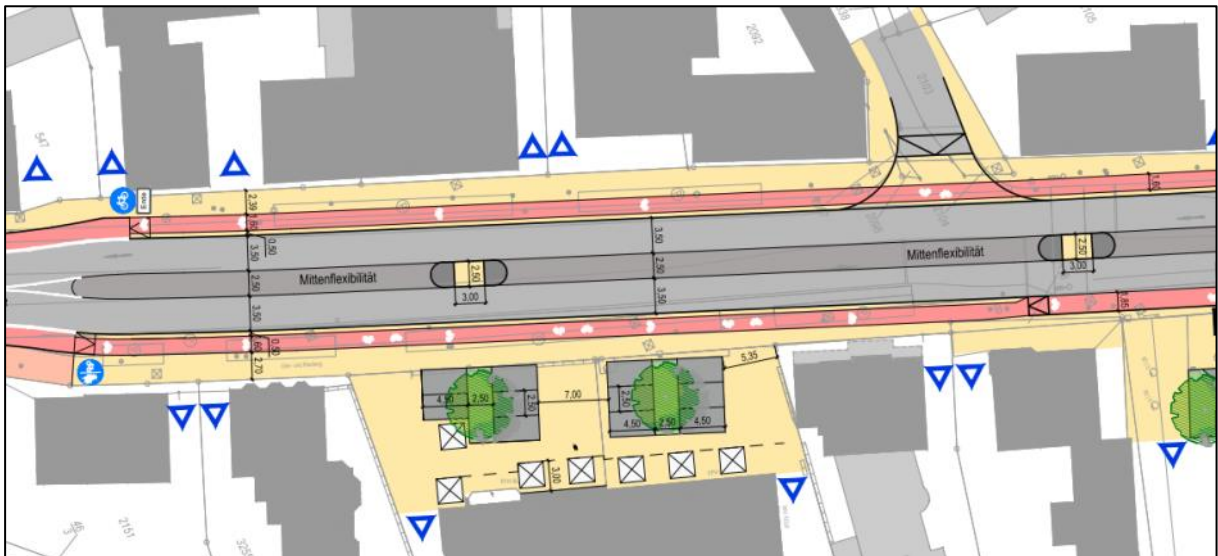


Stadt Bergisch Gladbach

# Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten zur Verkehrsverbesserung des Verkehrsflusses in Schildgen

Kurzerläuterungsbericht



## Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung .....	4
2. Räumliche Einordnung und Entwicklung .....	5
2.1 Lage, Abgrenzung und Struktur des Untersuchungsgebietes .....	5
2.2 Vorgaben, Bindungen, Planungen und Richtwerte.....	9
3. Stärken und Schwächenanalyse aus Sicht der Planer .....	10
3.1 Vertiefungsbereich Süden zwischen L 288 Kempener Straße und K5 Leverkusener Straße .....	12
3.2 Vertiefungsbereich Norden zwischen K 5 Leverkusener Straße und L 288 Schlebuscher Straße .....	12
4. Zielsetzung der Konzeption .....	13
5. Städtebauliche- und verkehrliche Konzeption .....	14
5.1 Vorgehensweise .....	14
5.2 Planungsparameter .....	15
5.3 Konzeptionsbeschreibung.....	15
5.4 Leistungsfähigkeitsüberprüfung Plankonzept.....	20
6. Technische Gestaltung der Baumaßnahmen .....	27
7. Angaben zu den Umweltauswirkungen .....	30
8. Kosten .....	31
9. Durchführung der Baumaßnahme .....	34

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes, Quelle: tim-online.nrw und eigene Darstellung	5
Abbildung 2: Kreuzungssituation Altenberg-Dom-Straße	7
Abbildung 3: Radwegsituation Altenberg-Dom-Straße Richtung Odenthal	7
Abbildung 4: Radwegsituation Altenberg-Dom-Straße	8
Abbildung 5: Radwegsituation Altenberg-Dom-Straße	8
Abbildung 6: ÖPNV- und MIV-Spur auf der Altenberger-Dom-Straße	8
Abbildung 7: Radwegsituation Altenberg-Dom-Straße	8
Abbildung 8: Kreuzungssituation Altenberg-Dom-Straße	8
Abbildung 9: Verbesserungswürdige Fahrbahnen	8
Abbildung 10: Stärken- und Schwächenplan	11
Abbildung 11: Beispiel Mittenflexibilität Luftbild B7 Stadt Gevelsberg	17
Abbildung 12: Beispiel Mittenflexibilität B7 Stadt Gevelsberg	17
Abbildung 13: Lage der vier Vertiefungsbereiche innerhalb der Westzipfelregion	18
Abbildung 14: Untersuchungsgebiet	19
Abbildung 15: Verkehrsströme	20
Abbildung 16: Lärmbelastung	24
Abbildung 17: Parkplätze auf privaten Grundstücken / Kundenparkplätze	26
Abbildung 18: Systemquerschnitt A-A Kempener Straße	28
Abbildung 19: Systemquerschnitt B-B Altenberger-Dom-Straße auf Höhe EDEKA	29
Abbildung 20: Systemquerschnitt C-C Altenberger-Dom-Straße auf Höhe Kirche	29
Abbildung 21: Systemquerschnitt D-D Altenberger-Dom-Straße Bereich Bushaltestelle	30
Abbildung 22: Systemquerschnitt E-E Altenberger-Dom-Straße	30
Abbildung 23: Kostenübersicht 1. Abschnitt zwischen L 288 Kempener Straße und K5 Leverkusener Straße	32
Abbildung 24: Kostenübersicht 2. Abschnitt zwischen K5 Leverkusener Straße und L 288 Schlebuscher Straße	33

## 1. AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

Der Stadtteil Schildgen liegt am nordwestlichen Rand des Stadtgebiets von Bergisch Gladbach und stellt sich überwiegend als Wohnstandort dar. Das Straßennetz dieses Stadtteils wird geprägt und dominiert von der Altenberger-Dom-Straße, die den Siedlungsbereich in südwestlich-nordöstlicher Richtung durchzieht. Diese Straße übernimmt als Ortsdurchfahrt der L 101 und in einem Teilabschnitt überlagert mit der Ortsdurchfahrt der L 288 eine wichtige Verbindungsfunktion zu den benachbarten Städten Köln, Leverkusen sowie Odenthal. Gleichzeitig bildet die Altenberger-Dom-Straße gerade in dem Überlagerungsabschnitt der beiden Landesstraßen auch das Nahversorgungszentrum und den Mittelpunkt des Stadtteils. Diese Funktionsüberlagerung von Ortskernbereich und überörtlicher Hauptverkehrsstraße auf begrenztem Raum führt zu **erheblichen Nutzungskonflikten insbesondere zwischen zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Kraftfahrzeugen**, die sich auch in den angrenzenden Straßenabschnitten fortsetzen. Die Stadt Bergisch Gladbach sucht daher nach einem Lösungsansatz, der unter Beachtung der notwendigen Funktionen des Kfz-Verkehrs die Bedingungen der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer und der Nahmobilität verbessert und den städtebaulichen Ansprüchen an einen funktionstüchtigen Ortskern Rechnung trägt. Die Stadt hat dazu in einem ersten Schritt zur Ideenfindung drei Büros im Wettbewerbsverfahren mit der Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Schildgen im Rahmen von Machbarkeitsstudien beauftragt.

Der zu betrachtende Problembereich erstreckt sich von der Einmündung Altenberger-Dom-Straße / Kempener Straße (Knotenpunkt L 101 und L 288) über den Kernbereich Schildgens, der insbesondere bis nördlich des Knotenpunktes Altenberger-Dom-Straße / Leverkusener Straße / Voiswinkeler Straße reicht, bis zur Einmündung Altenberger-Dom-Straße / Schlebuscher Straße (Knotenpunkt L 101 und L 288). Für diesen Bereich sind konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse darzustellen, wobei aber der Betrachtungsraum für generelle Lösungsansätze den gesamten Stadtteil umfasst.



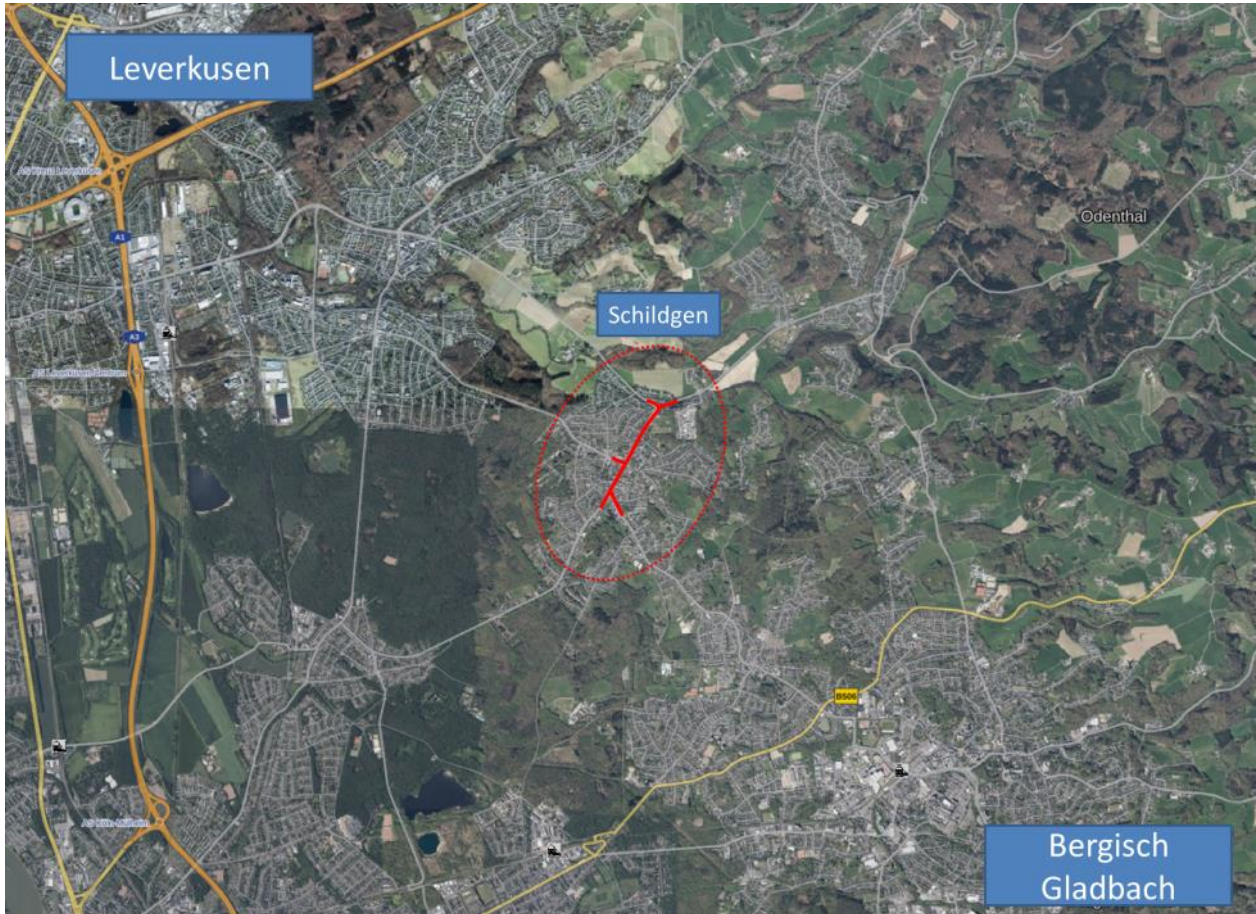


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes, Quelle: tim-online.nrw und eigene Darstellung

