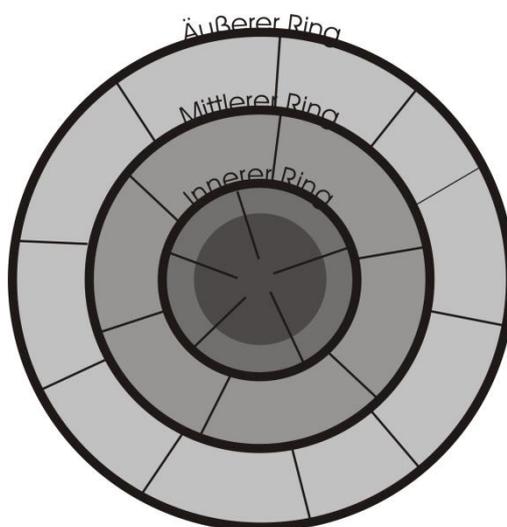


Seibelquerspange – Stückwerk und die Verschleuderung von Steuergeldern zum Nachteil der Bürger

Grundsätze der Verkehrsströme innerhalb der Stadtentwicklung:

Die Entfaltung von Städten wird normaler Weise durch langfristige Entwicklungspläne gesteuert. Optimal bildet man um den Stadtkern kreisförmige Straßenzüge, die dann sternförmig in den Stadtkern führen. Diese Strukturen können mit der Entwicklung der Städte mitwachsen, durch weitere, größere Ringe. Bei vielen Städten kann man das auch durch die Namensgebung nachverfolgen (Innerer Ring, Mittlerer Ring etc.)



In Mettmann läuft alles anders.

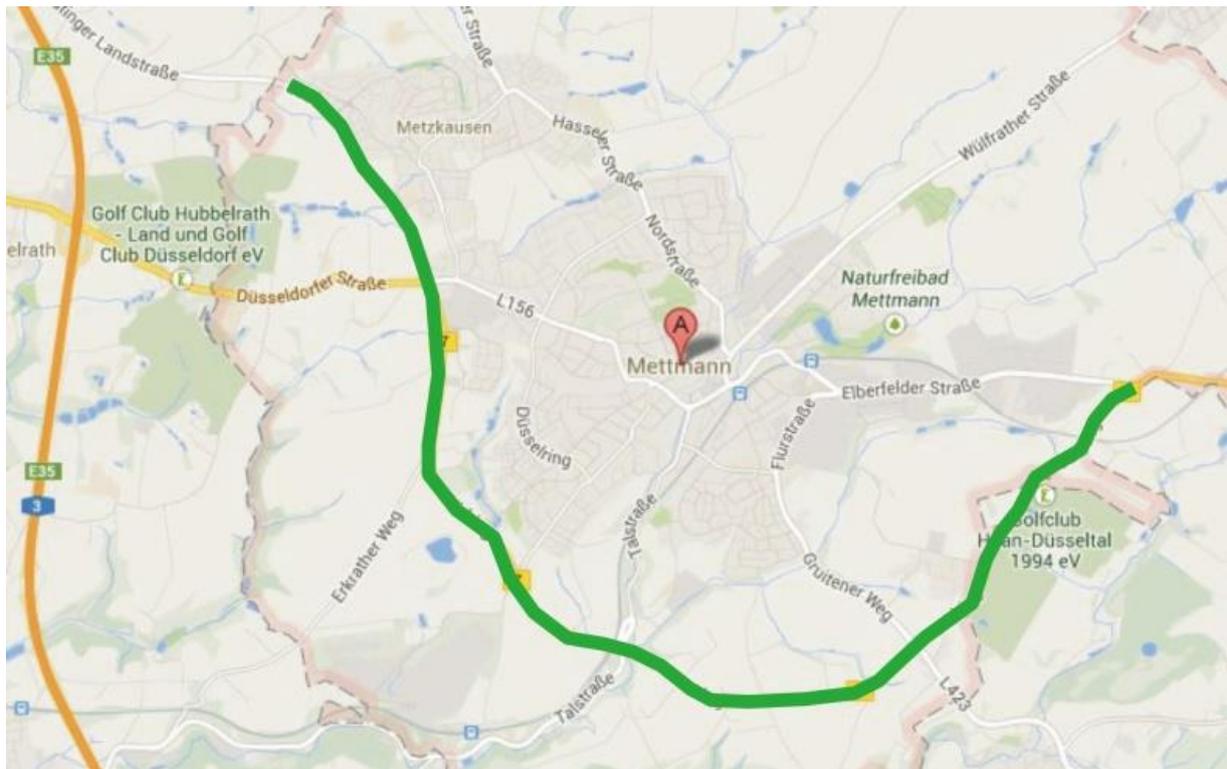
Durch kopflose oder fehlende Planung hat es die Stadt Mettmann bis heute nicht geschafft, eine vernünftige, bürgerfreundliche Stadtplanung zu entwickeln. Lassen wir die chaotischen und nicht in ein Gesamtobjekt integrierten Einzelobjekte (Oberstadt, Kö-Karree, etc.) mal außen vor. Was sind die Schwerpunkte der heutigen Verkehrsballungen?

