

Anlage zur

Beschlussvorlage „Verkehrsplanung östliche Stadtmitte“ (Drucksachennummer 0167/2012) für den ASSG am 24.04.2012

Beantwortung der Fragen der CDU-Fraktion vom 12.01.2012 (Sondersitzung PLA/AUKV) im Zusammenhang mit der Beschlussvorlage „Verkehrsplanung östliche Stadtmitte“ (Drucksachennummer 0664/2011)

Den nachfolgenden Ausführungen liegen die Variantengruppen „signalgeregelte Lösung“ (Varianten 4.3 und 4.4) und „Kreisverkehrsplatz“ (Varianten 5.9 und 5.10) zu Grunde.

1. Wirtschaftlichkeit des Kreisverkehrs:

1.1 Mit welchen Kosten für Ankauf und Abriss der in Rede stehenden Grundstücke ist (summarisch) ohne Zwischenfinanzierung zu rechnen?

Alle nachfolgenden Kostenangaben basieren auf groben Wertermittlungen und Kostenschätzungen und sind im weiteren Planungsprocedere zu konkretisieren. Der Ermittlung der Grunderwerbskosten und Abrisskosten liegen Schätzungen der betroffenen, mit Gebäuden bestandenen Einzelgrundstücke zu Grunde.

Ankauf Grundstücke

Es sind **Grunderwerbskosten** - in Abhängigkeit der Lage des Kreisverkehrsplatzes (mit oder ohne Erhalt des Waatsack- und Kinogebäudes) - in Höhe von ca. **4,5 Mio. Euro** zu erwarten.

Der Kostenschätzung liegt der Erwerb und die Inanspruchnahme der Grundstücke Hauptstraße 264 (Quirls), 266, 268, 270-272 (Areal „Alte Feuerwache“), 274, 276, 278 und 282 zu Grunde. Bei der Kreisverkehrsvariante 5.10 käme noch die Inanspruchnahme der Grundstücke Hauptstraße 273 („Waatsack“) und 275 (Kinogebäude) hinzu (siehe beigefügten Übersichtsplan).

[Für den Umbau des Verkehrsknotens gemäß einer „signalgeregelten Lösung“ (Varianten 4.3 und 4.4) sind **Grundserwerbskosten** - ebenfalls in Abhängigkeit der Lage des Verkehrsknotens (mit oder ohne Erhalt des Waatsack- und Kinogebäudes) - in Höhe von ca. **3,3 Mio. Euro** (ohne Areal „Alte Feuerwache“) zu erwarten.

Der Kostenschätzung liegt der Erwerb und die Inanspruchnahme der Grundstücke Hauptstraße 264 (Quirls), 266, 274, 276, 278 und 282 zu Grunde. Bei der signalgeregelten Variante 4.4 käme noch die Inanspruchnahme der Grundstücke Hauptstraße 273 („Waatsack“) und 275 (Kinogebäude) hinzu.]

Abrisskosten

Es sind grob geschätzte **Abrisskosten** - in Abhängigkeit der Lage des Kreisverkehrsplatzes von ca. **840.000,- Euro** (Variante 5.9 - mit Erhalt des Waatsack- und Kinogebäudes) bis ca. **980.000,- Euro** (Variante 5.10 - mit Abriss des Waatsack- und Kinogebäudes) zu erwarten.

[Für den Umbau des Verkehrsknotens gemäß einer „signalgeregelten Lösung“ (Varianten 4.3 und 4.4) werden weniger Eingriffe in die bestehende Gebäudesubstanz (z.B. „Alte Feuerwache“) erforderlich; die Abrisskosten wären folgerichtig niedriger.

Baukosten

Für den Umbau des Verkehrsknotens gemäß einer „Kreisverkehrslösung“ (Varianten 5.9 und 5.10) wurden „reine“ **Baukosten** in Höhe von ca. **485.000,- Euro** grob geschätzt.

