

**Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin**

Federführender Fachbereich Verkehrsflächen		Drucksachen-Nr. 337/2000
		<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
		<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
Beschlussvorlage		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr	07.06.2000	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Antrag der F.D.P.-Fraktion vom 20. Januar 2000 zur Beseitigung von Engpässen auf den Bergisch Gladbacher Durchgangsstraßen

Beschlussvorschlag

Ein Beschlussvorschlag ergibt sich aus der Beratung.

Sachdarstellung / Begründung

Mit Schreiben vom 20. Januar 2000 (der Vorlage beigelegt) beantragte die F.D.P.-Fraktion die Erarbeitung von Vorschlägen zur *Beseitigung von Engpässen auf den Bergisch Gladbacher Durchgangsstraßen als Grundlage für ein mittelfristiges Ausbauprogramm „Verkehrsfluss statt Stau“*.

Der Antrag beinhaltete 6 konkrete Beispiele für mögliche Verbesserungen, zu denen die Verwaltung in der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr am 15. Februar 2000 Stellung nahm. Es wurde darüber hinaus ausgeführt, dass die Gesamtproblematik auch innerhalb der Verwaltung aktuell behandelt würde und dieser Themenkomplex, der eine ganzheitliche Betrachtungsweise erfordere, in einer zusammenfassenden Vorlage aufbereitet würde.

Zwischenzeitlich liegen der Verwaltung folgende Einzelanträge bzw. Anregungen vor (Aufzählung nicht vollständig), deren Inhalt dem Themenkomplex „Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen“ zuzuordnen ist:

- Schreiben der Agentur W.A. Prinz, Kölner Straße 41-41 a, 51429 GL, zur Verkehrssituation im Bereich Bensberger Straße, Buddestraße und Kölner Straße vom 30. November 1999 (der Einladung ohne Unterschriftenliste und Photos beigelegt)
- Vorschlag der Gewerbegebiete Britanniahütte, Frankenforst und Zinkhütte zu punktuellen Verbesserungen im Straßennetz
- Schreiben von Herrn Helmut Heyder, Hans-Böckler-Straße 22, 51429 GL vom 30. April 2000 mit Verbesserungsvorschlägen für die L 136 (Kölner Straße/Frankenforster Straße), das als Anregung nach § 24 GO im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden am 14. Juni 2000 behandelt werden soll
- Gemeinsamer Antrag der CDU- und der F.D.P.-Fraktion im Rat der Stadt Köln im dortigen Stadtentwicklungsausschuss zur Verkehrssituation im Raum Dellbrück/Holweide, behandelt im Wirtschaftsgremium Bergisch Gladbach am 5. Mai 2000
- Darstellung und Diskussion insbesondere der verkehrstechnischen Möglichkeiten im Rahmen des „Liberalen Treffs“ des F.D.P.-Ortsverbandes Bergisch Gladbach als öffentliche Veranstaltung am 16. März 2000

Eine erste Abstimmung der Thematik zwischen Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger mit Polizei, Feuerwehr und Verkehrsbetrieben erfolgte im Rahmen einer Verkehrsbesprechung am 16. März 2000.

Stellungnahme der Verwaltung

Weil Ergänzungen des Straßennetzes mit weit reichender Entlastungsfunktion für bestehende Hauptverkehrsstraßen kurz- bzw. mittelfristig nicht zu erwarten sind, kann eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen – wenn überhaupt – nur durch punktuelle Maßnahmen im Bereich von Engpässen (also überwiegend an Kreuzungen, Einmündungen und im Bereich von frequentierten Einfahrten) oder aber durch konzeptionelle Änderungen im Verlauf von Straßen erfolgen.

Im Einzelnen bestehen dazu folgende Möglichkeiten:

- Veränderung der Schaltung von Lichtsignalanlagen/Anordnung Grüner Pfeil
- Veränderung der Spuraufteilung
- Restriktionen im Bereich Parken/Halten
- Verbot bestimmter Verkehrsbeziehungen (Abbiegen, Ausfahren)

- Neugestaltung von Kreuzungen/Einmündungen
- Öffnung bzw. Attraktivierung von Nebenstraßen für den Durchgangsverkehr
- Ordnungsbehördliche Vorgaben bei Baustellen, Anlieferung u.ä.
- Parkraumbewirtschaftung/Parkleitsystem
- Maßnahmen zur Veränderung des Modal-Split
- Analyse individueller Stauunkte und deren spezifischer Ursachen

Diese Auflistung beinhaltet (zunächst) keine Wertung einzelner Maßnahmepakete und kann entsprechend ergänzt werden. Die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen kann nur am konkreten Beispiel beurteilt werden, wobei die Abwägung der zu erwartenden Vor- und Nachteile, ggf. in Verbindung mit den berechneten Kosten erfolgen muss.

