

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0664/2011
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr und des Planungsausschusses	12.01.2012	Beratung
Ausschuss für Stadtentwicklung, demografischen Wandel, soziale Sicherung, Integration, Gleichstellung von Frau und Mann	26.01.2012	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Verkehrsplanung östliche Stadtmitte- Grundsatzbeschluss zum Umbau des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/Hauptstraße

Beschlussvorschlag:

- I. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, demographischer Wandel, soziale Sicherung, Integration, Gleichstellung von Frau und Mann (ASSG) stimmt den vorgeschlagenen verkehrsplanerischen Anforderungen für eine Umgestaltung des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße zu.**
- II. Der Beschluss des Hauptausschusses vom 18.06.2009, dem Umbau sowie der Umgestaltung des Verkehrsknotens Hauptstraße/ Odenthaler Straße die Variante 5.7. (Kompakter Kreisverkehrsplatz) zu Grunde zu legen, wird aufgehoben.**
- III. Der ASSG beschließt, dem weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess für den Umbau und die Umgestaltung des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße die Variantengruppe „Lichtsignalgeregelter Verkehrsknoten“ (Varianten 4.3. und 4.4) zu Grunde zu legen.**

- IV. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Variantengruppe „Lichtsignalgeregelter Verkehrsknoten“ zwei Entwürfe (mit Erhalt „Waatsack-Gebäude“ und ohne Erhalt „Waatsack-Gebäude“) zu erstellen bzw. erstellen zu lassen und dem Bebauungsplanverfahren Nr. 2168 - Odenthaler Straße/ Hauptstraße - zu Grunde zu legen.**

Sachdarstellung / Begründung:

1. Beschreibung/ Ausgangslage

1.1 Sachstand, Zielsetzung

Zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme im östlichen Bereich der Stadtmitte am Verkehrsknoten „Odenthaler Straße/ Hauptstraße“ sowie in dem Straßenzug „Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg“ wurden von den beiden Verkehrsplanungsbüros VIA Köln (Herrn Gwiasda) und ISAPLAN Leverkusen (Herrn Dr. Sienko) vertiefende gutachterliche Untersuchungen durchgeführt und drei Variantengruppen für den Umbau des Verkehrsknotens entwickelt und skizziert (siehe Anlage).

Die verschiedenen Knotenpunktlösungen wurden im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 07.07.2011 interessierten Ratsmitgliedern vorgestellt und die Unterlagen (Text- und Planteil) den jeweiligen Ratsfraktionen als Basis für eine interne Beratung und Meinungsbildung zur Verfügung gestellt.

Für das weitere Vorgehen im östlichen Bereich der Stadtmitte bedarf es der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Entscheidung,

- **ob** die heutige Situation am Knoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße (überhaupt) verändert werden soll,
- **wie** der Knoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße (,Kreisverkehrsplatz' oder ,lichtsignalgeregelter Knoten') umgebaut werden soll,
- **welche Lage** der neu konzipierte Verkehrsknoten (mit oder ohne Eingriff in das Baudenkmal „Waatsack“) haben soll sowie
- **in welchem Umfang** der Knoten um- bzw. ausgebaut werden soll (z.B. mit oder ohne Integration verbreiterter Seitenräume für eine Fuß- und Radwegführung, verbunden mit einer größeren Flächeninanspruchnahme sowie einem stärkeren Eingriff in die vorhandene Bebauungsstruktur).

Ziel der aktuellen Beratung und Beschlussfassung im Stadtentwicklungsausschuss (ASSG) ist die Herbeiführung einer Grundsatzentscheidung über den zukünftigen Umbau des Verkehrsknotens „Odenthaler Straße/ Hauptstraße“ als ,Kreisverkehrsplatz' oder als ,lichtsignalgeregelter Knoten', also eine **Entscheidung über das „Ob“ und „Wie“**.

Auf der Grundlage dieser Grundsatzentscheidung kann die ausgewählte Knotenform mit den beiden Varianten „mit Erhalt Waatsack-Gebäude“ und „ohne Erhalt Waatsack-Gebäude“ ausgearbeitet und dem weiteren Planungsprozess zur Grunde gelegt werden. Dies umfasst sowohl die Darstellung in der Rahmenplanung Stadtmitte - Städtebaulicher Leitplan 02 (Stand 2011) sowie die Berücksichtigung der Konzeption im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 2168 - Odenthaler Straße/ Hauptstraße -.