[Für den Umbau des Verkehrsknotens gemäß einer „signalgeregelten Lösung“ (Varianten 4.3 und 4.4) wurden „reine“ **Baukosten** in Höhe von ca. **415.000,- Euro** grob geschätzt.]

Baufeldfreimachung (Verlegung Ver- und Entsorgungsleitungen/ -anlagen)

Weitere Kosten entstehen im Rahmen des Knotenumbaus durch die Verlegung bestehender Ver- und Entsorgungsanlagen (Baufeldfreimachung).

Hier ist die Angabe „seriöser Kosten“ aufgrund des derzeitigen Vorplanungsstatus nicht möglich.

Zum einen müsste die bestehende technische Infrastruktur im Bestand detailliert erfasst und ein Verlegungsbedarf in Abhängigkeit der Vielzahl von Planvarianten jeweils ermittelt werden. Zum anderen wird der Aufwand erheblich von der Lage des Verkehrsknotens und des Ausmaßes (Flächeninanspruchnahme) abhängen. Tendenziell kann man sagen, dass der Aufwand für die Baufeldfreimachung mit Vergrößerung und Verschiebung des Verkehrsknotenpunktes - gegenüber der jetzigen Lage - erheblich zunehmen würde.

1.2 Welcher Zeitraum muss im worst-case (Umlegung/ Enteignung von priv. Grundstücksflächen) für den Kreisverkehr veranschlagt werden?

Als Grundlage für ein Umlegungs- oder ein Enteignungsverfahren ist ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan erforderlich. Es muss im worst-case von einem Zeitraum von ca. 10 Jahren ausgegangen werden (Bebauungsplanung/ Umlegung/ Grunderwerbsverhandlungen/ ggf. Einleitung Enteignungsverfahren).

Die Dauer und der Ausgang eines Enteignungsverfahrens sind jedoch völlig offen, somit ist der Zeitraum nicht abschätzbar. Darüber hinaus ist der Kreis der Betroffenen bei der Kreisverkehrslösung gegenüber der signalgeregelten Lösung (bis zu 8 Eigentümer) größer, wodurch die Prozessanfälligkeit höher ist.

1.3 Welcher Realisierungszeitraum kann für den Kreisverkehr im best-case veranschlagt werden?

Im Hinblick auf das erforderliche Bebauungsplanaufstellungsverfahren sowie notwendiger Grunderwerbsverhandlungen (Grunderwerb ohne Widerstände, evtl. freiwillige Umlegung), vorbehaltlich der Finanzierung (100 % Eigenanteil der Stadt, da Maßnahme nicht förderfähig) und einer zügigen, störungsfreien Umsetzung der Umbaumaßnahme (Gebäudeabriss, Baufeldfreimachung, Leitungsverlegung, Neubau der Verkehrsanlage) muss ein Zeitraum von 4 bis 5 Jahren veranschlagt werden.

1.4 Welche neuen vermarktungsfähigen Flächen entstehen insgesamt in qm?

Für jede seriöse Abschätzung der vermarktungsfähigen Flächen in qm ist die Erstellung einer städtebaulichen Entwurfsplanung erforderlich. Man kann aber aufgrund der enormen Flächeninanspruchnahme für einen funktionierenden Kreisverkehrsplatz bereits jetzt sagen, dass nur ein geringer Teil an Restflächen verbleibt, der wirtschaftlich vermarktungsfähig sein wird.

Vergleichsbeispiel:

Bei der signalgeregelten Lösung Variante 4.3 (mit Erhalt des Waatsack-Gebäudes) wird im Einmündungsbereich eine Verkehrsfläche von ca. 2.000 qm benötigt, wovon ca. 1.500 qm bereits jetzt im Bestand als Verkehrsfläche genutzt werden. (Zusätzlicher Flächenbedarf: ca. 500 qm)

Für die Kreisverkehrslösung Variante 5.9 (mit Erhalt des Waatsack-Gebäudes) wird im Knotenbereich vergleichsweise eine Verkehrsfläche von ca. 2.900 qm benötigt, wovon derzeit ca. 1.500 qm im Bestand als Verkehrsfläche genutzt werden (zusätzlicher Flächenbedarf: ca. 1.400 qm).