Veränderung der LSA-Schaltung

Die Lichtsignalanlagen auf den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach wurden in den vergangenen 10 Jahren fast ausnahmslos erneuert und ihre Schaltung auf Verkehrsabhängigkeit, zum Teil schon mit ÖPNV-Priorisierung, verändert. Die Steuerungsphilosophie wurde im Verlauf dieser Zeit ebenfalls verändert und den spezifischen Bergisch Gladbacher Verhältnissen angepasst: Während die ersten Neuanlagen vor ca. 10 Jahren so verkehrsabhängig geschaltet wurden, dass sie auch auf geringe Störungseinflüsse in der Hauptrichtung mit Bedienung der Nebenrichtung reagierten, wodurch der Verkehrsfluss manchmal erheblich unterbrochen wurde, wird der Hauptrichtung nun eine viel stärkere Dominanz eingeräumt. Dennoch wird teilweise bemängelt, dass die Umlaufzeiten zu kurz, die Freigabe der Nebenrichtung zu lang und die „Grüne Welle“ nicht koordiniert sei.

Die Umlaufzeit beträgt während der Hauptverkehrszeit max. 90 Sekunden. Je nach Verkehrsaufkommen reduziert sie sich automatisch auf 75 bzw. 60 Sekunden und schaltet unterhalb eines vorgegebenen Schwellenwertes auf das All-Rot-Programm (nachts). Eine Verlängerung der Umlaufzeit auf über 90 Sekunden wird von allen Fachleuten, insbesondere bei nur zweispurigen Fahrbahnen, abgelehnt, weil die sich daraus ergebende Wartezeit sowohl für Fußgänger als auch Fahrzeuge in der Nebenrichtung als zu lang empfunden wird. Für die Bensberger und die Dolmanstraße wurde dennoch geprüft, ob sich durch eine Verlängerung der Umlaufzeit auf 105 bzw. 120 Sekunden eine gravierende Verbesserung für die Hauptrichtung ergeben könnte. In allen Fällen konnten nur geringfügige Vorteile gesehen werden, denen teilweise sogar Nachteile gegenüberstehen. Diese sind dadurch bedingt, dass die Koordinierung **beider** Richtungen erforderlich ist und aufgrund der unregelmäßigen Knotenpunktabstände bei der zu Grunde gelegten Progressionsgeschwindigkeit unterschiedliche Umlaufzeiten zwischen den einzelnen Knoten notwendig wären. Die Freigabe der Nebenrichtung erfolgt grundsätzlich **nur** bei Bedarf, für Fußgänger **nur** auf Anforderung (s. hierzu auch Antrag der Fraktion KIDitiative), **nur** zu einem bestimmten Zeitpunkt, **nur** solange erforderlich und grundsätzlich **nur** bis zu einer maximalen Freigabezeit. Eine weitere Einschränkung für die Nebenrichtungen ist zwar möglich, kann aber aus den o.g. Gründen nicht empfohlen werden. Das gleiche gilt für separat freigegebene Linksabbieger, da eine Reduzierung der Freigabezeit bei kurzen Linksabbiegespuren zu einem Rückstau führt, der sich ggf. bis auf die Geradeaus-Richtung auswirkt.

Diese Ausführungen sollen allerdings nicht verhindern, dass (auch weiterhin) punktuelle Veränderungen/Optimierungen an einzelnen Knoten oder im Verlauf einer Grünen Welle unmittelbar vorgenommen werden, wenn sich eine Verbesserungsmöglichkeit in der Praxis ergibt.