1.2 Historie, Beschlusslage

Die öffentliche und politische Meinung zur zukünftigen Gestaltung des Kreuzungsbereiches Odenthaler Straße / Hauptstraße ist bisher überwiegend „städtebaulich motiviert“. Mit dem städtebaulich begründeten Kreisverkehr an dem Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße verbindet sich der Wunsch nach Chancen für eine weit- bzw. großräumige

städtebauliche Neuordnung in Form eines neuen Stadteingangs.

Diese städtebaulich geprägten Motive haben in der Sitzung des Hauptausschusses am 18.06.2009 dazu geführt, dass entgegen des Beschlussvorschlages der Verwaltung der Umbau des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße als „kompakter Kreisverkehrsplatz“ (Variante 5.7 – siehe Anlage) beschlossen wurde.

Beschlusslage – Beschluss Hauptausschuss 18.06.2009 zum Thema "Fließender Verkehr" auf Grundlage der Beschlussempfehlung des AUIV und PLA am 18.06.2009

Ib. Dem Umbau sowie der Umgestaltung des Verkehrsknotens Hauptstraße/ Odenthaler Straße auf der Grundlage der vorgestellten Variante 5.7 (Kreisverkehrsplatz) wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Vorplanung eine Vorentwurfsplanung mit Kostenschätzung zu beauftragen sowie nach Prüfung der Förderfähigkeit entsprechende Förderanträge zu stellen.

Dieser Beschluss war bislang nicht umsetzbar, da die ökonomischen Auswirkungen weiterhin nicht beherrschbar sind, und zudem eine kurzfristige Umsetzung in Konkurrenz zu Maßnahmen im Rahmen des städtebaulichen Regionale 2010 Projektes stand :gestalten stand. Andererseits besteht Handlungsbedarf, da die Aufstellung von Bebauungsplänen in der östlichen Stadtmitte, wie z. B. für die „Buchmühle“, „Hammermühle“ oder für das „Areal Feuerwache“, erforderlich ist. Eine Phase längerer Stagnation ist also nicht vertretbar; vielmehr sollte ein Planungskonzept ausgewählt werden, dass wirtschaftlich vertretbar und schrittweise umsetzbar ist.

2. Beurteilungskriterien

Städtebauliche Wirkung und ökonomische Auswirkungen von Umgestaltungsmaßnahmen des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße (Kosten, Wiederverwertung von Restflächen) sind abhängig von dem funktional erforderlichen Flächenbedarf.

Insofern sind zunächst die verkehrsplanerischen Anforderungen zu definieren und zu bestimmen, die einer zukünftigen Knotenpunktumgestaltung zu Grunde zu legen sind. In einem zweiten Schritt sind dann die Knotenpunktlösungen, die die verkehrlichen Kriterien erfüllen, hinsichtlich der städtebaulichen und ökonomischen Auswirkungen sowie der Umsetzbarkeit (kurz-, mittel- oder langfristig) zu beurteilen.

2.1 Verkehrliche Belange

Alle denkbaren Knotenpunktlösungen haben folgende Anforderungen an eine neue Verkehrsanlage zu erfüllen:

Verkehrsbeziehungen

- Integration der Verkehrsströme aus Richtung Odenthaler Straße in die Hauptstraße (Linksabbieger) in Richtung Herrenstrunden
- Entlastungseffekte für den Straßenzug „Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg“

Leistungsfähigkeit

- Beibehaltung der heutigen Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr am Verkehrsknoten
- Anforderungen Verkehrsarten (Standard/ Komfort)
- Steigerung der Verkehrsqualität (Sicherheit/ Schutzräume) für den Fuß- und Radverkehr

- Einhaltung von verkehrsplanerischen Standards bei Neuplanungen für alle Verkehrsarten, u.a. kurze Wege und Barrierefreiheit für Fußgänger

Auch wenn davon auszugehen ist, dass der Radverkehr – zumindest der Freizeitverkehr – auf den geplanten gewässerbegleitenden „Strunderadweg“ verlagert werden kann, so muss das alltägliche Radverkehrsaufkommen über den neu gestalteten Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße abgewickelt werden. Insofern ist auch hier eine Mindestanforderung für eine gesicherte Radverkehrsführung anzustreben.

2.2 Städtebauliche Belange

Alle Knotenpunktlösungen, die für eine Umgestaltung des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße in Frage kommen und den verkehrsplanerischen Anforderungen genügen, sind hinsichtlich der städtebaulichen Verträglichkeit zu prüfen und zu bewerten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der betreffende östliche Bereich der Stadtmitte von Bergisch Gladbach durch die beiden Baudenkmäler „Kulturhaus Zanders“ und „Waatsack“ geprägt wird. Die Stellung des Waatsack-Gebäudes im Straßenraum der Hauptstraße verleiht der örtlichen Situation eine räumliche „Enge“, die als Torsituation bezeichnet werden kann. Alle zur Beurteilung anstehenden Umbauvarianten bewirken - zumindest in Ihrem Endausbau - Eingriffe in die bestehende Bausubstanz mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die prägende Bebauungsstruktur.