Bei der Bearbeitung der Aufgabenstellung wurde sehr früh deutlich, dass eine realistische Möglichkeit, über alternative Verkehrsführungen eine spürbare Entlastung des Untersuchungsgebietes vom Kfz-Verkehr zu erzielen, zumindest kurz- bis mittelfristig nicht gegeben ist. Aufgrund der Siedlungsstrukturen, der topographischen Gegebenheiten, aber auch hinsichtlich der Qualitäten des Freiraums und der Lage von Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten bieten sich keine Korridore für eine Realisierung von Entlastungstrassen an. **Deshalb beschränken sich die folgenden Betrachtungen und Maßnahmenvorschläge auf den eigentlichen Untersuchungsraum im Bereich der Altenberger-Dom-Straße.**

## 2. RÄUMLICHE EINORDNUNG UND ENTWICKLUNG

### 2.1 Lage, Abgrenzung und Struktur des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich des Stadtteils Schildgen mit der zentralen Achse der Altenberger-Dom-Straße (L 101). Er erstreckt sich im Süden vom Knotenpunkt der Kempener Straße (L 288) und dessen Umfeld in einem Korridor bis über die Einmündung der Schlebuscher Straße (L 288) im Norden. Die Untersuchung betrachtet dabei neben dem ei-

gentlichen Straßenraum den gesamten Bereich der anliegenden und hinterliegenden Nutzungen mit ihren verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen.

Die Altenberger-Dom-Straße ist in ihrer gesamten Länge als zweistreifige Hauptverkehrsstraße angelegt mit separaten Linksabbiegestreifen an den signalgeregelten Knotenpunkten. Auf Grund der Einwohnerzahl der Stadt Bergisch-Gladbach liegt die Straßenbaulast der Ortsdurchfahrt (Landesstraße) im Untersuchungsbereich bei der Stadt. Die Kfz-Verkehrsbelastung (DTV) lag im Jahr 2015 bei 19.700 Kfz/24h im Abschnitt zwischen den Knotenpunkten mit der Kempener Straße und der Leverkusener Straße und bei 13.200 Kfz/24h<sup>1</sup> im nördlich angrenzenden Abschnitt bis zum Knotenpunkt mit der Schlebuscher Straße. Der Kernbereich zählt damit zu den am stärksten belasteten Straßenabschnitten in Bergisch-Gladbach mit Lärmpegeln bis zu 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts<sup>2</sup>.

Der Bereich von südlich der Einmündung Kempener Straße bis nördlich des Knotenpunktes Leverkusener Straße bildet das wesentliche Nahversorgungszentrum des Stadtteils mit einem nahezu durchgängigen Besatz an Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungen, Gastronomie und öffentlichen Einrichtungen. Die Fahrbahnbreite beträgt abschnittsweise ca. 7,50 bis 12,5 m bei einer Gesamtbreite des Straßenraums zwischen etwa 14 und 20 m. Für den Radverkehr sind auf einem überwiegenden Teil des Abschnittes beidseitig Schutzstreifen markiert, deren Breite jedoch das Mindestmaß gemäß ERA teilweise deutlich unterschreitet. Dem ruhenden Verkehr stehen neben Stellplätzen auf angrenzenden privaten Grundstücken auch abschnittsweise Längsstellplätze am Fahrbahnrand zur Verfügung, überwiegend halbseitig auf den Gehwegflächen abmarkiert. Für den ÖPNV sind südlich des Knotenpunktes Leverkusener Straße in beiden Fahrtrichtungen Bushaltestellen als Busbuchten angelegt.

Über den wartepflichtig angebondenen Schlagbaumweg werden von diesem Abschnitt der Altenberger-Dom-Straße westlich gelegene Wohnbereiche erschlossen. Die an den signalgeregelten Knotenpunkt angebundene Voiswinkeler Straße erschließt größere Wohnbereiche im Osten des Stadtteils.

Der Abschnitt von nördlich der Leverkusener Straße bis zur Einmündung der Schlebuscher Straße ist beidseitig überwiegend durch Wohnnutzung geprägt mit einigen dazwischenliegenden Gewerbebetrieben und dem Verwaltungsgebäude der Kreishandwerkerschaft. Die zweistreifige Fahrbahn mit einer Gesamtbreite von etwa 10,5 m ist asymmetrisch markiert, so dass der östliche Fahrbahnrand durchgehend als Parkstreifen zur Verfügung steht. Der Radverkehr wird auf der Ostseite durch einige Piktogramme auf den auf dieser Seite breiteren Gehweg verwiesen und nutzt diesen auch in Gegenrichtung. Auf der Westseite weist der Gehweg in weiten Bereichen nur eine Breite von 1,50 m oder weniger auf. Der Radverkehr verbleibt hier auf der Fahrbahn und wird etwa 90 m vor dem Knotenpunkt Leverkusener

<sup>1</sup> Quelle: Stadtverwaltung Bergisch Gladbach & PTV AG Planungsbüro VIA eG, Köln

<sup>2</sup> Quelle: Auftragsbeschreibung: Verkehrsuntersuchung Schildgen, Stadtentwicklung I Strategische Verkehrsentwicklung

Straße auf einen Schutzstreifen mit einer Breite von 1,00 m gelenkt. Eine Bushaltestelle in Fahrtrichtung Norden befindet sich kurz hinter der Einmündung Fahner Weg in Form einer Busbucht, die anschließend in den Parkstreifen übergeht. In Gegenrichtung ist eine einfache Fahrbahnrandhaltestelle bei eingeschränkter Gehwegbreite angelegt.



Abbildung 2: Kreuzungssituation Altenberg-Dom-Straße



Abbildung 3: Radwegsituation Altenberg-Dom-Straße Richtung Odenthal





Abbildung 4: Radwegsituation Altenberg-Dom-Straße



Abbildung 5: Radwegsituation Altenberg-Dom-Straße



Abbildung 6: ÖPNV- und MIV-Spur auf der Altenberger-Dom-Straße



Abbildung 7: Radwegsituation Altenberg-Dom-Straße



Abbildung 8: Kreuzungssituation Altenberg-Dom-Straße



Abbildung 9: Verbesserungswürdige Fahrbahnen



## **2.2 Vorgaben, Bindungen, Planungen und Richtwerte**

### **Flächennutzungsplan (FNP)**

Im FNP 2035 werden die Altenberger-Dom-Straße, die Kemper Straße, die Leverkusener Straße sowie die Schlebuscher Straße als überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraßen festgesetzt. Die anliegenden Grundstücke sind als gemischte Baufläche dargestellt. Umgeben ist dieses Mischgebiet von Wohnbauflächen sowie einigen Flächen für den Gemeinbedarf.

### **Verkehrsentwicklungen**

Das Plangebiet ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt, sodass insbesondere in den werktäglichen Spitzenstunden die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes überschritten wird. Dies zeigt sich in langen Wartezeiten und einem erheblichen Rückstau an den Knotenpunkten. Was sich besonders auf die Emission von Lärm und Feinstaub auswirkt.

Am insgesamt stark belasteten Knotenpunkt Altenberger-Dom-Straße / Kempener Straße bilden die Abbiegeströme zwischen dem Nordost der Altenberger-Dom-Straße und der Kempener Straße die stärksten Teilströme im Knoten. Am Knotenpunkt Altenberger-Dom-Straße / Leverkusener Straße bilden ebenfalls die Abbiegeströme zwischen dem südlichen und dem westlichen Knotenarm einen wesentlichen Teil der Knotenbelastung in der gleichen Stärke wie die Geradeausströme der Altenberger-Dom-Straße.

Um die Nutzung des Fahrrades zu verstärken, soll im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Bergisch Gladbach ein Gesamtkonzept für den Radverkehr entwickelt werden, das die schädlichen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs minimiert.

### **Räumliche Situation**

Die räumliche Situation insbesondere im Kernbereich zwischen Kempener Straße und Leverkusener Straße zeichnet sich durch eine mangelnde Flächenverfügbarkeit in Bezug auf die dort vorherrschende Nutzungsvielfalt mit ihren jeweiligen Anforderungen aus. Durch zahlreiche Einfahrten, Einfriedungen und allgemein schmale Gehwege, unter anderem eingeengt durch die Bereitstellung von Stellplätzen, sind die sichere Bewegung und das Verweilen der Zu Fuß Gehenden stark beeinträchtigt.

### **Einhaltung von Planungs- und Entwurfsparametern**

Für Landstraßen ist die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) maßgeblich für die Trassierung und Planungsparameter. Jedoch verläuft der zu untersuchende Abschnitt vollständig als Ortsdurchfahrt mit Schwerpunkt des Nahversorgungszentrums, so dass die Straße einen Staatsstraßencharakter aufweist. Aus diesem Grunde bildet die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) im vorliegenden Fall der Ortsdurchfahrt einer klassifizierten Hauptverkehrsstraße die Grundlage für den Entwurf und die Ausgestaltung des Verkehrsraums für den motorisierten und den nicht-motorisierten Verkehr. Sie werden ergänzt

durch die Planungsempfehlungen Radverkehr (ERA), den Fußverkehr (EFA) und den ruhenden Verkehr (EAR). Die Entwurfparameter der RASt werden für die Bereiche des Kfz-Verkehrs durchgängig zumindest weitestgehend eingehalten. Die Fahrstreifenaufteilung, die Fahrstreifenbreiten, die Verziehungslängen und die Breiten der Stellplätze entsprechen den Vorgaben der Richtlinien. Die Planungsparameter für den Fuß- und Radverkehr können, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der beengten Platzverhältnisse nicht in allen Bereichen eingehalten werden. Die Regelbreite von 2,50 m für Gehwege wird angestrebt im Kernbereich im Wesentlichen jedoch nur erreicht, wenn private Grundstücksflächen, die ohne bauliche Trennung an den öffentlichen Gehweg angrenzen, genutzt werden können. Im Abschnitt nördlich der Leverkusener Straße sind Gehwegbreiten von > 2,00 m angestrebt. In punktuellen Teilbereichen erfüllt der Gehweg mit einer Breite von etwa 1,50 m jedoch nicht das Regelmaß. Der Entwurf wurde hierbei so gewählt, dass eine Lösung für den Raum gesucht wurde, auch wenn diese aufgrund der örtlichen Gegebenheiten punktuelle Unterschreitungen der Regelbreiten mit sich bringt.

