die neuen Kapazitäten unmittelbar in neue Flugbewegungen und neue Strecken um. Herausragende Beispiele sind die neuen Flugverbindungen mit der Lufthansa nach Toronto oder der Einsatz von größeren und komfortableren Flugzeugen nach New York und Chicago.

Neben der Verkehrsanbindung über die Straße ist der Flughafen Düsseldorf auch über die Schiene gut zu erreichen. Die Fahrzeit beträgt mit der S 28 über Düsseldorf Hauptbahnhof rund 35 Minuten. Eine durchgehende Busverbindung von Mettmann zum Düsseldorfer Flughafen existiert nicht.

B. Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen in Mettmann

Einführung

Soweit zur Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur in Mettmann. Wie beurteilen die Unternehmen in Mettmann deren Qualität? Sollte – aus Unternehmenssicht – die Beschilderung im Stadtgebiet verbessert oder sollten andere Aspekte des Verkehrs optimiert werden? Antworten auf diese und ähnliche Fragen gibt eine aktuelle Umfrage der IHK vom Frühjahr 2009.¹

Angeschrieben wurden 595 Unternehmen; geantwortet haben 143, was einer Rücklaufquote von etwa 24 Prozent entspricht. Diese Unternehmen repräsentieren 2.369 Arbeitnehmer und damit etwa 22 Prozent der insgesamt rund 11.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Mettmann. An der Umfrage beteiligten sich insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen bis maximal 49 Mitarbeiter; lediglich zwei antwortende Unternehmen beschäftigten mehr als 200 Mitarbeiter, repräsentieren damit allerdings etwa 40 Prozent der insgesamt bei dieser Umfrage erfassten beschäftigten Arbeitnehmer (Tabelle 4).

71 der 143 antwortenden Unternehmen sind in den Wirtschaftsbereichen „sonstige Dienstleistungen“ aktiv; 43 Unternehmen stammen aus dem Bereich „Handel- und Gastgewerbe“ und 29 repräsentieren den Bereich „Industrie, Baugewerbe, Landwirtschaft“ (Tabelle 5).

Die Auswertung erfolgte in zwei Schritten: Zunächst wurde die Häufigkeit der Antworten zu den einzelnen Fragen erfasst. So wird dargestellt, wie viele der befragten Unternehmen die einzelnen Fragestellungen prozentual als „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ oder „unwichtig“ erachten. Damit zusammenhängend wird entsprechend auch die jeweilige Zufriedenheit („sehr zufrieden“, „zufrieden“, „weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“) dargestellt.

¹ Die durchgeführte Befragung der Unternehmen war sowohl Grundlage für das vorliegende IHK-Spezial „Verkehr in der Kreisstadt Mettmann“ sowie auch für das zeitgleich erschienene IHK-Spezial „Standort Mettmann – Wirtschaftliche Strukturen, Standort, Empfehlungen“.

Tabelle 4: Größe der beteiligten Unternehmen

Betriebs- größen- klassen (Beschäftigte)	Beteiligte Betriebe		Beschäftigte insgesamt	
	Anzahl	Anteil in Prozent	Anzahl	Anteil in Prozent
1 – 3	50	35,0	102	4,3
4 – 6	35	24,5	174	7,3
7 – 9	14	9,8	112	4,7
10 – 19	25	17,5	339	14,3
20 – 49	15	10,5	512	21,6
50 – 99	1	0,7	65	2,7
100 – 199	1	0,7	120	5,2
über 200	2	1,3	945	39,9
Gesamt	143	100	2.269	100

Quelle: IHK Düsseldorf

Tabelle 5: Branchenaufteilung der beteiligten Unternehmen

Wirtschaftszweig	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Mitarbeiter
Industrie, Baugewerbe, Landwirtschaft	29	334
Handel, Gastgewerbe	43	372
Sonstige Dienstleistungen	71	1.663
Gesamt	143	2.369

Quelle: IHK Düsseldorf

Mit der Gegenüberstellung von „Bedeutung“ und „Zufriedenheit“ der einzelnen Verkehrsträger lassen sich in einem zweiten Schritt gezielt Wertmaßstäbe aus den Fragestellungen ableiten: Eine direkte Gegenüberstellung der Unternehmensanforderungen an die einzelnen Verkehrsträger (auf einer Skala von 1 = sehr wichtig bis 4 = unwichtig) und ihrer entsprechenden subjektiven qualitativen

Ausprägung am Ort (auf einer Skala von 1 = sehr gut bis 4 = schlecht) mittels einer sogenannten Portfolio-Betrachtung, ergibt einen Maßstab zur Standortbeurteilung.