Nach dem Zeitalter des „Tabula rasa“, dem großflächigen Beseitigen von Bausubstanz, um den Boden für Neues zu ebnen, steht seit Ende des 20. Jahrhunderts der „würdige Umgang“ mit gewachsenen Strukturen und mit behutsamen Eingriffen in die stadtbildprägende Bebauungsstruktur im Fokus. Dies ist nicht nur in den städtebaulichen Leitbildern, sondern ebenso in den städtebaulichen Förderrichtlinien (Sanierung, Entwicklungsmaßnahmen, Stadtumbau) verankert. Alle verkehrstechnisch oder städtebaulich motivierten Konzepte für den Umbau des Verkehrsknotens sind daher auch hinsichtlich des Umfangs und der Schwere Ihres Eingriffs in die bestehende städtebauliche Situation zu beurteilen. Der flächenhafte Abriss von teilweise historischer Bausubstanz ist daher ggf. sorgfältig zu begründen.

2.3 Ökonomische Belange

Neben den verkehrlich-funktionalen und städtebaulich-kulturhistorisch geprägten Aspekten sind die in Rede stehenden Knotenpunktvarianten ebenso einer wirtschaftlichen Bewertung zu unterziehen. Dabei ist der Eingriff, also die Inanspruchnahme von Flächen und Gebäuden sowie der Verbrauch, also die Größenordnung der Flächeninanspruchnahme für die neue Verkehrsanlage einerseits sowie für eine bauliche Verwertung des Restfläche andererseits (Kosten-Nutzen-Betrachtung) zu beurteilen und bewerten.

2.4 Umsetzbarkeit

Im Hinblick auf eine zeitnahe Umsetzung von Maßnahmen mit dem Ziel einer Entlastung des Straßenzuges „Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg“ sollten die verschiedenen Knotenpunktlösungen auch darauf hin überprüft werden, ob und wie eine stufenweise Realisierung der Umbaukonzeption möglich ist. Dies scheint insbesondere vor dem Hintergrund der Inanspruchnahme einer Vielzahl von Privatgrundstücken (Flächenverfügbarkeit) und den damit verbundenen Aufwendungen (Grunderwerb/ Finanzierung) bedeutsam.

3. Bewertung der Um- und Ausbauvarianten

Für den Umbau und die Umgestaltung der Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße wurden **drei Variantengruppen** entwickelt, untersucht und bewertet:

3.1 Variante „Abknickende Vorfahrt“

Die **Variante „Abknickende Vorfahrt“** stellt die Konzeption mit den geringsten Eingriffen in die bestehende örtliche Situation dar, weil der „geforderte“ Linksabbiegerverkehr aus der Odenthaler Straße nicht im Verkehrsknoten selbst, sondern durch eine Umwegfahrt über die Hauptstraße (Rechtsabbieger) und U-Turn vor dem Forum-Gebäude geführt wird. Aufgrund des geringen Eingriffs in die Bestandssituation stellt diese Variante auch die kostengünstigste dar.

Die vorgeschlagene Verkehrsführung ist gewöhnungsbedürftig, erfordert eine Umwegfahrt und wirkt unter Umständen für manche Verkehrsteilnehmer „desorientierend“. Somit sind die als Ziel formulierten Entlastungseffekte im Straßenzug „Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg“ fraglich und ohne restriktive Maßnahmen (Sperrung der Durchfahrt im Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg) kaum zu erreichen. Darüber hinaus kann durch die Veränderung im Verkehrsknoten selbst keine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.

Fazit:

Zwar werden bei der **Variante „Abknickende Vorfahrt“** die städtebaulichen und ökonomischen Prämissen, also der schonende Umgang mit der Bestandssituation sowie möglichst geringe Aufwendungen für die Baufeldfreimachung (Flächenerwerb und Abrisskosten) und Herstellungskosten optimal erfüllt, jedoch wird den verkehrlich-funktionalen Ansprüchen nur bedingt entsprochen. Insofern kann diese Umbauvariante des Verkehrsknotens im Hinblick auf die definierten verkehrlichen Anforderungen nicht zur Ausführung empfohlen werden.

