

Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Stadtentwicklung, Stadtplanung	Drucksachen-Nr. 298/2003
Mitteilungsvorlage	☒ Öffentlich
	☐ Nicht öffentlich
für die Sitzung des ▼	Sitzungsdatum
Hauptausschusses	27.05.03

Tagesordnungspunkt

Machbarkeitsstudie zur Anbindung an die Autobahn A 4

Inhalt der Mitteilung:

Der Hauptausschuss ermächtigte in seiner Sitzung am 11.09.2001 die Bürgermeisterin, sich an einer im Auftrag der Stadt Köln zu erstellenden Machbarkeitsstudie zu beteiligen. In Abstimmung beider Städte wurde im Januar 2002 das Ingenieurbüro für Planung, Transport, Verkehr (PTV) mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Anbindung der Innenstadt Bergisch Gladbach an die A 4 und Entlastung der rechtsrheinischen Kölner Stadtteile durch den Bau einer Straße mit der Anbindung an das Autobahnkreuz Merheim beauftragt. Zuvor wurden mit weiteren Planungsbüros Gespräche geführt und Honorarangebote eingeholt. Die Entscheidung für PTV erfolgte einvernehmlich.

Der Auftrag an PTV war, eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten, die Lösungsmöglichkeiten für eine Anbindung an die A 4 insbesondere an das Autobahnkreuz Merheim aufzeigen sollte. Weiterhin sollten diese Möglichkeiten untereinander verglichen werden. Untersuchungsauftrag war auch, Trassen zu finden, welche die Ortlagen in Köln und Bergisch Gladbach spürbar vom Durchgangsverkehr entlasten soll. Neben den rein verkehrlichen Wirkungen sollten im Rahmen der Bewertung weitere wichtige Kriterien wie zu erwartende Kosten oder Umweltauswirkungen aufgezeigt werden. Nicht im Auftrag enthalten war die Frage der Anbindung an das überregionale Straßennetz aus städtebaulicher Sicht oder Reisezeiten innerhalb des vorhandenen bzw. des geplanten Netzes. Ob und wie gut ein Stadtteil oder ein Gewerbegebiet an das überregionale Straßennetz angebunden wird, ist weniger eine Frage der ingenieurtechnischen Bewertung, sondern eine Angelegenheit der Abwägung aller Belange gegen- und untereinander und damit letztendlich eine politische Entscheidung in den Räten beider Städte. Die Machbarkeitsstudie soll hierfür eine Entscheidungsgrundlage sein.

Die Machbarkeitsstudie baut auf Grundlagedaten auf, die im Rahmen der bisherigen Zusammenarbeit zwischen der Stadt Köln und PTV erarbeitet wurden. Hierbei ist das gesamte Straßennetz der Stadt Köln modellhaft abgebildet und über eine Datenbank mit ca. 37.000 Strecken und 14.000

Knoten verbunden. Das übergeordnete Netzmodell reicht über die Grenzen der Stadt Köln hinaus. Bei der Verkehrserhebung auf dem Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach wurde das Kölner Netz (ca. 1.110 Verkehrszellen in Köln, 25 in Bergisch Gladbach) auf 150 Verkehrszellen erweitert.

In der Stadt Köln wurden in den vergangenen Jahren an ca. 900 Knoten Verkehrszählungen durchgeführt, so dass hier nahezu flächendeckend Informationen zum Verkehrsaufkommen zur Verfügung stehen. Diese Zählstellen wurden um weitere Zählstellen auf dem Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach erweitert. Die Zählungen erfolgten im März 2002. Alle Zählungen und Zählstellen und die Ergebnisse der Erhebung sind in einem umfangreichen Anlagenband enthalten.

Insgesamt wurden 9 Planfälle untersucht. Hierbei wurden die ursprünglich untersuchten 7 Planfälle auf Wunsch der Stadt Bergisch Gladbach um 2 weitere Planfälle erweitert. Für jede der Planfälle wurde eine Netzkonzeption entwickelt, die nach folgenden Kriterien untersucht wurde

- Flächenbedarf
- Inanspruchnahme von Flächen in Landschaftsschutzgebieten
- Inanspruchnahme von Flächen in Wasserschutzgebieten
- Trassenlänge
- Betroffene Einwohner im 100m-Einzugsbereich
- Schadstoffauswertung
- Kosten

Zusammenfassung und Bewertung der Studie aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach

Die sehr ausführliche Bestandsaufnahme (Erläuterungen und Methodik sind im Bericht dargestellt) stellt im Wesentlichen die bisher bekannten Sachverhalte dar. Insofern wurden die bisherigen Arbeiten und Gutachten inhaltlich bestätigt. Als bestätigte Sachverhalte bleiben festzuhalten:

