

Verkehr in Velbert

November 2008

IHK Düsseldorf

Verkehr in Velbert

November 2008

IHK Düsseldorf

Dr. Oliver Neuhoff
0211/3557-270
neuhoff@duesseldorf.ihk.de

Inhalt

	<i>Seite</i>
Einführung	4
A. Bestandsaufnahme	5
<i>Straßenverkehr</i>	5
- <i>Straßeninfrastruktur</i>	5
- <i>Verkehrsführung Velbert-Mitte</i>	12
- <i>Öffentlicher Personennahverkehr</i>	13
<i>Schienenverkehr</i>	14
- <i>Schienengebundener Personennahverkehr</i>	14
- <i>Schienengüterverkehr</i>	18
<i>Luftverkehr</i>	18
B. Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen in Velbert	19
<i>Einführung</i>	19
<i>Verkehrsträger und Verkehrsanbindung und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in Velbert</i>	22
<i>Bewertung ausgewählter Straßenprojekte</i>	24
<i>Informationsaustausch Wirtschaft – Stadtverwaltung</i>	28
C. Empfehlungen der IHK Düsseldorf	29
<i>A 44 – Lückenschluss dringend notwendig</i>	29
<i>Verkehrsführung in der Innenstadt vereinfachen</i>	30
<i>Circle-Line realisieren</i>	30
<i>Ausschilderung für den Wirtschaftsverkehr verbessern</i>	30
<i>Das Angebot im Nahverkehr verbessern</i>	31
<i>Informationsaustausch Wirtschaft – Stadt verbessern</i>	32
D. Anhang	33
<i>Fragebogen</i>	33
<i>Einzelauswertungen der Antworten aus der Befragung</i>	35

Einführung

Velbert ist eine kreisangehörige Stadt im Kreis Mettmann und zählt etwa 86.400 Einwohner. Die Stadt liegt im Herzen des Städtedreiecks Düsseldorf, Essen, Wuppertal. Velbert gliedert sich administrativ in die drei Ortsteile Velbert-Mitte, Velbert-Neviges und Velbert-Langenberg. Im Laufe der historischen Entwicklung haben sich innerhalb der heutigen Stadtgrenzen zahlreiche weitere Siedlungskerne entwickelt. Genannt seien hier Birth, Am Berg, Nierenhof, Tönisheide, Siepen oder Kuhlendahl, die über ein dichtes Netz innerörtlicher Straßen miteinander verbunden sind.

Velbert ist weltweit bekannt als Kompetenzstandort für Schließ-, Sicherungs- und Beschlagtechnik. Um diesen Standort zu sichern, haben sich namhafte Unternehmen der Region, die Städte Velbert und Heiligenhaus und die IHK in dem Verein „Schlüsselregion Velbert-Heiligenhaus e.V.“ zusammengeschlossen. Diese Verflechtung Velberts mit der Region verlangt eine optimale Verkehrsinfrastruktur – gerade im Blick auf die zunehmende Globalisierung. Zudem besteht eine enge Verflechtung Velberts mit den nahen Wirtschaftsschwerpunkten an der Rheinschiene (Düsseldorf und Köln) und dem benachbarten Ruhrgebiet: Rund 14.800 Erwerbstätige pendeln nach Velbert sowie 13.400, die die Stadtgrenze in umgekehrter Richtung verlassen.

Die vorliegende Untersuchung evaluiert die vorhandene Verkehrsinfrastruktur Velberts und gleicht sie mit den durch Befragungen ermittelten aktuellen Bedürfnissen und Wünschen der Wirtschaft ab. Dabei gibt es zusammenfassend folgende Ergebnisse: Grundsätzlich misst die Wirtschaft dem Faktor „Verkehr“ eine hohe Bedeutung bei. Über 80 Prozent der an der Befragung teilnehmenden Unternehmen sind der Meinung, dass die Verkehrsanbindung – sei es kommunal oder regional – wichtig oder sehr wichtig ist. Die Befragten äußerten sich vor allem kritisch über den fehlenden Lückenschluss der A 44, über die Verkehrsführung in Velbert-Mitte sowie über die Ausschilderung der Gewerbegebiete und die mangelnde Kommunikation mit der Stadtverwaltung im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung. Gelobt wurde dagegen das Angebot an Lade- und Lieferbereichen in Velbert, das Verkehrsangebot des ÖPNV – lokal wie regional – sowie die Nähe zum Flughafen Düsseldorf International mit seinen weltweiten Verbindungen.

A Bestandsaufnahme

Straßenverkehr

Straßeninfrastruktur

Velbert verfügt über ein Straßennetz von rund 300 Kilometern. Dies teilt sich auf in circa 210 Kilometer Gemeindestraßen, 20 Kilometer Kreisstraßen, 45 Kilometer Landstraßen und 15 Kilometer Bundesstraßen und Bundesautobahnen (Graphik 1). Im Vergleich zum gesamten Kreis Mettmann ist Velbert mit Bundesautobahnen und -straßen leicht unterdurchschnittlich versorgt: Für Velbert ergeben sich Werte von 0,17 km Autobahn pro km² Fläche; der Durchschnittswert für den Kreis Mettmann ist 0,21. Positiv für Velbert ist die zentrale Lage der Autobahnen (A 44 und A 535) im Stadtgebiet. Sie erschließen alle drei Ortsteile. Im Norden des Stadtgebietes bildet die A 44 eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung; im Autobahnkreuz Velbert-Nord beginnt beziehungsweise endet die A 535, die zusammen mit der vierspurig ausgebauten B 227 eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung darstellt. Die Gewerbegebiete sind über Anschlussstellen innerhalb des Stadtgebietes ausreichend erschlossen: Sie liegen maximal drei bis vier Kilometer von der nächsten Auffahrt entfernt. Etwas ungünstiger ist die Situation bei den peripher gelegenen Gewerbegebieten, wie beispielsweise „Ziegeleiweg“ und „Steinbrink“ in Velbert-Nierenhof oder „Velbert-Ringstraße / Am Rosenhügel“ und „Siebeneick“, jeweils etwa 6 km von der nächsten Autobahn entfernt.

In den 1980er Jahren wurde mit den Einzelbauwerken Tunnel Birth, dem Dreieck Velbert-Nord und der Talbrücke in Hevel ein etwa 7 Kilometer langes Teilstück der A 44 auf Velberter Stadtgebiet gebaut. Dieses Autobahnteilstück verläuft nördlich der Velberter Innenstadt. Bis heute ist die A 44 nicht – wie seit Jahrzehnten geplant – an die A 3 im Westen angeschlossen worden (fehlender Lückenschluss Ratingen-Ost – Velbert). Hierzu liegt aber mittlerweile ein Planfeststellungsbeschluss vor, gegen den nach Veröffentlichung vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig geklagt wurde. Ein Urteil in dieser Angelegenheit wird nach Angaben von Straßen.NRW für Anfang 2009 erwartet. Wird der Planfeststellungsbeschluss durch das Gericht bestätigt, kann im Sommer 2009 mit dem Baubeginn dieses wichtigen Teilstückes der A 44 gerechnet werden. Die Bauzeit wird mit drei bis fünf Jahren veranschlagt. Die Trasse wird aus bautechnischen Gründen von Osten nach Westen realisiert.

Das östliche Ende der A 44 geht seit Dezember 2005 an der Anschlussstelle Langenberg nahtlos in die vierspurig ausgebaute B 227 nach Essen-Kupferdreh und weiter bis zur Ruhrallee in Essen über. 1991 wurde eine leistungsfähige Straßenverbindung vom Autobahnkreuz Velbert-Nord über die autobahnähnlich ausgebaute B 224 bis zum Autobahnkreuz Sonnborn in Wuppertal mit Anschlüssen in Velbert-

Mitte und Tönisheide hergestellt. Anfang 2008 wurde dieser Abschnitt der Bundesstrasse als Autobahn umgewidmet und heißt seit dem A 535; die Umstellung auf die blaue Autobahnbeschilderung erfolgt nach und nach. Die weiteren Planungen im Zusammenhang mit der A 535 sehen nach dem Bau des Ruhralleetunnels in Essen (im Bundesverkehrswegeplan als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft) vor, diese Autobahn bis nach Essen-Bergerhausen zur A 52 über die heutige Trasse der B 227 zu verlängern. Die B 227 ist seit Dezember 2005 zwischen Velbert-Langenberg und Essen-Kupferdreh bereits durchgängig autobahnähnlich ausgebaut und bietet schon heute einen vierspurigen Anschluss an die A 52.