3.2 Variantengruppe „Kreisverkehre“

Verkehrliche Belange

Die **Variantengruppe „Kreisverkehre“** (mit und ohne Erhalt des Baudenkmals „Waatsack“) kann die Linksabbiegeverkehre aus der Odenthaler Straße in die Hauptstraße aufnehmen und zu einer Entlastung des Vollmühlenweges beitragen. Dies jedoch auf Kosten der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens, die zumindest in den Morgenstunden - bei allen Kreisverkehrsvarianten - zu instabilen Verkehrszuständen in der Kreiszufahrt mit Folge von langen Rückstaus auf der Odenthaler Straße führen würde.

Auch wenn durch geeignete Maßnahmen (gesicherte Übergänge und Radwegführungen) innerhalb des Knotens eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr erreicht werden kann, stellen die langen Wege in einem großflächigen Kreisverkehrsplatz (Turbokreisverkehr) Umwege für Fußgänger und Radfahrer dar, die insbesondere aufgrund der vorhandenen innerörtlichen Situation aus Sicht der Verkehrsplanung kritisch beurteilt werden. Eine Qualitätsverbesserung im Sinne einer Komfortsteigerung kann nicht erreicht werden; die Wegelängen für Fußgänger und Radfahrer würden sich im Vergleich zur derzeitigen Situation erheblich vergrößern (siehe Beispiel „Driescher Kreuz“).

Städtebauliche Belange

Die **Variantengruppe „Kreisverkehre“** (mit und ohne Erhalt des Baudenkmals „Waatsack“) stellt die Lösung mit dem größten Flächenverbrauch und mit dem größten Eingriff in die bestehende Bausubstanz dar. Es müssten mind. 8 Bestandsgebäude „fallen“, je nach Lage des Kreisverkehrsplatzes in der erforderlichen Größenordnung (Turbokreisverkehr) die gesamte Straßenfront südlich der Hauptstraße. Der erhebliche Eingriff in vorhandene Bebauungsstruktur käme einem Kahlschlag gleich. Der nach Abzug des flächengroßen Kreisverkehrsplatzes verbleibende Raum bedarf einer völlig veränderten städtebaulichen Neuordnung. Umfang und Stärke des zu erwartenden Eingriffs in die bestehende Situation stehen im Widerspruch zu den gegenwärtigen städtebaulichen Leitbildern und Förderrichtlinien für städtebauliche Maßnahmen (Sanierung, Entwicklungsmaßnahmen, Stadtumbau).

Ökonomische Belange

Die **Variantengruppe „Kreisverkehre“** stellt aufgrund des größten Flächenverbrauchs und des größten Eingriffs in privaten Grund und Boden sowie in die bestehende Bausubstanz die teuerste Lösung dar. Alleine der Grunderwerb der mit bis zu 8 Gebäuden bestandenen Privatgrundstücke und die erforderliche Baufeldfreimachung (Abriss- und Rückbaukosten) umfassen mehrere Millionen Euro. Im Vergleich dazu sind die Erstellungskosten für den Kreisverkehrsplatz (ca. 0,4 Mio. Euro/ Stand 2009) zu vernachlässigen. Auch im Hinblick auf eine mögliche Flächenverwertbarkeit nach städtebaulicher Neuordnung ist die Kreisverkehrslösung aufgrund des hohen Verkehrsflächenanteils gegenüber anderen Ausbauvarianten unwirtschaftlicher.

Umsetzbarkeit

Die **Variantengruppe „Kreisverkehre“** kann erst dann umgesetzt werden, wenn die Flächenverfügbarkeit für den gesamten Kreisverkehrsplatz vorliegt. Dies setzt - neben der Finanzierung der Herstellungskosten – nicht nur die Verkaufsbereitschaft aller betroffenen von Privateigentümern, sondern ebenso eine Finanzierung des erforderlichen Grunderwerbs voraus. Eine teilweise oder stufenweise Realisierung des Knotenumbaus und somit kurz- bis mittelfristige Umsetzung der Konzeption „Kreisverkehrsplatz“ ist damit nicht gegeben.

Fazit

Zwar können durch die Aufnahme der Linksabbiegerströme (Odenthaler Straße/ Hauptstraße) Entlastungseffekte im Straßenzug „Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg“ erreicht werden, dies aber zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens. Hier wären zumindest in den Morgenstunden spürbare Qualitätseinbußen (lange Rückstaus auf der Odenthaler Straße) hinzunehmen. Für die Verkehrsarten „Fußgänger und Radfahrer“ entstehen unzumutbare längerer Wege und somit Qualitätseinbußen gegenüber der heutigen Situation. **Der Prämisse einer Erhaltung bzw. Verbesserung der derzeitigen Verkehrsqualität würde durch eine Kreisverkehrslösung nicht entsprochen.**

Der Flächenverbrauch für einen verkehrlich funktionierenden Kreisverkehrsplatz (Turbokreisverkehr) geht einher mit erheblichen Einriffen in die vorhandene bauliche Situation. Aufgrund des erheblichen Eingriffs in die Bestandssituation und erkennbarer Alternativen für die Lösung der verkehrlichen Probleme im östlichen Bereich der Stadtmitte kann der Kreisverkehrslösung auch aus städtebaulicher Sicht nicht zur Ausführung empfohlen werden.