- Es dominieren die Quell- und Zielverkehre.
- Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt zwischen 15 % (Bensberger Straße) und 33 % (Dolmanstraße). Lediglich auf der Mülheimer Straße/Bergisch Gladbacher Straße beträgt der maximale Anteil des Durchgangsverkehrs 57 %. An den übrigen Zählstellen im Kölner Stadtgebiet liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs nicht über 30 %.
- Die morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen sind nicht mehr so ausgeprägt wie vor etwa 7 Jahren. Der Verkehr bleibt zwischen den Spitzen auf hohem Niveau.
- Insgesamt ist im Untersuchungsraum eine konstant hohe Verkehrsbelastung insbesondere in Bergisch Gladbach festzustellen.
- Die am stärksten belasteten Straßen im Stadtgebiet (Querschnitt) sind die Bensberger Straße (25.300 Kfz/24h), Bergisch Gladbacher Straße/ Mülheimer Straße (Zählstelle Stadtgrenze, 20.900 Kfz/24h), Dolmanstraße 20.500 Kfz/24h) und Frankenforster Straße (19.700 Kfz/24h). Auffallend ist, dass die Straßen im Stadtgebiet Bergisch Gladbach höhere Belastungen aufweisen, als die Straßen im Stadtgebiet Köln (Dellbrücker Mauspfad 14.900 Kfz/h).

Als neue Erkenntnis aus der Bestandsaufnahme ist festzuhalten, dass die bisherige Beobachtung – „morgens rein nach Köln und abends raus aus Köln“ – in dieser Stringenz so nicht mehr besteht. Der Verkehr ist nahezu gegenläufig. Die Verkehre strömen morgens und nachmittags in beinahe gleicher Stärke sowohl nach Köln als auch nach Bergisch Gladbach.

Der Verkehr ist damit in Ursache und Auswirkung ein für beide Städte gleiches Thema.

Für die Zukunft gehen die Verkehrsplaner von einer weiteren Zunahme von 5 und 10 % aus. Dies entspricht für die Hauptachsen eine Zunahme von 1.000 und 1.900 Kfz/24h.

Es wurden für ein künftiges Netz insgesamt 8 Planfälle untersucht, wobei für die Trassen, die über Kölner Stadtgebiet führen, Trassierungsvorschläge gemacht wurden. Ein Planfall (Planfall 7) wurde auf Wunsch der Stadt Bergisch Gladbach zusätzlich untersucht. Wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Planfälle war die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes durch einen Straßenneubau. Weiterhin wurden Kosten, Umweltverträglichkeit, Flächenbedarf, Schadstoffausstoß und Neubelastung von Anwohnern gewichtet und beurteilt.

Beurteilung durch den Planer (PTV)

- Die überwiegende Anzahl der Planfälle zeigt einen hohen Verkehrswert der jeweils untersuchten Trasse auf, d. h. die Straße würde viel Verkehr aufnehmen und von den Verkehrsteilnehmern „gut angenommen“ werden.
- Die Entlastungswirkung für das vorhandene Straßennetz in beiden Städten ist gering, d. h. eine Entlastung für die an den Straßen lebende Bevölkerung wird für diese nicht spürbar, wobei die Hauptursache hierfür der geringe Anteil des Durchgangsverkehrs ist.
- Alleine unter dem Gesichtspunkt der Entlastung vorhandener Straßen ist keiner der Planfälle empfehlenswert. Dies hat der Planer dargelegt. Weitere Vergleiche für eine Vorzugsvariante wurden daher nicht erarbeitet.

Der ursprüngliche Termin der Fertigstellung (Ende 2002) konnte von der PTV, aus Gründen die nicht von den Auftraggebern zu vertreten waren, nicht eingehalten werden. Ein wesentlicher Grund war, dass für die Kennzeichenverfolgung zu Ermittlung von Fahrtrouten digitale Videokameras eingesetzt wurden, die ein gewisses Quantum Tageslicht benötigen. Daher konnten diese Arbeiten erst im Frühjahr 2002 beginnen. Ein weiterer Grund für die Verzögerungen waren die nach Aussage der PTV gewonnenen „riesigen Datenmengen“ deren Auswertung die kalkulierte Zeit um ein Mehrfaches übertroffen habe. Hierdurch ist PTV in zeitlichen Verzug gekommen.

Im Mai 2003 wurde den Städten Köln und Bergisch Gladbach der Schlussbericht zugestellt. Die Ratsfraktionen haben Ausfertigungen der Machbarkeitsstudie erhalten. Eine weitere Beratung ist in einer der folgenden Sitzungen des Hauptausschusses beabsichtigt.

In der Sitzung werden die Ergebnisse der Studie von einem Vertreter von PTV vorgestellt.