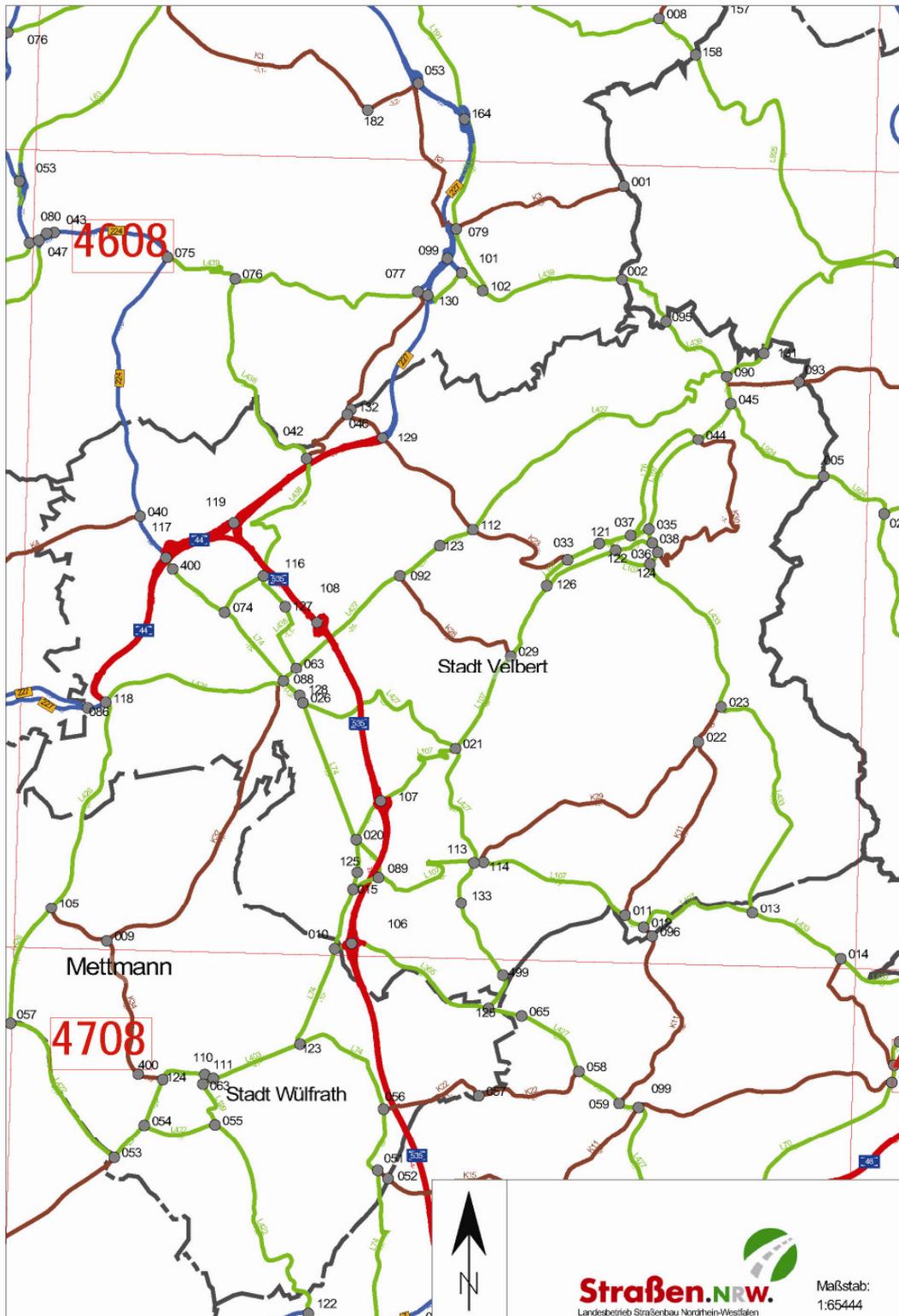
Ursprünglich war geplant, die A 44 von Velbert aus in Richtung Osten bis zur A 43 in Bochum zu verlängern. Dieses Vorhaben ist momentan aber politisch nicht durchsetzbar, so dass die oben beschriebene Verkehrsführung durch den Ruhralleetunnel in Essen als Kompromisslösung anzusehen ist.

Dieses System von Autobahnen – wenn auch teilweise bisher nur in isolierten Teilstücken – und die vierspurig ausgebauten Bundesstraßen bilden das Grundgerüst des Fernstraßennetzes im Raum Velbert. Ein dichtes Netz an nachgelagerten Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen erschließt das weitere Stadtgebiet. Hier ergeben sich regionale Schwerpunkte aufgrund der Wirtschafts- und Siedlungsstruktur in Velbert-Mitte, Velbert-Nevigles und Velbert-Langenberg. Zentraler Verkehrsknoten in Velbert ist der Willy-Brandt-Platz.

Erwartungsgemäß sind die Autobahnen und Bundesstraßen die Verkehrswege mit den höchsten Belastungen. Auf der A 44 zählt man etwa 18.000 Pkw und etwa 1.000 Lkw pro Tag. Ähnliche Belastungen sind auf der neuen A 535 zu registrieren: 16.500 Pkw und rund 1.000 Lkw nutzen pro Tag die A 535 im nördlichen Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Velbert-Nord und der Anschlussstelle Velbert-Mitte; im südlichen Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Wülfrath und Velbert-Tönisheide sind es rund 30.200 Pkw und knapp 2.700 Lkw. Die B 227 Richtung Essen befahren rund 25.700 Kraftfahrzeuge und 740 Lkw pro Tag (Graphik 2).¹ Mit Beseitigung des Lückenschlusses der A 44 zwischen Velbert und Ratingen-Ost wird sich die Auslastung erwartungsgemäß erhöhen.

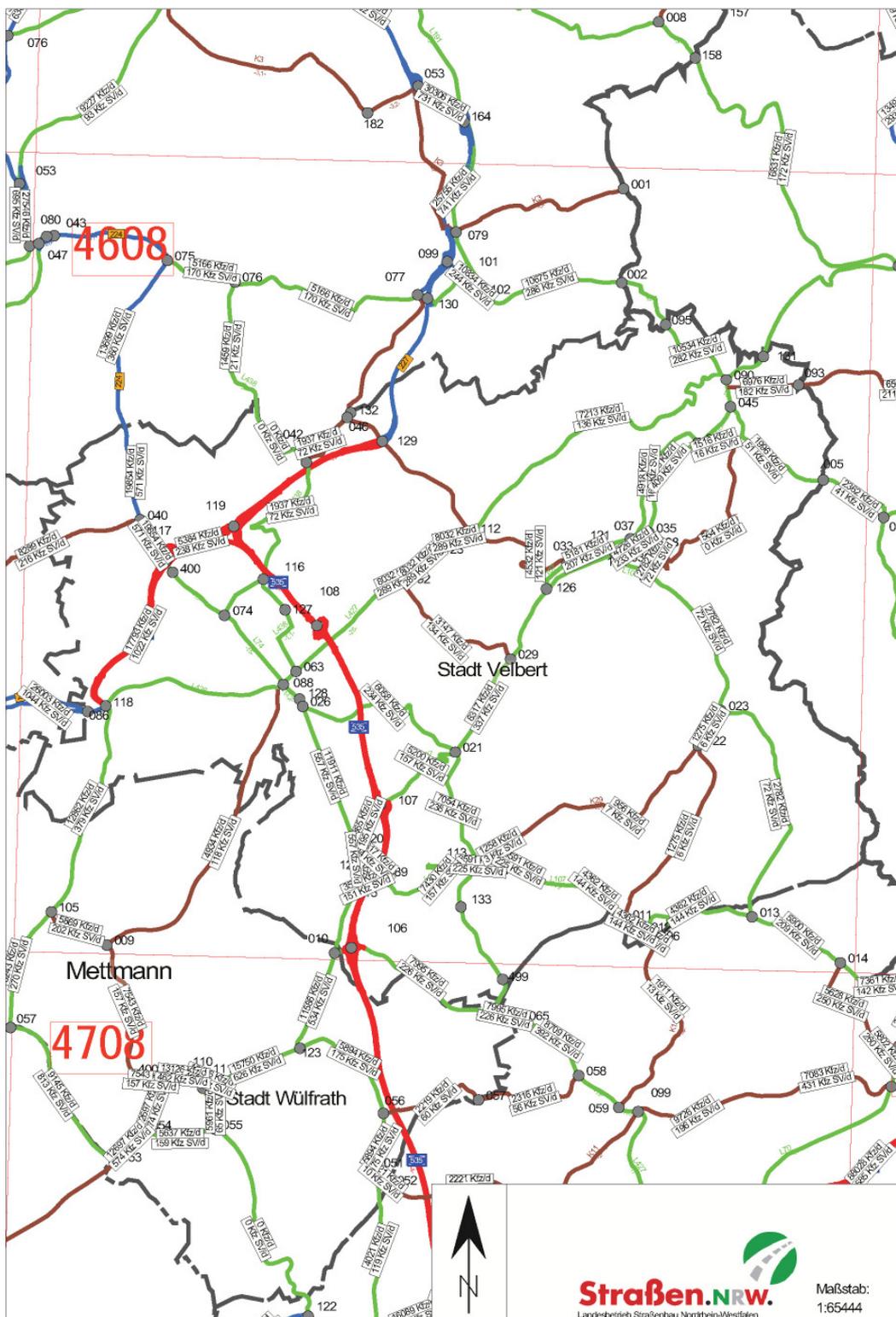
¹ Insgesamt handelt es sich – gemessen am Ausbauzustand dieser Bundesstraßen – um eher „geringe“ bis allenfalls „mittlere“ Belastungen. Andere Autobahnen sind deutlich höher belastet; die ebenfalls 4-spurig ausgebaut A 40 zwischen Gelsenkirchen und Bochum befahren rund 100.000 Kraftfahrzeuge und 9.000 Lkws pro Tag, was etwa der vierfachen Belastung der Autobahnen in Velbert entspricht.

Graphik 1: Das System überregionaler Straßen in Velbert



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

Graphik 2: Verkehrsbelastungen auf überregionalen Straßen in Velbert



Hinweis:
 Bundesautobahnen sind rot, Bundesstraßen blau, Landesstraßen grün und Kreisstraßen braun markiert.
 „Kfz/d“: Pkw pro Tag, „Kfz SV/d“: Lkw / Tag

Im nachgelagerten Netz der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen verteilen sich die Verkehre entsprechend und so reduzieren sich die Zahlen ebenfalls anteilmäßig. Dennoch ergeben sich innerstädtische Schwerpunkte, einerseits entlang der Straßen zwischen den Gewerbegebieten und der jeweiligen Autobahnanschlussstelle und andererseits entlang der lokalen Hauptverbindungen zwischen den Ortsteilen Velberts (Graphik 2):

- L 427 (Langenberger Straße / Nierenhofer Straße) zwischen Velbert-Mitte und Velbert-Langenberg sowie zwischen Velbert-Mitte und Velbert-Neuiges,
- L 107 (Kuhlendahler Straße / Hauptstraße) zwischen den Anschlussstellen Velbert-Tönisheide und Velbert-Langenberg und
- L 439 (Kohlenstraße) von Velbert-Langenberg Richtung Norden mit Anschluss an die B 227 auf Essener Stadtgebiet.

In allen drei Beispielen sind durchschnittliche Belastungswerte zwischen 6.000 und 10.000 Pkw und maximal 340 Lkw täglich zu konstatieren (Graphik 2).¹

Der Ausbauzustand der innerstädtischen Straßen ist insgesamt als „gut“ zu bezeichnen. Er wird auch von den befragten Unternehmen grundsätzlich nicht bemängelt (vergleiche Kapitel C). Trotzdem plant die Stadtverwaltung in den nächsten Jahren umfangreiche Ausbau- und Instandhaltungsmaßnahmen im öffentlichen Straßennetz sowie einige Netzergänzungen. Im Wirtschaftsplan der Technischen Betriebe Velbert (TBV) sind die wesentlichen Weiterentwicklungen und Ausbaumaßnahmen des innerörtlichen Straßennetzes aufgelistet (Auswahl²):

¹ Geht man von einer – durchschnittlichen – maximalen Gesamtkapazität bei ampelgeregelten einstreifigen innerörtlichen Straßen von rund 20.000 Fahrzeugen pro Tag aus, so sind die maximalen Belastungswerte in Velbert auch im nachgelagerten Straßennetz vorerst nicht erreicht.