1.5 Mit welchen Erlösen ist abzüglich der Erschließung für diese Flächen einschl. Grundstück Feuerwache zu rechnen? Welche Bebauung wäre geeignet/ bringt max. Ertrag?

Die Erlöse werden derzeit ca. 500.000,- Euro, zuzüglich der Restfläche „Alte Feuerwache“ etwa 1,1 Mio. Euro betragen. Siehe auch Ausführungen zu Punkt 1.4..

Derzeit - so Stand der Grundstücksverhandlungen - wird der Verkauf des Areals „Alte Feuerwache“ an die Evangelische Kirche bzw. das Evangelische Krankenhaus (Erweiterungsflächen für diesbezügliche Nutzungen) angestrebt.

1.6 Wie hoch sind Verkehrs- und Buchwert des Geländes Alte Feuerwache derzeit?

Der Buchwert des Geländes „Alte Feuerwache“ beträgt 613.455,- Euro, der Verkehrswert beträgt rund 800.000,- Euro.

1.7 Wäre die Stadtentwicklungsgesellschaft satzungsrechtlich überhaupt in der Lage, eine Erschließung der neuen Bauflächen zu begleiten und zu finanzieren?

Satzungsrechtlich ist die Stadtentwicklungsgesellschaft dazu berechtigt, die Erschließung neuer Bauflächen zu begleiten oder zu finanzieren, allerdings ist ein Tätigwerden abhängig von der Umsetzung wirtschaftlicher Projekte.

Für den Fall, dass es zu den beabsichtigten Ankäufen als Voraussetzung für die Errichtung eines Kreisverkehrslatzes kommt, ist die Maßnahme wirtschaftlich nicht vertretbar.

2. Alternative Machbarkeit des Kreisverkehrs

2.1 Ist eine Verlagerung des Kreisverkehrs auf die Fläche zwischen der Odenthaler Straße/ Hauptstraße/ Strunder Bach bis zum Geschäftszentrum (Penny-Markt/ Hauptstraße 285) technisch ebenfalls realisierbar?

Die Verlagerung des Verkehrsknotens - hier ein angedachter Kreisverkehrsplatz - auf die Flächen zwischen der Strunde, der Odenthaler Straße und der Hauptstraße ist technisch denkbar. Neben der Inanspruchnahme von Flächen für die Unterbringung eines leistungsfähigen Kreisverkehrsplatzes („Turbokreisel“) wären aufgrund der bogenförmigen Zuführungen der Odenthaler Straße sowie der Hauptstraße zum Kreismittelpunkt weitere Eingriffe erforderlich.

Die bogenförmigen Zuführungen sind notwendig, um den verkehrsplanerischen - also funktionalen und sicherheitsspezifischen - Anforderungen für einen Kreisverkehrsplatz zu entsprechen. Danach ist der Mittelpunkt der Kreisverkehrsinsel in den Schnittpunkt aller hinführenden Straßenachsen zu legen. Die festgelegte Lage des Kreisverkehrs mit seinem Mittelpunkt - Gegenstand der Frage 2.1 - würde im Umkehrschluss bedeuten, alle Straßen zum Kreismittelpunkt hinzuführen. Dies wiederum hätte dann Eingriffe in die Bausubstanz der Bebauung nördlich der Hauptstraße (mind. Wegfall des Kulturhaus Zanders/ Waatsack/ Kino etc.) sowie der Odenthaler Straße zur Folge.

