

**Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister**

Federführender Fachbereich Planung	Drucksachen-Nr. 209/2006
Mitteilungsvorlage	<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
	<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
für die Sitzung des ▼	Sitzungsdatum
Planungsausschuss	23.05.2006

Tagesordnungspunkt

**Rahmenplanung Bensberg
- Verkehrsgutachten Knoten Moitzfeld**

Inhalt der Mitteilung:

@->

Die Rahmenplanung Bensberg weist einem Bereich um den Autobahnanschluss Moitzfeld / BAB 4 den Handlungsschwerpunkt Arbeiten / Gewerbe zu. Ziel ist es hier, in verkehrsgünstiger Lage neue Gewerbeflächen zu entwickeln.

Auf der Grundlage der im Planungsausschuss am 26.06.03 und im Hauptausschuss am 08.07.03 zum Handlungsschwerpunkt Arbeiten / Gewerbe gefassten Beschlüsse sind bereits 3 Bebauungspläne im Verfahren, Übersicht Anlage 1 der Vorlage.

- Das Plangebiet des Bebauungsplans (BP) Nr.5582 –Bockenberg 1- umfasst ca. 4 ha für einen Biotech-Campus. Das Bebauungsplanverfahren wurde mit dem Satzungsbeschluss in der Sitzung des Rates am 23.03.06 beendet. In der Örtlichkeit wird der erste Bauabschnitt gerade gebaut.
- Im BP Nr.5539 –Obereschbach- entfallen ca. 4,8ha auf die AVEA (Anlagenbetriebe zur Verwertung und Entsorgung von Abfällen, ehemalige BAV) und ca. 4,8 ha Gewerbeflächen für Handwerksbetriebe und Büronutzungen. Im Verfahrenablauf werden zurzeit die Grundlagen für die Öffentliche Auslegung erstellt.
- Der BP Nr. 5342 –Vinzenz-Pallotti-Straße- ging mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im April dieses Jahres ins Verfahren. Das Gesamtplangebiet beinhaltet ca. 2,8 ha geplante Gewerbefläche und ca. 0,9 ha bereits vorhandene Wohnbaufläche.

Die äußere verkehrliche Erschließung des gesamten Handlungsschwerpunktes stützt sich auf die Friedrich-Ebert-Str. und die Overather Str.. Dabei wird davon ausgegangen, dass der größte Anteil des durch die geplanten Nutzungen entstehenden Verkehrs über den Kreuzungspunkt mit

der Autobahnanschlussstelle Moitzfeld abgewickelt wird. **Baulastträger aller betroffenen Straßen ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW.**

Um die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit dieses Verkehrsknotens zu überprüfen, wurde an das **Ingenieurbüro für konzeptionelle Verkehrsplanung Blanke** ein **Verkehrsgutachten** in Auftrag gegeben. Ein Zwischenergebnis erhielt der Planungsausschuss unter TOP 25, BP Nr.5539 -Obereschbach- in seiner Sitzung am 25.11.04, ein Endergebnis unter TOP 10, BP Nr.5582 -Bockenberg 1- in seiner Sitzung am 23.03.06. **Das Verkehrsgutachten, einschließlich des Ausbauvorschlages, ist den Fraktionen zur Sitzung des Planungsausschusses am 01.12.05 zugegangen.**

Zur Beschreibung der bestehenden Verkehrssituation fanden am Donnerstag, dem 04.12.03 im Morgenzeitraum zwischen 6.00 und 10.00Uhr sowie im Nachmittagszeitraum zwischen 15.00 und 19.00Uhr Knotenstromzählungen statt. Der Knotenpunkt Overather Str. (L136) / Friedrich-Ebert-Str. (L195) / Abfahrt Autobahn ist zurzeit verkehrabhängig signalisiert. Das „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), FGSV 2001“ unterscheidet 6 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen, die Stufen A – F. Wobei bei der Einstufung nach E die Kapazität des Knotenpunktes erreicht und bei F die Anlage überlastet ist. Die Qualitätsstufe D beschreibt die Mindestanforderungen an die Verkehrsqualität eines Knotenpunktes. **Die Berechnungsergebnisse verdeutlichen, dass der Knotenpunkt Overather Str. (L136) / Friedrich-Ebert-Str. (L195) / Abfahrt Autobahn mit dem vorhandenen Ausbauzustand bereits heute in den Morgenstunden zwischen 7.00 und 9.00Uhr eine spürbare Überlastung aufweist (Qualitätsstufe F) und am Nachmittag zwischen 16.00 und 17.00Uhr seine Kapazität erreicht (Qualitätsstufe E).**

