

Raumortlabor Hombroich

Analyse des Verkehrsentwicklungsplans Stadt Neuss und Auswirkungen auf Raumortlabor

1. Straßennetz mit Verkehrsbelastung

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Stadt Neuss sind in Bezug auf den Entwicklungsstandort Raumortlabor folgende Straßen von Bedeutung:

- L 201 (Neusser Straße – Kapellenstraße) hat eine Belastung von 5.100 Kfz-Fahrten/Tag; in der Prognose 2015 nimmt die Anzahl Kfz-Fahrten/Tag um ca. 200 Kfz-Fahrten/Tag ab.

Die L 201 ist nach VEP eine Hauptverkehrsstraße. Die verkehrliche Verträglichkeit der L 201 liegt bei 12.000 bis 14.000 Kfz-Fahrten/Tag. Das heißt, die L 201 hat noch einige Reserven.

- A 46:
Die Bundesautobahn A 46, im Nordwesten vom Raumortlabor liegend, hat eine Verkehrsbelastung von 59.300 Kfz-Fahrten/Tag im Bestand und in der Prognose 2015 von 63.700 Kfz-Fahrten/Tag. Bei dem Fall mit Maßnahmen steigt die Belastung auf 63.800 Kfz-Fahrten/Tag an.

Die A 46 hat für Raumortlabor den im Südwesten liegenden Autobahnanschluss Grevenbroich–Kapellen. Allerdings ist hier zu beachten, dass die Straße Auf den Hundert Morgen ungeordnet untergeordnet ist.

Die Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte ist zu prüfen, wenn alle Daten vorliegen.

Ein weiterer Autobahnanschlusspunkt Neuss–Holzheim ist vom Raumortlabor nicht zu erreichen, da derzeit keine Verbindung zwischen dem Lindenweg bzw. der L 201 (Kapellenstraße) vorhanden ist.

- L 361:
Die L 361 bildet die südliche Abgrenzung vom Raumortlabor. Sie verbindet den Autobahnanschluss Grevenbroich–Kapellen mit der L 201. Die L 361 hat im Bestand eine Verkehrsbelastung von 7.300 Kfz-Fahrten/Tag. In der Prognose 2015 steigt die Verkehrsbelastung auf 7.400 Kfz-Fahrten/Tag; somit keine nennenswerte Erhöhung. Da die L 361 eine Hauptverkehrsstraße ist, besitzt sie noch Leistungsreserven.

Das Teilstraßenstück der L 201 zwischen L 361 und K 33 hat eine Verkehrsbelastung von 9.100 Kfz-Fahrten/Tag im Bestand. In der Prognose 2015 liegt der Wert bei 9.000 Kfz-Fahrten/Tag. Das heißt, dass auch in diesem Bereich noch einige Leistungsreserven vorhanden sind.

- Für die innere Erschließungsstraße vom Raumortlabor, wie Auf den Hundert Morgen - Lindenweg, Bergerweg, Vockrather Weg etc. liegen keine Verkehrsdaten vor.

2. Knotenpunkte

Die Analyse der Leistungsfähigkeit der Strecken ergibt, dass es noch Reserven gibt. Probleme bereiten jedoch die Knotenpunkte in Reuschenberg, insbesondere bereiten die der L 201 im Innenstadtbereich von Reuschenberg. Diese werden im VEP als kritische Knotenpunkte angesehen.

Die Knotenpunkte von Holzheim und das vorhandene Straßennetz sind auch nicht in der Lage weitere neue, größere Mengen Verkehr aufzunehmen.

3. Radverkehr

Das gesamte innere Erschließungsnetz vom Raumortlabor wird als wesentliches Radwegenetz ausgewiesen, im vorhandenen Radwegeplan mit der Qualitätsstufe als vorhandene Radverkehrsanlagen und gut befahrbare Straßen und Wege.

4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Qualität

Bahverkehr

Durch das Gebiet Raumortlabor fährt die Regionalbahn 38. Bahnhöfe hat die Strecke in Holzheim (im Norden) und im Süden in Kapellen-Wevelinghoven. Das heißt, Raumortlabor hat keinen eigenen Bahnhof. Im FNP Stadt Neuss ist jedoch ein Bahnhof ausgewiesen. Die Entfernung zwischen der Raketenstation und den Bahnhöfen beträgt ca. 1.720 m bis Bahnhof Holzheim und bis zum Bahnhof Kapellen-Wevelinghoven ca. 2.850 m.