Je nach Kombination von Bedeutung und Beurteilung der einzelnen Faktoren lassen sich grafisch vier Kategorien unterscheiden, nach denen die Verkehrssituation klassifiziert werden kann:

1. **Überdurchschnittlich** ist eine Situation dann, wenn der betreffende Standortfaktor sowohl wichtig für die Betriebe ist, als auch gleichzeitig in guter Qualität realisiert eingeschätzt wird (beide Kriterien besser als der Durchschnitt 2,5). Diese Kategorie wird weiter unterteilt in die Bereiche
 - **Hervorragend**, wenn hierbei die Qualität höher bewertet wird als das Anforderungsniveau gesetzt ist und entsprechend in
 - **Befriedigend**, wenn hierbei die Anforderung höher als die erreichte Qualität eingestuft wird.
2. **Übererfüllt** ist eine Situation in den Bereichen, in denen der betreffende Faktor für die Unternehmen zwar relativ unwichtig, aber mit überdurchschnittlicher Qualität realisiert ist (Qualität des jeweiligen Faktors besser 2,5, bei gleichzeitiger geringerer Anforderung als 2,5).
3. **Nachrangig** ist eine Situation, die weder wichtig für die Betriebe noch besonders gut realisiert ist (beide Kriterien schlechter als der Durchschnittswert 2,5). Auch diese Kategorie wird weiter unterteilt in die Bereiche
 - **Vernachlässigbar**, wenn die realisierte Qualität des betreffenden Faktors zwar insgesamt unterdurchschnittlich, aber dennoch höher als seine Bedeutung eingestuft wird, und entsprechend in
 - **Unbefriedigend**, wenn ein Faktor sowohl in seiner Bedeutung als auch in seiner Realisierung unterdurchschnittlich ist (schlechter als „2,5“), das Realisierungsniveau aber nicht das Bedeutungslevel erreicht.
4. **Kritisch** ist eine Situation dort, wo die Anforderung der Unternehmen zwar hoch ist (Anforderung höher als 2,5), die Ausprägung dieser Faktoren aber aus Unternehmenssicht zu wünschen übrig lässt (Qualität schlechter als 2,5).