Bedingt durch die verkehrabhängige Ampelschaltung wird zurzeit auch in Spitzenstunden sichergestellt, dass sich der Verkehr nicht auf die Autobahn zurückstaut. Diese Bevorrechtigung der Autobahnabfahrt führt jedoch zum Rückstau im städtischen Straßennetz. Damit ergibt sich die **Notwendigkeit für einen Ausbau des Verkehrsknotens nicht erst durch die Ansiedlung neuer Gewerbeflächen, ein solcher besteht vielmehr bereits im Bestand.**

Mit diesem Zwischenergebnis ist die Stadt Bergisch Gladbach an den Landesbetrieb Straßenbau NRW als Baulastträger aller beteiligten Straßen herantreten. In einem ersten Gespräch wurde die Stadt gebeten als Basis für weitere Gespräche einen Entwurf zur Verbesserung des Verkehrsknotens zu erstellen.

Da der Knotenpunkt morgens insbesondere im **Geradeausstrom der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung A4** und nachmittags in der Gegenrichtung durch hohe Verkehrsbelastungen (deutlich mehr als 600 Pkw-E/h) gekennzeichnet ist, empfiehlt der Gutachter als Lösung des Problems einen **Ausbau dieser Achse auf jeweils 2 Fahrspuren in beide Richtungen**. Insbesondere in der Friedrich-Ebert-Str. ergeben sich hierfür günstige Voraussetzungen. Die Berechnungsergebnisse für diesen Analyse / Ausbaufall verdeutlichen, dass sowohl in den Morgenstunden (7.00 – 8.00Uhr Qualitätsstufe E, 8.00 – 9.00Uhr Qualitätsstufe D) als auch in den Nachmittagsstunden (16.00 – 17.00Uhr Qualitätsstufe C) eine deutliche Verbesserung in der Verkehrsabwicklung erreicht werden kann. Wobei Belastungsspitzen weiterhin mit der Signalanlage gesteuert werden können.

Alternativ wurden Kreisverkehrslösungen in unterschiedlichen Varianten untersucht. Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass lediglich mit einem **Kreisverkehr in der Ausbauform 2/2 (zweispurige Zufahrten und zweistreifige Kreisfahrbahn)** eine angemessene Leistungsfähigkeit und gute Verkehrsqualität in allen Kreiszufahrten sichergestellt werden kann. Unter reinen Leistungsfähigkeitss Gesichtspunkten (Morgenspitze Qualitätsstufe B bis D, Nachmittagspitze Qualitätsstufe B und C) erscheint diese Kreisverkehrslösung die bessere Alternative zu sein. Sie erfordert jedoch einen großen Flächenverbrauch und einen

verhältnismäßig hohen Planungs- und Umbaufwand mit entsprechenden Kosten. Auch entfällt die Möglichkeit über eine verkehrsabhängige Signalanlage den Verkehr von der Autobahn zu steuern

Durch die unmittelbare Nähe zur Autobahn und die daher fehlenden Aufstelllängen, sind sowohl im Bestand als auch im Falle des Ausbaus der Kreuzung Einschränkungen nicht völlig auszuschließen. Erst **planfreie Lösungen, wie z.B. die Führung der von der Autobahn abfahrenden Verkehrsströme aus Richtung Olpe bzw. aus Richtung Köln in Richtung Bensberg als Unterführung** können diesen abhelfen. Neben den hohen Ausbaurkosten entstehen hierbei jedoch auch unattraktive Ein- und Ausfahrtsrampen.

