

Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Verkehrsflächen	Drucksachen-Nr. 352/2000				
<table border="1"> <tr> <td>☒</td><td>Öffentlich</td></tr> <tr> <td>☐</td><td>Nicht öffentlich</td></tr> </table>		☒	Öffentlich	☐	Nicht öffentlich
☒	Öffentlich				
☐	Nicht öffentlich				
Mitteilungsvorlage					
für ▼	Sitzungsdatum				
Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr	07.06.2000				

Tagesordnungspunkt

**Verkehrsführung Odenthaler Straße/Hauptstraße/An der Schnabelsmühle
hier: Bericht über die Durchführung der Testphase I**

Inhalt der Mitteilung

Der Hauptausschuss und der Rat befassten sich in ihren Sitzungen am 27. bzw. am 29. April 1999 in mehreren Tagesordnungspunkten mit dem Thema „Rahmenplanung Innenstadt Bergisch Gladbach“. Zum „Knotenpunkt Odenthaler Straße/Hauptstraße“ wurde u.a. beschlossen, zunächst auf die provisorische Linksabbiegespur in die Hauptstraße zu verzichten, die neue Fußgängersignalanlage mit der an der Einmündung Odenthaler Straße/ Hauptstraße zu koordinieren sowie nach Abschluss der baulichen Arbeiten eine Testphase durchzuführen, die Aufschluss über den möglichen Erfolg einer Verlängerung der zweiten Fahrspur in Fahrtrichtung Innenstadt gibt.

Die bauliche Umgestaltung des Einmündungsbereiches Hauptstraße/An der Schnabelsmühle einschließlich der Errichtung der neuen Signalanlage erfolgte im März 2000. Der beschlossene Versuch wurde am Donnerstag, den 6. April morgens durchgeführt, vergleichende Verkehrserhebungen am Donnerstag, den 30. März und Dienstag, den 4. April 2000: Durch Verlängerung der zweiten Fahrspur in Fahrtrichtung Innenstadt von normal (derzeit) ca. 40 m Länge vor der Signalanlage auf ca. 80 m Länge sollte getestet werden, ob die Leistungsfähigkeit der Hauptstraße erhöht werden kann. Theoretisch ist das der Fall, wenn die Anzahl der Fahrzeuge, die sich während der Freigabe- und Räumzeit für die Fußgänger zweispurig vor der Signalanlage aufstellen können, erhöht wird. In der Praxis sollte jedoch geprüft werden, ob dieses Angebot vom Autoverkehr auch tatsächlich genutzt wird, bzw. genutzt werden kann.

Während bei einer endgültigen Straßenverbreiterung unter Inanspruchnahme einer Teilfläche vor der Gnadenkirche, evtl. auch der Häuser Hauptstraße 264/266, keine Einschränkung für den stadtauswärtsfließenden Verkehr erforderlich ist, musste die zweite Fahrbahn in Richtung Osten (die

Abbiegespur in die Odenthaler Straße) während der Testphase im Bereich der Fußgängerampel „Quirlsberg“ gesperrt werden. Da der stadtauswärtsführende Verkehr während der Nachmittagsspitzenstunde eine solche Beeinträchtigung nicht verkraftet hätte, wurde der Test lediglich morgens in der Zeit von 6:30 Uhr bis 9:30 Uhr durchgeführt. Zwischen 7.00 Uhr und 9:00 Uhr wurde eine Daueranforderung von Fußgängern simuliert (d.h., dass der Fahrzeugverkehr alle 90 Sek. für 30 Sek. angehalten wurde). Ab ca. 7:30 Uhr entsprach dies jedoch auch fast dem tatsächlichen Querungsbedarf der Fußgänger. Während der Freigabezeit für den Kraftfahrzeugverkehr (jeweils 60 Sek.) wurden die Fahrzeuganzahl insgesamt sowie die Anzahl der in der zweiten Fahrspur aufgestellten Fahrzeuge ermittelt. Das Ergebnis der Zählung ist in der beigefügten Grafik dargestellt und lässt sich für die Verkehrsspitzenstunde von 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr wie folgt zusammenfassen:

- *Die Anzahl der Fahrzeuge, die die Hauptstraße in der Zeit von 7:00 Uhr bis 8:30 Uhr passiert, ist absolut identisch (jeweils 1744,5 PKW-E). Auch für die Zeiträume von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr, bzw. 7:30 Uhr bis 8:00 Uhr sind keine signifikanten Abweichungen festzustellen. Lediglich bei der Einzelgegenüberstellung fällt auf, dass die Reihe mit verlängerter zweiter Richtungsfahrbahn größere Versprünge aufweist, was darauf schließen lässt, dass die Leistungsfähigkeit geringfügig höher ist, aufgrund äußerer Umstände (z. B. externe Störungen im Zulauf zur LSA) jedoch kaum entsprechend genutzt werden kann.*
- *Ein ähnliches Ergebnis ergibt sich auch aus der Ermittlung des jeweiligen Stauendes, das an den Zähltagen getrennt für die Odenthaler Straße und die obere Hauptstraße aufgenommen wurde. Sofern man bei Wartephasen von zwei bis drei Umläufen überhaupt von Stauphase sprechen kann, beschränkte sich diese Situation während der Zähltage auf ca. 20 Minuten in der Zeit zwischen 7:40 Uhr und 8:10 Uhr.*
- *Die zweite Spur wurde ohne Veränderung im Durchschnitt von ca. 6 Fahrzeugen genutzt (ausgelastet), nach Verlängerung von durchschnittlich 8 bis 9 Fahrzeugen.. Die Spitzenwerte 12 bzw. 13 Fahrzeuge wurden während 80 Umläufen nur 3 mal erreicht, was darauf schließen lässt, dass Verkehrsnachfrage und Fahrspurwahl nur bedingt miteinander korrespondieren.*

Auch wenn der Verkehrsversuch am 6. April 2000 nur bedingt aussagefähig sein kann, weil ein längerer Versuchszeitraum nicht zu vertreten gewesen wäre, können (mit Einschränkung) Empfehlungen für die Verkehrsplanung abgegeben werden:

Es ist zu erwarten, dass ein 4-spuriger Ausbau der Hauptstraße zwischen der Einmündung der Odenthaler Straße und der Straße An der Schnabelsmühle die Leistungsfähigkeit lediglich während einer maximal 30-minütigen Verkehrsspitzenzeit geringfügig erhöhen würde und außerhalb dieser Zeit aufgrund externer Einflüsse in den zuführenden Straßen keine spürbare Veränderung festgestellt werden würde. Von flankierenden Maßnahmen (z.B. Veränderung der Stellplatzanordnung in der oberen Hauptstraße und Einrichtung einer Linksabbiegespur in die Ferrenbergstraße) sind vergleichbare Verbesserungen im Verkehrsfluss zu erreichen.