Der Umbau des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße stellt aufgrund der örtlichen Situation grundsätzlich eine kostenträchtige Maßnahme dar, da für deren Umsetzung die Inanspruchnahme einer Vielzahl von derzeit mit Gebäuden bestandenen Privatgrundstücken erforderlich wird. Die Kreisverkehrslösung stellt mit Abstand die teuerste und aufgrund des enormen Flächenverbrauchs die unrentabelste Lösung dar. Eine stufenweise Umsetzung des Knotenumbaukonzeptes ist nicht möglich.

3.3 Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“

Verkehrliche Belange

Die **Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“** (mit und ohne Erhalt des Baudenkmals „Waatsack“) kann die Linksabbiegeverkehre aus der Odenthaler Straße in die Hauptstraße aufnehmen und im Rahmen des Knotenumbaus eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer bewirken. Die derzeitige zufriedenstellende Verkehrsqualität des Verkehrsknotens kann auch nach dem Knotenumbau mit Integration des zusätzlichen Linksabbiegers Odenthaler Straße/ Hauptstraße weitgehend gehalten werden.

Je nach Ausbaugrad können die Verkehrsqualitäten und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (auch Fuß- und Radverkehr) verbessert und optimiert sowie kurze Wege und Barrierefreiheit gewährleistet werden.

Städtebauliche Belange

Die **Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“** bedingt einen Eingriff in die bestehende Bausubstanz entlang der Hauptstraße. Dieser ist abhängig von dem gewählten Ausbaugrad des Verkehrsknotens und der vorzusehenden Seitenräume für Fußgänger und Radfahrer. Bei einem Vollausbau des Verkehrsknotens mit Optimierung aller verkehrlichen Bedürfnisse (Schutzräume, Sicherheit, Komfort) ist - je nach Lage des Knotens - ein Eingriff in mindestens 4 bis 6 Bestandsgebäude in der Hauptstraße erforderlich mit der Folge, dass die zukünftige, straßenbegleitende bzw. straßenraumbildende Bebauung - also die Straßenfront entlang der Hauptstraße - zurückversetzt errichtet werden müsste.

Alternativ kann der Eingriff in die Bausubstanz südlich der Hauptstraße minimiert werden, wenn der Ausbau des Verkehrsknotens unter Inanspruchnahme des Waatsack-Gebäudes auf der gegenüber liegenden Straßenseite vorgenommen würde.

Ökonomische Belange

Die **Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“** umfasst – analog der Kreisverkehrslösung – einen hohen Kostenanteil für die Inanspruchnahme von derzeit bebauten Privatgrundstücken. Je nach Ausbaugrad sind die Kosten für die Baufeldfreimachung (Grunderwerb, Abrisskosten) hoch. Im Gegensatz zu einem flächenintensiven Kreisverkehrsplatz wird für den signalgeregelten Knoten weniger Verkehrsfläche in Anspruch genommen, so dass nach Umbau des Verkehrsknotens auch mehr Flächen für eine bauliche Wiederverwertung zur Verfügung stünde.

Die **Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“** bedingt zwar niedrigere Erstellungskosten (ca. 300.000,- Euro/ Stand Vorlage 2009), hat aber aufgrund der Signaltechnik gegenüber einem Kreisverkehrsplatz einen erhöhten Unterhaltungsaufwand (ca. 2.000 € / Jahr).

Umsetzbarkeit

Die **Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“** bietet die Möglichkeit einer stufenweisen Realisierung. So könnten die Maßnahmen im Verkehrsknoten selbst und in den Zuläufen Odenthaler Straße, Hauptstraße Richtung Schnabelsmühle und Hauptstraße Richtung Herrenstrunden in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit (Grunderwerb) und der Finanzierung entzerrt und in mehreren Realisierungsabschnitten erfolgen. Dies bietet die Möglichkeit, bereits kurzfristig erste Maßnahmen (Einrichtung Linksabbieger) mit den gewünschten Entlastungseffekten für den Straßenzug „Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg“ umsetzen zu können.