2.2 Wenn 2.1) ja: Wie hoch sind die Kosten für den Ankauf und Abriss dieser Flächen im Vergleich zur derzeit überplanten Flächeninanspruchnahme

Aufgrund der vorstehend beschriebenen zusätzlichen Inanspruchnahme von bebauten Grundstücken und einem damit einhergehenden zusätzlichen Eingriff in die Bestandsituation sind folgerichtig auch höherer Kosten für den Grunderwerb von Grundstücken und die Verschiebung der vorhandenen Straßen erforderlich.

Eine spätere bauliche Verwertung derzeit im Verlauf der Odenthaler Straße und Hauptstraße als Verkehrsfläche genutzter Bereiche setzt ebenso eine kostenträchtige Verlegung von Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Leitungen, Kanäle, Regenrückhaltung etc.) voraus.

Eine seriöse Kostenschätzung ist zum jetzigen Planungsstand derzeit nicht möglich. Diesbezüglich bedarf es einer verkehrsplanerischen und städtebaulichen Vorplanung.

2.3.1 Ist eine Denkmalwürdigkeit des Gebäudes Waatsack aus Sicht der Stadtverwaltung gegeben?

Das „Waatsack-Gebäude“ ist mit Datum vom 31. Mai 1985 mit der laufenden Nummer 103 in die Denkmalliste der Stadt Bergisch Gladbach eingetragen worden.

Der Text der Eintragung lautet:

„1792; altes Bergisch Gladbacher Gasthaus; 2-geschossiger, verschiefelter Fachwerkbau als Eckhaus zur Odenthaler Straße, traufseitiger Eingang mit Schriftbalken mit Jahreszahl, Zierverschieferung des 19. Jh.; im 19. Jh. ebenfalls die Fenster verändert und rückwärtiger Saalanbau; Sockel verbrettert, Krüppelwalmdach; rückwärtig eingeschossiger Fachwerkanbau: Innenaufteilung weitgehend erhalten; von **lokalhistorischer Bedeutung, darüber hinaus als Eckbebauung gegenüber von Hauptstraße 267/269 erhaltenswert.**“

Dieser Eintragung liegt der Antrag des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland vom 31. März 1983 mit gleichem Wortlaut zu Grunde.

Die Denkmaleigenschaft des Gebäudes ist aus Sicht der Unteren Denkmalbehörde - auch nach Rücksprache mit dem LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland/ Herrn Dr. Andreas Stürmer - nach wie vor gegeben.

2.3.2 Welche formalen Beschlüsse und Entscheidungen sind bis zur Aufhebung der Denkmaleigenschaft nötig?

Gemäß § 3 Abs. (4) Denkmalschutzgesetz NW (DSchG NW) ist die Eintragung (eines Baudenkmals aus der Denkmalliste) von Amts wegen zu löschen, wenn die **Eintragungsvoraussetzungen** nicht mehr vorliegen.

Wenn die Eintragungsvoraussetzungen entfallen sind, kann der Eigentümer die Löschung beantragen und damit das *Amtsverfahren* in Gang setzen.

Da in der Regel die Grundrechte des Eigentümers aus Artikel 14 Abs. 1 des Grundgesetzes berührt werden, sind Entscheidungen (z.B. über die Nichterteilung einer Erlaubnis gemäß § 9 Abs. (1) DSchG NW (Beseitigung/ Abriss eines Baudenkmals)) im Verwaltungsrechtsweg anfechtbar.

Ein Gebäude kann nach dem Denkmalschutzgesetz abgebrochen werden, auch wenn es ein Baudenkmal ist. Für einen beabsichtigten Abbruch muss gemäß § 9 Abs. (2) DSchG NW ein **überwiegendes öffentliches Interesse** festgestellt werden. Dieses Procedere unterliegt einem geregelten Verfahren, etwa dem planerischen Abwägungsprozess gemäß § 1 Abs. (7) Baugesetzbuch im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zu einem Bebauungsplan.