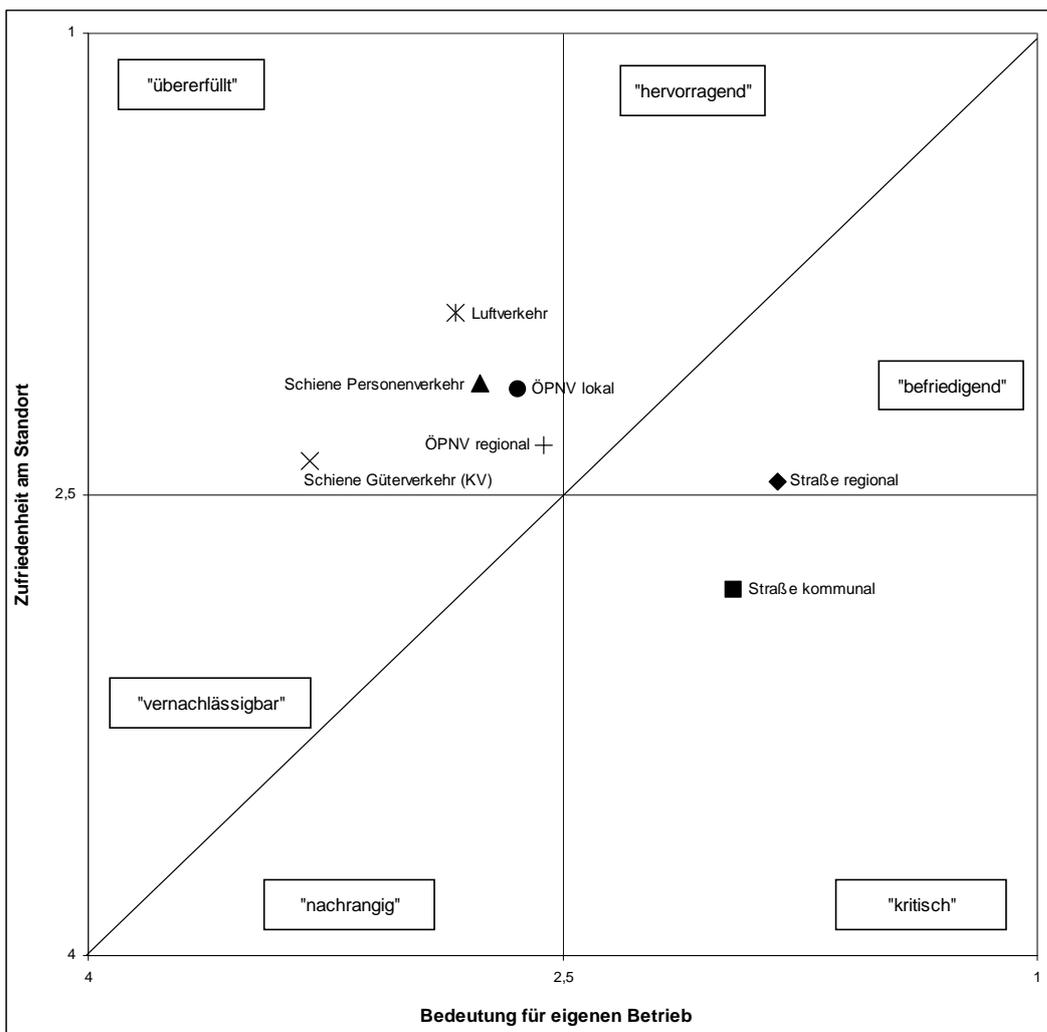
Verkehrsträger und Verkehrsanbindung und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in Mettmann

Die Erreichbarkeit von Unternehmen ist ein entscheidender Standortfaktor. Sowohl Güter als auch Personen müssen für den jeweiligen Unternehmensstandort schnell, zuverlässig und mit geringen Kosten erreichbar sein. Daher ist es von Bedeutung,

wie Unternehmen die Verkehrsanbindung in Mettmann insgesamt einschätzen, bei der durchgeführten Befragung auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6. Ergebnis: Die Unternehmen geben der Verkehrsanbindung Mettmanns eine durchschnittliche Note von 2,5.

Diese grundsätzliche Aussage muss aber weiter differenziert werden: Individuelle Stärken der Verkehrsinfrastruktur, aber auch deren Schwächen, werden bei dieser grundsätzlichen Schulbenotung ebenso wenig berücksichtigt, wie die Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger oder der grundsätzlichen Aussage zur geographischen Lage Mettmanns im überregionalen Verkehrsnetz. Aus diesem Grund ist zunächst nach der Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger insgesamt (Graphik 5) und weiter nach einzelnen Verkehrsaspekten (Graphik 6) gefragt worden.

Graphik 5: Relevanz der einzelnen Verkehrsträger in Mettmann



Quelle: IHK Düsseldorf

Von herausragender Bedeutung für die Mettmanner Wirtschaft ist die **Straße** – sowohl kommunal als auch regional: 67 Prozent der antwortenden Unternehmen erachten diesen Verkehrsträger innerhalb des Mettmanner Stadtgebietes als „sehr wichtig“ beziehungsweise „wichtig“ (nur 42 Prozent sind aber gleichzeitig mit diesem Faktor „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“). Die regionale Straßenerschließung erachten sogar 87 Prozent der Betriebe als „wichtig“ oder „sehr wichtig“, während aber immerhin 62 Prozent mit deren Qualität „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ sind. Damit liegt die Bedeutung der regionalen Straßenverkehrsinfrastruktur für die Unternehmen in Mettmann klar vor allen anderen Verkehrsträgern (Schiene, Luft, ÖPNV) auf Platz eins, gefolgt von der kommunalen Straßenverkehrsinfrastruktur auf Rang zwei. Auffällig ist dabei, dass größere Unternehmen dem Verkehrsträger Straße eine höhere Bedeutung beimessen als kleinere Unternehmen. Gleichzeitig schneidet aber die „Straße kommunal“, gefolgt von der „Straße regional“ im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern bei dem Faktor „Zufriedenheit“ am schlechtesten ab: Unter Bezugnahme der dargestellten Faktoren „Bedeutung“ und „Zufriedenheit“ wird die „Straße regional“ von der örtlichen Wirtschaft als „befriedigend“ und die „Straße kommunal“ als „kritisch“ bewertet.