Zunächst fällt auf, dass durch fehlende langfristige und vernünftige Entwicklungspläne der heutige Verkehr zwangsläufig kreuz und quer durch Mettmann geführt wird.

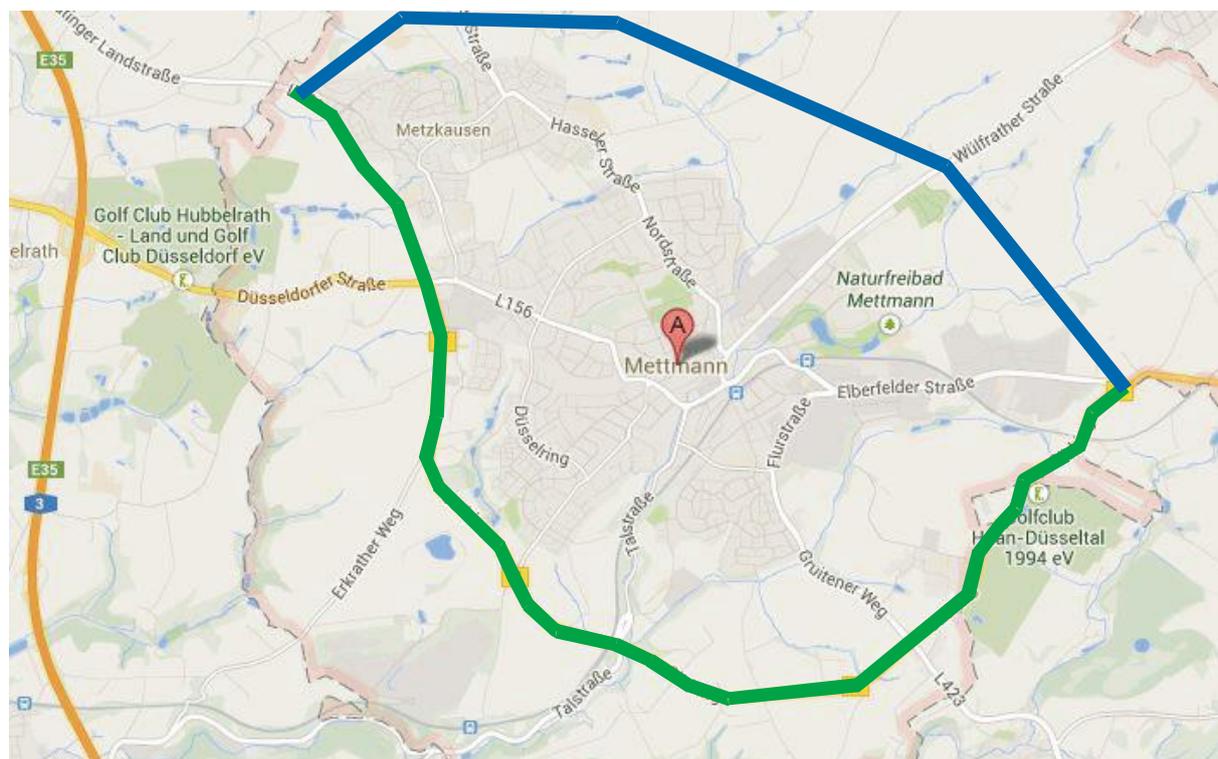
Das Musterbeispiel ist der Ortskern um den Jubiläumsplatz, die Joh.-Flintrop-Str., die Breite Str., die Bahnstr. und die Talstr. In diesem Bereich findet nicht nur der ortsinnere Verkehr, sondern auch der gesamte Durchgangsverkehr statt. Dieses sogar inkl. des Schwerverkehrs wie z.B. aus den Gewerbegebieten Elberfelder Str., Wülfrather Str. und den anliegenden Städten wie z.B. Wülfrath, oder den Kalkgebieten.