² Aus Platzgründen sind hier nur die Straßenbauprojekte (Aus- und Neubau von Straßen) aufgeführt. Auf eine Auflistung der Kanalbauprojekte wurde verzichtet.

Tabelle 1: Begonnene und geplante Baumaßnahmen im Straßennetz von Velbert

Straße	Kurze Beschreibung des Vorhabens	Bauanfang	Bauende
Kolpingstraße	Der Straßenzug Post-/Kolpingstraße soll aufgrund von baulichen Schäden am Straßenkörper vollständig zwischen Thomasstraße und Oststraße erneuert werden. Im Zuge dieser Baumaßnahme sollen die Verkehrsflächen umgestaltet werden. Zwischen der Thomasstraße und der Zufahrt zum Markt-Center soll die Verkehrsfläche niveaugleich im weiteren Verlauf baulich getrennt ausgebaut werden. Die Gestaltung wurde mit den Anliegern abgestimmt	2. Quartal 2007	1. Quartal 2008 Maßnahme abgeschlossen
Talstraße	Im Zuge der Entwicklung des Gebietes Giessereistraße/Talstraße wird der Straßenverlauf der Talstraße hinsichtlich Lage und Höhe optimiert. Hierzu wird ein Teilstück um- bzw. neugebaut werden. Ebenso wird der Entwässerungskanal in diesem Gebiet erneuert	4. Quartal 2007	2. Quartal 2008 Maßnahme abgeschlossen
Marienburger Platz	Im Zuge der Erneuerung zahlreicher Versorgungsleitungen im Marienburger Platz werden auch die Fahrbahn und die Gehwege erneuert. Die Gestaltung der Verkehrsfläche wurde mit den Anliegern abgestimmt	4. Quartal 2007	3. Quartal 2008 Maßnahme abgeschlossen
Unterdörner Feld	Die derzeitige Baustraße soll gem. den Vorgaben der Gestaltungssatzung endgültig ausgebaut werden	4. Quartal 2007	3. Quartal 2008 Maßnahme abgeschlossen
Zur Spieleick	Im Zuge der Erneuerung der Versorgungsleitungen durch die Stadtwerke Velbert wird auch die Straße Zur Spieleick, die sich in einem baulich schlechten Zustand befindet, ausgebaut. Die Gestaltung wurde mit den Anliegern abgestimmt	4. Quartal 2007	2. Quartal 2008
Am Kröklenberg	Nach erfolgter Fertigstellung der Bebauung soll die vorhandene Baustraße endgültig ausgebaut werden	1. Quartal 2008	4. Quartal 2008
Gröndelle	Die Straße Gröndelle soll aufgrund des schlechten baulichen Zustandes zeitgleich mit dem Kanal erneuert werden. Die Gestaltung wurde mit den Anwohnern abgestimmt	1. Quartal 2008	4. Quartal 2008
Deckenprogramm Straßenunterhaltung	Im gesamten Stadtgebiet Velberts werden im Rahmen der Straßenunterhaltung abschnittsweise Deckschichten des Straßenoberbaus erneuert	1. Quartal 2009	4. Quartal 2009
Langenhorster / Werdener Straße	Zwischen der Werdener Straße und der Langenhorster Straße soll in Verlängerung der Straße Am Wasserfall die Straße Am Kalksteinbruch ausgebaut werden	2. Quartal 2008	4. Quartal 2009

Giessereistraße zwischen Talstraße und Konrad-Zuse-Straße	Die vorhandene Baustraße wird zwischen der Talstraße und der Einmündung Konrad-Zuse-Straße endgültig ausgebaut	2. Quartal 2008	4. Quartal 2008
Krankenhausstraße	Die Krankenhausstraße befindet sich in einem baulich schlechten Zustand und soll daher zwischen der Vogteier Straße und dem Beginn der Bebauung an der Frohnstraße ausgebaut werden. Hierbei ist die Böschung im Bereich der vorhandenen Leitplanke konstruktiv zu sichern	2. Quartal 2008	2. Quartal 2009
Am Gehöft und Hülsbecker Weg	Die Straßen Am Gehöft und Hülsbecker Weg sind in einem baulich schlechten Zustand. Im Zuge bzw. im Nachgang zu den erfolgten Leitungsverlegungen sollen daher die beiden Straßen ausgebaut werden. Die Gestaltung wird mit den Anliegern abgestimmt	2. Quartal 2008	4. Quartal 2008
Friedhofstraße zw. Am Schmachtenberg und Hohlstr. inkl. Umbau Einmündung Friedhofstr./Hohlstraße	In Zusammenhang mit einer geplanten Bebauung entlang der Friedhofstraße soll das Teilstück der Friedhofstraße zwischen Am Schmachtenberg und Hohlstraße ausgebaut und der Einmündungsbereich Friedhofstraße/Hohlstraße aufgeweitet werden	3. Quartal 2008	4. Quartal 2008
Erschließungsgebiet Parkstraße	Zur Erschließung des Bebauungsplangebietes 663.01 Parkstraße ist der Neuzw. Umbau von Verkehrsfläche erforderlich	3. Quartal 2008	2. Quartal 2009
Am Lindenkamp	Nach weitestgehender Fertigstellung der Bebauung entlang der Straße Am Lindenkamp soll der endgültige Ausbau der Baustraße erfolgen	4. Quartal 2008	4. Quartal 2009
Giessereistraße zwischen Konrad-Zuse-Straße und Röttgenstraße	Zur Anbindung des Gewerbegebietes Talstraße an das klassifizierte Straßennetz ist der Weiterbau der Giessereistraße bis zur Röttgenstraße gem. den Festsetzungen des Bebauungsplanes erforderlich. Hiermit erfolgt der Lückenschluß zwischen dem vorhandenen Teilstück der Giessereistraße zwischen der Talstraße und der Konrad-Zuse-Straße und dem neu gebauten Durchstich zwischen der Röttgenstraße und dem Kreisverkehr Bahnhofstraße / Metallstraße	4. Quartal 2008	4. Quartal 2009
Erschließungsgebiet Eickeshagen	Im Zuge des Baus des Entwässerungskanals wird die Verbindungsstraße zwischen Kuhstraße und Hohlstraße als Baustraße hergestellt	4. Quartal 2008	3. Quartal 2009
Ostraße zwischen Sternbergstraße und Bahnhofstraße	Die Oststraße soll aufgrund des baulichen Zustandes erneuert werden. Im Zuge des 1. Bauabschnittes soll das Teilstück zwischen der Bahnhofstraße und Sternbergstraße erneuert werden	4. Quartal 2008	4. Quartal 2010

P & R Anlage Neviges	Nach Abschluss des Grunderwerbes soll am Haltepunkt Neviges nördlich der Bahngleise im Bereich der alten Ladestraße eine P+R-Anlage errichtet werden	4. Quartal 2008	4. Quartal 2009
Erschließungsgebiet Alte Poststraße	Die im Bebauungsplangebiet Alte Poststraße vorhandenen Baustraßen sollen endgültig ausgebaut werden	4. Quartal 2008	1. Quartal 2010

Quelle: Wirtschaftplan 2008 – Technische Betriebe Velbert AöR

Verkehrsführung Velbert-Mitte

Velbert-Mitte ist der größte Ortsteil von Velbert, das Geschäftszentrum. Von Norden her wird Velbert-Mitte über die Hefeler Straße und Friedrich-Ebert-Straße, von Westen über die Poststraße und Heidestraße, von Osten über die Schmalenhofer Straße und Langenberger Straße und von Süden über die A 535 bzw. Nevigeser Straße erschlossen. Über diese Zubringerstraßen gelangt man auf den sogenannten Innenstadtring, der das Stadtzentrum umschließt. Dieser Innenstadtring – wie auch weitere Straßen im Stadtzentrum – wird im Einbahnverkehr geführt. Besucher von Velbert-Mitte haben mit diesem Straßensystem häufig Orientierungsschwierigkeiten, weil die Verkehrsführung sehr umständlich ist und durch unzureichende Beschilderung zusätzlich irreführend wirkt.

In den vergangenen zwei Jahren hat die Stadt Velbert daher – in Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro – ein neues Verkehrskonzept für die Innenstadt entwickelt. Der Auftrag war herauszufinden, welche Veränderungen nötig wären, um die gegenwärtige, komplizierte Situation zu vereinfachen – und wie sich diese Veränderungen auf das umliegende Straßennetz auswirken würden. Ziele der Untersuchung waren eine Vereinfachung der Verkehrsführung und eine Verbesserung der Erreichbarkeit der City sowie die Sicherung eines funktionstüchtigen und zügigen Verkehrsablaufs. Der Untersuchungsbereich ist im Norden durch die Schloßstraße, im Westen von der Friedrich-Ebert-Straße / Berliner Straße, im Süden von der Schmalenhofer Straße und im Osten von der Talstraße / Metallstraße / B 224 begrenzt. Der gesamte Diskussionsprozess wurde von drei Workshops begleitet, auf denen Wirtschaftsverbände, Unternehmen, Bürger, Verwaltung, Politik und IHK vertreten waren.

Das neue Verkehrskonzept setzt auf eine Freigabe des Zweirichtungsverkehrs für eine große Anzahl innerstädtischer Straßen: Die Aufhebung von Einbahnstraßen-Regelungen macht die Orientierung in der City grundsätzlich einfacher. Insgesamt umfasst das Grundkonzept mehrere Bausteine:

- Baustein 1: Öffnung der Innenstadtstraßen für den Zweirichtungsverkehr (mit Ausnahme der Sternbergstraße)
- Baustein 2: Umkehrung der zulässigen Fahrtrichtung in der Bahnhofstraße (heute stadtauswärts, künftig stadteinwärts)
- Baustein 3: Sperrung der Poststraße östlich der Friedrich-Ebert-Straße

Folgende Vor- und Nachteile wurden bei der Entwicklung der Bausteine angeführt:

Tabelle 2: Geplante Maßnahmen zu Verbesserung der Verkehrsführung

	Vorteile	Nachteile
Baustein 1	Bessere Orientierung Vermeidung von Umwegfahrten	Wegfall von Stellplätzen Hoher Umbauaufwand
Baustein 2	Bessere Erreichbarkeit des Stadt- zentrums Geringer Umbauaufwand	Keine nennenswerte Verkehrs- lastung auf der Bahnhofstraße
Baustein 3	Städtebauliche Gestaltung des Rathausplatzes einfacher	Verdrängung des Verkehrs in Pa- rallelstraßen – nur in Kombination mit Baustein 1 umsetzbar

Quelle: Stadt Velbert

Das vorgelegte Konzept befindet sich derzeit im politischen Abwägungsprozess und kann – bei entsprechender Zustimmung – ab Mitte 2009 umgesetzt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Velbert wird von insgesamt acht Ortsbus-Verkehrslinien erschlossen, die die einzelnen Ortsteile und Langenberg während der Hauptverkehrszeit in der Regel im 20-Minutentakt mit Velbert-Mitte verbinden. Außerdem gibt es verschiedene überregionale Verbindungen zu umliegenden Städten, darunter zwei Schnellbuslinien (Essen – Velbert – Heiligenhaus und Velbert – Wuppertal). Mit der Landeshauptstadt Düsseldorf gibt es keine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung. Reisende mit diesem Fahrziel müssen entweder mit Bussen über Ratingen-Ost und von dort mit der S-Bahn fahren oder – sehr umständlich und zeitaufwendig – die S-Bahnlinie 9 nutzen und dann in Wuppertal oder Essen umsteigen.