Prognose: Geringfügige Optimierungen im Einzelfall zu erwarten

Anordnung des „Grünen Pfeils für Rechtsabbieger“

Obwohl bei der Planung für die Neuerrichtung von Lichtsignalanlagen eine separate Signalisierung für Rechtsabbieger dann meist berücksichtigt wurde, wenn für diese eine eigene Spur zur Verfügung steht, wird nicht verkannt, dass an mehreren Stellen im Stadtgebiet eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit durch Anbringung des Grünen Pfeils möglich wäre. Bislang wurde eine entsprechende Anordnung nicht ausgesprochen: Entweder, weil keine Spur ausschließlich für Rechtsabbieger zur Verfügung steht (so dass ein geradeaus fahrendes Fahrzeug das Abbiegen verhindert) und/oder weil erhebliche Sicherheitsbedenken bestanden. Die Straßenverkehrsbehörde strebt eine einheitliche Regelung innerhalb des Kreises an, sofern nicht ohnehin eine Veränderung der Straßenverkehrsordnung erfolgt. Die Umsetzung könnte ggf. - analog der Optimierungen der Signalprogramme – kurzfristig erfolgen, sie würde jedoch nicht zu einer *gravierenden* Verbesserung der Leistungsfähigkeit führen.

Prognose: Geringfügige Erhöhung der Leistungsfähigkeit zu erwarten, Abwägung mit Sicherheitsbedenken erforderlich, kurzfristig realisierbar

Veränderung der Spuraufteilung

Eine starke Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit entsteht außerhalb der signalgeregelten Kreuzungen durch teilweise beidseitig parkende Kraftfahrzeuge und durch Zufahrten von größeren Verkehrszielen (Tankstellen, Supermärkte, Schulen, Verwaltungen usw.).

Während bei den Hauptverkehrsstraßen, die in den vergangenen Jahren umgestaltet wurden, eine Neuaufteilung der Fahrspuren Berücksichtigung fand, besteht vor allem für die L 136 (Kölner Straße/ Frankenforster Straße), die L 288 (Paffrather Straße/Kempener Straße) und Teilabschnitte der L 286 (Hauptstraße) sowie die L 329 (Sander Straße) ein diesbezüglicher Handlungsbedarf. Die Fahrbahnbreite der meisten Hauptverkehrsstraßen lässt separate Linksabbiegespuren oder entsprechende Aufweitungen zu, die jedoch auch von konsequenten Park- bzw. Halteverboten begleitet werden müssten. Ebenso konsequent sollten im Zusammenhang mit der dafür erforderlichen Neumarkierung Abbiegeverbote von und zu einzelnen Einrichtungen oder Seitenstraßen ausgesprochen werden.

Prognose: Relativ starkes Verbesserungspotential, kurzfristig realisierbar, im Einzelfall mit individuellen Einschränkungen (Widerspruch) verbunden

Restriktionen im Bereich Parken/Halten

Ein großer Teil der Verkehrsbehinderungen im Stadtgebiet ist auf verbotswidrig parkende oder haltende Fahrzeuge zurückzuführen (s.u.). Ebenso werden viele Behinderungen jedoch auch durch zulässig parkende Fahrzeuge verursacht. Insbesondere dort, wo beidseitiges Parken grundsätzlich zulässig ist, entstehen oftmals Engpässe, die im Begegnungsfall mit Großfahrzeugen gleich zu längerer Rückstaubildung führen. Auch hier auszusprechende Verbote sollten bei einer Neumarkierung gleich entsprechend berücksichtigt werden (z.B. durchgezogene Mittellinie), weil dies eine Verbotsschilderung sinnvoll ergänzt. Allerdings muss in vielen Fällen eine Abwägung erfolgen, wenn Be- und Entladevorgänge zukünftig nicht mehr möglich sind und auf den vorhandenen Grundstücken keine Alternative besteht.

Prognose: Sinnvoll und kurzfristig möglich, konsequente Verfolgung erforderlich

Verbot bestimmter Verkehrsbeziehungen (Abbiegen, Ausfahren)

Zu diesem Themenkomplex wurde in der Vergangenheit häufig der Abschnitt der Bensberger Straße zwischen Richard-Zanders-Straße und Bensberg angeführt: Während der Nachmittagsspitzen-

stunde fließt der Verkehr in Fahrtrichtung Bensberg äußerst zähflüssig bis zur Einmündung der Berzeliusstraße und läuft danach bis zur Kreuzung mit der Saaler Straße wieder sehr viel besser. Wenn die Lichtsignalanlagen Am Rübezahwald und Berzeliusstraße nicht existierten, wäre zunächst ein durchgängig guter Verkehrsfluss zu erwarten. Ein Verzicht auf diese beiden Signalanlagen ist jedoch wegen des Bedarfs für die Fußgänger (insbesondere morgens zum DBG) nicht möglich und darüber hinaus nur durch Verbot der Ausfahrt (abführende Einbahnstraßen) zu erreichen. Dies würde jedoch dazu führen, dass der Verkehr vom Lerbacher Weg in Richtung Bensberg nicht mehr aus dem Rübezahwald, sondern über den ohnehin schon überlasteten Kreuzungsbereich mit Richard-Zanders-Straße und Lerbacher Weg auf die Bensberger Straße geleitet wird. Gleiches gilt für den Verkehr von der Saaler Straße über Lückrather Weg/Berzeliusstraße in Richtung Gladbach, der dann in den Knoten Gladbacher Straße/Saaler Straße/Buddestraße geführt wird.