Teilweise nicht zu Ende gebrachte Umgehungsstraßen

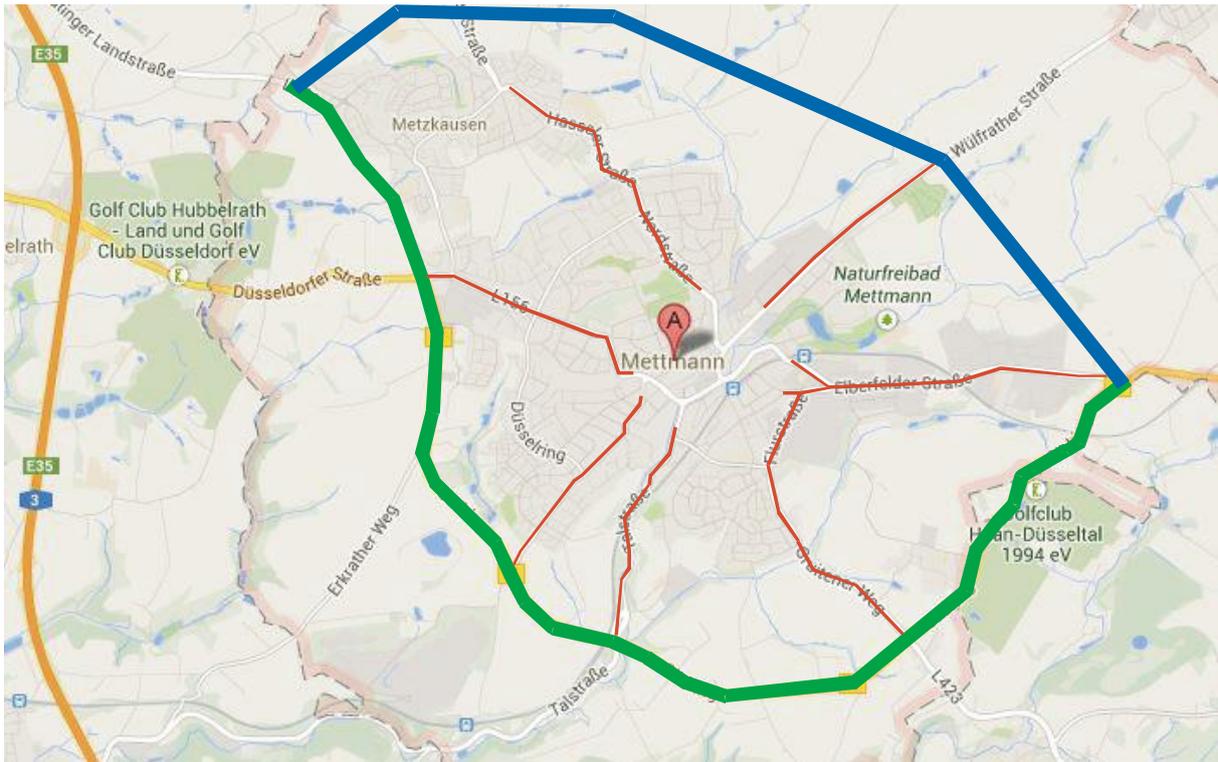
Im Süden und Westen der Stadt gibt es heute schon eine vorhandene Umgehung.