Buslinienverkehr auf der L 201

Dies sind die Buslinien 869 und 877. Die Entfernung zu den Bushaltestellen beträgt ca. 720 m und bis zum zukünftigen Bahnhof Raumortlabor ca. 470 m..

Im VEP Stadt Neuss wird darauf hingewiesen, dass die Verbindungsfunktion in diesem Raum überprüfenswert (QS 1) ist.

Das Reisezeitverhältnis ÖPNV zu IV (Individualverkehr) ist 4:1. Das heißt, der ÖPNV braucht viermal solange in die Innenstadt von Neuss wie der IV.

Die Analyse zeigt auf, dass das Gebiet durch veränderte Linienführung in das Liniennetz des Busverkehrs Neuss zu integrieren ist.

5. Straßenquerschnitte

Die Straßenquerschnitte der bestehenden Straßen im Bereich Raumortlabor liegen zwischen ca. 2,50 m und ca. 6,25 m (Lindenweg), so dass in den meisten Straßen kein Gegenverkehr bei erhöhtem Verkehrsaufkommen zulässig ist. Als Lösung empfehlen wir ein Einbahnsystem.

6. Umgang mit der Schiene

Die Straßen, die die Schiene von RB 38 kreuzen, wie z. B. der Bergerweg sind niveaugleich und müssen entsprechend gesichert werden. Hier sind Abstimmungen mit Regio Bahn GmbH zu führen.

Erste Ideen zum Verkehrskonzept Raumortlabor Hombroich

- In Anbetracht des verkehrlichen Umfeldes vom Raumortlabor ist das vorrangige Ziel den ÖPNV im Raumortlabor zu integrieren und ein umfassendes, vernetztes Fuß- und Radwegenetz zu installieren.
Raumortlabor muss für den MIV verkehrsarm sein.
- Der Modal-Split, das heißt das Verhältnis von Umweltverkehr (Öffentlicher Personennahverkehr + Rad + Fuß) zum MIV (motorisiertes Individualverkehr), sollte bei 80 % Umweltverkehr zu 20 % MIV liegen.
- Das Stellplatzangebot ist auf ein Minimum zu reduzieren. Pro Haushalt maximal ein umweltfreundliches Fahrzeug.
Das Ziel sollte es sein, auf 0,5 Fahrzeug pro Haushalt zu kommen; im Sinne von Carsharing.
- Um die Ortschaften Holzheim und Reuschenbach nicht stärker zu belasten, sollte der Hauptverkehr mindestens 80 % in Richtung Süden zum Autobahnanschluss Grevenbroich gelenkt werden.
- Der neue Bahnhof Raumortlabor (Arbeitstitel) an der RB 38 ist zu errichten, und die Taktfolge von heute 3 Fahrten/Stunde ist zu erhöhen. Mit einem Radius von $R = 800$ m deckt der Bahnhof einen großen Teil der Nutzfläche vom Raumortlabor ab. (Abb. 3)
- Zwischen der Raketenstation (Zentraler Knotenpunkt), dem Bahnhof Holzheim und in Richtung Kapellen sollte ein Schnellbus/Shuttlebus eingerichtet werden. (Abb. 3)
- Da der Straßenquerschnitt Auf den Hundert Morgen – Lindenweg nicht ausreichend ist um MIV und Radverkehr gleichzeitig aufzunehmen, sind zusätzlich neue, eigenständige Radwege, z. B. parallel zur Schiene der RB 38 zu legen, die Raumortlabor mit den Bahnhöfen Holzheim und Kappellen verbinden. (Abb. 4)
- Aufgrund der minimalen vorhandenen Straßenquerschnitte muss mit einem Einbahnstraßensystem gearbeitet werden. (Abb. 1)
- Da die Entfernungen zwischen den Haltestellen des heutigen Busangebotes und Raumortlabor mehr als 300 m betragen, ist eine Buslinie zusätzlich zu der Schnellbuslinie durch das Gebiet Raumortlabor zu führen. (Abb. 3)