### **3. STÄRKEN UND SCHWÄCHENANALYSE AUS SICHT DER PLANER**

Die Zusammenstellung der Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebietes bildet einen notwendigen Baustein der Basis für die Entwicklung eines abgestimmten und nachhaltigen Straßenraumkonzeptes, da durch die Analyse die bedürftigen Angriffspunkte und positiven Bestandssituationen herausgearbeitet werden.

Die folgende Abbildung zeigt die Stärken und Schwächen im Plan verortet: die Stärken mit blauen Signaturen, die Schwächen mit roten Signaturen.

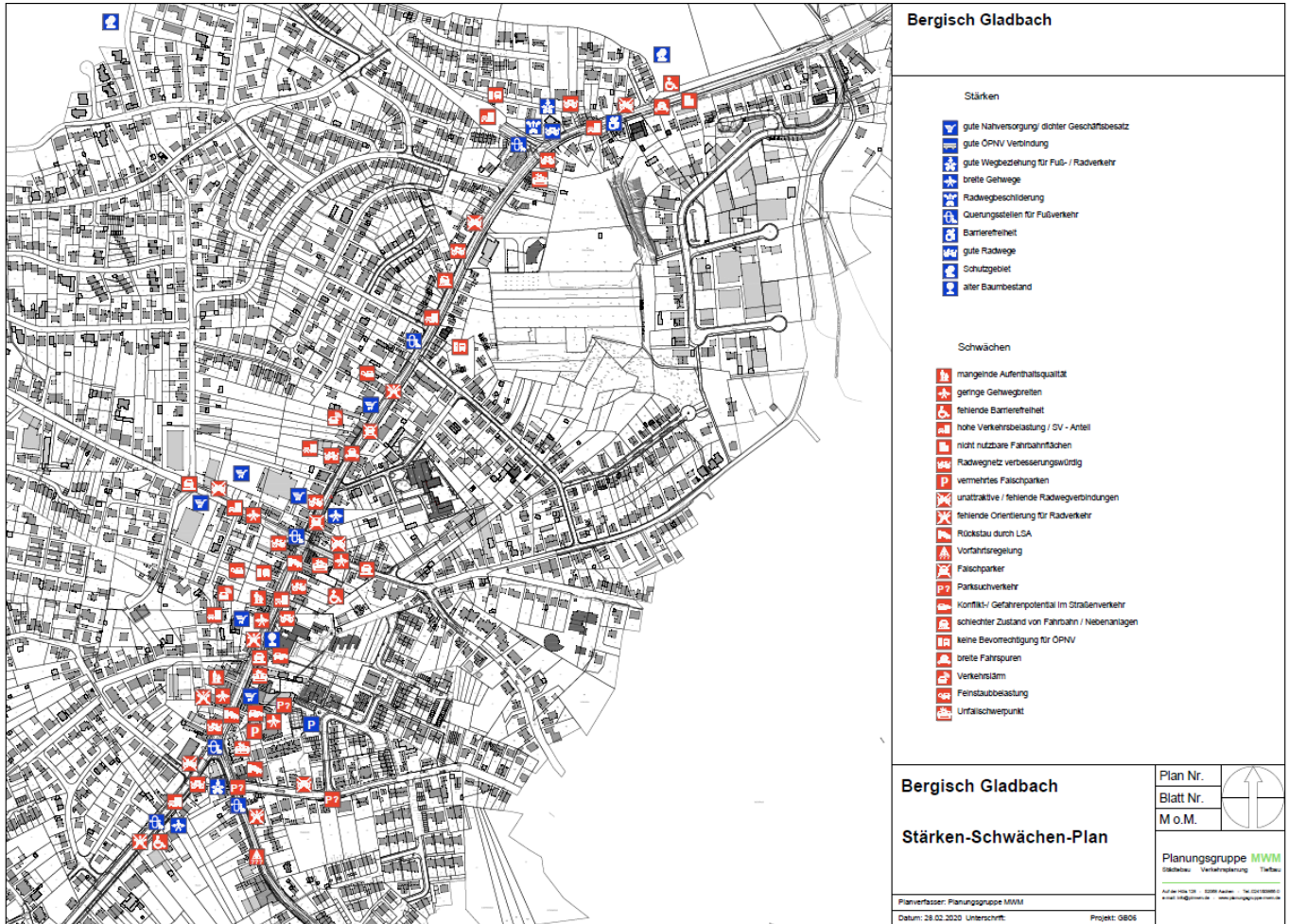


Abbildung 10: Stärken- und Schwächenplan  
Quelle: Planungsgruppe MWM 2020



Abschnittsweise geringe Gehwegbreiten und fehlende Barrierefreiheit führen zu Qualitätseinbußen für den Fußverkehr.



Zu den heutigen Bedingungen für Radfahren im Untersuchungsbereich existiert unter anderem bereits eine umfassende Mängelanalyse des ADFC, die insbesondere den zu knappen Bewegungsraum sowie die unklare und unsichere Führung des Radverkehrs aufzeigt. Die mangelnde Sicherheit wurde auf traurige Weise durch einen tödlichen Radverkehrsunfall in den letzten Tagen bestätigt.

### **3.1 Vertiefungsbereich Süden zwischen L 288 Kempener Straße und K5 Leverkusener Straße**

Der südliche Vertiefungsbereich ist geprägt durch die dort ansässigen Versorgungseinrichtungen wie Einzelhandel, Geldinstitute und Arztpraxen, Einrichtungen der Kirchengemeinde sowie einige gastronomische Betriebe. Diese Einrichtungen erzeugen für sich bereits ein hohes Aufkommen im motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr. Die zahlreichen Ab- und Einbiegevorgänge in Überlagerung mit dem starken Durchgangsverkehr der Landesstraßen und dem Rückstau an den LSA behindern den fließenden Verkehr genauso wie die Querbarkeit der Straße für Passanten. Die Gesamtsituation sorgt für Verkehrslärm und eine hohe Feinstaubbelastung.

Dem ruhenden Verkehr stehen neben den ausgewiesenen Längsstellplätzen an der Altenburger-Dom-Straße auch zahlreiche Parkplätze und Einzelstellplätze auf den privaten Grundstücken als Kunden- und Besucherstellplätze zur Verfügung.

An vielen Stellen behindern geringe Breiten, fehlende Barrierefreiheit sowie das verbesserungswürdige Radwegenetz den nicht-motorisierten und den Fußgängerverkehr. Entlang der Altenberger-Dom-Straße kommt es trotz breiter Fahrbahnen zu einem erheblichen Gefahrenpotential, da die Fahrradfahrstreifen nicht durchgängig ausgewiesen sind und die Orientierung der Radfahrer somit erschwert wird. Soweit vorhanden sind die Schutzstreifen im Kernbereich mit einer Breite von teilweise unter einem Meter deutlich zu schmal, ihre Benutzung liefert – auch im Hinblick auf die rechtsseitig unmittelbar angrenzenden Stellplätze – keinen Sicherheitsgewinn für den Radverkehr.

Größter Schwachpunkt für den Fußverkehr sind die geringen Gehwegbreiten im Kernbereich. Die dort ohnehin begrenzte Gesamtbreite des Seitenraums wird abschnittsweise von der Fahrbahnseite her durch Längsstellplätze eingeschränkt, die teilweise in einem überwiegenden Breitenanteil auf der Gehwegfläche markiert sind. Von der Gebäudeseite her engen an einigen Stellen massive Grundstückseinfriedungen, aber auch Treppenvorbauten und mobile Elemente den Bewegungsraum ein. Die für einen Kernbereich mit Einkaufsfunktion anzustrebenden Zuschläge zur Regelbreite, die neben einer sicheren Fortbewegung auch ein Verweilen und Kommunizieren ermöglichen sollen, sind nur bei Aufweitungen auf private Grundstücksflächen gegeben. Zudem sind zahlreiche Gehwege nicht barrierefrei begehbar.

Das Zusammenspiel dieser verschiedenen Faktoren sorgt für eine fehlende Aufenthaltsqualität an zahlreichen Standorten. Für den Fußverkehr positiv zu bewerten ist die durch eine LSA gesicherte Querungsstelle nördlich der Einmündung Schlagbaumweg.

### **3.2 Vertiefungsbereich Norden zwischen K 5 Leverkusener Straße und L 288 Schlebuscher Straße**

Im nördlichen Vertiefungsbereich sind Wohnbebauungen sowie einige Gewerbebetriebe und die Kreishandwerkerschaft Bergisches Land die vorherrschenden Nutzungen. Einschränkungen für den fließenden Kfz-Verkehr sind in diesem Abschnitt nicht zu beobachten. Der ruhende Verkehr hat neben den Stellplätzen auf den privaten Grundstücken durch die Parkmöglichkeiten am östlichen Fahrbahnrand ein großzügiges Angebot auf einem Sonderstreifen zulasten des Radverkehrs.



In diesem Abschnitt der Altenberger-Dom-Straße wird dem in Richtung Norden bergabfahrenden Radverkehr die Benutzung des Gehweges suggeriert, allerdings ohne konsistente Beschilderung, während der nach Süden bergauf fahrende Radverkehr ohne besondere Vorkehrungen auf der Fahrbahn verbleibt. Durch den nördlich der Einmündung Schlebuscher Straße auf der Ostseite ausgewiesenen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr nutzen viele Radfahrende auch den südlich angrenzenden Abschnitt im Gegenverkehr, obwohl die Wegbreite hierfür nicht bemessen ist. Auf die zu geringe Wegbreite auf der Westseite wurde im Abschnitt 2.2 bereits hingewiesen. Positiv für den Fußverkehr zu bewerten ist auch hier die LSA-gesicherte Querung nördlich der Einmündung Fahner Weg, die sich zudem unmittelbar im Rücken der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Nord befindet.