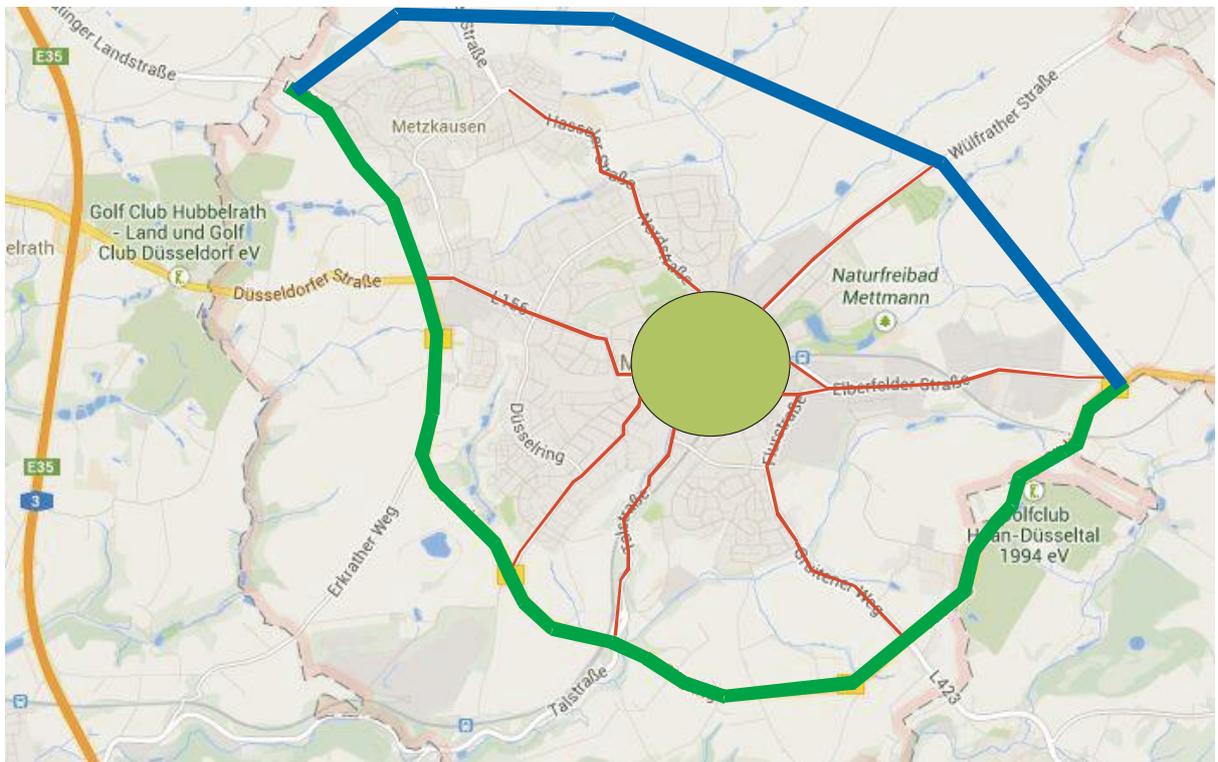
Um die Innenstadt zu entlasten und eine zukunftsweisende Innenstadtplanung zu erstellen, müsste auch der östliche und nördliche Verkehr um die Stadt herum geführt und mit der vorhandenen Umgehung verbunden werden, damit ein kompletter Umgehungsring um die Stadt vorhanden ist.



Aus dieser Situation heraus wäre eine sternförmige Verkehrsführung von allen Richtungen in die Innenstadt möglich, ohne einen Durchgangsverkehr zu ermöglichen.