Die beiden Schnellbuslinien bilden eine attraktive und bewährte regionale Anbindung Velberts mit Essen, Heiligenhaus und Wuppertal. Eine Gegenüberstellung der Fahrzeiten von PKW und Schnellbus macht deutlich, dass der ÖPNV auf diesen Relationen eine schnelle und komfortable Reisealternative bietet (Tabelle 3). Richtung Düsseldorf ist der ÖPNV wegen der langen Fahrzeit und der vielen Umsteigevorgänge allerdings keine wirkliche Alternative zum PKW.

Die vier S-Bahnhöfe in Velbert sind alle mit den örtlichen Buslinien verknüpft und bieten Fahrgelegenheiten in Richtung Velbert-Mitte; außerdem erschließen die Buslinien alle Gewerbegebiete. Für den öffentlichen Personennahverkehr gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) beziehungsweise der NRW-Tarif.

Tabelle 3: Fahrzeitenvergleich auf ausgewählten Relationen in Minuten

Fahrtstrecke	Fahrzeit ÖPNV min.	Fahrzeit ÖPNV max.	Fahrzeit PKW	Differenz
Velbert – Essen Hauptbahnhof	00:35	00:47	ca. 00:25	+ 00:10 bis + 00:22
Velbert – Wuppertal Hauptbahnhof	00:38	1:09	ca. 00:25	+ 00:13 bis + 00:44
Velbert – Düsseldorf Hauptbahnhof	ca. 1:05		ca. 00:35	+ 00:30
Velbert – Düsseldorf Flughafen	ca. 1:30		ca. 00:40	+ 00:50

Quelle: VRR, www.aral.de (Routenplaner), eigene Berechnungen.

Schienenverkehr

Schienegebundener Personennahverkehr

Velbert ist im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – werktags in den Hauptverkehrszeiten alle 20 Minuten sowie samstags, sonntags und an Feiertagen alle 30 Minuten – durch die S 9 (Haltern am See – Bottrop – Essen – Velbert – Wuppertal) erschlossen. Diese S-Bahn, die durch das östliche Stadtgebiet (Velbert-Langenberg und Velbert-Nevigés) verläuft, ist gerade für Berufspendler sehr attraktiv. Diese Linie ist mit anderen Ost-West-S-Bahnen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr in Essen-Hauptbahnhof (S 1, S 2, S 3, S 6) und Wuppertal-Vohwinkel (S 8, S 11) verknüpft. Darüber hinaus bestehen in Wuppertal Hbf und Essen Hbf direkte Anschlussmöglichkeiten zum Regional- und Fernverkehr.

Mit der Betriebsaufnahme der S 9 am 14.12.2004 wurde nicht nur der alte Fahrweg modernisiert, sondern auch erheblich in die Bahnhöfe investiert. Davon profitierten insbesondere Velbert-Nevigés und Velbert-Langenberg. Im südlichen Stadtgebiet wurde nicht nur der Bahnhof Nevigés verlegt, sondern zusätzlich der Haltepunkt Rosenhügel geschaffen. Mit der Verlegung des Bahnhofs Nevigés wurden zwei Ziele erreicht: Das Stadtteilzentrum ist besser an die S-Bahntrasse angeschlossen und die Verknüpfung mit den Buslinien konnte verbessert werden.

Tabelle 4: Ausbauzustand der S-Bahn-Stationen auf Velberter Stadtgebiet

Station	Projekt	Zeitraum der Umsetzung des Projektes	Ziel des Projektes	Maßnahmen innerhalb des Projektes	Station bewirtschaftet	Fahrausweisautomaten	Automaten für Fernverkehr	Überwachungskameras	Notrufsäulen	Informationssäulen	Behindertengerecht	Neuer Tunnel zum Parkplatz	P&R und B&R Plätze	ÖPNV-Anschluss	Wetterschutz	Bahnsteig Länge (m) / Höhe (cm)	Lautsprecher	Anschlussinformationen
Velbert Rosenhügel	S 9 * Neubau	1999 - 2005	Städtebauliche Entscheidung zum Neubau	Neubau von 2 Außenbahnsteigen, behindertengerechte Zuwegung, Busbahnhof zur Verbesserung der ÖPNV-Verknüpfung, P&R-Parkplätze	nein	ja	nein	nein	nein	nein	ja, Rampen	nein	P&R ja, B&R ja	ja	ja	165 / 96	ja	nein
Velbert-Neviges	S 9 * Verlagerung	2002 - 2003	Die Station wurde in den Ortskern verlagert. Die Station war einst eine reine Pilgerstation für den Wallfahrtsort Neviges	Neubau eines Mittelbahnsteiges, behindertengerechte Zuwegung mittels Aufzug	nein	ja	nein	nein	nein	nein	ja, Aufzug	nein	nein	ja	ja	165 / 96	ja	nein
Velbert-Langenberg	S 9 * Umbau	2002 - 2004	Bedarfsgerechter Umbau	Neubau von 2 Außenbahnsteigen, behindertengerechte Anbindung durch 2 Aufzüge, P&R-Anlage und Busbahnhof	nein	ja	ja	nein	nein	nein	ja, 2 Aufzüge	nein	P&R ja, B&R ja	ja	ja	165 / 96	ja	nein
Velbert-Nierenhof	S 9 * Umbau	2006 - 2007	Bedarfsgerechter Umbau	Neubau von Außenbahnsteigen mit behindertengerechter Anbindung an die öffentliche Verkehrsfläche.	nein	ja	nein	nein	nein	nein	ja, Rampen	nein	nein	4 Min. Fußweg	ja	165 / 96	ja	nein

Die übrigen auf Velberter Stadtgebiet gelegenen Bahnhöfe sind im Zuge der Betriebsaufnahme der S 9 ebenfalls erheblich modernisiert worden. Ihre Ausstattung wird in Tabelle 4 deutlich.

Nach den Modernisierungsmaßnahmen zeigen die Haltepunkte ein ansprechendes, modernes Erscheinungsbild. Zu bemängeln ist aber das eingesetzte Wagenmaterial: Die rund 30 Jahre alten Triebwagen der Baureihe 420 entsprechen technisch und optisch nicht mehr dem heutigen Standard. Hinzu kommt, dass infolge ihrer großen Störanfälligkeit die Zugfahrten häufig ausfallen und so die Gesamtattraktivität und Zuverlässigkeit stark beeinträchtigen. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG sollen diese Triebzüge bald durch neue Einheiten der Baureihe ET 422 ersetzt werden. Diese Planungen sind seitens der Bahn allerdings mehrfach verschoben worden. Die ersten Züge wurden im November 2008 auf der S 7 eingesetzt.

**Tabelle 5:
Durchschnittliche tägliche Fahrgastzahlen an den S-Bahn-Haltestellen in Velbert (2006):**

Bahnhöfe	Mittelwert Normalwerktag			Mittelwert über alle Wochentage		
	Einsteiger	Aussteiger	Zughalte	Einsteiger	Aussteiger	Zughalte
Velbert-Nierenhof	384	444	102	303	344	94
Velbert-Langenberg	1.032	955	102	900	815	94
Velbert-Neviges	555	600	102	493	531	94
Velbert-Rosenhügel	387	317	102	345	269	94

Quelle: Deutsche Bahn AG

Velbert-Mitte hat seit den 1960er Jahren keinen direkten Bahnanschluss mehr. In den ehemaligen Empfangsgebäuden Velbert-West und Velbert-Hauptbahnhof an der früheren Niederbergbahn (Wülfrath – Velbert – Heiligenhaus – Kettwig vor der Brücke) befinden sich heute Gaststätten; der Bahnhof Velbert-Tönisheide existiert nicht mehr. Die Trasse der Niederbergbahn ist noch weitestgehend erhalten. Eine Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes wird im Zusammenhang mit der sogenannten

Schienengüterverkehr

Nach Stilllegung der Niederbergbahn hatte auch die Wirtschaft endgültig den direkten Zugang zum Güterverkehr auf Velberter Stadtgebiet verloren. Ursprünglich war sie gebaut worden, um die örtliche Industrie an das Schienennetz anzuschließen. Nach der Stilllegung der Strecke – und der teilweisen Demontage der Gleisanlagen – ist der Schienengüterverkehr im Raum Velbert heute nur noch als kombinierter Verkehr Straße – Schiene möglich. Die nächsten Bahnterminals befinden sich in Duisburg, Köln, Hagen oder Oberhausen.

Luftverkehr

Der Flughafen Düsseldorf International liegt rund 30 Kilometer westlich von Velbert. Düsseldorf International ist der drittgrößte deutsche Flughafen. Insgesamt starten von Düsseldorf aus jährlich circa 18 Millionen Passagiere mit 75 verschiedenen Fluggesellschaften zu weltweit 175 Zielen in 62 Ländern. Auch für den Geschäftsverkehr spielt der Flughafen Düsseldorf eine herausragende Rolle für die gesamte Region. Nach dem Lückenschluss der A 44 zwischen Ratingen-Ost und Velbert wird der Flughafen deutlich schneller erreicht werden können und steigert somit die Attraktivität von Velbert als Wirtschaftsstandort.

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 Langstreckenflugangebot 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 setzten 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.

