

**Stadt Leverkusen**

**Antrag Nr. 1681/2012**

**Der Oberbürgermeister**

I/01-011-20-06-kr

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

27.06.12

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	02.07.2012	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Verkehrskonzept BayArena - Überarbeitung für die Saison 2012/2013  
- Änderungsantrag der Fraktionen CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und Freie  
Wähler vom 14.05.12 zur Vorlage Nr. 1629/2012  
- Stellungnahme der Verwaltung vom 25.06.12 (Anlage 1)

---

**Stadt Leverkusen**

**Vorlage Nr. 1629/2012**

**Der Oberbürgermeister**

III/36-la

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

27.06.12

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	02.07.2012	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Verkehrskonzept BayArena - Überarbeitung für die Saison 2012/2013  
- Stellungnahme der Verwaltung vom 25.06.12 zur Anfrage aus der Sitzung der Be-  
zirksvertretung für den Stadtbezirk II am 19.06.12 (Anlage 2)

36-la-ger  
Herr Laufs  
☎ 3600

25.06.12

01

- über Herrn Beigeordneten Stein
- über Herrn Oberbürgermeister Buchhorn

gez. Stein  
gez. Buchhorn

### **Verkehrskonzept BayArena – Überarbeitung für die Saison 2012/2013**

- **Änderungsantrag der Fraktionen CDU, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und Freie Wähler vom 12.06.12 zur Vorlage Nr. 1629/2012**
- **Nr. 1681/2012 (ö)**

Die Frage der alternativen Anbindung des Siedlungsbereichs Elsa-Brandström-Str./Fridtjof-Nansen-Str. (sog. Gallier-Dorf) sowie der Aspekt der organisatorischen Verbesserungen im Ablauf des Erschließungsverkehrs zu den Wohngrundstücken wurde in Vergangenheit intensiv auch unter Beteiligung der Anwohnerschaft besprochen. Sie war darüber hinaus in den Jahren 2010 und 2011 Gegenstand mehrerer Petitionen gegenüber der Landesregierung NRW und wurden mit dem Petitionsausschuss des Landtages NRW eingehend erörtert.

Hierbei kommt dem erarbeiteten Verkehrskonzept eine besondere Bedeutung zu:

Durch die im Verkehrskonzept BayArena dargestellten Maßnahmen ist die Erreichbarkeit des Siedlungsgebietes vor den Spielen mit den eigens dafür ausgehändigten Durchfahrberechtigungen über die Bismarckstr. jederzeit möglich. Während des Spiels wird die Sperrung der Bismarckstr. bei fast allen Spielen aufgehoben, so dass die Anwohner ihren Siedlungsbereich problemlos erreichen können.

Zum Spielende verlassen die Fußballfans die BayArena jedoch Pulk artig und nehmen den gesamten öffentlichen Verkehrsraum der Bismarckstr. für den Nachhauseweg in Anspruch. In dieser Phase kommt es für die Anwohner des Siedlungsbereichs zu Problemen, wenn sie ihr Wohngebiet verlassen oder erreichen wollen. Durch die in der Vergangenheit durchgeführten Optimierungen im Verkehrsablauf konnte die Sperrzeit der Bismarckstraße zwischenzeitlich auf nur noch etwa 25 min nach Spielende reduziert werden. In dieser Zeit besteht aber auch die Möglichkeit, dass die Anwohner - trotz des vorhandenen Fußgängerverkehrs auf der Bismarckstr. - vorsichtig und in eigener Verantwortung das Wohngebiet verlassen können. Um das Siedlungsgebiet in dieser Zeit zu erreichen, können die Anwohner vorsichtig fahrend von der Flensburger Str. über die Dhünnbrücke in die unmittelbar dahinter liegende Einfahrt der Elsa-Brandström-Str. einfahren.

Gelegentlich kam es in der Vergangenheit dazu, dass wartende Pendelbusse die Zufahrt zur Elsa-Brandström-Str. zugestellt haben. Dies dürfte zwischenzeitlich auch nur noch in wenigen Ausnahmefällen der Fall sein, da die KWS das Abfahrssystem

der Pendelbusse dahingehend verändert hat, dass nur so viel Busse gegenüber der BayArena in nördlicher Fahrtrichtung postiert werden, wie an Stellfläche vorhanden ist. Weitere in Warteposition vorhandene Busse stehen südlich der Dhünnbrücke und werden bei Bedarf von dort abgerufen.