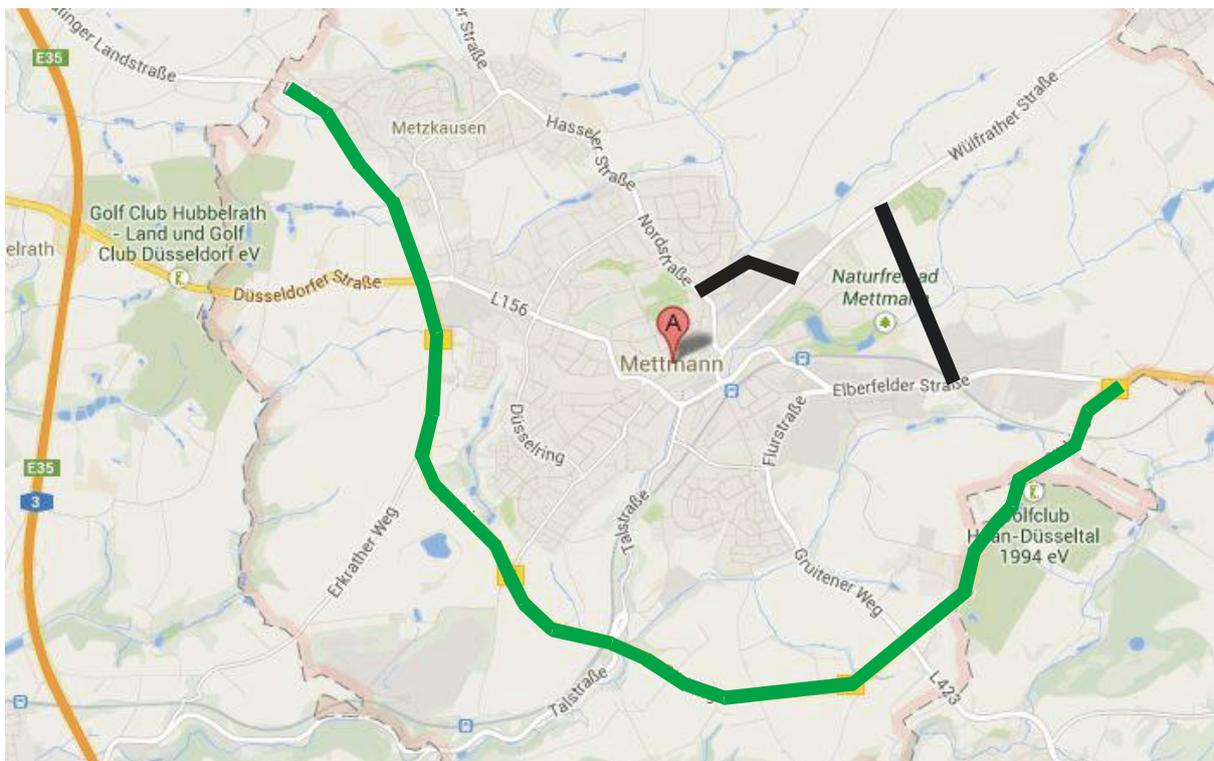


Aus diesem Modell könnte dann eine komplett neue, in sich geschlossene und zukunftsweisende Innenstadtplanung erstellt werden