Die anderen Verkehrsträger haben zwar insgesamt im Schnitt der Aussagen eine geringere Bedeutung als die Straße, werden aber gleichzeitig als „übererfüllt“ bewertet. (Graphik 5). Hervorzuheben ist das positive Abschneiden des **Schienepersonenverkehrs**. Auf Mettmann bezogen ist damit die „Regiobahn“ (S 28) gemeint. Zwar halten nur 40 Prozent der Unternehmen die S 28 für „sehr wichtig“ beziehungsweise „wichtig“, aber 77 Prozent der Unternehmen sind mit dem Angebot des Schienepersonenverkehrs in Mettmann „sehr zufrieden“ beziehungsweise „zufrieden“. Herauszuheben ist ebenfalls der **Luftverkehr**, den zwar nur 22 Prozent der Unternehmen für „sehr wichtig“ oder „wichtig“ halten, aber 93 Prozent der Unternehmen mit diesem Verkehrsträger „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“ sind. Hier sind es aber auch wieder die größeren Unternehmen, die den Flughafen als bedeutsamer einstufen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere das Verkehrsangebot am Flughafen Düsseldorf International zu nennen, der mit den nationalen, europäischen und weltweiten Verbindungen den Unternehmen ein attraktives Verkehrsangebot vorhält. Auch der **öffentliche Personennahverkehr** (Bus) – sowohl lokal als auch regional – wird von den Unternehmen als „übererfüllt“ beurteilt. Letztlich wird auch der **Schiengüterverkehr (KV)** als übererfüllt beurteilt (Graphik 5). Anzumerken ist aber, dass dieser Verkehrsträger die geringste Bedeutung in Mettmann hat: 78 Prozent der Unternehmen halten diesen Verkehrsträger für „weniger wichtig“ oder „unwichtig“ sei. Unternehmen in Mettmann

können den Schienengüterverkehr nur als kombinierten Verkehr Schiene – Straße nutzen, da auf Mettmanner Stadtgebiet keine Bahn-Verladeterminale vorhanden sind. Die nächsten Bahnterminals befinden sich in Duisburg, Köln, Hagen oder Oberhausen.