Die Denkmalbehörde ist als Träger öffentlicher Belange frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden. Konkurrierende öffentliche Interessen sind z.B. die Belange der Stadtplanung, des Verkehrs, des Wohnungsbaus oder des Umweltschutzes.

„Werden die Denkmalbelange im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung hinreichend berücksichtigt und sieht der Bebauungsplan (z.B. aufgrund fehlender Planalternativen) dennoch konkrete Maßnahmen vor, die einer Erlaubnis nach § 9 Abs. (1) DSchG bedürfen (etwa der Abriss eines Denkmals), so bleibt im Rahmen des Erlaubnisverfahrens das öffentliche Denkmalinteresse gegen die kommunale Planungshoheit abzuwägen.“

(Quelle: Kommentar – DSchG nW | Davydov, Hönes, Martin, Ringbeck, 2009)

3. Verkehr

3.1 Wie kann die Erschließung des Geländes bzw. der Neubebauung Alte Feuerwache bei Realisierung einer neuen T-Kreuzung gewährleistet werden?

Den vorliegenden signalgeregelten Planvarianten für den Einmündungsbereich der Odenthaler Straße in die Hauptstraße liegt eine getrennte Zu- und Ausfahrt auf das Areal „Alte Feuerwache“ zu Grunde.

Die Einfahrt erfolgt östlich des Verkehrsknotens über die Zufahrt zwischen den Gebäuden Hauptstraße 278 und 282. Hier wäre keine Signalisierung erforderlich, da die Zufahrt für den Linksabbieger aus Richtung Herrenstrunden vor dem Knotenpunkt liegen würde. Zur Verbesserung der Zufahrtssituation könnte hier die Fahrbahn für den Linksabbieger aufgeweitet werden.

Die Ausfahrt auf dem Areal „Alte Feuerwache“ würde an der heutigen Zu- und Ausfahrt liegen; die Ausfahrt wäre in alle möglichen Richtungen denkbar. In Abhängigkeit der zukünftigen Nutzung des Areals „Alte Feuerwache“ und der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre könnte eine Signalisierung (z.B. Bedarfsampel) erfolgen, wodurch insbesondere in Spitzenzeiten in der Ausfahrt die Verkehrssicherheit erhöht werden könnte.

Eine eigene Signalphase, die die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens insgesamt beeinträchtigen würde, ist nicht erforderlich, da der ausfahrende Strom parallel mit dem Linksabbiegestrom aus der Odenthaler Straße in die Hauptstraße abgewickelt würde.

Alternative Anbindungen des Areals „Alte Feuerwache“ an die zukünftige Kreuzung sind denkbar, setzen aber einen Umbau des Verkehrsknotens - unter Wegfall von Gebäuden entlang der Hauptstraße (z.B. Gebäude Hauptstraße 274, 276 oder 278) - voraus.

3.2 Welche flankierenden Maßnahmen/ Verkehrsplanungen sind im Bereich Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg bei Kreisel bzw. T-Kreuzung vorgesehen?

Es wird auf die Ausführungen in der Untersuchung „Bewertung der Ausbauvarianten für den Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße“ (VIA/ ISAPLAN – August 2011) unter Kapitel 4.2 „Belastungsszenarien“ verwiesen.

Wie in dem o.g. Gutachten dargelegt, wird bei allen vorliegenden Planvarianten für eine signalgeregelte Knotenpunktlösung oder einem Kreisverkehrsplatz die Beibehaltung der gegenwärtigen Verkehrsführung unterstellt. Dies vor dem Hintergrund, dass ansonsten - also bei einer Sperrung der Durchfahrtsmöglichkeit auf dem Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg und der damit verbundenen Verkehrsmenge, die zusätzlich aus Richtung Odenthal/ Hebborn in den Verkehrsknoten einfahren würde, - eine vertretbare Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens, insbesondere aber des angedachten Kreisverkehrs, nicht mehr gegeben wäre.

