

An den Vorsitzenden
des Rates der Stadt Velbert
Herrn Bürgermeister Dirk Lukrafka
Rathaus
42551 Velbert

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Stadtplanung und Mobilität
Herrn Frank Engel
Rathaus
42551 Velbert

An den Vorsitzenden
des Verwaltungsrates der Technischen Betriebe Velbert AöR
Herrn Bürgermeister Dirk Lukrafka
Rathaus
42551 Velbert

Velbert, 30.10.24

**Antrag: Aktualisierung des geltenden Verkehrsentwicklungsplans und Fortschreibung
zu einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung**

Sehr geehrter Herr Lukrafka,
Sehr geehrter Herr Engel,

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung / TBV werden aufgefordert, den geltenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 2019 zu aktualisieren und ihn zu einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung fortzuschreiben. Ausgehend von der 2023 beschlossenen Klimastrategie sollen die darin formulierten Ziele für die einzelnen Verkehrsträger verfolgt und integriert werden. Auch die in den vergangenen Jahren bereits initiierten Maßnahmen wie z.B.

- deutliche Stärkung des Fahrradverkehrs durch verbesserte Anbindung des Panoramaradwegs an die Velberter Innenstadt, die Umsetzung der „letzten Meile“, die Etablierung von Fahrradstraßen, die Öffnung von geeigneten Einbahnstraßen für den Fahrrad-Gegenverkehr, die Errichtung von Fahrradstationen etc.;
- Beruhigung des Kfz-Verkehrs in Wohngebieten z.B. durch Ausweisung von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen (Vorlage 2/2021);
- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, ausgehend von dem 2022 verabschiedeten ÖPNV-Konzept (Vorlage 387/2022) und ggf. anstehender Fortschreibungen

sollen einbezogen und im Hinblick auf die beschlossenen Klimaziele weiter entwickelt werden. Gleiches gilt für Maßnahmen zur Stärkung des Fußgängerverkehrs insbesondere in den Ortszentren, aber auch an Fußgängerüberwegen und Kreuzungen. Weiterhin sollen die Erkenntnisse aus dem kürzlich beschlossenen Lärmaktionsplan (Vorlage 179/2024) berücksichtigt werden. Die Fortschreibung der o.g. Maßnahmen soll einhergehen mit Maßnahmen zur Verbesserung des allgemeinen Verkehrsflusses, insbesondere auf den viel genutzten Haupt- und Durchgangsstraßen.

Übergeordnetes Ziel ist gemäß Klimastrategie die Schaffung einer integrierten Entwicklungsplanung für eine emissionsarme und nutzerorientierte Mobilität. Als Leitparameter der integrierten Planung soll der

angestrebte Modal Split dienen, der lt. Klimastrategie die folgenden Zielgrößen für das Jahr 2045 aufzeigt: Fahrrad 18%, Fußgänger 29%, ÖPNV 15%, MIV 37%. Im Zuge der Bearbeitung sind angemessene Zwischenziele, insbesondere für den Fahrradverkehr, festzulegen. Dabei soll auch eine veränderte Nutzung und Aufteilung des Straßenraums betrachtet werden, damit die formulierten Ziele mit vergleichbaren Qualitätsstufen (QSV) für alle Verkehrsträger erreichbar werden.

Darüber hinaus soll die im aktuellen VEP enthaltene Tangentenlösung für den Kfz-Verkehr dahingehend geändert werden, dass die Südost-Tangente zwischen Schmalenhofer Straße und Nevigeser Straße entfällt. Für andere Tangentenabschnitte soll geprüft werden, ob diese im Sinne der gegenwärtigen und zukünftigen Stadtentwicklung noch zweckmäßig und zeitgemäß sind. Die Fortschreibung des VEP soll dabei nach Möglichkeit ohne neue Modellrechnungen erfolgen, wie sie seinerzeit für den aktuell geltenden VEP erstellt wurden.

Aufgrund der formulierten Zielstellungen sollte angestrebt werden, diesmal ein Büro auszuwählen, dessen Schwerpunkt und ausgewiesene Expertise in der Konfliktlösung zwischen den Verkehrsträgern liegt.

Begründung:

Die aktuelle Verkehrsentwicklungsplanung besteht aus mehreren, nicht aufeinander abgestimmten Komponenten:

- Der VEP von 2019 ist schwerpunktmäßig auf die Entwicklung des MIV ausgerichtet, während die anderen Verkehrsströme nicht näher betrachtet werden.
- Die Planung für die Weiterentwicklung des ÖPNV erfolgte zuletzt 2022 im Rahmen des neuen ÖPNV-Konzepts.
- Die letzte Entwicklungsplanung für den Fußgänger- und Radverkehr erfolgte 2019 im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Fuß- und Radverkehr.
- Weitgehend unabhängig davon erfolgte die Planung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Ortszentren und Wohngebieten.
- Keine dieser Planungen berücksichtigt die Klimastrategie, die erst 2023 finalisiert und beschlossen wurde.

Neben der generellen Aktualisierung des VEP von 2019 ist deshalb dringend die Zusammenführung aller Komponenten zu einer integrierten Planung geboten, um den Einfluss der angestrebten Stärkung der anderen Verkehrsträger auf den MIV abzubilden. Zudem sind die mit der Klimastrategie formulierten Ziele und Maßnahmen zu integrieren.

In Bezug auf die im VEP 2019 geplanten Tangentenlösungen hat sich seither gezeigt, dass diese sowohl politisch als auch in der Bevölkerung mehr und mehr in Frage gestellt werden und keine Unterstützung mehr erfahren. Zudem würden einzelne Teilabschnitte der Tangenten mit in Vorbereitung stehenden Bebauungsplänen kollidieren.

Nachdem der VEP von 2019 seine Schwerpunkte im Bereich von Verkehrsmodellen für den MIV hatte, sollen diesmal die Schwerpunkte bei der Stärkung des Fahrradverkehrs und der konfliktarmen Integration der Verkehrsträger liegen.

Freundliche Grüße

gez.

Andreas Kanschat
Fraktionsvorsitzender

Nico Schmidt
Fraktionsvorsitzender