Im Zusammenhang mit der Ausweisung der geplanten Gewerbegebiete, BP Nr.5582 - Bockenberg 1- (Miltenyi), BP Nr.5539 -Obereschbach- und BP Nr.5583 –Bockenberg 2- ermittelte der Gutachter die **Zusatzverkehre**, unterschieden nach Berufsverkehr, Besucher-/Kundenverkehr und Wirtschaftsverkehr. Hierbei wurde für den BP Nr.5582 -Bockenberg 1- eine Mischnutzung der Branchen „Produktionsbetriebe“ und „Unternehmensorientierte Dienstleistung“, für den BP Nr.5539 –Obereschbach- der Nutzungsbereich „Handwerk“ und für den BP Nr.5583 –Bockenberg 2- eine Mischnutzung von „Industriebetriebe / Produktion und Dienstleistung“ zugrunde gelegt. Hieraus ergeben sich Zusatzverkehre für den

BP Nr.5582 -Bockenberg 1- von 870 Pkw/Tag

BP Nr.5539 -Obereschbach- von 980 Pkw/Tag und für den

BP Nr.5583 –Bockenberg 2- von 1.165 Pkw/Tag.

Die räumliche Verteilung der zu erwartenden Zusatzverkehre im umgebenden Straßennetz erfolgte nach Einschätzung der Verkehrslagegunst.

Für die **Prognose** wurde neben einer allgemeinen **Verkehrszunahme von 5%** insgesamt **3 Entwicklungsstufen berücksichtigt**, da die ermittelten Zusatzverkehre aus den geplanten Gewerbegebieten erst Zug um Zug und nach tatsächlicher Umsetzung dieser Planungen entstehen,

1. Stufe Zusatzverkehr aus dem BP Nr.5582 -Bockenberg 1- (Verkehrszunahme um weitere 5,9% in der Morgenspitze)
2. Stufe Zusatzverkehr aus dem BP Nr.5539 -Obereschbach- (Verkehrszunahme um weitere 7,0% in der Morgenspitze)
3. Stufe Zusatzverkehr aus dem BP Nr.5583 –Bockenberg 2- (Verkehrszunahme um weitere 8,0 % in der Morgenspitze).

Nach Umsetzung aller Plangebiete wird also für die kritische Morgenspitze von 7.00Uhr-8.00Uhr eine Verkehrszunahme von 25,9% prognostiziert, Tabellen 12 und 13 auf Seite 28 des Gutachtens.

In einem weiteren Gespräch am 01.06.2005 waren sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Stadt einig, dass eine Überlastungen des Verkehrsknotens nicht zur Behinderung von Bauleitplänen und damit der Entwicklung der Stadt Bergisch Gladbach führen darf, auch wenn über die Höhe der Vorbelastung unterschiedliche Ansichten bestanden. Obwohl man sich auch darüber einig war, dass die Stadt Bergisch Gladbach nicht der alleinige Verursacher der Verkehrsprobleme sei, wurde zur Entlastung des Kreuzungspunktes und zur Abwägung in den im Verfahren befindlichen Bebauungsplänen eine Vorgehensweise in 2 Schritten abgesprochen. Im ersten Schritt sollen kurzfristig einfache Verbesserungsmaßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des Verkehrsknotens, z.B. Ummarkierungen erfolgen. Hierzu hat die Stadt Bergisch Gladbach eine Planung erstellt und mit dem Landesbetrieb Straßenbau abgestimmt. Die Umsetzung scheiterte bisher an der Finanzierung. Im zweiten Schritt stellt der Landesbetrieb Straßenbau NRW langfristig den Ausbau des Verkehrsknotens in seine Ausbauplanung ein. Als Grundlage hierfür hat die Stadt Bergisch Gladbach dem Landesbetrieb Straßenbau eine Zusammenstellung potentiellen Bauflächen (Gewerbe und Wohnen), die über den Knoten erschlossen werden, geliefert.

Das letzte Gespräch mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW fand im März 2006 statt, nachdem absehbar war, dass mit der Gewerbeplanung Vinzenz-Pallotti-Str. eine weitere Belastung auf den Verkehrsknoten Autobahnabfahrt Moitzfeld/Friedrich-Ebert-Str./Overather Str. zukommt. In diesem Gespräch wurde der Stadt eine Planung für die Kreuzung und eine ausführliche Stellungnahme zum BP Nr. 5342 -Vinzenz-Pallotti-Straße- vom Landesbetrieb Straßenbau zugesagt. Beides liegt der Verwaltung noch nicht vor, ist, da eventuell Flächen aus dem Bebauungsplan für die Planung erforderlich werden, für das weitere Planverfahren notwendig.

<-@