2007 kamen etwa 50.000 abfliegende Passagiere aus Velbert – gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Steigerung von rund 16 Prozent. Für die Anreise nutzten dabei so gut wie alle Reisenden die Straße: etwa 72 Prozent der Flugreisenden aus Velbert kamen mit dem Pkw, weitere 17 Prozent mit dem Taxi und 5 Prozent mit dem Mietwagen. Nur etwa 6 Prozent die Flugpassagiere nutzten die Bahn.¹

¹ Nach Angaben des Flughafens Düsseldorf International: Auswertung einer Stichprobenbefragung.

B Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen in Velbert

Einführung

Soweit zur Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur in Velbert. Wie bedeutend ist aber der Faktor „Verkehr“ für die Unternehmen? Wie zufrieden sind die Unternehmen mit dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur? Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten, bestehen Lücken, die zu schließen sind? Und schließlich: Wer kann was unternehmen, um mögliche Defizite abzustellen?

Die Beschreibung der Verkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise Lage und Auslastung des Straßennetzes, ist das Ergebnis einer historischen Entwicklung und der wirtschaftlichen Aktivität. Um neben der Darstellung des Ist-Zustandes auch eine qualitative Einschätzung der Unternehmen zum Verkehr in Velbert zu erhalten, hat die IHK Düsseldorf im Frühjahr 2008 eine Unternehmensbefragung zur Qualität der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt. Angeschrieben wurden 1.454 Unternehmen. Es antworteten 234 Unternehmen, was einer Rücklaufquote von rund 16 Prozent entspricht. In diesen Unternehmen sind 10.900 Menschen angestellt, etwa 37 Prozent der insgesamt knapp 29.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Velbert. An

Tabelle 6: Größe der beteiligten Unternehmen

Betriebsgrößenklassen (Beschäftigte)	Beteiligte Betriebe		Beschäftigte insgesamt	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
1 - 3	57	24,4 %	111	1,0 %
4 - 6	36	15,8 %	187	1,7 %
7 – 9	22	1,5 %	167	1,5 %
10 - 19	40	17,1 %	531	4,9 %
20 - 49	37	15,9 %	1.084	9,9 %
50 - 99	20	8,5 %	1.329	12,2 %
100 – 199	13	5,5 %	1.710	15,7 %
200 – 2.000	9	3,8 %	5.785	53,1 %
Gesamt	234	100 %	10.900	100 %

Quelle: IHK Düsseldorf

der Umfrage nahmen insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen bis maximal 49 Mitarbeiter teil: 82 Prozent aller antwortenden Betriebe haben weniger als 50 Mitarbeiter. Lediglich neun Betriebe beschäftigen mehr als 200 Mitarbeiter; sie repräsentieren – gemessen an der Zahl Mitarbeiter – über die Hälfte (53 Prozent) aller bei dieser Umfrage erfassten Arbeitnehmer.

Die deutliche Mehrheit von 111 der 234 antwortenden Unternehmen ist in den Wirtschaftsbereichen „Industrie, Baugewerbe und Landwirtschaft“ aktiv. Weitere 55 Unternehmen antworteten aus dem Bereich „Handel und Gastgewerbe“ und 68 weitere repräsentieren den Bereich „sonstige Dienstleistungen“ (Tabelle 7).

Tabelle 7: Branchenaufteilung der beteiligten Unternehmen

Wirtschaftszweig	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Mitarbeiter
Industrie, Baugewerbe, Landwirtschaft	111	8.467
Handel, Gastgewerbe	55	924
Sonstige Dienstleistungen	68	1.510
Gesamt	234	10.901

Quelle: IHK Düsseldorf

Die Auswertung der Fragen (Fragebogen im Anhang) erfolgte in zwei Schritten: Zunächst wurde die Häufigkeit der Antworten zu den einzelnen Fragen erfasst. So kann dargestellt werden, wie viel Prozent der befragten Unternehmen die einzelnen Fragestellungen 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.

Mit der Gegenüberstellung von „Bedeutung“ und „Zufriedenheit“ der einzelnen Verkehrsträger lassen sich in einem zweiten Schritt gezielt Standortfaktoren aus den genannten Fragestellungen ableiten: Eine direkte Gegenüberstellung der Unternehmensanforderungen an die einzelnen Verkehrsträger (auf einer Skala von 1 = sehr wichtig bis 4 = unwichtig) und ihrer qualitativen Ausprägung am Ort (auf einer Skala von 1 = sehr gut bis 4 = schlecht) mittels einer so genannten Portfolio-Betrachtung ergibt einen Maßstab zur Standortbeurteilung.

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

- **Überdurchschnittlich** ist eine Situation dann, wenn der betreffende Standortfaktor sowohl wichtig für den Betrieb ist, als auch gleichzeitig in guter Qualität realisiert eingeschätzt wird (beide Kriterien besser als der Durchschnitt 2,5).
- **Übererfüllt** ist eine Situation in den Bereichen, in denen der betreffende Faktor für den Betrieb zwar relativ unwichtig, aber mit überdurchschnittlicher Qualität realisiert ist (Qualität des jeweiligen Faktors besser als 2,5, bei gleichzeitiger geringerer Anforderung als 2,5).
- **Nachrangig** ist eine Situation, die weder wichtig für die Betriebe noch besonders gut realisiert ist (beide Kriterien schlechter als der Durchschnittswert 2,5).
- **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).

Für die detaillierte Einstufung wurden die Kategorien „überdurchschnittlich“ und „nachrangig“ nochmals weiter unterteilt, da es in diesen beiden Bereichen von Bedeutung ist, ob die jeweilige Qualitätseinstufung das entsprechende Anforderungsniveau übersteigt oder nicht erreicht:

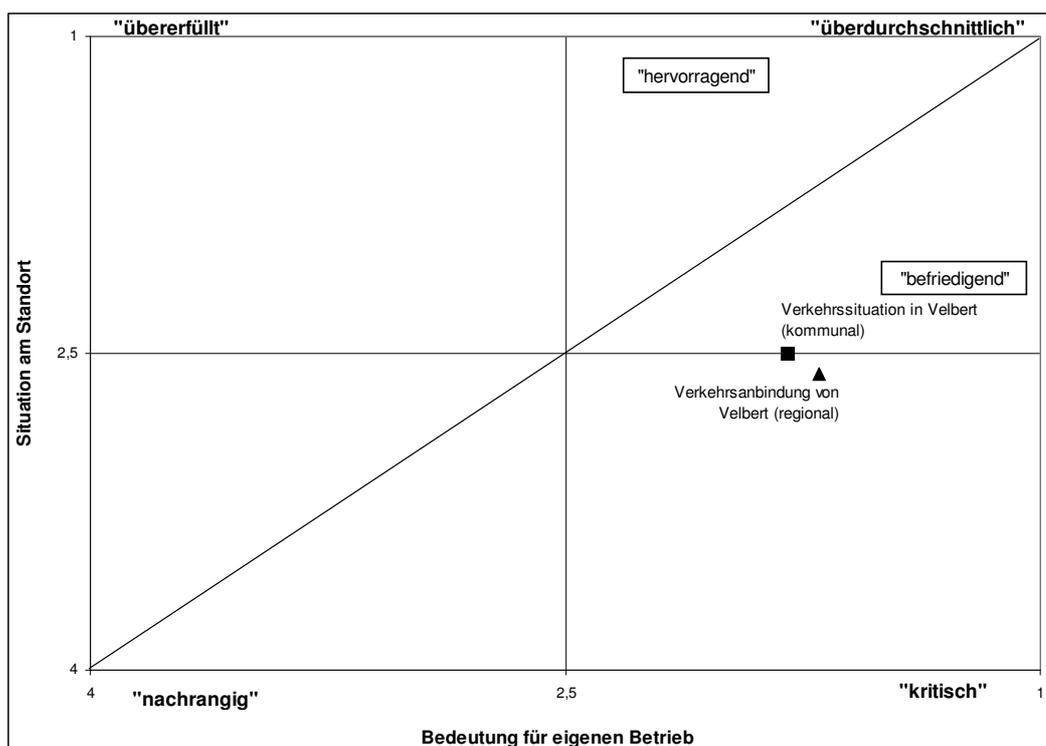
- **Hervorragend** wird der Faktor bezeichnet, wenn sowohl Realisierung als auch Bedeutung als überdurchschnittlich eingeschätzt und die Realisierung noch besser als die Bedeutung eingestuft wird.
- **Befriedigend** wird ein Faktor eingestuft, wenn zwar sowohl Bedeutung als auch Realisierung überdurchschnittlich sind, das Realisierungsniveau aber nicht das Bedeutungsniveau erreicht.
- **Vernachlässigbar** wird ein Faktor bezeichnet, wenn sowohl seine Bedeutung als auch seine Realisierung als unterdurchschnittlich eingeschätzt werden, die Realisierung aber noch besser als die Bedeutung ist.
- **Unbefriedigend** ist ein Faktor dann, wenn zwar sowohl Bedeutung als auch Realisierung unterdurchschnittlich sind, das Realisierungsniveau aber nicht das Bedeutungsniveau erreicht.

Verkehrsträger und Verkehrsanbindung und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in Velbert

82 Prozent der befragten Unternehmen geben an, dass der Verkehr innerhalb Velberts für ihren Betrieb ein „sehr wichtiges“ oder „wichtiges“ Thema ist, die generelle Zufriedenheit der Unternehmen liegt allerdings nur bei 58 Prozent. Noch etwas kritischer fällt die Meinung über die regionale Verkehrsanbindung Velberts aus: Hier geben die Unternehmen eine leicht höhere Bedeutung an (87 Prozent „wichtig“ oder „sehr wichtig“) – „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ sind aber nur noch 51 Prozent der befragten Unternehmen.

Damit liegt die Bewertung der Verkehrssituation grundsätzlich im „befriedigenden“ (= kommunal) beziehungsweise sogar im „kritischen“ (regional) Bereich (Graphik 4).

Graphik 4: Relevanz des Verkehrs für die Unternehmen in Velbert



Quelle: IHK Düsseldorf

Allerdings muss diese grundsätzliche Aussage im Folgenden weiter differenziert werden. Individuelle Stärken der Verkehrsinfrastruktur und auch deren Schwächen werden bei dieser grundsätzlichen Fragestellung ebenso wenig berücksichtigt wie die Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger, so dass hier eine weitere Nachfrage notwendig ist:

86 Prozent der antwortenden Unternehmen erachten den Verkehrsträger Straße für die innerörtliche Erschließung Velberts als „sehr wichtig“ beziehungsweise „wichtig“. Bei der regionalen Straßenerschließung gilt dies sogar für insgesamt 94 Prozent der Befragten. Auffällig ist dabei, dass größere Unternehmen dem Verkehrsträger Straße eine höhere Bedeutung beimessen als kleinere Unternehmen.