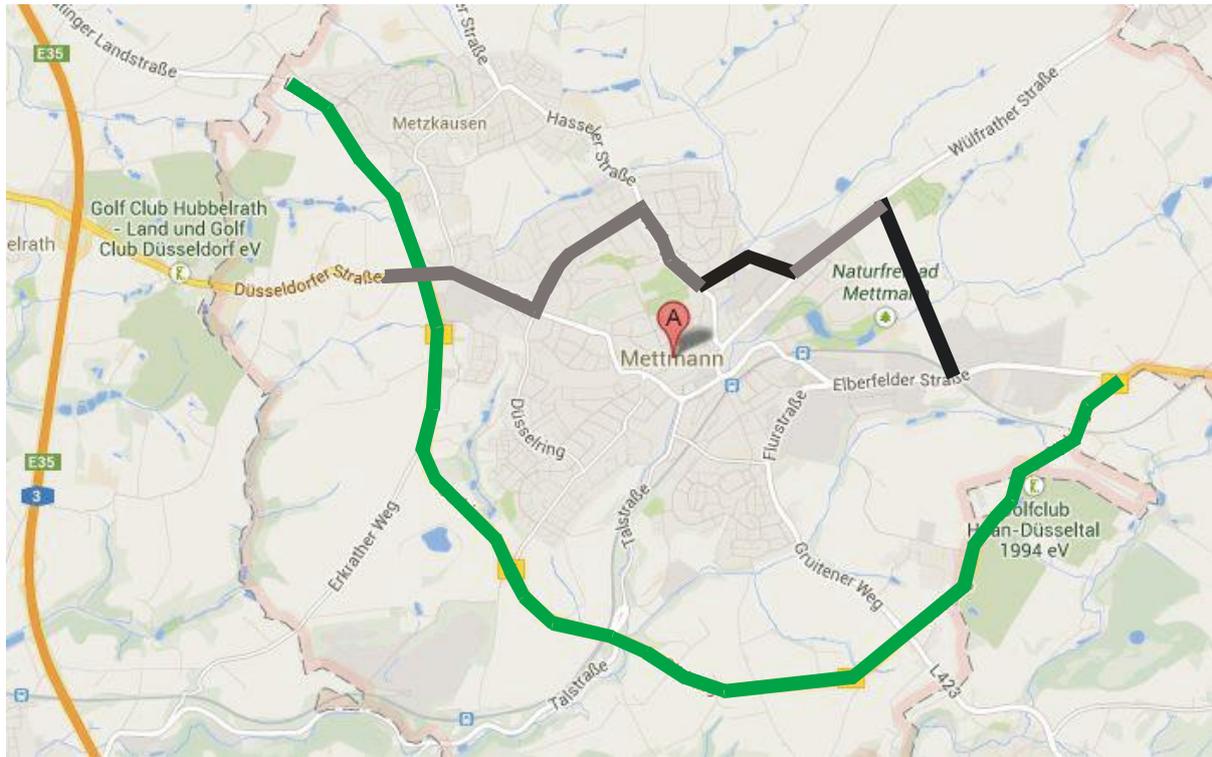


In Mettmann ist alles anders – oder, die neuen Schildbürger-Streiche

Es wurde ein gigantisches Projekt, die sogenannte **Seibel-Querspange** in Verbindung mit einer **Osttangente** geplant und gebaut. Beginnend mit riesigen Brückenbauwerken an der Elberfelder Str., über die Wülfrather Str., Johannes-Flintrop-Str., vorbei am Schellenberg zur Schwarzbachstraße, dann über die Nordstraße, Berliner Str. zur Düsseldorfer Str. soll eine angebliche Entlastung des Innenstadt-Verkehrs erreicht werden. Jeder, der dieses anfangs für einen April-Scherz gehalten hat, wurde inzwischen eines Besseren belehrt. Schon jetzt haben diese sinnlosen Mammut-Bauwerke mehr als 19 Mio. Euro verschlungen. Allein die Seibel-Querspange kostet bis jetzt schon über 12 Mio. Euro. Dafür verantwortlich sind die Stadtverwaltung und die Altparteien CDU, SPD und FDP.