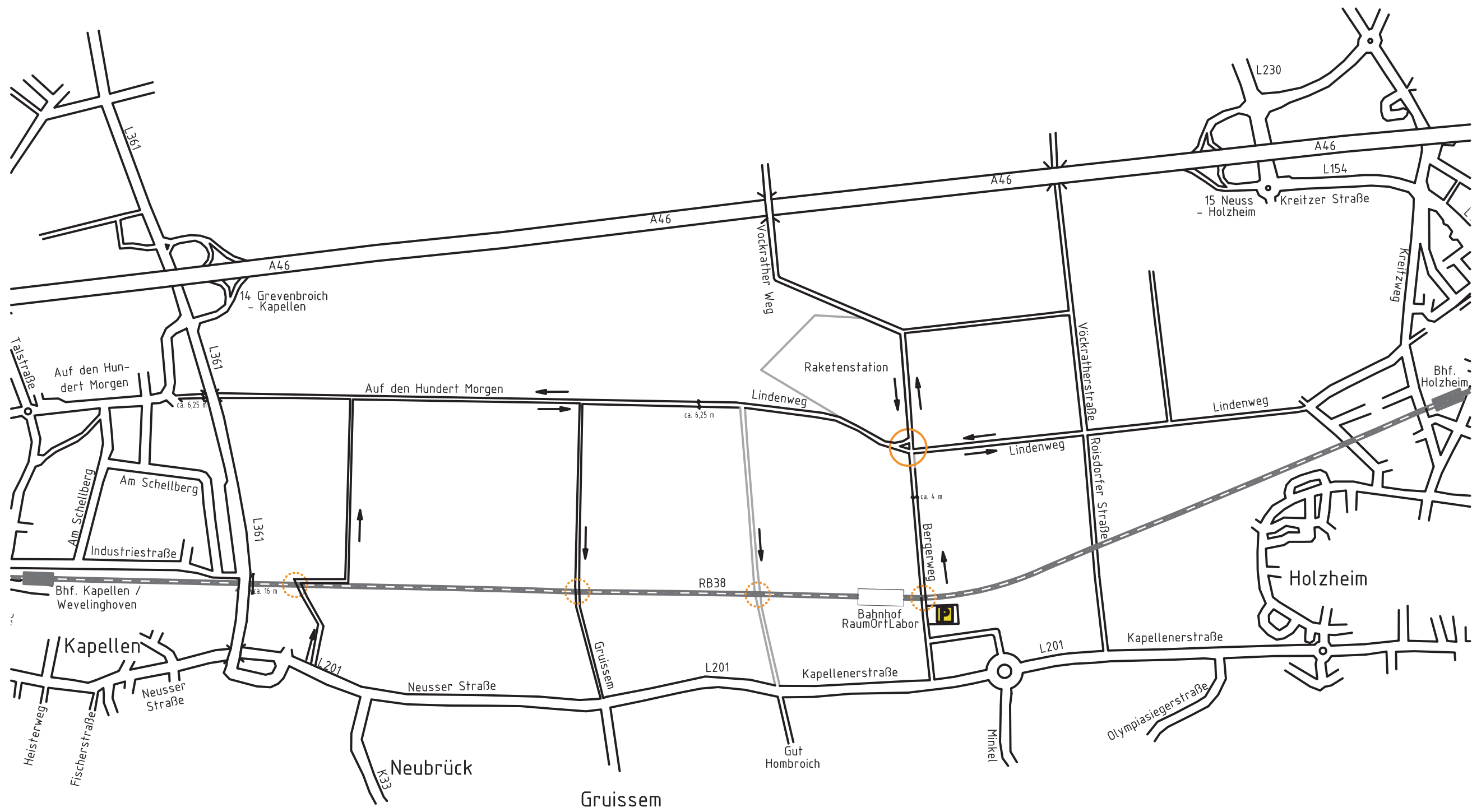
Da noch keine ausreichenden Nutzungsdaten vorliegen, kann das Verkehrskonzept noch nicht abschließend bearbeitet werden.

In der weiteren Untersuchung sind die Durchlässe der L 361, und zwar im Bereich der RB 38 und der Straße Auf den Hundert Morgen genauer zu untersuchen.

Ebenso sind die vorhandenen Straßenquerschnitte in ihrer Breite aufzumessen bzw. sind aktuelle Katasterpläne auszuwerten.

Dies sind die nächsten Arbeitsschritte.

Von Grevenbroich liegen leider noch keine Verkehrsdaten vor.