Fazit

Durch die Aufnahme der Linksabbiegerströme (Odenthaler Straße/ Hauptstraße) können Entlastungseffekte im Straßenzug „Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg“ erreicht werden, zumal die derzeitige, gute bis zufriedenstellende Verkehrsqualität des Verkehrsknotens auch nach dem Knotenumbau als zufriedenstellend bewertet werden kann. Für die Verkehrsarten Fußgänger und Radfahrer können die Qualitäts- und Sicherheitsansprüche – je nach Ausbaugrad – verbessert und somit insgesamt die o.g. verkehrlichen Anforderungen weitgehend erfüllt werden.

Gegenüber den Kreisverkehrsvarianten wird durch eine signalgeregelter Lösung weniger Verkehrsfläche in Anspruch genommen - einhergehend mit weniger Eingriffen in die bestehende Bausubstanz und mehr zur baulichen Verwertung verbleibender Grundstücksflächen.

Der Umbau des Verkehrsknotens stellt in seinem Endbauzustand eine kostenträchtige Maßnahme dar, da für deren Umsetzung der Grunderwerb einer Vielzahl von derzeit mit Gebäuden bestandenen Privatgrundstücken erforderlich wird.

3.4 Zusammenfassende Bewertung

Die vorstehend aufgeführten Einschätzungen und Beurteilungen der verschiedenen Knotenpunktösungen unter verkehrlichen, städtebaulichen und ökonomischen Gesichtspunkten lassen sich in einer Bewertungsmatrix wie folgt zusammenfassen:

	Abknickende Vorfahrt	Kreisverkehrsplatz (Varianten 5.9 und 5.10)	Lichtsignal geregelter Verkehrsknoten (Varianten 4.3 und 4.4.)
Verkehrsqualität u. Verkehrssicherheit (f. alle Verkehrsarten)	-	0	0 / +
Städtebau	+	-	0
Ökonomie	+	-	0
Umsetzbarkeit	stufenweise realisierbar	Keine stufenweise Realisierung möglich	stufenweise realisierbar
Realisierungszeitraum	kurzfristig	mittel- bis langfristig	kurz- bis mittelfristig

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine Kreisverkehrslösung aus verkehrsplanerischer Sicht aufgrund der stark asymmetrischen Verkehrsströme zeitweise nicht ausreichend leistungsfähig wäre. Außerdem stellt ein Kreisverkehr auch aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs aufgrund langer Wege (Umwege) keine gute Lösung dar. Hinzu kommen aufgrund des erheblichen Eingriffs in die Bestandssituation und Flächeninanspruchnahme

städtebauliche und ökonomische Aspekte, die gegen die **Variantengruppe „Kreisverkehre“** sprechen, zumal verkehrsplanerische Alternativen erkennbar sind (siehe Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“).

Die **Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“** bietet in Abwägung aller vorstehend aufgeführten Beurteilungskriterien die Option, möglichst viele Anforderungen an eine Umgestaltung des Verkehrsknotens zu erfüllen. Dies sind neben den funktionalen, verkehrlichen Anforderungen insbesondere der geringere Flächenverbrauch sowie die stufenweise Realisierbarkeit.

Die Verwaltung schlägt daher vor, der weiteren Planung zur Umgestaltung des Verkehrsknotens Odenthaler Straße / Hauptstraße die Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“ (Varianten 4.3 und 4.4) zu Grunde zu legen (siehe Beschlussvorschlag III).

3.5 Realisierungsphase/ Stufenweise Umsetzung

Im Vorgriff auf die anstehende Entwurfsplanung für den Umbau des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße wurde zwischenzeitlich ein zusätzliches Planwerk erstellt, welches die stufenweise Realisierung und somit den Vorzug einer signalgeregelten Knotenumbaulösung exemplarisch veranschaulicht.

Für die **Planvariante „Lichtsignalgeregelter Knoten“** wurden **drei Baustufen** entwickelt, die in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit und Finanzierung eine stufenweise Realisierung ermöglichen. Grundlage für das Stufenmodell bildet exemplarisch die Variante „Lichtsignalgeregelter Knoten“ mit Erhalt der beiden Baudenkmäler „Kulturhaus Zanders“ und „Waatsack“ (Variante 4.3), jedoch unter Wegfall/ Verschiebung der Einfriedungsmauer Kulturhaus Zanders sowie unter Fällung der beiden stadtbildprägenden Bäume in diesem Bereich.

Darüber hinaus würde im Endausbau (Baustufe 3) in die Bausubstanz der Grundstücke südlich der Hauptstraße (Nrn. 264 und 266 sowie 274, 276, 278 sowie 282) eingegriffen. Durch Optimierung der Planung bzw. vorzeitige Ausschleusung des Radverkehrs auf die Hauptstraße kann ein Eingriff in das Grundstück Hauptstraße 284 (im Gegensatz zu der ursprünglichen Planung – Variante 4.3) vermieden werden.