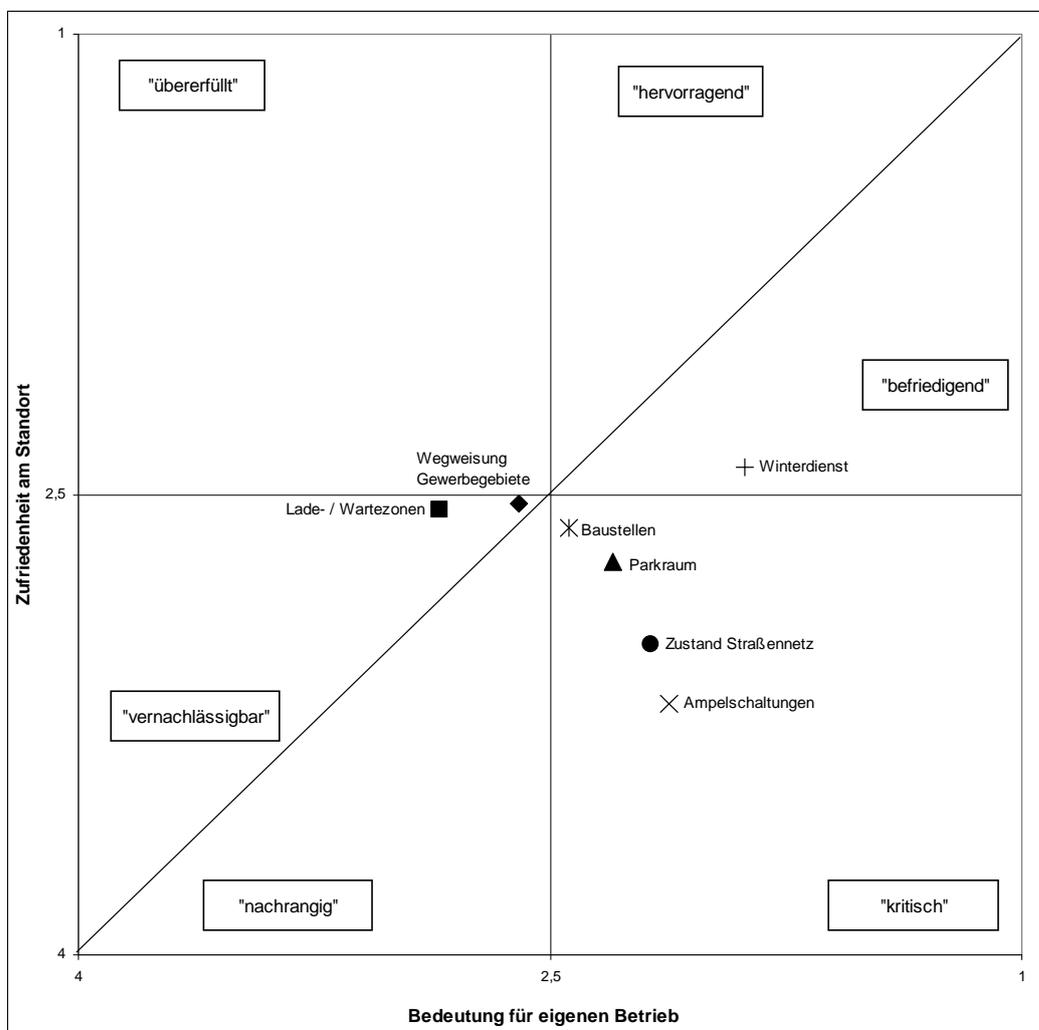
Bewertung ausgewählter Straßenprojekte

Wegen der zu erwartenden hohen Bedeutung des Verkehrsträgers Straße ist genauer nach einigen bedeutenden Straßenprojekten gefragt worden: Insbesondere wurden der Neubau der **K 18n** und der **Seibel-Querspange** sowie der Ausbau der **L 239** von den Unternehmen als bedeutend eingeschätzt: 67 Prozent sind der Meinung, dass der Bau der L 239 von „sehr wichtiger“ oder „wichtiger“ Bedeutung sei, gefolgt vom Bau der K 18n (61 Prozent) und der Seibel-Querspange (56 Prozent). Damit wird die Notwendigkeit einer schnellen Realisierung dieser drei für Mettmann besonders relevanten Straßenbauprojekte durch die Wirtschaft unterstrichen (vgl. S. 9 ff).

Die Unternehmen vor Ort beurteilen auch einige Aspekte der bestehenden Straßeninfrastruktur kritisch. Sowohl zu den **Ampelschaltungen**, also der Realisierung einer „grünen Welle“ auf dem Hauptstraßennetz auf Mettmanner Stadtgebiet, als auch zum **Unterhalt des Straßennetzes**, zum **Parkraumangebot** und zum **Baustellenmanagement** gab es von den Unternehmern kritische Anmerkungen: Am schlechtesten schnitt in diesem Zusammenhang der Aspekt „grüne Welle“ ab. Insgesamt 67 Prozent der Unternehmen messen diesem Aspekt eine hohe Bedeutung bei, während nur 23 Prozent der Unternehmen mit der Realisierung zufrieden sind. Damit ist die Verbesserung des Verkehrsflusses durch eine optimierte Ampelschaltung auf Mettmanner Stadtgebiet aus Sicht der Unternehmen gegenwärtig das dringendste Straßenverkehrsthema. Ähnlich verhält es sich mit dem Unterhalt des kommunalen Straßennetzes: 70 Prozent der Unternehmen sind der Meinung, dass dieses Thema in Mettmann „sehr wichtig“ beziehungsweise „wichtig“ sei, während nur 32 Prozent mit der Realisierung zufrieden sind. Etwas positiver werden dagegen die Aspekte „Parkraum“ und „Baustellenmanagement“ bewertet: 61 Prozent halten die Verfügbarkeit von Parkraum für „sehr wichtig“ beziehungsweise „wichtig“; 48 Prozent sind mit dem Parkraumangebot in Mettmann „zufrieden“. Die zeitliche Koordination von Baustellen ist für 54 Prozent ein „sehr wichtiges“ oder „wichtiges“ Thema, während 53 Prozent der Unternehmen mit der Umsetzung „sehr zufrieden“ beziehungsweise „zufrieden“ sind. Insgesamt liegen diese vier Faktoren aber im „kritischen“ Bereich

(Graphik 6), und es sollte daher an einer raschen Verbesserung der Situation gearbeitet werden.