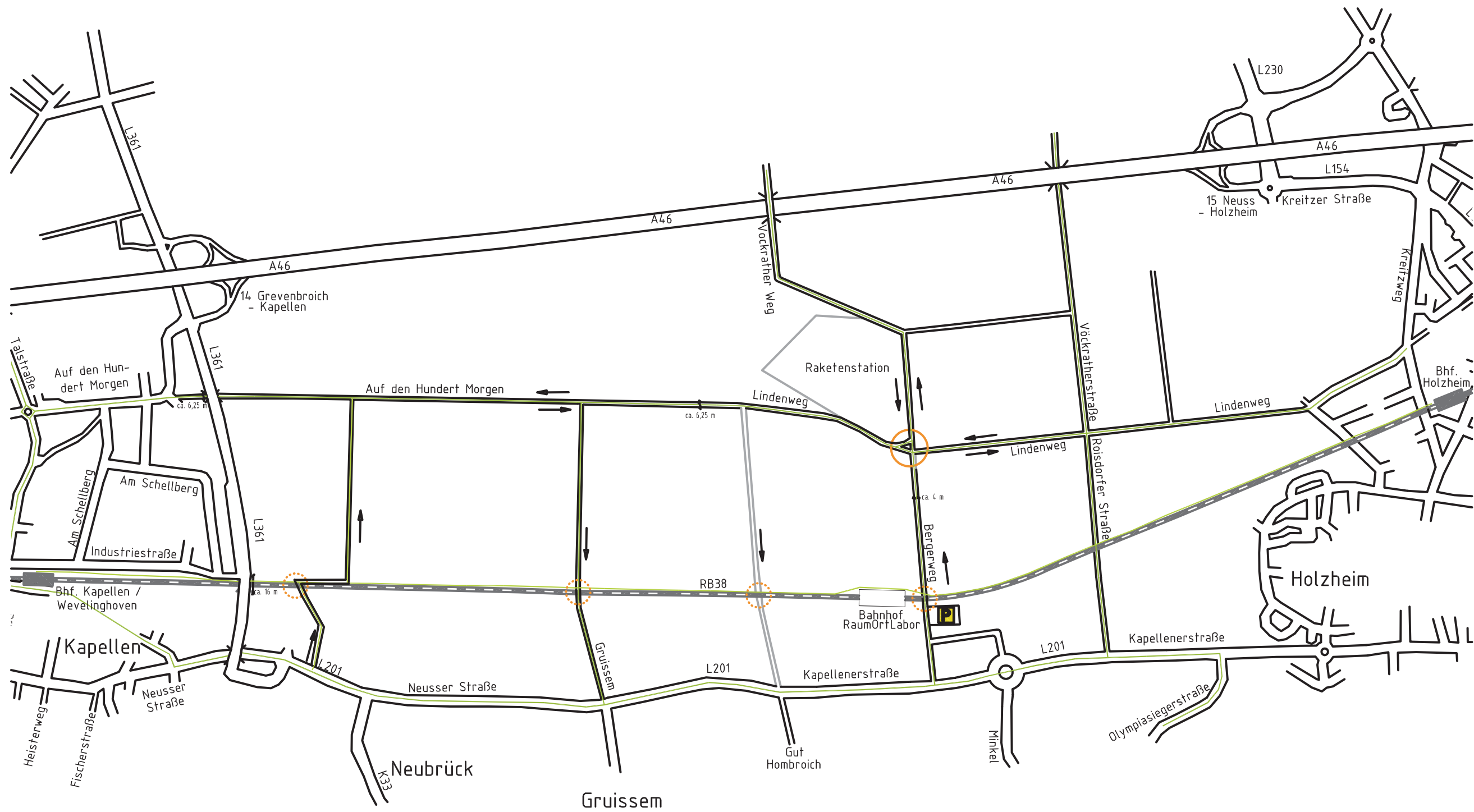
-  zentraler Kreuzungspunkt RaumOrtLabor
-  niveaugleiche Bahnübergänge der RB38
-  laut B-Plan 415
-  Bahnhof entsprechend FNP-Neuss 06/2006
-  geplante Fahrtrichtungen