#### 4. ZIELSETZUNG DER KONZEPTION

Die grundlegende Zielsetzung für ein Maßnahmenkonzept Altenberger-Dom-Straße besteht darin, den vielfältigen – und in den Abschnitten südlich und nördlich der Leverkusener Straße unterschiedlichen – Nutzungs- und Entwicklungsansprüchen in adäquater Weise Rechnung zu tragen. **Aufgrund des nur begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes bedeutet dies aber, dass eine Reihe von Zielkonflikten entsteht, die in einem gesamtstädtbaulichen Ansatz gegeneinander abgewogen werden müssen und damit in einzelnen Nutzungsfeldern auch Einschränkungen verlangen.** In der Bestandssituation wird den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ein hoher Stellenwert eingeräumt, der den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern Einschränkungen auferlegt und vielfältige Aktivitäten in einem Ortszentrum behindert. **Für die Zukunft ist es daher erforderlich, die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr, insbesondere dessen Sicherheit merklich zu verbessern und die Umwelt- und Umfeldbelastungen insbesondere im Kernbereich des Stadtteils Schildgen zu reduzieren, ohne dabei die nach wie vor bedeutende und unvermeidbare Funktion des Straßenzuges für den Kfz-Verkehr außer Acht zu lassen.** Dies erfordert ein Umdenken in der Anspruchsformulierung bei allen Beteiligten. Aus Sicht der Planer ist damit eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt mit begründbaren Unterschreitungen der Richtlinienergebnisse für klassifizierte Straßen zielführender als den heutigen Zustand für alle und insbesondere die verkehrsschwachen Verkehrsteilnehmer zu dulden. Konkrete Ziele der vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher neben einer möglichen Verbesserung des Verkehrsflusses ein durchgängiges Angebot für den Radverkehr und sichere und attraktive Bewegungsräume für den Fußverkehr. Im Folgenden sind die genauen Ziele der Konzeption aufgelistet:

##### Verkehrliche Zielsetzung

###### MIV – Fließender Verkehr

- Verbesserung des Verkehrsflusses durch Reduzierung der Behinderungen durch Abbieger und die immer größer werdende Anzahl der Anlieferungsverkehre
- Reduzierung von Konflikten mit dem Radverkehr und Fußverkehr
- Reduzierung der Umfeldbelastungen durch Geschwindigkeitsminderung

- Optimierung der Knotenpunkte mit Sicherung der Leistungsfähigkeit

#### Ruhender Verkehr

- Anlage von Parkplätzen nur unter der Gewährleistung von ausreichend Sicherheitstrennstreifenbreiten
- Neuordnung des Parkens im Hinblick auf eine gesamträumliche Parkbetrachtung
- Ausweisung von Ersatzparkplätzen im Untersuchungsgebiet

#### Radverkehr

- Durchgängiges Angebot für den Radverkehr
- Reduzierung der Konflikte mit dem MIV
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten

#### Fußverkehr

- Gewährleistung von Gehwegen ohne gleichzeitige Inanspruchnahme von Parken oder Anlieferungsvorgängen
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten kontinuierlich über den gesamten Streckenabschnitt (Vermeidung von unnötigen Wegen)

#### ÖPNV

- Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen
- Vermeidung von Behinderungen des Busverkehrs durch den MIV

#### Städtebauliche Zielsetzung

- Übergreifende Straßenraumgestaltung zwischen der angrenzenden Bebauung
- Vernetzungselemente für eine integrierte Straßenraumgestaltung (Mittenflexibilität, Bepflanzung und Oberflächengestaltung)
- Einbeziehung von Privatgrundstücken zur Beseitigung von Engstellen / Versprüngen

## 5. STÄDTEBAULICHE- UND VERKEHRLICHE KONZEPTION

### 5.1 Vorgehensweise

Im Rahmen eines integrierten Ansatzes gilt es, gemeinsam mit den lokalen Akteuren und dem Baulastträger eine Vielzahl an Handlungsfeldern zu berücksichtigen und fachplanerisch neu zu bewerten bzw. zu ergänzen. Wegen dieser Vielzahl wurde in der vorliegenden Konzeption kein besonderer Schwerpunkt auf ein Verkehrsmittel festgesetzt, sondern eine unter den Ansprüchen an den öffentlichen Raum (z.B. Landesstraße, Einzelhandel, Stadtteilzentrum) abgewogene und klar erkennliche Straßenraumneugestaltung für alle Verkehrsteilnehmer geplant.

## 5.2 Planungsparameter

Bei der Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes wurden folgende Planungsparameter berücksichtigt:

### Städtebauliche Parameter

- Vorhandene angrenzende Bebauung mit abschnittsweise hohem Geschäftsbesatz
- Öffentliche und private Grundstücksverhältnisse
- Siedlungsentwicklungen aufgrund der Suburbanisierung und Stadt-Umland-Beziehungen

### Verkehrliche Parameter

- Vorhandene Verkehrsbelastung, die nach dem Schlussbericht für die Verflechtungsprognose 2030, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, zumindest in den nächsten Jahren noch nicht sinken wird
- Zunahme des Anteils des nicht-motorisierten Verkehrs
- Zunahme der Anlieferungsverkehre in den Zentren und den Siedlungsgebieten
- Steigerung des Pendlerverkehrsbeziehungen aufgrund der Miet- und Kaufpreisentwicklung

## 5.3 Konzeptionsbeschreibung

Der straßenbauliche Entwurf erfüllt einerseits die spezifischen Anforderungen aus den verschiedenen Verkehrsarten, berücksichtigt andererseits aber auch Lösungsansätze zur Konfliktminimierung der Verkehrsteilnehmer untereinander und beugt somit Verkehrsbehinderungen und Gefährdungen vor.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen und Elemente vorgeschlagen:

### Fußverkehr

Sicherstellung eines durchgängig geführten und von den anderen Verkehrsarten freigehaltenen Wegenetzes unter weitgehender Einhaltung der Regelbreite von 2,5 m, aber auch Inkaufnahme von abschnittswisen Unterschreitungen. Hierbei wurde im Entwurf auch zum Großteil auf Längsstellplätze am Straßenrand verzichtet. Mit dem Wissen um den Stellplatzbedarf in zentralen Ortslagen wurde eine klare Entwurfslinie zum Schutz und Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmer verfolgt. **Diese Gewichtung ist notwendig gegenüber der im Bestand nahezu regelhaften Unterschreitung der Gehwegbreiten, um die Konfliktsituation unter den Verkehrsteilnehmer deutlich zu entschärfen.**

Die vorhandene LSA-gesicherte Querung im Abschnitt zwischen Knotenpunkt Kempener Str. / Altenberger-Dom-Straße und dem Knotenpunkt Altenberger-Dom-Straße / Leverkusener Str. wird durch drei Querungshilfen auf der Streckenabschnitt ersetzt. Hierdurch wird ge-

währleistet dass entlang der beiden Geschäftszeilen großzügig die Straße an mehreren Stellen überquert werden kann.

Die Berücksichtigung des Stellplatzbedarfs wird in einem nachfolgenden Abschnitt beschrieben.

### **Radverkehr**

Wie unter Kapitel 3 Stärken und Schwächenanalyse beschrieben, stehen dem Radverkehr im Bestand nur isolierte und vorwiegend unterdimensionierte Restflächen zur Verfügung. Diese Restflächen führen im gesamten untersuchten Bereich zu potenziellen Gefahrenstellen.

Der Radverkehr wird daher im vorliegenden Entwurf durchgängig getrennt beidseitig als Einrichtungsradweg geführt. Aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse kann auch hier abschnittsweise die Unterschreitung der Regelmaße für den Radverkehr nicht vermieden werden. In der weiteren ingenieurtechnischen Planung muss dies noch unter Einbeziehung von Grundstücksverhandlungen optimiert werden. Die bereits vorliegende Planung gewährleistet jedoch eine Sicherstellung der Gesamtlösung auf Basis vergleichbarer realisierter Ortsdurchfahrten in NRW durch die Planung und Begleitung der Planungsgruppe MWM.

### **Querungsstellen / Mittenflexibilität**

Für den gesamten Abschnitt des Nahversorgungszentrums wird die Anlage eines Mittelstreifens als Mittenflexibilität vorgeschlagen. Mit dessen Hilfe können zum einen die Abbiege- und Einbiegevorgänge an den zahlreichen Grundstückszufahrten, zu den Stellplätzen auf der Ostseite sowie an der Einmündung Schlagbaumweg abgewickelt werden, ohne den Geradeausverkehr zu behindern. Dieser kann zudem am Fahrbahnrand haltende Lieferfahrzeuge über die Mittenflexibilität umfahren. Zum anderen ermöglicht die Mittenflexibilität die Anlage von Mittelinseln als sichere Querungshilfen, ohne die Fahrstreifen an jeder Stelle verschwenken zu müssen. Außerdem wird die Fahrbahnquerung auch außerhalb der ausgewiesenen Querungsstellen erleichtert, da auch hier ein halbwegs gesicherter Warteraum zwischen den Fahrtrichtungen entsteht. Die Mittenflexibilität schafft daher sowohl Voraussetzungen für die sichere und bequeme Querung der Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden als auch einen Abbau von Behinderungen im fließenden Kfz-Verkehr.





Abbildung 11: Beispiel Mittenflexibilität Luftbild B7 Stadt Gevelsberg



Abbildung 12: Beispiel Mittenflexibilität B7 Stadt Gevelsberg

## MIV- Fließender Verkehr

Wie eingangs im Abschnitt „Ausgangslage und Aufgabenstellung“ bereits beschrieben gibt es aus unserer fachlichen Sicht mittelfristig keine alternative Lösung zur Verlagerung der Hauptverkehrsbelastung in Schildgen.

Auf Basis dieser Erkenntnis baut der Entwurf darauf, in der Bestandstrasse die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer zu minimieren und den Verkehrsfluss im Rahmen der Möglichkeiten zu verbessern.

In der Abbildung 13 ist das derzeitige klassifizierte Streckennetz dargestellt.