Verkehrslenkende Maßnahmen, wie z.B. die (Teil)Sperrung von Straßenabschnitten bzw. die Unterbindung von Durchfahrtsmöglichkeiten, würden den „Leistungsdruck“ auf den Verkehrsknoten unverträglich erhöhen und hätten ebenso für die Anlieger des Straßenzuges Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg unattraktive Umwegfahrten zur Folge.

Bei Beibehaltung der gegenwärtigen Verkehrsregelung würde der Straßenzug Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg zumindest eine „Überlauffunktion“ behalten, denn:

Selbst bei der Annahme, dass zukünftig weiterhin Verkehre (z.B. in Richtung Herrenstrunden) über den Straßenzug Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg fahren werden, wird die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße aufgrund der morgens stadteinwärts einfahrenden Verkehrsströme im Falle einer signalgeregelten Lösung lediglich als zufrieden stellend (Qualitätsstufe D) oder im Falle einer Kreisverkehrslösung gar als kritisch (Qualitätsstufe F – unzureichend) prognostiziert.

Bei unveränderter Verkehrsregelung auf dem Straßenzug Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg werden die Entlastungseffekte stark von der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens abhängen, was wiederum für eine signalgeregelte Lösung für den Knotenumbau spricht.

3.3 Wie soll die Erschließung der Parkpalette Buchmühle sichergestellt werden, ohne die Aufstellungsfläche auf der Odenthaler Straße massiv einzuschränken?

Der aktuellen Plankonzeption für die Errichtung einer Parkpalette hinter dem Gebäude der ehem. Realschule an der Odenthaler Straße entsprechend wird die Parkierungsanlage zukünftig über den heute bereits vorhandenen Zufahrtsweg zwischen dem ehem. Realschulgebäude Odenthaler Straße 19 und der Grünanlage „Rosengarten“ erfolgen.

Dieser Anbindungs- bzw. Einmündungsbereich würde durch die in Rede stehenden Umbaumaßnahmen (Verbreiterung der Odenthaler Straße und Integration einer zusätzlichen Linksabbiegespur) am Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße nicht tangiert.

3.4 Welche Möglichkeiten bestehen bei der Kreiselplanung, Verkehre aus der Odenthaler Straße in die Hauptstraße in der rush hour zu optimieren?

Es wird auf die Ausführungen in der Untersuchung „Bewertung der Ausbauvarianten für den Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße“ (VIA/ ISAPLAN – August 2011) verwiesen.

In der Morgenspitzenstunde treffen starke Verkehrsströme aus Richtung Herrenstrunden (Hauptstraße) und aus Richtung Odenthal/ Hebborn (Odenthaler Straße) an dem Verkehrsknoten aufeinander, die insbesondere bei der Kreisverkehrslösung aufgrund der frei fahrenden Verkehre enorme Rückstaubildungen auf der Odenthaler Straße (Qualitätsstufe F - unzureichend) erwarten lassen. Bei der signalgeregelten Knotenpunktlösung könnte eine bessere Steuerung der Verkehrsströme erfolgen, wobei auch hier aufgrund der Verkehrsmengen - zumindest in der Spitzenstunde - Rückstaubildungen (Qualitätsstufe D) zu erwarten sind.

Zur Optimierung der Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrsplatzes müsste entweder die Verkehrsmenge durch weiträumige Verkehrsumlenkung reduziert werden; ansonsten verbliebe nur die Möglichkeit, Verkehre über einen zusätzlichen Bypass aus der Odenthaler Straße in die Hauptstraße abzuleiten. Im Hinblick auf die zur Beurteilung anstehenden Kreisverkehrsplanungen 5.9 und 5.10 würde eine Anlage eines Bypasses auf der Odenthaler Straße in die Hauptstraße einen zusätzlichen Eingriff in die Bestandssituation „Gebäude/ Mauer, Garten - Kulturhaus Zanders“ durch Aufweitung des Straßenraumes bedingen.