Graphik 6: Relevanz ausgewählter Straßenprojekte in Mettmann



Quelle: IHK Düsseldorf

Besser wird dagegen der **Winterdienst** im Stadtgebiet von Mettmann bewertet: 83 Prozent der Unternehmen halten dieses Thema für „sehr wichtig“ oder „wichtig“, 67 Prozent der Unternehmen sind mit der Realisierung in Mettmann „sehr zufrieden“ beziehungsweise „zufrieden“. Das ergibt insgesamt einen befriedigenden Wert im Sinne der Definition auf Seite 19 (vgl. Graphik 6).

Als nachrangig wird die **Wegweisung zu den Gewerbegebieten** und das Angebot von **Lade- und Wartezonen** in Mettmann beurteilt. Bei der Ausschilderung der Gewerbegebiete muss allerdings angemerkt werden, dass gerade die Unternehmen innerhalb der Gewerbegebiete diesem Thema aber eine besondere Aufmerksamkeit

schenken: Rund 70 Prozent der in den Gewerbegebieten Mettmanns ansässigen Unternehmen meinen, dass die Bedeutung der Wegweisung für den Wirtschaftsverkehr in die Gewerbegebiete hoch ist – ebenfalls rund 70 Prozent der Unternehmen sind aber gleichzeitig mit der aktuellen Situation „weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“. Die Stadtverwaltung bereitet gegenwärtig eine Beschilderung vor, die die Orientierung innerhalb der einzelnen Gewerbegebiete verbessern soll. Als zweiter Schritt ist eine Verbesserung der Ausschilderung der Gewerbegebiete im gesamten Stadtgebiet geplant.

Informationsaustausch Wirtschaft – Stadtverwaltung

Unternehmen, die einen aktiven Kontakt mit der Stadtverwaltung pflegen, geben an, dass sie grundsätzlich positive Erfahrungen gemacht hätten – und ihre Probleme zügig gelöst wurden. Dies ergeben Einzelhinweise von Unternehmen auf den Fragebögen. Allerdings wird die Kommunikation zwischen Unternehmen und Kommune auf einer Schulnotenskala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) mit 3,4 bewertet – ein Wert der deutlich unter der Zufriedenheit der Verkehrsinfrastruktur (Note: 2,5) liegt und verbesserungswürdig ist. Auch in diesem Zusammenhang ergeben Hinweise in den Einzelantworten, dass es dem Unternehmen dabei in erster Linie an einem grundsätzlichen Informationsaustausch mit der Stadtverwaltung fehlt. Viele der Befragten führen für sie wichtige Individualprobleme an, wie die schon erwähnte fehlende Grüne Welle auf Hauptverkehrsstraßen. Es wird deutlich, dass eine kritische Haltung beim Thema „Kommunikation mit der Stadt“ vor allem aus der jeweiligen individuellen Betroffenheit herrührt.

C Empfehlungen der IHK Düsseldorf

Mit der Bewertung von 2,5 (auf einer Schulnotenskala zwischen 1 und 6) fällt die Bewertung des Bereiches „Verkehr“ in Mettmann recht gut aus. Die Befragung der Unternehmen hat ebenfalls deutlich gemacht, dass die Straße der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger ist – aber andererseits hier auch der größte Handlungsbedarf besteht, vor allem innerhalb der Stadtgrenzen. Dieser Handlungsbedarf betrifft teilweise die Erweiterung des Straßennetzes, aber auch Maßnahmen, die die Verkehrssituation im bestehenden Netz optimieren. Alle anderen Verkehrsträger werden als „übererfüllt“ bewertet.

Die Stärken der Verkehrsinfrastruktur liegen vor allem in

- der Lage Mettmanns im regionalen Verkehrssystem und die gute Erreichbarkeit über das Fernstraßennetz (A 3, A 535, A 44 und A 46),
- der geringen Entfernung zum Flughafen Düsseldorf International mit seinem weltweiten Flugangebot sowie
- der guten Qualität des öffentlichen Nahverkehrs, sei es auf der Straße oder auf der Schiene.