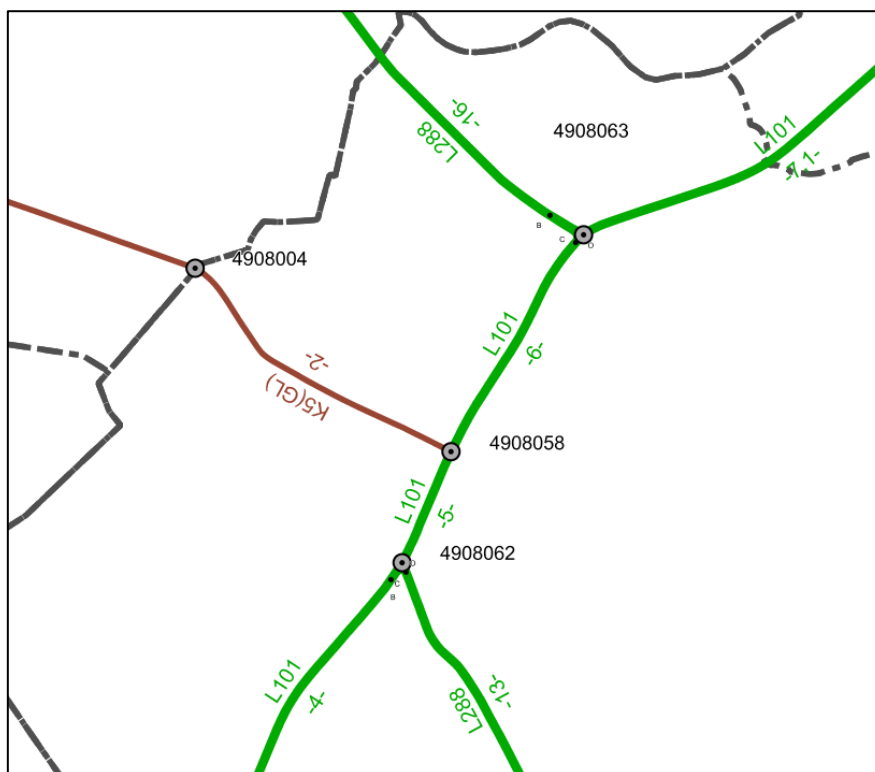


Abbildung 13: Lage der vier Vertiefungsbereiche innerhalb der Westzipfelregion  
Quelle: nwsib-online.nrw

Die L101 wird von Südwesten nach Nordosten durch Schildgen geführt. Die L 288 Kempener Straße im Südosten und L 288 (Schlebuscher Straße) im Nordwesten treffen jeweils als geometrisch untergeordnete Knotenzufahrten in den zwei signalgeregelten Einmündungen auf die L 101 in Richtung Köln bzw. Odental. Aufgrund der starken verkehrlichen Verknüpfung zwischen den Stadtzentren Bergisch Gladbach und Leverkusen liegen maßgebende Verkehrsbeziehungen jedoch auf der markierten Fahrbeziehung L 288, L 101 und im weiteren K5 bzw. L 288. Sie treten damit in den Knotenpunkten als starke Abbiegeströme in Erscheinung.

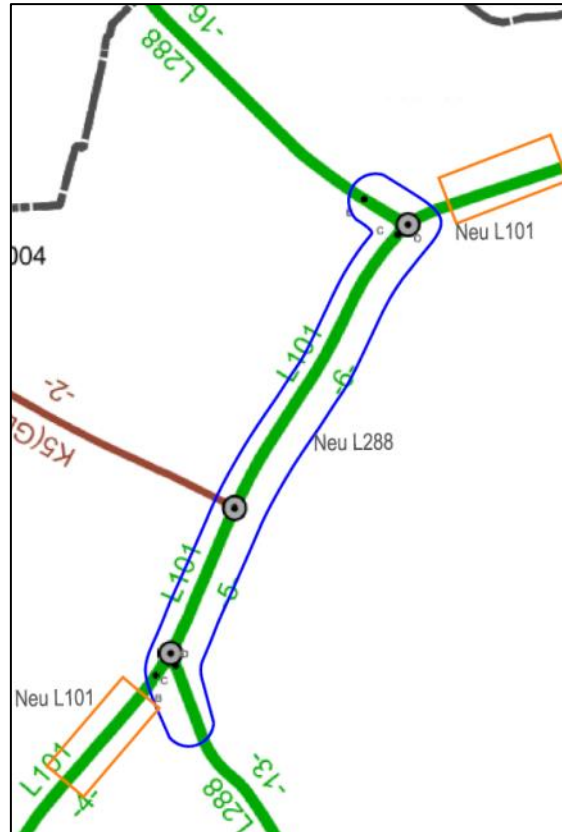


Abbildung 14: Untersuchungsgebiet  
Quelle: nwsib-online.nrw

Insbesondere in dem südlichen Knotenpunkt der L 288 / L101 (Knoten- Nr. 4908062) stellen der Linksabbiegestrom von Norden nach Osten und der Rechtseinbiegestrom in Gegenrichtung die dominierenden Verkehrsbeziehungen dar (Abbildung 14).





nicht überprüft werden. Für den Knotenpunkt sind jedoch mehrere Festzeitprogramme mit Umlaufzeiten von 60, 75 und 90 Sekunden als Notfallprogramme hinterlegt. Für den Vergleich der Bestandssituation mit dem Planfall wurde das Programm mit einer Umlaufzeit von 60 sec zugrunde gelegt, da mit dieser Umlaufzeit zwar eine geringere Leistungsfähigkeit, aber kürzere Wartezeiten für Fußgänger erreicht werden als bei längeren Umlaufzeiten. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr liegen die Ergebnisse dann eher auf der sicheren Seite.

Die Ergebnisse des Leistungsfähigkeitsvergleiches sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Dabei wird deutlich, dass durch die veränderte Knotengeometrie insbesondere die Leistungsfähigkeit für den Verkehrsstrom von Norden nach Osten verbessert und damit der bislang hier auftretende Rückstau reduziert werden kann. Insgesamt stellt sich für den Gesamtknotenpunkt ein ausgewogeneres Leistungsbild ein.

16:00 – 17:00 Uhr		Verkehrsmenge [Kfz/h]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	Stufe der Verkehrsqualität	Kapazitätsreserve [Kfz/h]
Bestand	Geradeausstrom von Norden	238	6,9	<b>A</b>	896
	Linksabbieger von Norden	506	522,7	<b>F</b>	-40
	Geradeausstrom von Süden	326	20,4	<b>B</b>	282
	Rechtseinbieger von Osten	483	35,2	<b>C</b>	246
	Linkseinbieger von Osten	101	19,4	<b>A</b>	330
Planung	Mischstrom von Norden	744	22,4	<b>B</b>	240
	Geradeausstrom von Osten	483	16,8	<b>A</b>	318
	Linksabbieger von Osten	101	13,2	<b>A</b>	231
	Mischstrom von Süden	452	21,4	<b>B</b>	234

**Tabelle 1:** Verkehrsstärken, mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Altenberger-Dom-Straße / Kempener Straße für den Bestand und den Planfall im Zeitintervall 16:00 – 17:00 Uhr Quelle: eigene Darstellung

Die Knotenpunkt Altenberger-Dom-Straße / Leverkusener Straße / Voiswinkeler Straße zeigt im Bestand ebenfalls Überlastungserscheinungen während der Spitzenstunden mit deutlichem Rückstau beim Linksabbiegestrom von Süden nach Westen. Die räumlichen Randbedingungen mit der eng anstehenden Eckbebauung lassen jedoch keine sinnvolle Veränderung der Knotengeometrie zu, die zu einer nachhaltigen Leistungsverbesserung führen wür-

de. Überlegungen zu einer Unterbindung bestimmter Fahrbeziehungen, z.B. des Linksabbiegens nach Westen oder der Zufahrt von Osten waren ebenfalls nicht zielführend, da hierdurch erhebliche Einschränkungen der Erschließungsqualität und auch spürbare Mehrbelastungen im nachgeordneten Straßennetz zu erwarten gewesen wären. Es wird daher vorgeschlagen, den Knotenpunkt in seiner Grundform zu belassen, aber durch entsprechende Markierungsmaßnahmen die Qualität und vor allem die Sicherheit für den Radverkehr deutlich zu steigern. Eine gewisse Entlastung der besonders kritischen Übereckströme ist auch zu erwarten, wenn die generelle Wegweisung den Verkehrsstrom von und nach Leverkusen konsequent über die L 288 - Schlebuscher Straße leitet.

### Knotenpunkt Altenberger-Dom-Straße / Schlebuscher Straße

Für den Knotenpunkt Altenberger-Dom-Straße / Schlebuscher Straße wird vorgeschlagen, die signalgeregelt Einmündung in einen Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 30,0 m umzubauen. Um die spätere Leistungsfähigkeit zu gewährleisten sollte aufgrund der Verkehrsstärke mindestens ein Kleiner Kreisverkehr gewählt werden. Durch die örtlichen Gegebenheiten und die Flächenverfügbarkeit ist ein Durchmesser > 30 m nur bedingt möglich und würde keine Verbesserung in der Lage der Achsen herbeiführen. Daher wurde der Regelwert von 30,0 m für den Kreisverkehrsplatz gewählt. Die Einmündung zeigt zwar in der bestehenden Bau- und Betriebsform keine Leistungsengpässe, die Führung des wesentlichen Teilstroms von Süden nach Westen als nachrangiger Linksabbieger steht jedoch dem Bestreben entgegen, Verkehrsströme nach Leverkusen von der Leverkusener Straße auf die Schlebuscher Straße zu verlagern und damit wie oben beschrieben das Linksabbiegen in die Leverkusener Straße zu reduzieren.

		Verkehrsmenge [Kfz/h]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	Stufe der Verkehrsqualität	Kapazitätsreserve [Kfz/h]
07:15 – 08:15 h	Zufahrt von Westen	321	6,3	<b>A</b>	571
	Zufahrt von Süden	508	5,9	<b>A</b>	610
	Zufahrt von Norden	884	25,4	<b>C</b>	131
16:15 – 17:15 h	Zufahrt von Westen	543	8,6	<b>A</b>	418
	Zufahrt von Süden	507	9,1	<b>A</b>	393
	Zufahrt von Norden	501	6,6	<b>A</b>	544

**Tabelle 2:** Verkehrsstärken, mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Kreisverkehr Altenberger-Dom-Straße / Schlebuscher Straße für die Morgenspitze 7:15 – 8:15 Uhr und die Nachmittagsspitze 16:15 – 17:15 Uhr Quelle: eigene Darstellung

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für einen Kreisverkehrsplatz zeigt, dass nicht nur das derzeitige Verkehrsaufkommen mit einer überwiegend sehr guten Qualität des Verkehrsablaufs abgewickelt werden kann, sondern auch in der Morgenspitze bei dem dominierenden Zustrom von Norden – der hier als starker Rechtsabbiegestrom auftritt – noch genügend Leistungsreserve gegeben ist, um eine Verkehrszunahme in der Relation von Süden nach Westen aufzunehmen.

Die verkehrsverlagernde Wirkung der Knotenumgestaltung und der geänderten Wegweisung kann noch verstärkt werden, wenn im Zuge einer Umwidmung die L 288 durchgängig von der Kempener Straße über die Altenberger-Dom-Straße zur Schlebuscher Straße geführt wird und die L 101 jeweils nur an die Knotenpunkte mit der Kempener Straße und der Schlebuscher Straße anbindet. Diese Änderung ist dann auch in den Netzdaten der Navigationssysteme zu hinterlegen.