Die Einschränkungen für die Anwohner des sog. Gallier-Dorfes sind also insgesamt als sehr moderat zu bewerten. Insbesondere ist es nicht richtig, dass das Siedlungsgebiet stundenlang nicht erreichbar sei.

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Diskussion mit dem Petitionsausschuss folgende denkbare Varianten der Verkehrsanbindung untersucht:

**1. Erreichbarkeit der Wohnsiedlung über den vorhandenen Fuß- und Radweg entlang der Dhünn aus östlicher Richtung unter Nutzung der vorhandenen Dhünnbrücke im Bereich Flensburger Str./Sonderburger Str.**

Die Nutzung des vorhandenen Fuß- und Radweges ist wegen der starken Fußgänger- und Radverkehre zu Spielende und der dortigen beengten Verhältnisse problematischer als eine Ausfahrt auf die Bismarckstr.. Darüber hinaus kann die vorhandene Brücke im aktuellen Zustand hierfür nicht genutzt werden. Eine genauere Untersuchung dieser Variante ergab, dass ein Neubau dieser Brücke unter Nutzung der vorhandenen Widerlager sowie die Ertüchtigung der vorhandenen Wegeflächen für den PKW-Verkehr mit ca. 400.000 € zzgl. MwSt. kalkuliert werden kann (ein Umbau der vorhandenen Brücke würde teurer). Durch die nach wie vor gegebenen Konfliktsituationen mit dem Fußgänger- und Radverkehr wird die Gesamtsituation durch diese Variante aber nicht verbessert.

**2. Neubau einer Brücke zwischen Flensburger Str. und Fridtjof-Nansen-Str.**

Der Neubau einer Brücke zwischen Flensburger Str. und Fridtjof-Nansen-Str. könnte zwar generell zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Allerdings muss hier der Fuß- und Radverkehr nach Spielende gequert werden, so dass auch bei dieser Variante keine wesentliche Verbesserung der Gesamtsituation erreicht werden kann. Diese Variante hätte ein Kostenvolumen von 520.000 € zzgl. MwSt.

**3. Ausbau der Brücke Bismarckstr. mit einer zusätzlichen Fahrbahn für eine östliche Erschließung des Siedlungsgebiets**

Bei dieser Variante würde die vorhandene Brücke über die Dhünn im Verlauf der Bismarckstr. so erweitert, dass bei Fußballspielen den Anwohnern des Siedlungsgebiets Elsa-Brändström-Str./Fridtjof-Nansen-Str. eine separate Spur zur Erreichung ihrer Häuser zur Verfügung stehen würde. Allerdings sind hier Kosten in Höhe von ca. 2.000.000 € zu erwarten. Eine wirkliche Verbesserung gegenüber den ersten beiden untersuchten Varianten ergibt sich wegen der weiterhin vorhandenen Konflikte mit dem Fußgänger- und Radverkehr hierdurch auch nicht.

Weitere Varianten sind aktuell nicht ersichtlich. Unter Berücksichtigung der entstehenden Kosten sowie der nur geringen Vorteile gegenüber der heutigen Verkehrsanbindung des Siedlungsgebiets, ist festzustellen, dass an der aktuell praktizierten Lösung festgehalten werden sollte. Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW hat hierzu zuletzt mit

Schreiben vom 02.08.11 an den Präsident des Landtages Nordrhein-Westfalen festgestellt, dass durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen die städtebaulich problematische Situation nicht zu heilen ist. Die Stadt Leverkusen sei angesichts dieser unglücklichen Situation bemüht, die verkehrlichen Einschnitte für die angrenzende Wohnbevölkerung an den Spieltagen so gering wie möglich zu halten. Weiter wird in diesem Schreiben festgestellt,

- dass „dem Gedanken einer optimierten Verkehrsführung an Spieltagen mit dem aktuellen Verkehrskonzept BayArena, dass durch die RWTH Aachen bezogen auf die infrastrukturelle Situation im erweiterten Umfeld der BayArena bis hin zu den überörtlichen Fernstraßen bewertet wurde, Rechnung getragen“ wird und,
- dass mit dem vorhandenen Verkehrskonzept und dem Bemühen der Stadt Leverkusen die Einschränkungen für die Anwohner so gering wie möglich zu halten, die Möglichkeiten erschöpft sind.

gez. Laufs