Wünsche und Anregungen der Wirtschaft betreffen vor allem:

- Beseitigung der Lücken im Straßennetz (K 18n, L 239 und Seibel-Querspange),
- Verbesserung der Straßenverkehrstechnik („grüne Welle“, Beschilderung etc.),
- Optimierung des Verkehrsmanagements (Verlagerung von Baustellen in verkehrsschwache Zeiten) und
- Verbesserung der Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und Wirtschaft.

Darüber hinaus sollten die auf den Seiten 14 und 15 dargestellten Planungen zur Verlängerung der S 28 nach Wuppertal realisiert werden. Aus diesen Befunden abgeleitet, sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

Straßennetz ausbauen

Die K 18n, die L 239 sowie die Seibel-Querspange, sollten so schnell wie möglich realisiert werden. Es ist notwendig, dass sich alle Akteure (also Stadt, Kreis, Land und Wirtschaft) für einen zeitnahen Bau dieser Straßen einsetzen. Die notwendigen Finanzmittel zum Bau der Straßen sollten zeitnah bereitgestellt werden.

Hauptansprechpartner: Stadt Mettmann, Kreis Mettmann, Land Nordrhein-Westfalen, IHK Düsseldorf

Kommunale Straßeninfrastruktur verbessern

Die Pflege des vorhandenen Straßennetzes muss – entsprechend seiner Bedeutung für die Wirtschaft – eine zentrale Aufgabe der Verwaltung bleiben beziehungsweise werden. In diesem Zusammenhang sollte das Hauptaugenmerk darauf gelegt werden, dass die angesprochenen Kritikpunkte aus der Umfrage am Straßensystem in Mettmann zügig beseitigt werden. Hierzu zählen:

- Koordinierung der Ampelschaltungen („grüne Welle“) auf den Hauptstraßen im Stadtgebiet,
- angemessene Ausschilderung der Gewerbegebiete in Mettmann,
- Schaffung von ausreichend Parkraum,
- zeitliche Koordination von Baustellen sowie Durchführung von Baumaßnahmen in verkehrsschwachen Zeiten.

Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, über telematische Anwendungen die Verkehrsflüsse zu steuern – und soweit wie möglich den Durchgangsverkehr aus der Mettmanner Innenstadt fern zu halten. So könnte mit den Herstellern von elektronischen Karten für Navigationsgeräte (beispielsweise Navteq, TeleAtlas) Kontakt aufgenommen werden, um so die vorhandenen Umgehungsstraßen (B 7) als Vorzugsrouten in die elektronischen Grundkarten der Navigationsgeräte einzuprogrammieren.

Hauptansprechpartner: Stadtverwaltung Mettmann, Straßen.NRW, IHK Düsseldorf

Kommunikation zwischen Stadt und Wirtschaft fördern

Viele der befragten Unternehmen beklagen einen fehlenden Informationsaustausch im Zusammenhang mit der Planung von (Straßen-)Verkehrsinfrastruktur. Aus diesem Grund regt die IHK an, die Kommunikation zwischen Stadt und Wirtschaft zu intensivieren. Empfohlen würde sich der IHK-Ausschuss Mettmann-Wülfrath als Diskussions- und Ansprechpartner, der der Stadt im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung zur Verfügung steht.

Hauptansprechpartner: Stadt Mettmann, IHK Düsseldorf – Zweigstelle Velbert

D Anhang

Fragebogen

Auszug der Fragen zur Verkehrssituation in Mettmann

A. Beurteilung des Wirtschaftsstandortes Mettmann insgesamt						
Wie beurteilen Sie	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend
... die Verkehrsanbindung insgesamt?	1	2	3	4	5	6
... die Stadtverwaltung insgesamt?	1	2	3	4	5	6

...

C. Beurteilung der Verkehrssituation am Standort Mettmann								
Die einzelnen Verkehrsträger	<u>Wichtigkeit</u> für Ihren Betrieb?				<u>Zufriedenheit</u> an Ihrem Standort in Mettmann?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Straße kommunal (innerhalb von Mettmann)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Mettmann)	1	2	3	4	1	2	3	4
Schiene Personenverkehr	1	2	3	4	1	2	3	4
Güterverkehr (komb. Verkehr)	1	2	3	4	1	2	3	4
Luftverkehr (Flugangebot in Düsseldorf)	1	2	3	4	1	2	3	4
ÖPNV (Bus) lokal (innerhalb von Mettmann)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Mettm.)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen (gegebenenfalls bitte konkreten Mangel im Bereich Schiene, ÖPNV oder Luftverkehr benennen):

.....