Übersichtspläne der Baustufen 1 bis 3 (Planungsvorschlag Variante 4.7) sind der Vorlage als Anlage beigelegt.

Erläuterungen zu verschiedenen Baustufen

Baustufe 1

Maßnahmen

- Wegfall/ Verschiebung der Mauer Zanders/ Fällung der beiden stadtbildprägenden Bäume
- Aufweitung Verkehrsraum in der Odenthaler Straße und im Einmündungsbereich in die Hauptstraße
- Anlage einer Linksabbiegespur in der Odenthaler Straße
- Anlage neuer Seitenräume (Bürgersteig) für den Fußgängerverkehr

Wirkungen

- Entlastung des Straßenzuges Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg durch die Linksabbiegemöglichkeit Odenthaler Straße/ Hauptstraße
- Verkehrsqualität des Verkehrsknotens für den Kfz-Verkehr wird durch zusätzliche Phase (Linksabbieger Odenthaler Straße/ Hauptstraße) in vertretbarem Maß eingeschränkt.
- Keine Verbesserung für den Fußverkehr (weiterhin fehlende Fußgängerquerung und geringe Breite der Gehwege)
- Keine Verbesserung für den Radverkehr (Schutzstreifen o.ä. Maßnahmen sind nicht möglich)

Baustufe 2

Maßnahmen

- Umsetzung Neue Erschließungsachse „Gohrsmühle, Schnabelsmühle, Hauptstraße“ bis zur Gnadenkirche mit jeweils einspuriger Verkehrsführung und mittigem Grünstreifen („Stadtboulevard“)
- Integration einer Linksabbiegespur von der Gohrsmühle in die Hauptstraße in Höhe Forum-Gebäude (Richtung Buchmühle)
- Integration einer Querungshilfe für Fußgänger innerhalb des begrünten Mittelstreifens auf der Hauptstraße in Höhe der Gnadenkirche
- Wegfall von einigen Bäumen vor der Gnadenkirche/ Neupflanzung von Bäumen im Zuge der Mittelallee im aufgeweiteten Verkehrsraum

Wirkungen

- Stadträumliche Verbesserung durch Neuaufteilung des Straßenraumes mit mittigem, begrünten Mittelstreifen („Stadtboulevard“)/ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung des Verkehrsflusses im Straßenzug „Gohrsmühle, Schnabelsmühle, Hauptstraße“ und Umsetzung einer Radverkehrsführung (Schutzstreifen) auf diesem Abschnitt
- Verbesserung der Verkehrsqualität für Fußgänger durch Einrichtung einer zusätzlichen Querungshilfe in Höhe der Gnadenkirche
- Kein Eingriff in die bauliche Situation Hauptstraße 264 (Gaststätte Quirls) und 266 (ehm. Heuser) erforderlich
- Keine Verbesserung im Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße selbst

Baustufe 3

Maßnahmen

- Verbreiterung des Straßenraumes Hauptstraße in Höhe der Gnadenkirche unter Wegfall der beiden Gebäude „Quirls und Heuser“ (Hauptstraße 264 und 266) und Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer in den Fahrspuren
- Verbreiterung der Seitenräume auf der Hauptstraße für Fuß- und Radwegeführung
- Umgestaltung der oberen Hauptstraße im Streckenabschnitt Vollmühlenweg bis zum Knoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße
- Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen für Fußgänger im Bereich auf der Hauptstraße.
- Umbau der Odenthaler Straße mit veränderter Fahrspurführung, Ausprägung des Querungsbereiches „Strunderadweg“ sowie Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer in den Fahrspuren. Integration der Einmündung der neuen Buchmühlenstraße in den zu gestaltenden Querungsbereich.
- Abriss der vorhandenen Baukörper Hauptstraße 274, 276, 278 und 282 sowie Anlage verbreiteter Fahrspuren und Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr.
- Integration von Schutzstreifen für den Radverkehr im Knoten selbst mit Ausschleusung des Radfahrstreifens auf die Hauptstraße in Höhe Gebäude Hauptstraße 284
- Zusätzliche Fußgängerquerung (signalgeregelt) im Verkehrsknoten auf der Hauptstraße westlich in Höhe „Kulturhaus Zanders“.