Prognose: Kein Verbesserungspotential

Neugestaltung von Kreuzungen/Einmündungen

Alle Kreuzungen und Einmündungen innerhalb des Stadtgebietes, die Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes haben, sind mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Der vorhandene Verkehrsraum lässt in den meisten Fällen die Anlegung eines (kleinen) Kreisverkehrs nicht zu, weil dafür ein Mindestdurchmesser von 28 bis 30 m benötigt wird. An ganz stark belasteten Kreuzungen (z. B. Bensberger Straße/An der Gohrsmühle, Bensberger Straße/ Richard-Zanders-Straße, Kölner Straße/Buddestraße) wäre die Leistungsfähigkeit zudem nur mittels eines (unfallträchtigen) zweisepurigen Kreisverkehrs zu verbessern. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit an diesen Kreuzungen kann wiederum durch zusätzliche Spuren erreicht werden. Unter diesem Aspekt könnten z.B. die Kreuzungen Kölner Straße/Buddestraße oder die BAB-Auffahrt Moitzfeld/ Ove-rather Straße untersucht werden. Für die Kreuzung in Moitzfeld (Friedrich-Ebert-Straße/ Moitzfeld) hat der Landschaftsverband als dortiger Baulastträger mitgeteilt, dass eine Überplanung mit dem Ziel erfolgt, eine eigene Rechtsabbiegespur von Herkenrath in Richtung Bensberg anzulegen. Je nach Länge dieser Spur könnte die Leistungsfähigkeit dieser Fahrtrichtung in der morgendlichen Spitzenstunde dadurch um bis zu 100 % erhöht werden.

Die Umgestaltung von signalisierten Kreuzungen zu sog. **Kleinen Kreisverkehren** würde dennoch punktuell den Verkehrsfluss verbessern, weil sich die Wartezeiten verringern würden. Von der Verwaltung werden hier zunächst die Kreuzungen Dellbrücker Straße/ Peter-Walterscheid-Straße/ Franz-Heider-Straße und Friedrich-Offermann-Straße/ Giselbertstraße favorisiert. Nachteilig könnte sich die Anlegung eines Kreisverkehrs im Bereich der Schulwege von Grundschulen dann auswirken, wenn eine heute vorhandene Signalisierung durch einen Überweg ersetzt wird.

Prognose: Verflüssigung im Einzelfall, wegen hoher Kosten nur mittelfristig zu erwarten

Öffnung/Attraktivierung von Nebenstraßen für den Durchgangsverkehr

An verschiedenen Stellen im Stadtgebiet wurden vorhandene Wohn- bzw. Nebenstraßen, die vom Durchgangsverkehr genutzt wurden (Schleichwege), für diesen gesperrt bzw. abgebunden. Damit erhöhte sich die Belastung der Hauptverkehrsstraßen um diesen Durchgangsverkehr und um Umwegfahrten von Anwohnern, die vorher nicht erforderlich waren. Hier ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Öffnung von Wohnstraßen eine tatsächliche Entlastung der Hauptverkehrsstraßen erbringt und zu entscheiden, ob eine Nutzung als Schleichweg gewollt bzw. zu vertreten ist. Exemplarisch sei hier der Straßenzug Rodemich/ Am Rodenbach angeführt, der einen erheblichen Anteil des Durchgangsverkehrs von der Mülheimer Straße zum Refrather Weg aufnehmen könnte und damit entscheidend zur Entlastung des Gronauer Kreises beitragen würde, der aber gleichzeitig Schulweg von Gronau u.a. zur Realschule Ahornweg ist und teilweise keinen ausreichend breiten Gehweg

aufweist. Ähnliches gilt für das Wohnquartier Kaule, über dessen Straßen eine Entlastung der L 136 im Bereich Steinstraße/ Kölner Straße denkbar ist.

Prognose: Verkehrstechnisch meist sinnvoll, Entlastung zu erwarten, jedoch mit großen Nachteilen für betroffene Anwohner verbunden

Ordnungsbehördliche Maßgaben bei Baustellen, Anlieferung u.ä.