Kritisch fällt die Zufriedenheit der Unternehmen mit der Qualität des Verkehrsträgers Straße in Velbert aus: Nur jeweils rund 60 Prozent der Unternehmen sagen, dass sie mit dem Zustand der Straßenverhältnisse innerhalb Velberts sowie mit der regionalen Straßenanbindung von Velbert „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ sind.

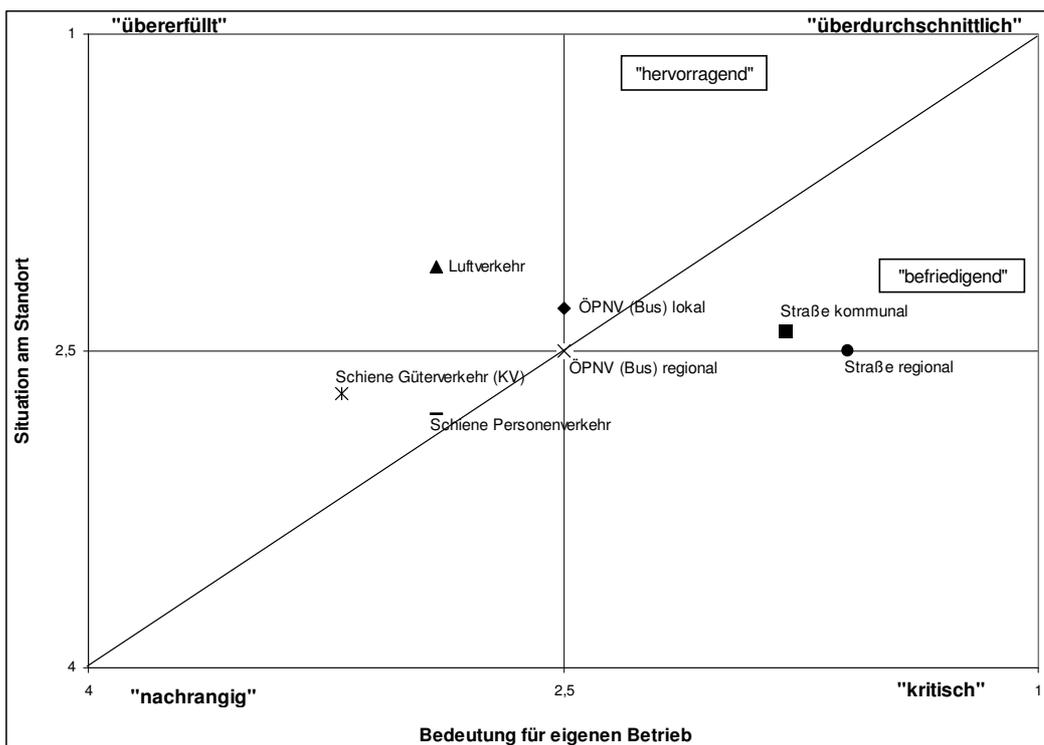
Damit schneidet die „Straße regional“ im Vergleich der Verkehrsträger (Schiene, Luft, ÖPNV) am schlechtesten ab und liegt im „kritischen“ Bereich (Graphik 5). Die hohe Bedeutung der Straße für die Unternehmen ist bereits durch die Verkehrszahlen auf den Autobahnen, Bundes- und Landstraßen (Seite 5 ff) deutlich geworden – ebenso wie die wesentlichen Defizite. Hier ist im Wesentlichen der fehlende Lückenschluss der A 44 zu nennen, der die Unternehmer unzufrieden macht: Auf dem westlichen Autobahnabschnitt der A 44 in Velbert verkehren knapp 19.000 Kraftfahrzeuge pro Tag – an der Anschlussstelle Hetterscheidt im Westen endet aber die Autobahn und damit eine leistungsfähige Anbindung Velberts nach Westen (A 3 und Rheinschiene). Nach Schließung der Autobahnücke zwischen Velbert und Ratingen ist aber zu erwarten, dass die Bewertung der „Straße regional“ deutlich besser eingestuft werden wird.

Deutlich geringer ist dann die Bedeutung aller anderen Verkehrsträger: Den lokalen und regionalen Busverkehr halten 50 Prozent, den Luftverkehr 37 Prozent, den Schienenpersonennahverkehr 31 Prozent und den Schienengüterverkehr nur 21 Prozent für „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“.

Zufrieden sind die Unternehmer mit den nationalen, europäischen und weltweiten Verbindungen am Flughafen Düsseldorf International (Seite 18), der als „übererfüllt“ eingestuft wird. Darüber hinaus herrscht auch eine große Zufriedenheit mit den innerörtlichen und regionalen ÖPNV-Verbindungen, die als „hervorragend“ bewertet werden.

Der schienengebundene Nahverkehr wird von den antwortenden Velberter Unternehmen nur mit „nachrangig“ bewertet. Das liegt vor allem daran, dass Velbert-Mitte keinen direkten S-Bahn-Schluss hat (Seite 14ff). Würde die Niederbergbahn reaktiviert – und Velbert-Mitte wieder direkten Zugang zum Schienennahverkehr haben – wäre der Stellenwert des Schienennahverkehrs wahrscheinlich höher.

Graphik 5: Relevanz der einzelnen Verkehrsträger in Velbert



Quelle: IHK Düsseldorf

Bewertung ausgewählter Straßenprojekte

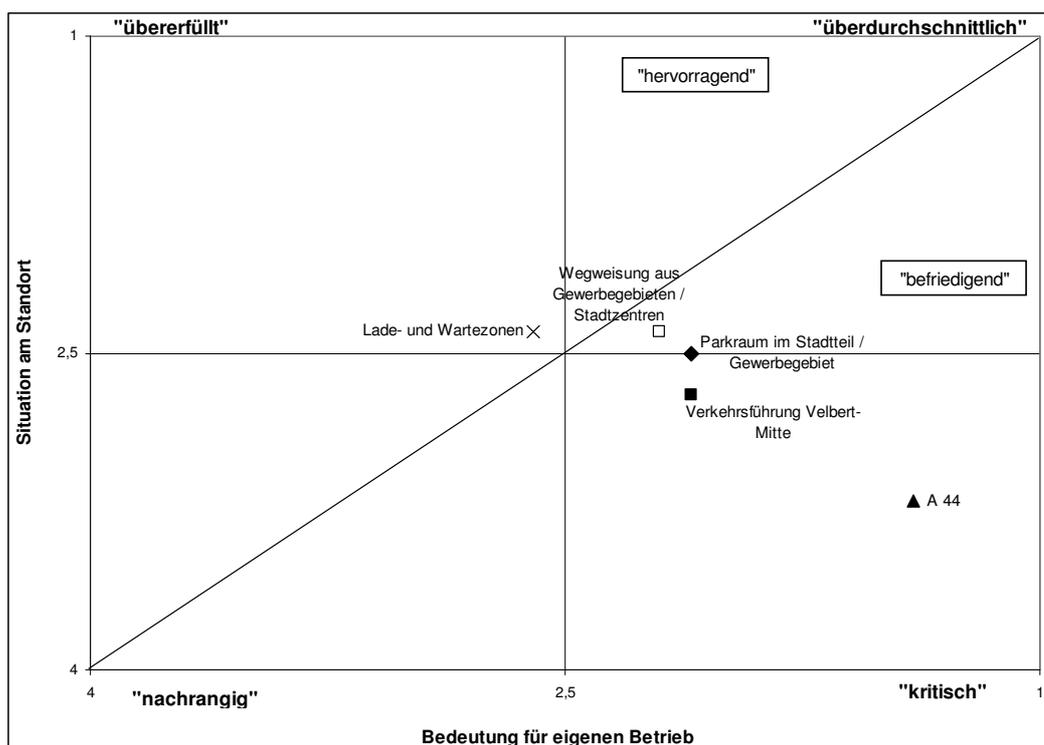
Weil der Verkehrsträger erfahrungsgemäß eine große Bedeutung im Verkehrsgeschehen insgesamt spielt ist im Detail nach einigen bedeutenden Straßenprojekten gefragt worden: Kritik wurde insbesondere an dem fehlenden Lückenschluss der **A 44** zwischen Ratingen-Ost und Velbert geübt. Hier gibt eine eindeutige Mehrheit der Befragten an, dass sie diesen Lückenschluss für „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“ erachtet (93 Prozent). 78 Prozent der Unternehmen sind „weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“ damit, dass dieser Lückenschluss zwischen Velbert und Ratingen-Ost bisher nicht beseitigt wurde. Für größere Unternehmen ist diese Frage dabei noch bedeutender als für kleinere.

Ein anderes großes Problem ist die **Verkehrsführung innerhalb des Innenstadtringes in Velbert-Mitte**: Zu diesem Thema fällt das Unternehmensurteil zur gegenwärtigen Situation ebenfalls schlecht aus. 61 Prozent der Betriebe sind mit dem gegenwärtigen System von Einbahnstraßen „weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“; sogar 71 Prozent halten ein neues, übersichtlicheres Verkehrskonzept für „bedeutend“ oder „sehr bedeutend“.

Sowohl die A 44 als auch die Verkehrsführung in Velbert-Mitte liegen damit in der Matrix im „kritischen“ Bereich (Graphik 6).

Parkraum ist für die Befragten ebenfalls ein Thema von hoher Bedeutung: 72 Prozent halten ausreichenden Parkraum für „sehr wichtig“ oder „wichtig“; der Grad der Zufriedenheit („sehr zufrieden“ oder „zufrieden“) erreicht nur einen Wert von 54 Prozent, immerhin noch ein „befriedigender“ Wert (Graphik 6).

Graphik 6: Relevanz ausgewählter Straßenprojekte in Velbert



Quelle: IHK Düsseldorf

Positiver beurteilen die Angesprochenen das Angebot an **Lade- oder Wartezonen**. Für 44 Prozent ist das Vorhandensein von Lade- oder Wartezonen von „Bedeutung“ oder von „wichtiger Bedeutung“. Knapp 60 Prozent sind mit der Situation vor Ort „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“. Damit ist dieser Faktor als „übererfüllt“ zu bezeichnen (Graphik 6).

Gerade für den ortsfremden Verkehr ist die Frage nach der **Wegweisung** von und zu den Gewerbegebieten bzw. den Stadtteilen wichtig: 69 Prozent der Unternehmen messen diesem Faktor eine „sehr wichtige“ bzw. „wichtige“ Bedeutung bei. Die Zufriedenheit ist in diesem Zusammenhang nahezu gleich hoch: 64 Prozent gaben an, dass sie mit der Wegweisung aus den Gewerbegebieten bzw. Stadtteilen „sehr zufrieden“ bzw. „zufrieden“ sind – insgesamt ein „befriedigender“ Wert (Graphik 6).