Abbildung 1:
RaumOrtLabor: Straßennetz









-  zentraler Kreuzungspunkt RaumOrtLabor
-  niveaugleiche Bahnübergänge der RB38
-  laut B-Plan 415
-  Bahnhof entsprechend FNP-Neuss 06/2006
-  Radweg neu mit einer Breite von 5 m
-  Radwegenetz Bestand

Abbildung 2:
RaumOrtLabor: Radwegeplan

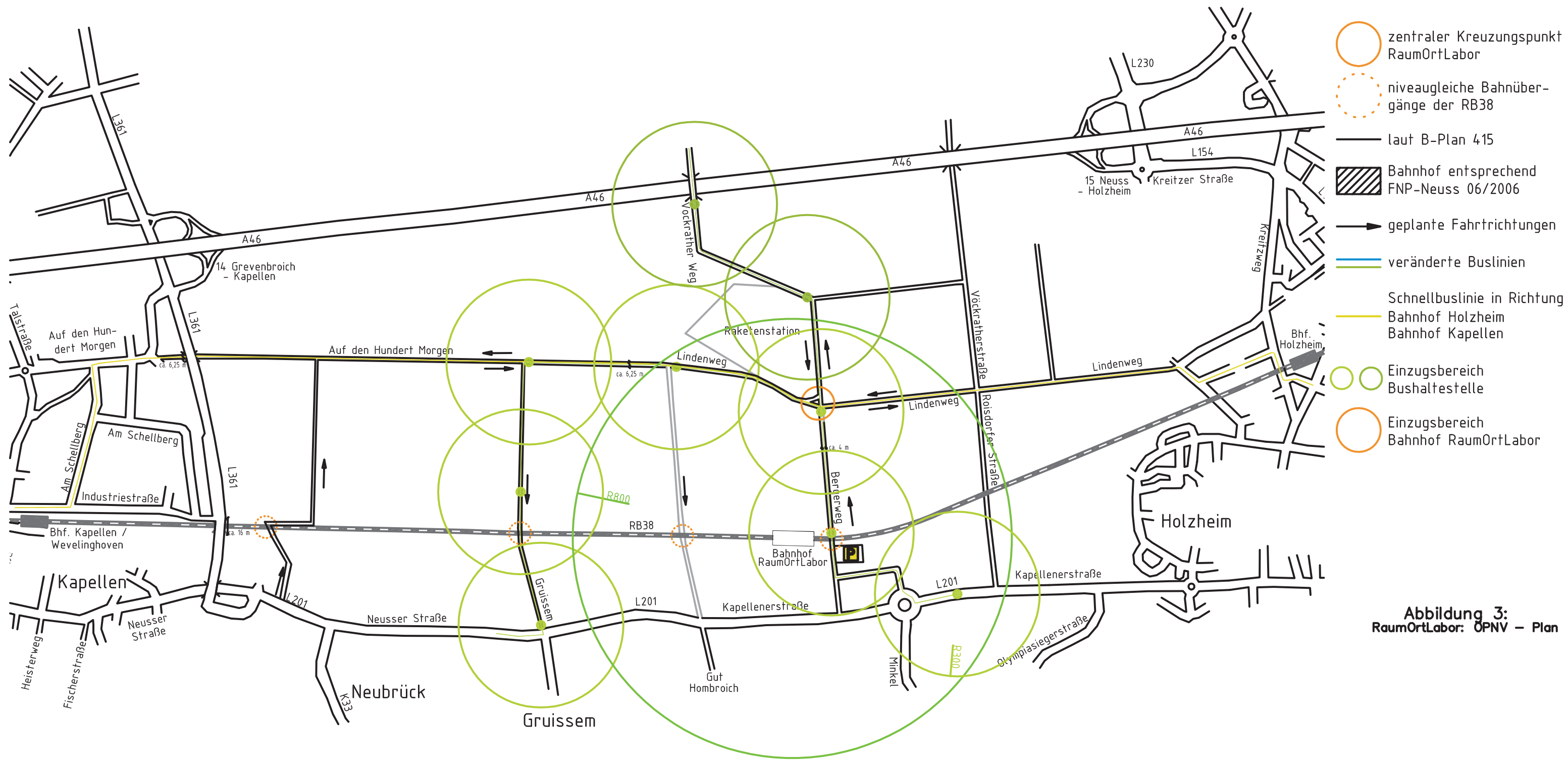