Wirkungen

- Stadträumliche Verbesserung durch Neuaufteilung des Straßenraumes mit mittigem, begrünten Mittelstreifen („Stadtboulevard“)/ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung des Verkehrsflusses im Straßenzug „Gohrsmühle, Schnabelsmühle, Hauptstraße“ insgesamt sowie in den Zuläufen aus der Hauptstraße (aus Richtung Schnabelsmühle sowie Herrenstrunden) sowie aus der Odenthaler Straße
- Verbesserung der Verkehrsorganisation am Verkehrsknoten Odenthaler Straße / Hauptstraße
- Beibehaltung der überwiegend guten bis zufriedenstellenden Kfz-Verkehrsqualität
- Verbesserung der Verkehrsqualität für Fußgänger durch Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen in den Zuläufen sowie einer zusätzlichen signalgeregelten Fußgängerquerung im Verkehrsknoten selbst.
- Verbesserung der Verkehrsqualität für Radfahrer, insbesondere der Verkehrssicherheit, durch Schutzstreifen auf den jeweiligen Fahrspuren sowie Verbreiterung der Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr.

4. Beschlussvorschläge

Zu I.

Die Verwaltung schlägt vor, die in der Vorlage unter 2. beschriebenen Kriterien als **verkehrsplanerische Anforderung** festzulegen und einem zukünftigen Umbau des Verkehrsknotens Odenthaler Straße / Hauptstraße zu Grunde zu legen. Alle in Rede stehenden Umbauvarianten haben daher das Anforderungsprofil zu erfüllen.

Zu II. und III.

In Abwägung der unterschiedlichen Beurteilungskriterien (verkehrliche, städtebauliche und ökonomische Kriterien) sowie im Hinblick auf eine stufenweise Umsetzbarkeit (Realisierungsstufen) schlägt die Verwaltung vor, die Planung für den Umbau des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße auf der Grundlage einer **lichtsignalgeregelten Knotenpunktlösung** fortzusetzen.

Als Voraussetzung dafür ist zunächst die Aufhebung des Beschlusses des Hauptausschusses vom 18.06.2009 zur Errichtung eines Kompaktkreisverkehrs (Variante 5.7) erforderlich.

In einem nächsten Schritt sollte dann unter III. eine **lichtsignalgeregelte Lösung** für den Umbau des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße beschlossen werden.

Zu IV.

Weitere Vorgehensweise

Verkehrsplanung - Entwurfserstellung

Die Verwaltung schlägt vor, zwei Entwürfe für den Umbau des Verkehrsknotens in Form einer signalgesteuerten Knotenpunktlösung - mit Inanspruchnahme des Grundstücks/ Gebäudes „Waatsack“ und ohne - zu erstellen bzw. erstellen zu lassen.

Bebauungsplan Nr. 2168 - Odenthaler Straße/ Hauptstraße -

Die Entwurfsfassung zum Knotenumbau in Varianten ist dem weiteren Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 2168 - Odenthaler Straße/ Hauptstraße - zu Grunde zu legen und die verkehrlichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Aspekte sowie die privaten und

öffentlichen Belange in den Abwägungsprozess gemäß § 1 Abs. 7 BauGB einzustellen.

Darin enthalten sind städtebauliche Fragestellungen, wie z.B. der Umgang mit den Baudenkmälern „Kulturhaus Zanders“ und „Waatsack“ sowie die Erschließung und der Aufschluss des Areals „Alte Feuerwache“.

Rahmenplanung Stadtmitte

Der Entwurf zur Rahmenplanung – Städtebaulicher Leitplan Version 02 (Stand 2011) wurde zuletzt in der Sitzung des ASSG am 01.03.2011 beraten und eine Beschlussfassung zur Öffentlichkeitsbeteiligung u.a. aufgrund der noch ausstehenden Entscheidung über den verkehrlichen und städtebaulichen Umgang mit dem Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße vertagt. Seit der Vertagung ruht das Plan- und Beteiligungsverfahren.

Die Verwaltung schlägt vor, dem Entwurf zum städtebaulichen Leitplan – Version 02 die Umbaukonzeption „**Lichtsignalisierter Knoten**“ (Varianten 4.3 und 4.4) zu Grunde zu legen und diese im Leitplanentwurf alternativ als Zielperspektive darzustellen. Damit wäre die Grundlage geschaffen, den Entwurf zum städtebaulichen Leitplan fertig zu stellen und dem ASSG in einer der nächsten Sitzung zur Beratung und Beschlussfassung (Öffentlichkeitsbeteiligung) vorzulegen.

Anlagen

- Kreisverkehr – (Variante 5.7 / Beschlusslage)
- „Abknickende Vorfahrt“ (Variante 6.3)
- Variantengruppe „Kreisverkehre“ (Varianten 5.9 und 5.10)
- Variantengruppe „Lichtsignalisierter Knoten“ (Varianten 4.3. und 4.4)
- „Lichtsignalisierter Knoten“ (Variante 4,7 / Baustufen 1 – 3)