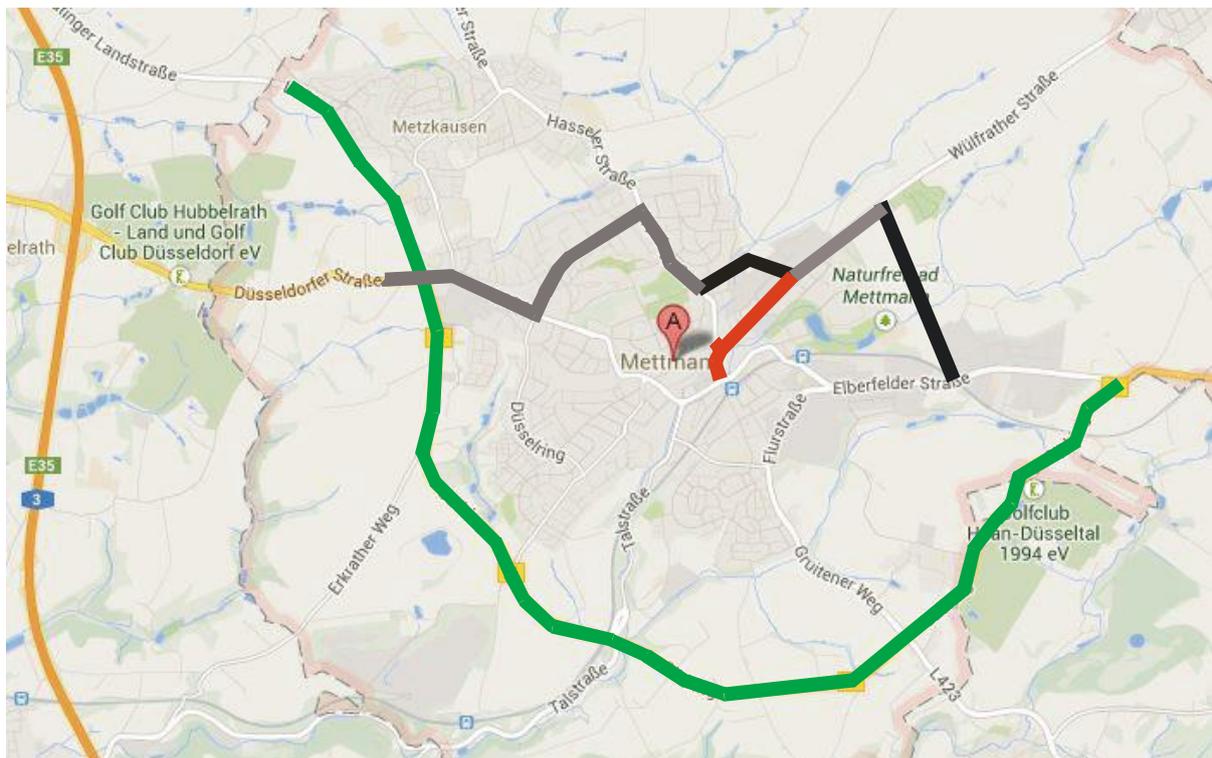


Welch ein Hohn - eine sog. Umgehungsstraße, die den Verkehr mitten in Wohnbereiche (Nordstraße, Berliner Str, Metzkausen) führen soll und direkt vorbei an dem neu errichteten Seniorenheim Carpe-Diem.



Eine sog. Umgehungsstraße, die eigentlich nirgends anfängt und nirgends endet, mitten in die Stadt. Gebaut über Gelände, von dem jeder Mettmanner wusste, dass es mit Altlasten behaftet war. Ein völlig unverständliches Konzept.

Doch es geht weiter. Statt auf vernünftige Argumente zu hören, lässt man von einem externen Institut für viel Geld die Innenstadt verkehrstechnisch planen. Ziel sei es, die gesamte Innenstadt (Teile des Jubis, die Johannes-Flintrop-Straße und die gesamte Breite Straße) zur Fußgängerzone umzugestalten. Dabei überlegt man überhaupt nicht, wohin mit dem Verkehr, der nicht mehr durch die Innenstadt fahren darf. In diesem sog. Innenstadt-Verkehrskonzept werden unterschiedliche, nicht nachvollziehbare Zahlen genannt. Mal sind es 10.000, mal 9.000 und dann wieder 14.500 Fahrzeuge, die umgeleitet werden sollen. Es fehlen aber jegliche schlüssige Aussagen darüber, wohin und wie der Verkehr abfließen soll.



Dabei erscheinen diese Zahlen, gemessen im Durchschnitt von 24 Std. auch falsch, denn es geht aus dem Konzept nicht hervor, ob und in welchem Umfang die Spitzenbelastungen morgens und abends überhaupt berücksichtigt sind.

Also wieder eine typische Mettmanner Bruchstückentscheidung.

Die AfD fordert deshalb:

- Ein Gesamt-Entwicklungskonzept für Mettmann das folgende Bereiche einschließt
 - Langfristige Stadtentwicklung
 - Langfristige Verkehrsplanung einschließlich
 - einer kompletten Umgehungsstraße
 - eines sternförmigen Zu-Abflusses zur Innenstadt
 - einer danach entstehenden neuen Innenstadtplanung
 - Die Einbeziehung der langfristigen Bebauungsaktivität
- Bis zur Verabschiedung dieses Gesamtkonzeptes fordert die AfD
 - über keine weitere ‚Bruchstückplanung‘ (wie jetzt die vorgelegte Innenstadtplanung) zu entscheiden
 - die Seibel-Querspange nicht zu eröffnen

Ein vernünftiges Gesamtkonzept für eine zukunftsweisende Stadt Mettmann sieht aus der Sicht der AfD so aus