4. Alternative Verkehrsführung Am Mühlenberg/ Vollmühlenweg

4.1 Kann die Straße Am Mühlenberg/ Vollmühlenweg als Einbahnstraße zur Einmündung Hauptstraße geführt werden? Wenn nicht, warum?

Durch eine Einbahnstraßenregelung würde sich der heutige Verkehr reduzieren und somit eine Entlastung für die Anwohner bringen. Andererseits würde durch eine zweispurige Einmündung in die Hauptstraße der Staubildung in den Hauptverkehrszeiten vorgebeugt werden.

Es wird auf die Ausführungen in der Expertise „Verkehrliche Bewertung einer Einbahnstraßenführung im Straßenzug Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg“ (VIA/ ISAPLAN) vom 17.01.2011 verwiesen.

Die Einbahnlösung auf dem Straßenzug Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg in Richtung Hauptstraße könnte zu einer Entlastung des Straßenzuges sowie zu einer besseren Verkehrsabwicklung im Einmündungsbereich in die Hauptstraße führen.

Der „Verkehrsversuch“, der die o.g. positiven Ergebnisse gebracht hat, fand in einer baustellenbedingten Zeit mit deutlich reduziertem Verkehrsaufkommen statt. Die baustellenbedingt in Kauf genommenen Umwegfahrten sollten kein dauerhaftes Ziel sein, da ja insbesondere die bessere Erreichbarkeit der Stadtmitte ein wichtiges Ziel der Innenstadtplanung ist.

Es handelte sich also um eine Sondersituation, die auf den Planfall nicht übertragbar ist.

Folgende Gründe sprechen gegen eine Einbahnregelung:

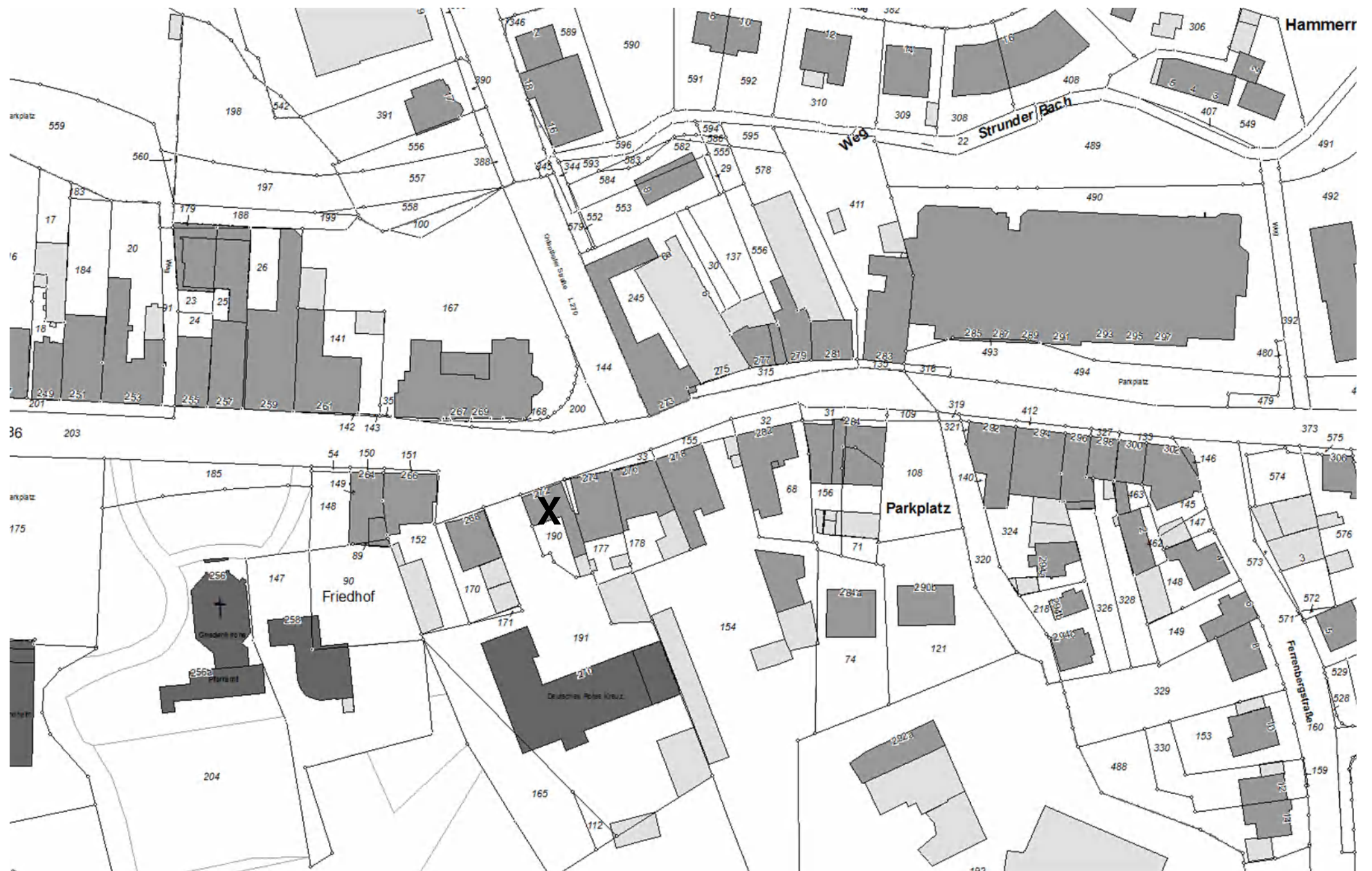
- Der Straßenzug Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg würde als Einbahnstraße in das Hauptstraßennetz (Verkehrsführung) aufgenommen. Dies widerspricht dem Charakter und der bisherigen Funktionszuweisung der betreffenden Straßen als *Wohnsammelstraße*. Es stellt sich also die Frage nach der Dauerhaftigkeit einer derartigen Lösung.
- Der Straßenzug Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg ist auf eine Zweispurigkeit ausgelegt. Auf der Einbahnstraßenführung können demnach Überholvorgänge resultieren, die in einer Wohnsammelstraße nicht gewollt sind.
- Die Einbahnstraßenführung führt zu einer Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus wegen fehlendem Gegenverkehr, wodurch die Verkehrssicherheit verringert wird.

Das Hauptargument gegen eine Einbahnstraßenregelung ist jedoch die Verschärfung der Problemlage am Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße selbst, da als Konsequenz der Einbahnregelung im Straßenzug Vollmühlenweg/ Am Mühlenberg sämtliche Verkehre aus östlicher Richtung den Verkehrsknoten passieren müssen. Dies würde zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung führen, die insbesondere in der Morgenspitze zu stärkeren Rückstaubildungen auf der Hauptstraße und Odenthaler Straße führen würde. Diese Rückstaubildungen konnten bereits im Rahmen der baustellenbedingten veränderten Verkehrsregelung – bei reduzierten Verkehrsströmen – beobachtet werden.

Der unsignalisierte Linksabbieger aus der Ferrenbergstraße (u.a. Rettungsfahrzeuge) kann im Falle einer Einbahnregelung durch den zusätzlichen Verkehr auf der Hauptstraße nur mit der Qualitätsstufe F (unzureichend) bewertet werden.

Aufgestellt:
26.03.2012
FB 6-61 Stadtplanung

Anlage
- Übersichtspläne (Lageplan + Luftbild)



Welt • Deutschland • NW • Bergisch Gladbach



275 Kino

273 Waatsack

282

264 Quirls

266

276

278

274

268

270-272 Areal 'Alte Feuerwache'