

Anlage 2 zur Vorlage Nr. 1658/2012
- Gutachten -

GUTACHTEN

**über die verkehrlichen Planungsvarianten (MIV)
im Stadtteil Hitdorf der Stadt Leverkusen**

Im Auftrag der
SPD-Fraktion und der Fraktion Bürgerliste
der Stadt Leverkusen

Büro: Krefelder Str. 21
52070 Aachen
Telefon: +49-(0)241-9107536

Dienstgebäude: RWTH Aachen
Mies-van-der-Rohe-Str. 1
52074 Aachen

1. Veranlassung

Die Stadt Leverkusen beabsichtigt zur Verkehrsberuhigung in Hitdorf und Aufwertung des Zentrums eine Teilmenge des Verkehrs aus der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße zu verlegen. Hierzu wurden mehrere Gutachten erstellt die zu diesem Ergebnis kamen die Hitdorfer Straße und Ringstraße quasi im Einbahnverkehr zu betreiben – darauf hat die Stadt ihre Entscheidung zur Umsetzung des Vorhabens im Bebauungsplanentwurf Nr. 192/I „Ringstraße“ abgestützt. Die Bernsteinstraße wird jedoch als weitere Option für die Zukunft aufrechterhalten.

Die Straßenverwaltung NRW, Niederlassung Köln, hat schon vor 20 Jahren ein Planfeststellungsverfahren betrieben, um die Landesstraße 43n zu realisieren. Diese L43n (Bernsteinstraße) wäre der Lückenschluss einer großzügigen Umgehungsstraße von Hitdorf gewesen. Der Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt und schließlich wegen Formfehler im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens aufgehoben. Inzwischen ist diese Planung im Bedarfsplan des Landes in eine niedrigere Dringlichkeit eingestuft.

Innerhalb von Hitdorf gibt es zum zukünftigen MIV-Verkehr verschiedene Meinungen: die einen wollen den Lückenschluss der Umgehung Hitdorf integriert in das Verkehrskonzept; eine andere Gruppe will eine reine innerstädtische Lösung.

Nachdem im Bebauungsplan 192/I zunächst nur der Ausbau der Ringstraße vorgesehen ist, haben die SPD-Fraktion und die Fraktion

Bürgerliste den Unterzeichnenden beauftragt zu den verschiedenen Varianten Stellung zu nehmen.

2. Übergebene Unterlagen

1. Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf der Firma VIA-Planungsbüro vom 03.02.2011 und 20.10.2011
2. Zusätzlich Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf vom 07.11.2011
3. Ergebnis der Planungswerkstatt Verkehrskonzept Leverkusen-Hitdorf des Planungsbüros Baier GmbH vom Juli 2000.
4. Beschlussentwurf des Bebauungsplanes Nr. 192/I, Vorlage 1279/2011 vom 24.10.2011
5. Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf des Ingenieurs-Büros Stöcker, Bericht Nr. 611101E
6. 1 Lageplan des Bebauungsplanes Nr. 192/I Ringstraße-Entwurf vom März 2011
7. Stellungnahme des Herrn Dipl.-Ing. Kraneis zur Verkehrsuntersuchung vom 29.08.2011 mit
8. 1 CD Bebauungspläne Hitdorf Nr. 56/I, 106/I, 109/I, 192/I B-Plan Übersicht, FNP+LP Auszug
9. 1 DC BSV Planungswerkstatt, VEP Leverkusen Abschlussbericht, Leverkusen zusätzliche Varianten

3. Derzeitige Situation

Hitdorf liegt am westlichen Rand der Stadt Leverkusen. Der Stadtteil ist über die Landstraßen L 293 und L 43 an das Fernstraßennetz (A59) angeschlossen. Der Ost- Westverkehr läuft derzeit über die Hitdorfer Straße (L 293) - der Nord-Südverkehr über die Langenfelder Straße (L43).

Das ursprüngliche Straßendorf, entlang des Rheins, hat sich zunächst nur in Ost-Westrichtung entlang der Landesstraße baulich entwickelt. Erst später erfolgte die Bebauung in Richtung Norden. Als bauliche Haupteinschließung der neuen Gebiete dient bis heute die Ringstraße.