Als weitere Maßnahme im Kfz-Verkehr sollte auf der Altenberger-Dom-Straße im Kernbereich zwischen Kempener Straße und Leverkusener Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden. Damit werden im Ortskernbereich mehrere Verbesserungen erzielt:

- Die allgemeine Verkehrssicherheit wird erhöht, insbesondere die Sicherheit für den Fußverkehr und den Radverkehr.
- Die Querung der Straße wird erleichtert.
- Die Luft- und Lärmbelastung wird reduziert, damit werden sowohl die Aufenthaltsqualität in der Straße als auch die Qualität des Wohnumfeldes verbessert.
- Der Verkehrsfluss wird verstetigt und harmonisiert.

Bislang konnte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen, insbesondere auf klassifizierten Straßen, nur unter sehr eng gefassten Bedingungen wie bei besonders schutzbedürftiger Randnutzung oder besonderer Gefahrenlage eingerichtet werden. Die Straßenverkehrsordnung lässt aber mittlerweile auch aus weiteren Gründen, insbesondere Gründen des Umweltschutzes, diese Geschwindigkeitsreduzierung zu. Zudem wurden die Immissionsgrenzwerte für den Anspruch auf Lärmsanierung von bislang 70/60 db(A) tags/nachts auf 67/57 db(A) abgesenkt. Da an der Straße derzeit Immissionswerte von bis zu 70/60 db(A) auftreten und die Einrichtung baulicher Schallschutzmaßnahmen nicht oder nur sehr aufwändig zu realisieren wäre, ist es geradezu geboten, über eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Unterschreitung der Lärmimmissionswerte zu erreichen.

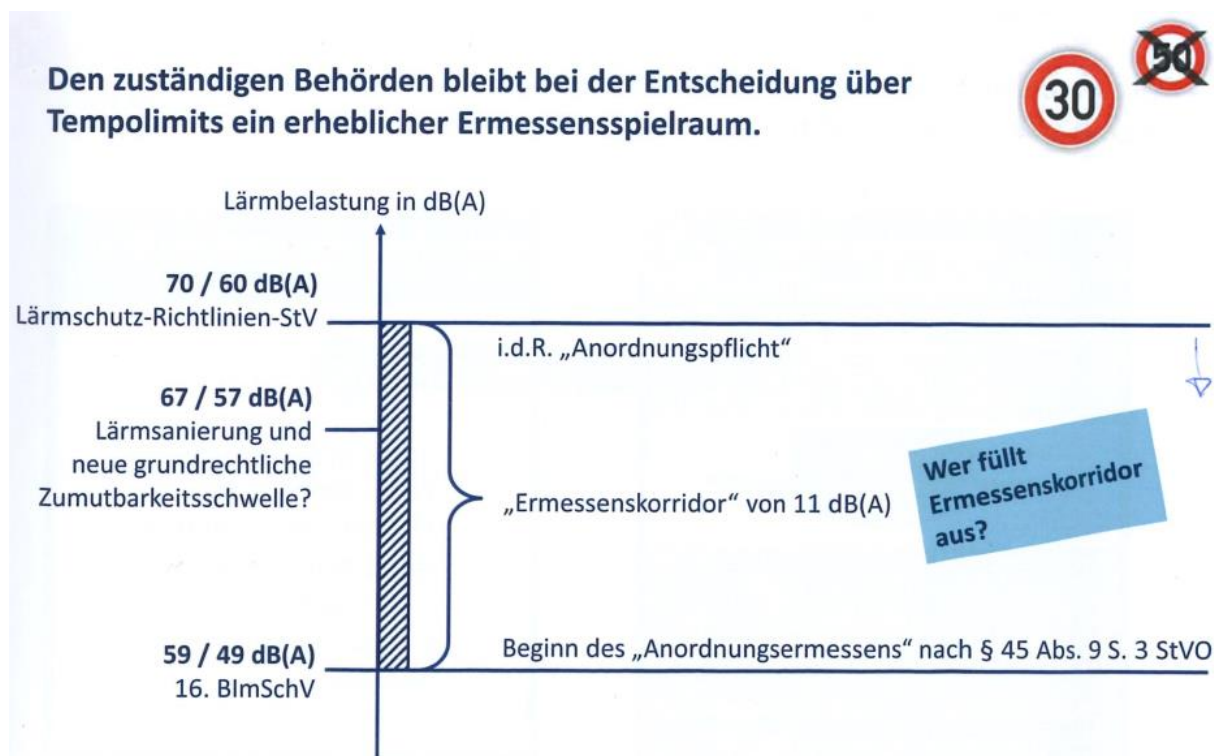


Abbildung 16: Lärmbelastung

Quelle: Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Quelle RA Bastian Reuße, LL.M.

## Ruhender Verkehr

Die Maßnahmen für den ruhenden Verkehr sehen vor, im Kernbereich die bestehenden Längsstellplätze beidseits am Fahrbahnrand zugunsten der Flächen für den Fußverkehr und zur Einrichtung der durchgehenden Radwege aufzugeben. Ersatzparkplätze können – selbstverständlich nach notwendiger Abstimmung mit den Grundeigentümern oder nach entsprechendem Grunderwerb - auf heute nicht öffentlich genutzten Grundstücken eingerichtet werden. Besonders geeignet hierfür sind das heute schon teilweise als Parkplatz genutzte Grundstück gegenüber der Kirchengemeinde sowie die heute nur für EDEKA-Kunden gedachten Stellplätze auf der Ostseite, die auch für Kunden anderer Geschäfte zur Verfügung stehen könnten. Im Bereich vor dem EDEKA wird Blockparken vorgesehen. Die Vorteile, welche Blockparkplätze mit sich bringen ist dass die Parkplätze nebeneinander angeordnet werden, die Rangiervorgänge finden dadurch außerhalb von der Fahrbahn statt, wodurch der Verkehrsfluss gewährleistet ist. Zusätzlich bietet die Anordnung von Parkplätzen als Block Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr und diese müssen nicht zwischen den Stoßstangen der parkenden Autos queren. Des Weiteren bestehen Sichtbeziehungen auf die Schaufenster und deren Auslagen.



Beobachtungen vor Ort zeigten außerdem, dass im rückwärtigen Bereich der meisten Geschäfte zahlreiche Einzelstellplätze und Parkplatzbereiche vorhanden sind, auf denen im Regelfall freie Kapazitäten gegeben sind. Die Schrägstellplätze auf dem Kirchengrundstück bleiben in Anzahl und Anordnung erhalten.

Im Abschnitt nördlich des Knotenpunktes Leverkusener Straße wird das Parken am Straßenrand zugunsten der Einrichtung des Radweges aufgegeben. Durch die in diesem Abschnitt vorhandene Bebauungsstruktur mit vorwiegend Einzelhausbebauung und entsprechenden Parzellengrößen stehen auf den privaten Grundstücken ausreichend Stellplätze zur Verfügung oder können dort eingerichtet werden, um die Nachfrage bei den gegebenen Nutzungen zu decken.

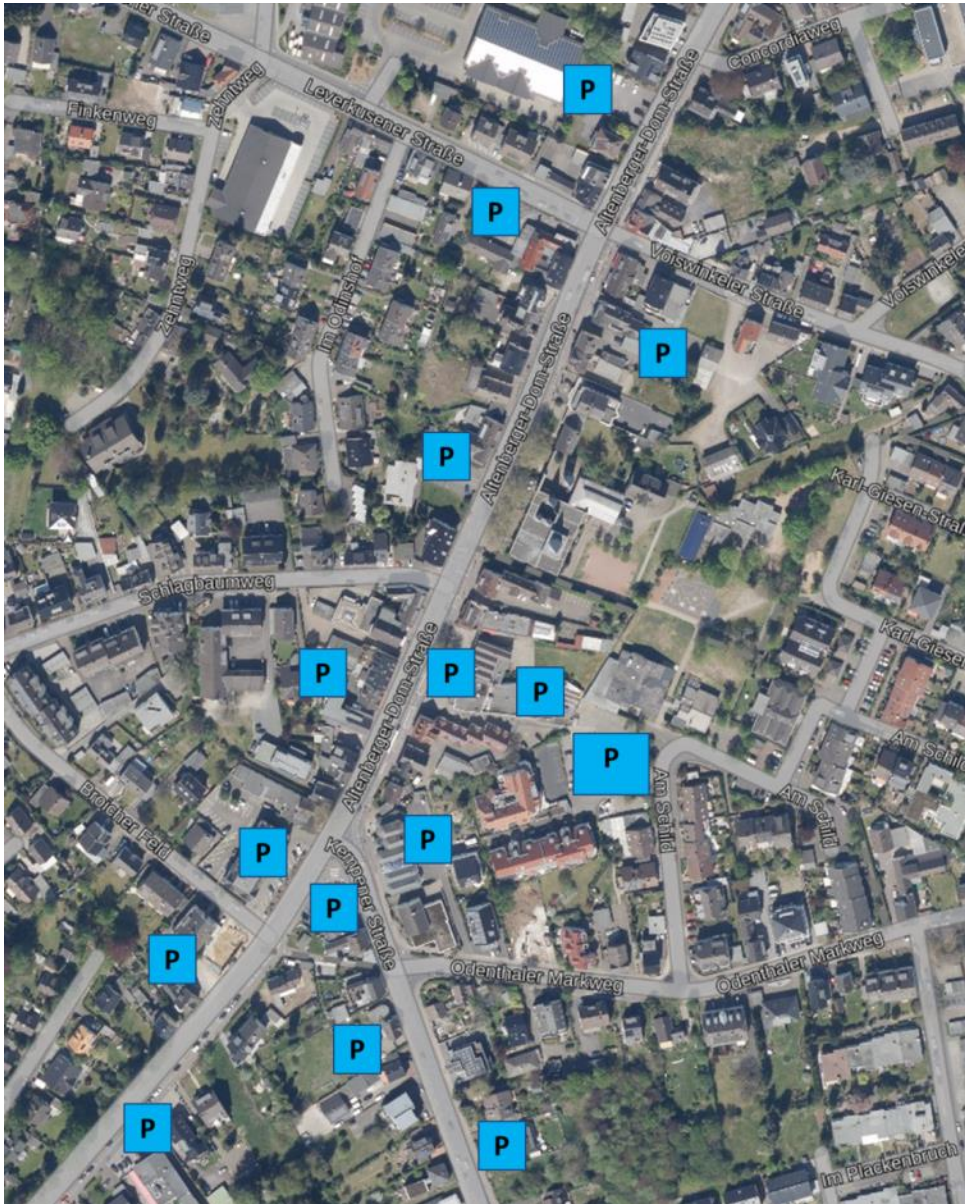


Abbildung 17: Parkplätze auf privaten Grundstücken / Kundenparkplätze  
Quelle: tim-online.nrw und eigene Darstellung

Insgesamt verdeutlichen die Maßnahmen zum ruhenden Verkehr, dass dem gegebenen Stellplatzbedarf Rechnung getragen wird, dem Parken aber nicht durch ein großzügiges Angebot zu Lasten der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer eine höhere Priorität eingeräumt wird.