Hier besteht Handlungsbedarf, um die Ausschilderung der Gewerbegebiete zu optimieren. Kritiker mögen anführen, dass heutzutage Navigationsgeräte die Beschilderung ersetzen können. Hierzu muss aber gesagt werden, dass Navigationsgeräte üblicherweise so programmiert sind, die Ziele auf dem kürzesten Weg zu erreichen. Dadurch fahren Lkw immer wieder über Straßen oder durch Stadtteile, die nicht für den Durchgangsverkehr angelegt sind. Eine nachvollziehbare Ausschilderung zu den Gewerbegebieten kann diese ungewünschten Fahrten (beispielsweise in der Innenstadt) vermeiden helfen. Abgesehen davon sind Navigationsgeräte noch nicht flächendeckend in allen Lkw eingebaut.

Schlecht ausgeschildert sind vor allem die peripher gelegenen Gewerbegebiete wie beispielsweise die Gewerbegebiete „Ziegeleiweg“, „Steinbrink“ oder „Am Rosenhügel“.

Differenziert zeigt sich das Meinungsbild in der Frage nach der **Straßenverkehrstechnik** und des **Straßenbaus**: Knapp 70 Prozent der Unternehmen billigen diesem Thema eine „wichtige“ bzw. „sehr wichtige“ Bedeutung zu; rund 56 Prozent sind mit der gegenwärtigen Situation auf kommunaler Ebene und sogar 68 Prozent auf regionaler Ebene grundsätzlich „zufrieden“.

Üblicherweise wird bei IHK Analysen eine weitere Differenzierung nach dem Meinungsbild der einzelnen Branchen angestrebt. Diese Differenzierung der Ergebnisse zeigt allerdings, dass sich die Antworten nicht grundsätzlich unterscheiden (Tabellen 8-10). Insgesamt ergeben sich zwar durch die statistischen Berechnungen Unterschiede in der Klassifizierung; die Bewertung nach dem Kriterium „Zufriedenheit“ ist aber grundsätzlich zwischen den Branchen vergleichbar. Lediglich Handel und Gastgewerbe beurteilen die generelle Verkehrsanbindung von Velbert kritischer als die Industrie und das Baugewerbe. Erwartungsgemäß spielt für diese Wirtschaftsbereiche aber der Schienengüterverkehr wiederum eine „vernachlässigbare“ Rolle. Demgegenüber wird der öffentliche Personennahverkehr von Handel und Gastgewerbe tendenziell „kritischer“ bewertet. Dies wird vor allem auf ein ausgedünntes Busangebot in den Abend- und Nachtstunden zurückzuführen sein, was gerade für das Gastgewerbe üblicherweise von großer Bedeutung ist.

Die Note „befriedigend“ erhält von allen Branchen der Verkehrsträger „Straße“ auf kommunaler Ebene. Der Luftverkehr wird mit „übererfüllt“ ebenfalls grundsätzlich positiv bewertet.

**Tabelle 8: Portfolioanalyse der Verkehrssituation –
Durchschnittsbeurteilungen der Industrie und des Baugewerbes**

Fragestellung	Bedeutung für den Betrieb ¹	Zufriedenheit am Standort ²	Standortbedingungen ³
Verkehrssituation in Velbert - generell	1,9	2,5	+
Verkehrsanbindung von Velbert - - generell	1,7	2,6	--
Verkehrsträger Straße – kommunal	1,8	2,4	+
Verkehrsträger Straße – regional	1,6	2,4	+
Schienenpersonennahverkehr	2,9	2,8	oo
Schienengüterverkehr (KV)	2,9	2,7	oo
Luftverkehr	2,8	2,1	o
Öffentlicher Personennahverkehr – lokal	2,6	2,3	o
Öffentlichen Personennahverkehr – regional	2,6	2,5	oo

¹ Antworten: 1 = sehr wichtig, 2 = wichtig, 3 = weniger wichtig, 4 = unwichtig

² Antworten: 1 = zufrieden, 2 = zufrieden, 3 = weniger zufrieden, 4 = unzufrieden

³ „++“ = hervorragend, „+“ = befriedigend, „o“ = übererfüllt, „oo“ = nachrangig, „-“ = unbefriedigend bzw. „- -“ = kritisch

Quelle: IHK Düsseldorf

**Tabelle 9: Portfolioanalyse der Verkehrssituation –
Durchschnittsbeurteilungen des Handels und des Gastgewerbes**

Fragestellung	Bedeutung für den Betrieb ¹	Zufriedenheit am Standort ²	Standortbedingungen ³
Verkehrssituation in Velbert - generell	1,7	2,4	+
Verkehrsanbindung von Velbert - - generell	1,8	2,7	--
Verkehrsträger Straße – kommunal	1,7	2,4	+
Verkehrsträger Straße – regional	1,7	2,5	+
Schienenpersonennahverkehr	3,1	2,8	-
Schienengüterverkehr (KV)	3,2	2,6	oo
Luftverkehr	3,0	2,2	o
Öffentlicher Personennahverkehr – lokal	2,7	2,2	--
Öffentlichen Personennahverkehr – regional	2,7	2,5	o

¹ Antworten: 1 = sehr wichtig, 2 = wichtig, 3 = weniger wichtig, 4 = unwichtig

² Antworten: 1 = zufrieden, 2 = zufrieden, 3 = weniger zufrieden, 4 = unzufrieden

³ „++“ = hervorragend, „+“ = befriedigend, „o“ = übererfüllt, „oo“ = nachrangig, „-“ = unbefriedigend bzw. „- -“ = kritisch

Quelle: IHK Düsseldorf

Tabelle 10:
Portfolioanalyse der Verkehrssituation –
Durchschnittsbeurteilungen der sonstigen Dienstleistungen

Fragestellung	Bedeutung für den Betrieb ¹	Zufriedenheit am Standort ²	Standortbedingungen ³
Verkehrssituation in Velbert - generell	1,8	2,6	--
Verkehrsanbindung von Velbert - - generell	1,5	2,8	--
Verkehrsträger Straße – kommunal	1,8	2,5	+
Verkehrsträger Straße – regional	1,5	2,6	--
Schienenpersonennahverkehr	2,6	2,7	-
Schiengüterverkehr (KV)	3,5	2,4	o
Luftverkehr	2,8	2,1	o
Öffentlicher Personennahverkehr – lokal	2,5	2,3	+
Öffentlichen Personennahverkehr – regional	2,4	2,6	--

¹ Antworten: 1 = sehr wichtig, 2 = wichtig, 3 = weniger wichtig, 4 = unwichtig

² Antworten: 1 = zufrieden, 2 = zufrieden, 3 = weniger zufrieden, 4 = unzufrieden

³ „++“ = hervorragend, „+“ = befriedigend, „o“ = übererfüllt, „oo“ = nachrangig, „-“ = unbefriedigend bzw. „- -“ = kritisch

Quelle: IHK Düsseldorf

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.

Allerdings wird die Kommunikation zwischen Unternehmen und Kommune auf einer Schulnotenskala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) mit 3,2 bewertet – ein verbesserungswürdiger Wert. Hinweisen in den Einzelantworten kann man entnehmen, dass es den Unternehmen dabei in erster Linie an einem grundsätzlichen Informationsaustausch mit der Stadtverwaltung fehlt. Viele der Befragten führen für sie wichtige Individualprobleme an (zum Beispiel „Grüne Welle“ auf einzelnen Straßenabschnitten, in Einzelfällen fehlende Wegweisung aus oder zu Gewerbegebieten und ähnliches). 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

Die Verkehrsinfrastruktur von Velbert ist grundsätzlich gut ausgebaut. Ihre Stärken liegen vor allem in

- einem gut ausgebauten und dicht geknüpften lokalen Straßennetz,
- der Nähe zu den Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen,
- der geringen Entfernung zum Flughafen Düsseldorf International und
- der guten Qualität des öffentlichen Nahverkehrs basierend auf dem Bus.

Spezielle Probleme ergeben sich durch

- den bisher nicht realisierten Lückenschluss der A 44,
- der komplizierten Verkehrsführung innerhalb des Innenstadtringes in Velbert-Mitte,
- durch die teilweise lückenhafte Ausschilderung der Gewerbegebiete für den Fernverkehr und durch
- das fehlende / schlechte Angebot des schienengebundenen Personennahverkehrs.

Die beiden erstgenannten Probleme sind aber bei den politischen Entscheidungsträgern bekannt – und es wird konkret an einer Verbesserung der Verhältnisse gearbeitet: Der Planfeststellungsbeschluss zum Bau der A 44 ist ergangen; die Verkehrsführung in der Velberter Innenstadt steht auf dem Prüfstand und soll baldmöglichst vereinfacht werden.

Verbesserungen, wie eine Nachbesserung der Ausschilderung für den Wirtschaftsverkehr, eine intensivere Diskussion zwischen Wirtschaft und Verwaltung, die Planung zur weiteren Verbesserung der Straßeninfrastruktur bis hin zu Verbesserungen im S-Bahnverkehr, können – wenigstens zum Teil – ohne weitere große kommunale Investitionen erreicht werden.

A 44 – Lückenschluss dringend notwendig

Der Lückenschluss der A 44 zwischen Ratingen-Ost und Velbert ist dringend notwendig – das bestätigt erneut die Befragung der Unternehmen in Velbert. Es sollte daher – im Falle eines positiven Urteils durch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zum Planfeststellungsbeschluss – schnellstmöglich mit dem Bau der Autobahn begonnen werden. Velbert wird dann Richtung Westen (Düsseldorf) und Richtung

Süden (Wuppertal) über Autobahnen gut an das nationale Autobahnnetz angeschlossen sein.

Der Ruhralleetunnel in Essen sollte ebenfalls schnellstmöglich realisiert werden, um als Kompromisslösung eine Autobahnanbindung Richtung Osten über die A 535 – A 52 – A 40 herzustellen. Der Ruhralleetunnel ist als Projekt des sogenannten vorrangigen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Hauptansprechpartner: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW, Straßen.NRW

Verkehrsführung in der Innenstadt vereinfachen

Die Umsetzung des vorgelegten Konzeptes zur Überarbeitung der Verkehrsführung wird von der IHK grundsätzlich unterstützt und sollte zügig umgesetzt werden. Der Handlungsdruck ist auf drei Workshops deutlich geworden, die den Prozess der Erarbeitung dieses Verkehrskonzeptes für Velbert-Mitte begleitet hatten.