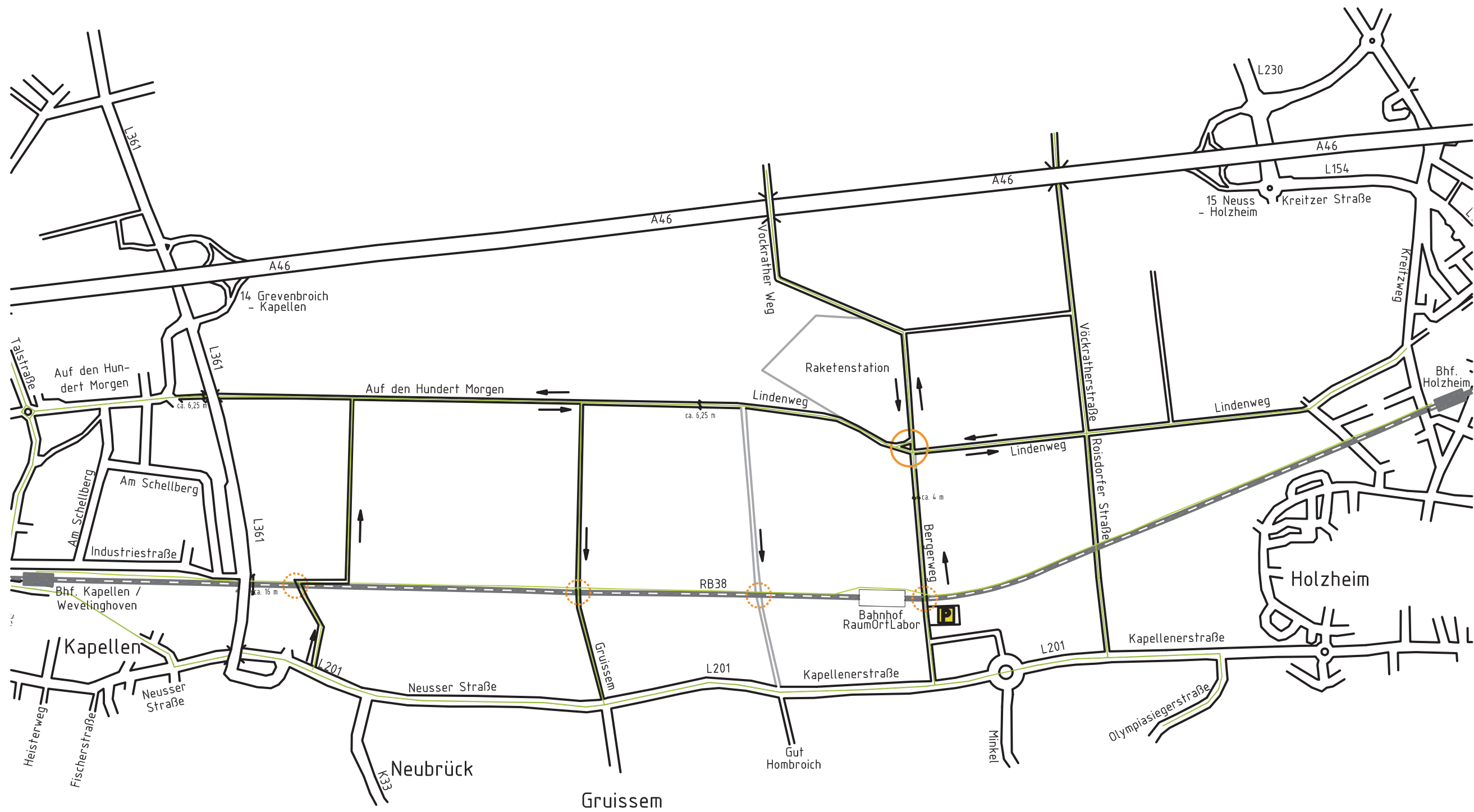


Abbildung 3:
RaumOrtLabor: ÖPNV – Plan









-  zentraler Kreuzungspunkt RaumOrtLabor
-  niveaugleiche Bahnübergänge der RB38
-  laut B-Plan 415
-  Bahnhof entsprechend FNP-Neuss 06/2006
-  Radweg neu mit einer Breite von 5 m
-  Radwegenetz Bestand

Abbildung 4:
RaumOrtLabor: Radwegenetz