## ÖPNV

Für die Nutzung des ÖPNV sind heute keine barrierefreien Haltestellen vorhanden. Der Maßnahmenvorschlag sieht daher vor, im Bereich südlich des Knotenpunktes Leverkusener Straße beidseitig Buskaps an Stelle der bestehenden Haltestellen in Busbuchten einzurichten, um den Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Personen zu ermöglichen und für alle übrigen Fahrgäste zu erleichtern. Die Haltestelle auf der Westseite wird dazu weiter nach Süden verschoben, um über einen ausreichenden Abstand zum Knotenpunkt einen Rückstau wartender Fahrzeuge in den Knotenpunkt zu vermeiden.

Neben der Erreichung der Barrierefreiheit sollen Buskaps auch zur Beschleunigung des ÖPNV eingesetzt werden, weil hierdurch die bei der Ausfahrt aus Busbuchten häufig zu beobachtenden Behinderungen durch den MIV vermieden werden. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen – ÖPNVG NRW – macht hier entsprechende Vorgaben.

Zudem sind Buskaps auch flächensparende Einrichtungen, da der zusätzliche und durch die schlanke Verziehung für die Einfahrt üppige Flächenbedarf im Seitenraum entfällt.

## P& R Parkplatz / Mobilitätspunkt L 288 / L101

Eine zusätzliche Maßnahme im Sinne eines umweltorientierten Mobilitätskonzeptes stellt die Einrichtung eines Parkplatzes mit Mobilitätsstation im nordwestlichen Quadranten des Knotenpunkts Altenberger-Dom-Straße / Schlebuscher Straße dar. Der Parkplatz kann an dieser Stelle insbesondere von Pendlern aus Richtung Odenthal als P+R-Platz genutzt werden, um an der hier gelegenen Bushaltestelle in den ÖPNV nach Leverkusen oder zum Zentrum Bergisch-Gladbachs umzusteigen oder aber als Mitfahrer-Parkplatz zur Bildung von Fahrgemeinschaften. Lademöglichkeiten für abgestellte Pkw sollten als Selbstverständlichkeit gesehen werden. Außerdem kann hier eine personallose Mobilitätsstation eingerichtet werden mit entsprechenden Informationen und Ticketverkauf für den ÖPNV sowie ein Ausleihstandort für E-Scooter. Die Elektrokleinstfahrzeugführenden können dann von hier aus auf den neu eingerichteten Radwegen bequem und sicher den Kernbereich des Stadtteils Schildgen erreichen.

Durch die Lage der Ein- und Ausfahrt unmittelbar vor dem Kreisverkehrsplatz ist die gute Erreichbarkeit des Parkplatzes aus allen Fahrtrichtungen sichergestellt.

## 6. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHMEN

Die Baustrecke hat eine Länge von ca. 1km. Der umzubauende Streckenabschnitt ist beidseitig vollständig angebaut. Der Straßenquerschnitt zwischen den privaten Grundstücken (Einfriedungen bzw. Hausfronten) hat eine Breite zwischen 14 m und 19m.

Die Querschnittsaufteilung ist heute einseitig dominierend auf den fließenden Verkehr ausgerichtet.

Die Verkehrsbelastung liegt bei 19.700 bzw. 13.200 KFZ/24h für den DTV 2015<sup>3</sup>. Der Lkw-Anteil SV beträgt ca. 3,0% bzw. 3,7% (2008-2010)<sup>4</sup>. Die L101 ist Hauptträger des ÖPNV.

Die Planung sieht vor, die Straße im betrachteten Abschnitt an die Anforderungen einer zeitgemäßen Integration in den Stadtraum anzupassen. Zielsetzung ist die Erreichung einer erhöhten Sicherheit sowie der Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsarten.

Die geplante Maßnahme umfasst den Bau von beidseitigen Radwegen mit den jeweiligen Sicherheitsstreifen zum Fahrbahnrand. Es sind Mittelinseln als Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Teilweise ist der Bau einer Mittenflexibilität für Abbiegevorgänge/ zur Gewährleistung des Verkehrsflusses bei Anlieferungsvorgängen etc. berücksichtigt. Mit der Maßnahme werden auch die Anlagen des ÖPNV (2 Bushaltestellen) barrierefrei erneuert. Die Gesamtmaßnahme beinhaltet eine ortsgerechte Gestaltung.

Im Bereich der Kempener Straße ist im Zuge der Umplanung des Knotenpunktes Altenberger-Dom-Straße / Kempener Straße („abknickende Vorfahrt“) weiterhin eine separate Aufstellspur für den Linksabbieger vorgesehen.

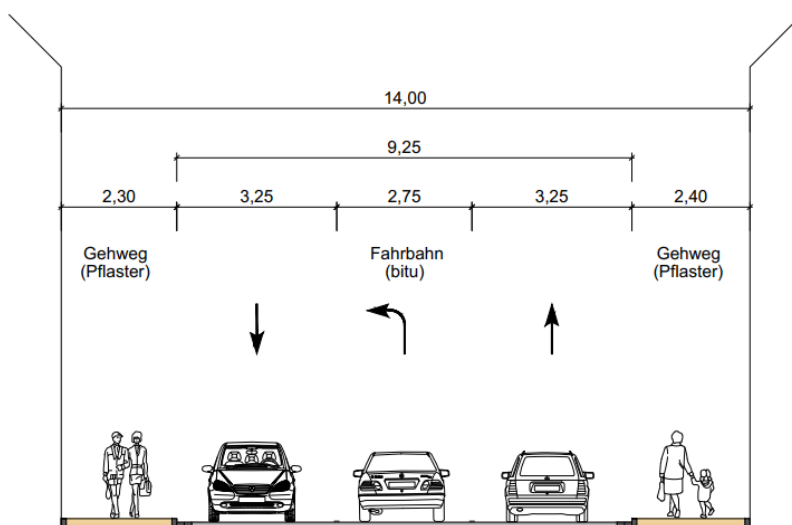


Abbildung 18: Systemquerschnitt A-A Kempener Straße

Auf der Altenberger-Dom-Straße ist vorgesehen den Radfahrer zukünftig auf beidseitig angelegten Radwegen gesichert zu führen. Auf der Fahrbahn ist als Vernetzungs- und Querungselement für eine integrierte Straßenraumgestaltung eine Mittenflexibilität geplant. Die Platzsituation vor der dem EDEKA wird umgestaltet und Parkplätze sind in Form von Blockparkplätzen vorgesehen.

<sup>3</sup> Quelle: Stadtverwaltung Bergisch Gladbach & PTV AG Planungsbüro VIA eG, Köln

<sup>4</sup> Quelle: Verkehrsdaten 2000 bis 2010 in der Stadt Bergisch Gladbach, VIA Planungsbüro



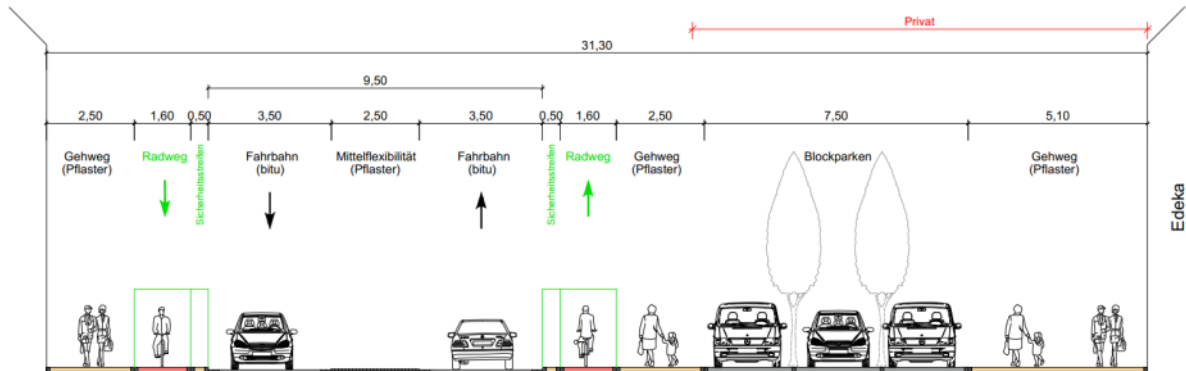


Abbildung 19: Systemquerschnitt B-B Altenberger-Dom-Straße auf Höhe EDEKA

Die Schrägstellplätze auf dem Kirchengrundstück bleiben in Anzahl und Anordnung erhalten.

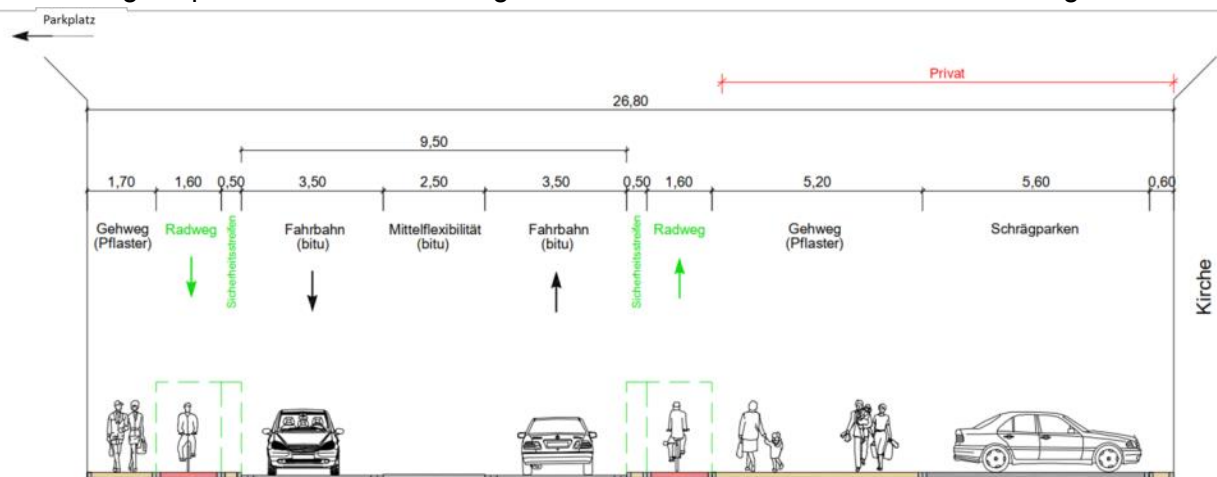


Abbildung 20: Systemquerschnitt C-C Altenberger-Dom-Straße auf Höhe Kirche

Zur Stärkung der ÖPNV-Anbindung /Beschleunigung werden die Bushaltestellen als Buskap geplant.