Allerdings sollte von dem geplanten dritten Baustein des neuen Verkehrskonzeptes (Sperrung der Poststraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Thomasstraße und die Verlagerung des Verkehrs in Parallelstraßen) Abstand genommen werden, weil dadurch zusätzliche Umwegfahrten in Velbert-Mitte notwendig werden, was der grundsätzlichen Zielsetzung des neuen Verkehrskonzeptes – nämlich Verkehrsbeziehungen einfacher zu gestalten – zuwider läuft.

Hauptansprechpartner: Technische Betriebe Velbert

Circle-Line realisieren

Die Idee der Circle-Line wird politisch kontrovers diskutiert. Sie würde für Velbert-Mitte eine Reaktivierung des traditionellen Schienenanschlusses bedeuten und damit die Reiseverbindungen nach Norden (Essen), Süden (Wülfrath, Wuppertal), aber vor allem nach Westen (Düsseldorf), deutlich verbessern. Die Planungen zur Circle-Line sollten daher – wenn auch zunächst in Teilschritten – konsequent umgesetzt werden.

Hauptansprechpartner: Ministerium für Bauen und Verkehrs des Landes NRW, VRR, Stadt Velbert, Kreis Mettmann

Ausschilderung für den Wirtschaftsverkehr verbessern

Die zentral gelegenen Gewerbegebiete sind über entsprechende Ausschilderung für den Wirtschaftsverkehr gut zu finden. Gewerbegebiete weiter außerhalb – beispielsweise die Gewerbegebiete „Ziegeleiweg“, „Steinbrink“, „Siebeneick“ oder „Am Rosenhügel/Ringstraße“ – sind nur lückenhaft ausgeschildert; teilweise fehlt eine Aus-

schilderung ganz. Gleiches gilt auch für den Verkehr, der die Gewerbegebiete verlässt und den nächsten Fernstraßenanschluss sucht. Gerade LKW-Fahrer, die diese Gewerbegebiete ansteuern und nicht über ein Navigationsgerät verfügen, haben Schwierigkeiten, den nächsten Fernstraßenanschluss auf direktem Weg zu finden.

Die IHK empfiehlt daher, für den Wirtschaftsverkehr einen LKW-Routenplan zu erstellen und die Ausschilderung der Gewerbegebiete im Zu- und Ablauf mit einer einheitlichen Wegweisung zu ergänzen. Umwegfahrten werden so weitgehend vermieden und die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte vereinfacht. Die IHK Düsseldorf ist gerne bereit, sich in diesen Prozess einzubringen und Vorschläge zu erarbeiten.

Hauptansprechpartner: Technische Betriebe Velbert

Das Angebot im Nahverkehr verbessern

Über die S 9 sind die östlichen Stadtteile von Velbert mit dem regionalen S-Bahn-System angeschlossen. Es bestehen Busverbindungen von den Haltepunkten nach Velbert-Mitte. Reisenden in den S-Bahnen wird diese Umsteigemöglichkeit allerdings nicht kommuniziert, so dass Velbert-Mitte trotz der Busanbindungen der Bahnhöfe für Ortsfremde schlecht zu erreichen ist. Sie fahren – durch Unkenntnis – schlicht vorbei. Es wäre leicht möglich, durch Bandansagen in den S-Bahnen auf die bestehenden Umsteigemöglichkeiten und die Busverbindungen in Richtung Velbert-Mitte hinzuweisen.

Zudem erscheint es angebracht, die Ansagen für die jeweils nächste Haltestelle grundsätzlich zweisprachig (deutsch und englisch) zu gestalten.

Weiterhin empfiehlt die IHK Düsseldorf, das bisher eingesetzte Wagenmaterial möglichst schnell gegen neue, moderne Einheiten auszutauschen. Die DB AG hat angekündigt, auf allen Linien der S-Bahn Rhein-Ruhr ab Sommer 2008 nach und nach neues Wagenmaterial einzusetzen. Dieser Termin ist allerdings bereits mehrfach verschoben worden. Im November 2008 wurden auf der S 7 (Solingen – Flughafen Düsseldorf Terminal) die ersten neuen Fahrzeuge eingesetzt. Es sollte darauf hingewirkt werden, dass die Linie S 9 ebenfalls schnellstmöglich mit modernen S-Bahn-Zügen ausgestattet wird.

Hauptansprechpartner: Deutsche Bahn AG, VRR

Weiterhin wäre es sinnvoll, die vorhandene Schnellbuslinie 19 von Essen über Velbert nach Heiligenhaus bis Düsseldorf-Zentrum zu verlängern, um eine umsteigefreie, schnelle ÖPNV-Verbindung zwischen Velbert und Düsseldorf herzustellen.

Hauptansprechpartner: VRR

Informationsaustausch Wirtschaft – Stadt verbessern

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, beispielsweise in Form eines „Runden Tisches Verkehr“. Darüber hinaus können aber auch die regionalen Gremien der IHK (IHK-Ausschuss Velbert) als Diskussions- und Ansprechpartner der Stadt im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung zur Verfügung stehen.

Hauptansprechpartner: Technische Betriebe Velbert

D Anhang

Fragebogen

Fragen zur Verkehrssituation in Velbert

Angaben zum Unternehmen (**falls nicht zutreffend/ offen, bitte korrigieren/ ergänzen**): (intern:)

Wirtschaftszweig:

Evtl. Korrektur:

Anzahl der aktuell Beschäftigten am Standort Velbert: rundPersonen, davonZeitarbeiter

Fragebogen bearbeitet durch: Frau/ Herr Tel:

Verkehrssituation in Velbert/ Verkehrsanbindung von Velbert	Welche Bedeutung hat die Verkehrsanbindung Velberts für Ihren Betrieb?				Wie zufrieden sind Sie als Unter- nehmer mit der Verkehrsanbindung von bzw. -situation in Velbert?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwich- tig	sehr zufrieden	zu- frieden	weniger zufrieden	unzu- frieden
kommunal (Verkehrssituation in Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (Verkehrsanbindung von Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen:

.....

Relevanz der einzelnen Verkehrsträger	Welche Bedeutung haben folgende Verkehrsträger für Sie als Unternehmer?				Wie zufrieden sind Sie mit der Qualität folgender Verkehrs- träger in Velbert?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwich- tig	sehr zufrieden	zu- frieden	weniger zufrieden	unzu- frieden
Straße kommunal (innerhalb von Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Velbert)	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 Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4

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

.....

Die wichtigsten Straßenprojekte	Wie wichtig sind für Sie folgende Straßenprojekte?				Wie zufrieden sind Sie mit dem Umsetzungsstand?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
A 44 ¹	1	2	3	4	1	2	3	4
Verkehrsführung City ²	1	2	3	4	1	2	3	4
fehlende Lade- oder Wartezonen ³ in Ihrem Stadtteil / Gewerbegebiet	1	2	3	4	1	2	3	4
Parkraum in Ihrem Stadtteil / Gewerbegebiet ⁴	1	2	3	4	1	2	3	4
Wegweisung aus Ihrem Gewerbegebiet/Stadtzentrum f. d. Fernverkehr	1	2	3	4	1	2	3	4
Sonstiges: _____ ⁵	1	2	3	4	1	2	3	4

¹ **A 44:** Bedeutung des Lückenschlusses der A 44 Ratingen – Velbert; Planfeststellungsbeschluss liegt vor

² **Verkehrsführung City:** Neues Verkehrskonzept für Velbert-Mitte, Öffnung des Innenstadtrings im 2-Richtungs-Verkehr

³ **Ladezonen / Wartezonen:** Einrichtung von Ladezonen im Stadtteil, Einrichtung von Wartezonen für LKW im Gewerbegebiet

⁴ **Parkraum:** Bedarf an Parkraum vor Ort

⁵ **Sonstiges:** bitte benennen und entsprechend bewerten

Straßenverkehrstechnik (z.B. ungünstige Ampelschaltungen, unzureichende Beschilderung oder Wegweisung etc.)	Welche Bedeutung hat die Verkehrstechnik für Sie als Unternehmer?				Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrstechnik in Velbert?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Straße kommunal (innerhalb von Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen (gegebenenfalls bitte konkreten Mangel im Bereich Straßenverkehrstechnik benennen):

.....

Straßenbau (z.B. schlechter Straßenbelag, enge Kreiseln etc.)	Welche Bedeutung hat der Straßenbau für Sie als Unternehmer?				Wie zufrieden sind Sie mit dem Straßenbau in Velbert?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Straße kommunal (innerhalb von Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Velbert)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen (gegebenenfalls bitte konkreten Mangel im Bereich Straßenbau benennen):

.....

Wie bewerten Sie die Kommunikation mit der Stadt Velbert im Bereich Verkehr?

(In Schulnoten)

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft ungenügend

Warum?

Einzelauswertungen der Antworten aus der Befragung

Defizite bei einzelnen Verkehrsträgern (Auswahl aus Originalantworten)

Straßenverkehr
Lückenschluss A 44 fehlt
Autobahnanbindung nach Düsseldorf fehlt dringend!
Ausbau A 44 Richtung Düsseldorf
Tunnel Ein- u. Ausfahrt / Kreisverkehr möglich? Langenberg
Straßenbelag Am Lindenkamp - Neustraße
Nierenhofer Straße sehr schlechter Zustand
Grüne Welle auf der Friedrich-Ebert-Straße
es könnte noch mehr für die sogenannte "grüne Welle" getan werden
keine grüne Welle bei Tempo 50
Durch Kontaktschaltung der Ampeln, keine grüne Welle !!!
Verkehrsführung und Ausschilderung sind katastrophal
Gewerbestraße am Rosenkamp zu schmal
Schiene Personenverkehr / ÖPNV
Bahnanbindung sehr schlecht
Anbindung S-Bahn-Bus (zum und vom Industriegebiet Röbbek)
Zum Teil sehr lange Busverbindungen (nach Düsseldorf)
Tönisheide ist in der Busbindung vernachlässigt worden
Kommunikation mit der Stadtverwaltung
Noch nie kontaktiert!
Mangelnde Information
wenig Kommunikation
Probleme, die wir hatten, wurden gelöst.
Rückmeldung erfolgt kurzfristig, sachkundig und kundenfreundlich
Gute Kommunikationsbereitschaft der Stadt

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