Die wichtigsten Straßenbauprojekte	<u>Wichtigkeit</u> für Ihren Betrieb?				<u>Zufriedenheit</u> an Ihrem Standort in Mettmann?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Geplanter Neubau der K 18n ¹	1	2	3	4	Entfällt – noch in Planung!			
Geplanter Neubau der Seibelquerspange ²	1	2	3	4				
Geplanter Ausbau der L 239n ³	1	2	3	4	1	2	3	4

¹ **K 18n:** Geplanter Neubau der K 18n zwischen Wülfrather Straße und Elberfelder Straße (Osttangente)

² **Seibelquerspange:** Geplanter Neubau einer neuen Verbindung zwischen Seibelstraße und Nordstraße

³ **L 239n:** Bau / Ausbau der Mettmanner Straße (L 239) zwischen Stadtgrenze und A 44 (Anschlussstelle Ratingen-Schwarzb.)

Anmerkungen:.....

Vorhandene Straßen- infrastruktur und Service:	<u>Wichtigkeit</u> für Ihren Betrieb?				<u>Zufriedenheit</u> an Ihrem Standort in Mettmann?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	un- wichtig	sehr zufrieden	zu- frieden	weniger zufrieden	unzu- frieden
Wegweisung vom/ zum Gewerbegebiet/ Stadtzentrum f. d. Fernverkehr	1	2	3	4	1	2	3	4
Lade- oder Wartezonen ¹ im Stadtteil/ Gewerbegebiet	1	2	3	4	1	2	3	4
Parkraum im Stadtteil/ Gewerbegebiet ²	1	2	3	4	1	2	3	4
Ampelschaltung (Grüne Welle)	1	2	3	4	1	2	3	4
Koordination von Baustellen in verkehrsschwachen Zeiten (z.B. Ferien)	1	2	3	4	1	2	3	4
Unterhalt des Straßennetzes (z.B. Beseitigung von Schlaglöchern)	1	2	3	4	1	2	3	4
Winterdienst	1	2	3	4	1	2	3	4
Sonstiges ³ : _____	1	2	3	4	1	2	3	4

¹ **Ladezonen / Wartezonen:** Bedarf von Ladezonen im Stadtteil, Bedarf von Wartezonen für LKW im Gewerbegebiet

² **Parkraum:** Bedarf an Parkraum vor Ort

³ **Sonstiges:** Bitte benennen und entsprechend bewerten

Anmerkungen:.....

Einzelauswertungen

Einzelauswertungen der Antworten aus der Befragung

Defizite bei einzelnen Verkehrsträgern (Auswahl aus Originalantworten)

Straßenverkehr
Ausfahrt Gewerbegebiet "Auf dem Hüls" zur B 7 oft unmöglich, da Rückstau auf der B 7
Ampelschaltung L 422 unzureichend
Wegweisung zur Autobahn schlecht
Erreichbarkeit mit PKW schlecht
Viel zu lange Zeitdauer, um aus der Stadt zur Autobahn zu kommen
Straßenzustand schlecht
L 239 total überlastet, da A 3 Katastrophe
Straßenzustand teilweise schlecht
Verkehrsplanung, -umsetzung, Ampelsteuerung in Mettmann schlecht
K 18n, L239 und Seibel-Querspange fehlen seit Jahren!
Es dauert viel zu lange, um von der Stadt zur Autobahn zu kommen oder umgekehrt
Der Verkehr durch die Innenstadt ist das größte Minus in Mettmann
Kommunikation mit der Stadtverwaltung
Stadtverwaltung ME unzuverlässig
Es gibt keine Kommunikation

Quelle: IHK Düsseldorf

IHK Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
(0211) 3557-0

Zweigstelle Velbert
Nedderstraße 6
42551 Velbert
(02051) 9200-0

<http://www.duesseldorf.ihk.de>
E-Mail: ihkdus@duesseldorf.ihk.de