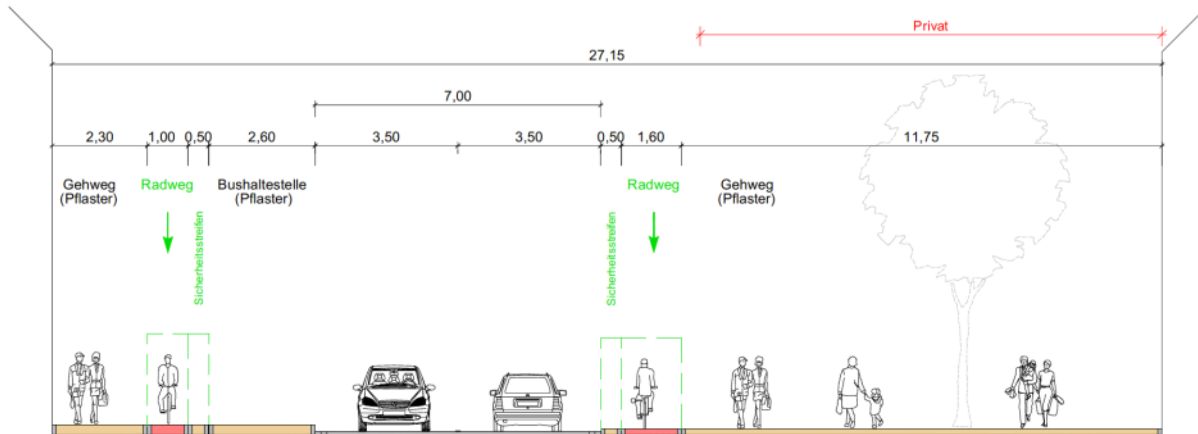


Abbildung 21: Systemquerschnitt D-D Altenberger-Dom-Straße Bereich Bushaltestelle

Aufgrund der Platzverhältnisse im nördlichen Bereich der Altenberge-Dom-Straße werden Gehwegbreiten von 2,50 m zu Teil unterschritten. Dafür kann auch hier der beidseitige Radweg fortgeführt werden.

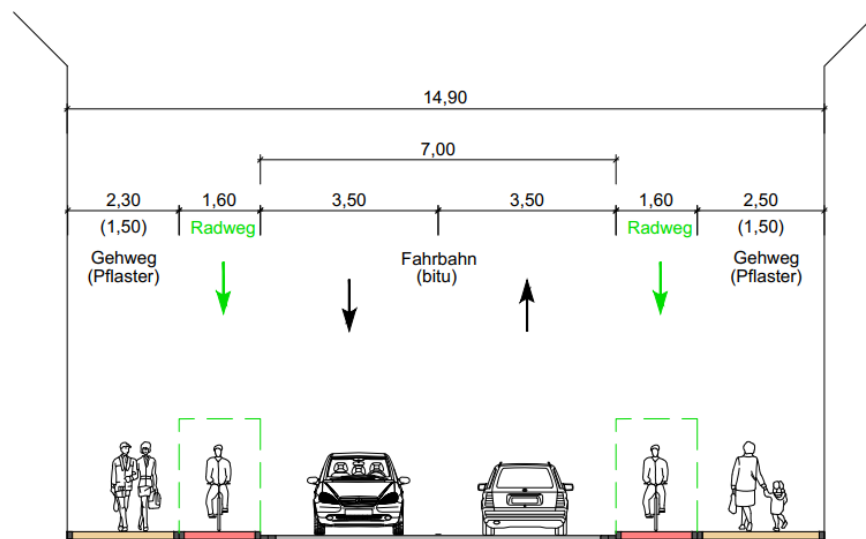


Abbildung 22: Systemquerschnitt E-E Altenberger-Dom-Straße

## 7. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Es wird empfohlen, zur Verbesserung der Lärmimmissionen eine lärmindernde Deckschicht (LOA 05) einzusetzen. Bautechnisch sollte die Effizienz dieser Deckschicht begleitet und als Langzeitbetrachtung hinsichtlich Investitions- und Unterhaltungskosten evaluiert werden.

## 8. KOSTEN

Mit dem Beginn der ingenieurtechnischen Planung der Maßnahme sind eventuell folgende Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen zu koordinieren:

- Kanalbau inkl. evtl. Erneuerung/ hydraulischer Erweiterung bzw. Instandsetzung aller Hausanschlüsse,
- Sanierung und ggfs. Umverlegung der Leitungssysteme der Versorgungsunternehmen,
- Parallelmaßnahmen durch Private im Baufeld.

Durch diesen nachhaltigen Gesamtumbau werden die in den nächsten Jahrzehnten anstehenden Aufwendungen für Erhaltungs- und Unterhaltungskosten minimiert.

Kostenübersicht für den Straßenumbau:

Die Gesamtkosten des Straßenbaus betragen 4,17 Mio €

1. Abschnitt zwischen L 288 Kempener Straße und K5 Leverkusener Straße: 1,95 Mio €

2. Abschnitt zwischen K5 Leverkusener Straße und L 288 Schlebuscher Straße: 2,22 Mio €

Oberflächen / Borde Rinnen / Anpassung Entwässerung				
	Beschreibung	EHP	Fläche	Kosten
		€/m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	€
<b>Rückbau:</b>				
Gehweg	Beseitigung bis D = 0,4 m	30	2.660	79.800 €
Parken	Beseitigung bis D = 0,5 m	40	1.010	40.400 €
Fahrbahn	Beseitigung bis D = 0,65 m	60	6.330	379.800 €
Grünfläche		20	350	7.000 €
<b>Neubau:</b>				
Gehweg	Erneuerung D = 0,4 m	100	2.850	285.000 €
Parken	Erneuerung D = 0,5 m	110	630	69.300 €
Radweg	Erneuerung D = 0,4 m	100	690	69.000 €
Fahrbahn	neue Fahrbahn herstellen (Alte bit. Fahrbahn komplett ausbauen)	130	5.180	673.400 €
Mittenflexibilität / Querungshilfen	neue Fahrbahn herstellen (Alte bit. Fahrbahn komplett ausbauen)	150	470	70.500 €
Grünfläche		50	540	27.000 €
Bordsteine		55 €/m	1400 m	77.000 €
Zwischensumme:			<b>10.360</b>	<b>1.778.200 €</b>
<b>Ausstattung</b>				
		EHP		Kosten
		€/St.	St.	€
Funktionsbeleuchtung (Abstand 20 m)		2.500	22	55.000
Bäume/Baumbeet		1.800	12	21.600
Herstellung der überpflasterbaren Baumscheiben		15.000	3	45.000
Stadtmobiliar (u.a. Bänke, Sitzwürfel, Abfallbehälter, Pflanzcontainer, Fahrradbügel)		pauschal	1	50.000
Zwischensumme:				<b>171.600</b>
<b>Baukosten 1. Abschnitt netto</b>				<b>1.949.800 €</b>

Abbildung 23: Kostenübersicht 1. Abschnitt zwischen L 288 Kempener Straße und K5 Leverkusener Straße



Oberflächen / Borde Rinnen / Anpassung Entwässerung				
	Beschreibung	EHP	Fläche	Kosten
		€/m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	€
<b>Rückbau:</b>				
Gehweg	Beseitigung bis D = 0,4 m	30	3.950	118.500 €
Parken	Beseitigung bis D = 0,5 m	40	630	25.200 €
Fahrbahn	Beseitigung bis D = 0,65 m	60	7.260	435.600 €
<b>Neubau:</b>				
Gehweg	Erneuerung D = 0,4 m	100	2.180	218.000 €
Parken	Erneuerung D = 0,5 m	110	190	20.900 €
Radweg	Erneuerung D = 0,4 m	100	1.860	186.000 €
Fahrbahn	neue Fahrbahn herstellen (Alte bit. Fahrbahn komplett ausbauen)	130	6.950	903.500 €
Mittenflexibilität / Querungshilfen	neue Fahrbahn herstellen (Alte bit. Fahrbahn komplett ausbauen)	150	200	30.000 €
Grünfläche		50	470	23.500 €
Bordsteine		55 €/m	2000 m	110.000 €
Zwischensumme:			<b>11.850</b>	<b>2.071.200 €</b>
<b>Ausstattung</b>				
		EHP		Kosten
		€/St.	St.	€
Funktionsbeleuchtung		2.500	39	97.500
Bäume/Baumbeet		1.800	8	14.400
Stadtmobiliar (u.a. Bänke, Sitzwürfel, Abfallbehälter, Pflanzcontainer, Fahrradbügel)	pauschal		1	10.000
Ausstattung Mobilitätsstation	pauschal		1	25.000
Zwischensumme:				<b>146.900</b>
<b>Baukosten 2. Abschnitt netto</b>				<b>2.218.100 €</b>
<b>Gesamtbaukosten 1. und 2. Abschnitt netto</b>				<b>4.167.900 €</b>

Abbildung 24: Kostenübersicht 2. Abschnitt zwischen K5 Leverkusener Straße und L 288 Schlebuscher Straße

Es wird empfohlen, dass die Stadt Bergisch Gladbach für den Ausbau der Gehwege und Parkstreifen einen Zuwendungsantrag gem. Förderrichtlinien Stadtverkehr (FöRi-Sta) – Kommunalen Straßenbau (GVFG) stellt.

## 9. DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

Ein Planfeststellungsverfahren für den Straßenbau ist aus einer Einschätzung nicht erforderlich, weil es sich um Änderungen von unwesentlicher Bedeutung handelt. Für kleinere Flächen muss Grunderwerb getätigt werden. Die meisten Flächen sind bereits heute überwiegend als öffentliche Verkehrsflächen gewidmet und genutzt. Die Verhandlungen mit den Eigentümern müssten frühzeitig durchgeführt werden, damit evtl. eingeschätzte Nachteile der privaten Eigentümer in Form von Lösungsansätzen in den weiteren Planungsprozess einfließen können.

Unter Berücksichtigung von Vorlauf für die vertraglichen Angelegenheiten, Grunderwerb, Planungszeit inkl. der notwendigen Gutachten und parallel Maßnahmen (z.B. Kanalbau), den Sicherheitsauditverfahren, Bewilligung von Förderanträgen und einer transparenten Bürgerbeteiligung wird ein **Baubeginn frühestens in Ende 2022** als anzustreben eingeschätzt.

Aachen, den 09. März 2020

Planungsgruppe **MWM**

ambrosius blanke verkehr.infrastruktur

Dipl.-Ing. Jan Siebenmorgen

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius

### Anlagen:

Lageplan Blatt 1 M 1:500

Lageplan Blatt 2 M 1:500

Nachweis der Schleppkurvenüberprüfung Blatt 1 M 1:500

Nachweis der Schleppkurvenüberprüfung Blatt 2 M 1:500

Kostenübersicht

HBS Nachweise