Durch diese historisch gewachsene Situation ist naturgemäß die schützenswerte Bebauung, entlang der Hitstraße, sehr nahe am Straßenrand. Teilweise können wegen der beengten baulichen Vorgaben keine, bzw. ausreichend breite Bürgersteige angelegt werden. Die Situation ist schon seit Jahren als kritisch einzustufen, da der Verkehr zwischen den genannten Engstellen zu den Stoßzeiten nur sehr schleppend abgewickelt werden kann und gleichzeitig die Wohnqualität der am nächsten angrenzenden Häuser ungünstig ist (siehe Bilddokumentation, Teil C). An der Engstelle Kocherstr./Langenfelder Straße steht zwischen den Häuserfronten nur eine Breite von 6,50 m zur Verfügung.

Eine Ausweitung der Bebauung nördlich der Ringstraße, mit Erschließung über das vorhandene Straßennetz der Landesstraßen L 293 und L 43, ohne straßenbauliche Maßnahmen ist den Bürgern nicht mehr vermittelbar. Der Stadtrat von Leverkusen hat sich entschlossen für Hitdorf eine verkehrliche Lösung zu suchen.

Mit Bebauungsplan Nr. 192/1 „Ringstraße“ wird versucht, das Verkehrsproblem Hitdorf mit dem sogenannten „Verkehrskonzept“ zu entschärfen.

4. Zukünftige städtischebauliche Entwicklung

Hitdorf hat derzeit eine Einwohnerzahl von ca. 7500. Der Stadtteil ist in den letzten Jahren schnell gewachsen. Gründe dafür sind die schöne Lage am Rhein, die optimale äußere Erschließung über die Anschlussstellen Leverkusen-Rheindorf und AK Monheim Süd an das Fernstraßennetz und damit zu potentiellen Arbeitsplätzen in Leverkusen, aber auch zu den Megazentren Köln und Düsseldorf.

Darüber hinaus gibt es im Norden von Hitdorf noch erhebliches bauliches Entwicklungspotential zu erschwinglichen Preisen. Hitdorf ist damit für die Stadt Leverkusen einer der Stadtteile mit erfreulich guten Wachstumschancen. Diese Nachfrage muss die Stadt nutzen, um den allgemeinen negativen Trend der Bevölkerungsentwicklung, wie z. B. in vielen Großstädten in NRW entgegenzuwirken. Sofern dies der politische Wille des Rates der Stadt ist, muss diesem auch klar sein, dass diese Entwicklung ohne zusätzlichen Verkehr nicht möglich ist. Die gezielte Ausweitung von Wohngebieten sowie von Gewerbeflächen, gemäß Flächennutzungsplan mit einer prognostizierten Einwohnerzahl von ~9000, darf auf keinen Fall zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der verkehrlichen Situation, vor allem auf der wichtigsten Hauptschlagader (Hitdorfer Straße) führen. Dies gilt in abgeschwächter Form auch für die Langenfelder Straße und die Ringstraße-Ost. Die Ringstraße-West hat heute überwiegend einen Wohnsammelstraßencharakter und sollte, im

Interesse der dort lebenden Wohnbevölkerung, diesen auch nicht verlieren.

Die Stadt Leverkusen hat, infolge der Bevölkerungsentwicklung, in den letzten Jahren Leitbilder für den Stadtteil Hitdorf entwickelt, um die Lebensqualität dort aufzuwerten. Im Wesentlichen sollen die Verkehrsverhältnisse auf der Hitdorfer Straße verbessert und damit auch die Möglichkeit geschaffen werden, den historischen Ortskern baulich herauszustellen. Es soll damit wieder ein lebenswertes Stadtteilzentrum entstehen, mit überwiegender Aufenthaltsfunktion.

Für die Lösung des Verkehrsproblems wurden seitens der Stadt schon seit Jahren Ing.-Büros eingeschaltet, die verschiedene Vorschläge ausgearbeitet haben. Auf die wichtigsten Kernaussagen werde ich in den nächsten Kapiteln eingehen.

Vorweg kann schon gesagt werden, dass keine der vorgeschlagenen Maßnahmen das Problem Hitdorfer Straße voll befriedigend löst. Es können allerdings für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer spürbar nachhaltige und nach objektiven Kriterien bewertbare Verbesserungen erreicht werden. Die Aufenthaltsfunktion kann in der Hitdorfer Straße etwas angehoben werden – die Straße hat aber weiterhin überwiegend eine Erschließungs- und Verkehrsfunktion, da der Ziel-, und Quellverkehr überwiegt und der Durchgangsverkehr, bei den Planungen, nicht vernachlässigt werden darf.

Die derzeitige verkehrliche Situation ist im Bild 1 Analysefall ersichtlich. Alle Netzbelastungszahlungen wurden aus den Gutachten der Firma VIA entnommen.

Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf – Analysenetz 2010

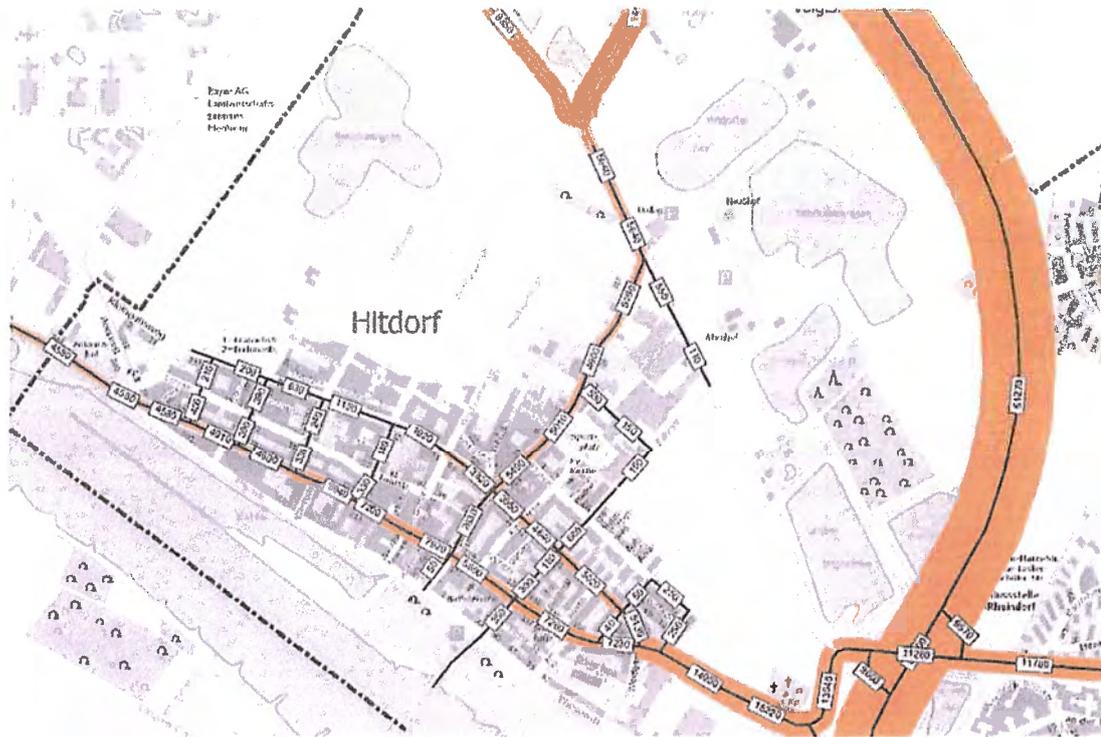


Bild 1 - Situation heute

Kfz Tagesbelastung (DTVW) im Analysenetz

Bemerkung:

Die Hitdorfer Straße weist im Analysefall 2010 an der Einmündung Parkstraße 7200 Kfz/24h auf. In der neuesten offiziellen Verkehrszählung vom 14.09.2010 an gleicher Stelle wurden jedoch nur 5920 Kfz/24h gezählt!

5. Ergebnis des Verkehrskonzeptes Leverkusen-Hitdorf des Büros Baier GmbH aus dem Jahr 2000

Aus der Verkehrserhebung 1999 (Knotenstromzählung und Kennzeichenerfassung) wurden für die Spitzenstunde (16:30 - 17:30 Uhr) auf der Hitdorfer Straße zwischen 500 Kfz/h am westlichen Ortseingang und 1100 Kfz/h am östlichen Ortseingang gezählt. Westlich der Langenfelder Straße war die Kfz-Belastung bei 740 Kfz/h, östlich bei 660 Kfz/h. Die Langenfelder Straße wird in diesem Zeitraum zwischen Hitdorfer- und Ringstraße von 270 Kfz/h befahren, nördlich der Ringstraße von rund 380 Kfz/h.

Durch die Kennzeichenerfassung konnte ein Durchgangsverkehr von rund 150 Fahrzeugen in der Spitzenstunde ermittelt werden. Dies entspricht für den Abschnitt östlich der Langenfelder Straße einem Anteil von 25%. Der hochgerechnete Durchgangsverkehr auf der Hitdorfer Straße liegt etwa bei 1500 Kfz/24h. Aus der Analyse ergeben sich die Kfz-Belastungen der Hauptstraßen und der Durchgangsverkehr für das Jahr 1999.

Die Prognose 2020 für den MIV-Verkehr geht von 650 neuen Arbeitsplätzen im Norden Hitdorfs, sowie einem Zuwachs von 725 Einwohnern aus. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird danach auf 2000 Kfz-Fahrten pro Tag geschätzt.