Während die täglich festzustellenden gleichartigen Verkehrsbeeinträchtigungen, die auf die mangelnde Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes bzw. einzelner Knotenpunkte zurückzuführen sind, erst bei einer bestimmten Fahrzeugdichte entstehen, ist als Ursache vieler tageszeitunabhängiger Beeinträchtigungen eine (Tages-) Baustelle oder ein in der Fahrbahn befindliches Fahrzeug (Anlieferung, Müllabfuhr o.ä.) auszumachen. Auch wenn es sich hier um keine grundsätzliche Verbesserung handelt, sollte generell angestrebt werden, die Terminierung von Baustellen und die Aufstellung eines Autokranes auf verkehrsarme Zeiten zu beschränken, die Müllabfuhr (wie weitestgehend praktiziert) in Hauptverkehrsstraßen auf Zeiten außerhalb der Verkehrsspitzenstunden zu verlegen sowie in Einzelfällen von Anlieferungen sofort einzugreifen, wenn Verkehrsbehinderungen erkennbar werden. Zu letzterem seien insbesondere Anlieferungen von Neufahrzeugen bei Autohäusern genannt, die in den wenigsten Fällen im Bereich der im Baugenehmigungsverfahren angegebenen Entladeflächen erfolgen.

Prognose: Sofortiges Handlungspotential mit positiver Wirkung in Einzelfällen

Parkraumbewirtschaftung/Parkleitsystem

Zurzeit wird eine Analyse des Ruhenden Verkehrs für die Innenstadt von Bergisch Gladbach durchgeführt, die u.a. auch eine Aussage dazu machen soll, ob ein (dynamisches) Parkleitsystem für Bergisch Gladbach sinnvoll ist und welche qualitativen und quantitativen Veränderungen im Parkverhalten dadurch bewirkt würden. Da zudem auch die Thematik „Parkraumbewirtschaftung“ separat im Ausschuss behandelt wurde und fortlaufend wird, soll dieses Instrument angesprochen, aber nicht vertieft werden.

Maßnahmen zur Veränderung des Modal-Split

Davon ausgehend, dass sich das Mobilitätsbedürfnis auch langfristig nicht reduzieren lässt, sich das Mobilitätsverhalten durch veränderte Freizeit- und Versorgungsgewohnheiten sowie z.B. Arbeitsplätze im Bereich Neue Technologien allenfalls verändern wird, ist eine Verlagerung des Modal-Split (primär die Reduzierung des MIV-Anteils zu Gunsten des ÖV-Anteils) anzustreben. Darüber hinaus besteht in begrenztem Maße die Möglichkeit, Wirtschaftsgüter vom LKW auf die Schiene zu verlagern.

Prognose: Politische Grundsatzentscheidung für die langfristige Stadtentwicklung erforderlich

Analyse individueller Stauunkte und deren spezifischer Ursachen

Neben leicht erklärbaren Verkehrsbeeinträchtigungen (Grenze der rechnerischen Leistungsfähigkeit ist erreicht) gibt es immer wieder Verkehrssituationen, die einen kurzfristigen Handlungsbedarf offenbaren, der in den meisten Fällen in einen der o.a. Themenbereiche fällt. Hier wird neben bekannten Standard-Situationen überwiegend auf Anregungen von außen reagiert, obwohl eine vorbeugende konsequente Überprüfung und Sensibilisierung sinnvoll wäre.

Prognose: Priorisierung durch Politik und Verwaltung erforderlich, Organisation möglich

Für alle hier aufgelisteten „Handlungspakete“ ist ein Richtungsbeschluss sinnvoll, damit konkrete Einzelmaßnahmen angegangen werden können. Diese sollten kurzfristig umgesetzt werden und müssen ständig überprüft und aktualisiert bzw. ergänzt werden. Davon zu unterscheiden ist die Notwendigkeit, im Rahmen vorausschauender und damit langfristiger Stadt- und Gebietsentwicklungsplanung eine Konzeption zu erstellen, die zumindest Leitlinien für den Stadtverkehr der Zukunft enthält. Nur eine solche Konzeption, die klare Aussagen zu den Zielvorstellungen im Modal-Split beinhalten sollte – und nicht die zu entwickelnden Einzelmaßnahmen – stellt eine Entscheidungsgrundlage für zukünftige, verkehrsrelevante Ansiedlungen dar.