Das Büro Baier hat 6 Netzvarianten dargestellt, wovon aber nur drei in die engere Wahl kommen. Diese sind:

- Variante Bernsteinstraße
- Variante Netzschluss Ringstraße
- Variante Bernsteinstraße mit Anschluss Weinhäuserstraße

Eine Kombination Bernsteinstraße-Netzschluss Ringstraße wurde nicht in die weiteren Überlegungen mit einbezogen. Die Verkehrsverteilung wurde auf das bestehende Straßennetz, für den Analysefall, den Prognose-Null-Fall, sowie für weitere 6 Planungsvarianten, mittels Simulation, erstellt.

In einer Planungswerkstatt mit Bürgerbeteiligung sind anschließend die Ergebnisse der Simulationen mit den Bürgern diskutiert worden. Als Ergebnis wird der Ringschluss im Westen von Hitdorf, zwischen Hitdorfer- und Ringstraße, empfohlen, sowie eine quasi Einbahnregelung in den vorgenannten Straßen. Des Weiteren sollten für zusätzliche bauliche Erweiterungen Hitdorfs die Bernsteinstraße freigehalten werden.

Zum gleichen Ergebnis kommt der Schlussbericht des VEP Leverkusen vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr vom September 2005.

Kritik, bezüglich der Simulationsergebnisse:

In der Spitzenstunde wurden im Gutachten Baier auf der Hitdorfer Straße 150 Kfz als Durchgangsverkehr festgestellt, das entspricht etwa 25% des Verkehrs östlich der Langenfelder Straße oder 1500 Kfz/24h. Es kann erfahrungsgemäß angenommen werden, dass der Durchgangsverkehr bei

Realisierung der Bernsteinstraße diese als Umgehung der engen Hitdorfer Straße nutzen wird.

Das würde immerhin die Situation nicht nur in der Spitzenstunde, sondern auch in verkehrsschwächeren Zeiten erheblich entschärfen. Diese Entlastung wird auf der Hitdorfer Straße im Gutachten Baier, in der Simulation nicht ermittelt. Hier wird beispielsweise, im Vergleich Prognose Null-Fall und Bernstein-Variante eine Differenz von nur 30 Fahrzeugen errechnet – dies kann aber nicht sein. Darüber hinaus wurde die durchaus mögliche Variante Bernsteinstraße plus Lückenschluss der Ringstraße im Westen nicht untersucht.

Kfz/Spitzenstunde

Tab. 1 Gutachten Baier 2000

	Variante Prognose 0- Fall	Variante Bernstein- straße	Variante Netzschluß Ringstraße
Hitdorfer Straße			
östl. Concordia- straße	490	460	440
westl. Langen- felder Straße	730	700	690
östl. Langenfelder Straße	590	540	580
westl. Grünstraße	660	600	650
Ringstraße			
östl. Concordia- straße	100	100	150
westl. Langen- felder Straße	380	380	420
östl. Fährstraße	470	380	490

Quelle: Büro Baier

6. Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf des Planungsbüros VIA vom Oktober 2011

Vorgehen:

Zunächst wird aus Strukturdaten der Gesamtverkehr für die Jahre 2010, 2020 und 2020 + errechnet. Die Verkehrsumlegungs-Berechnungen erfolgen nach dem gültigen Regelwerken. Hier werden die zulässigen Spielräume eingehalten. Es wird deshalb für die weitere Beurteilung davon ausgegangen, dass die Verkehrsprognosen nach objektiven Gesichtspunkten berechnet wurden. Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens des Jahres 2010, konnten die berechneten Verkehrsbewegungen mit eigenen Verkehrszählungen von VIA abgeglichen werden. Damit hat man eine gute Datenbasis für die entsprechenden Verkehrsumlegungen der einzelnen Planungs-Varianten.

Die Übersicht über die untersuchten Varianten ist in Tabelle 2, Seite 18, zu sehen.

Für die Entscheidung pro bzw. contra einer Variante, sind folgende Überlegungen zu treffen:

- Wie viel vom Gesamtverkehr ist Ziel- und Quellverkehr, Durchgangsverkehr und Binnenverkehr?
- Wie viel Prozent vom Durchgangsverkehr kann man auf eine Umgehungsstraße verlagern?
- Wie viel Verkehr wird durch bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen zusätzlich induziert? z. B. bei Einbahnstraßenregelungen.

- Können die vorhandenen und geplanten Straßen den prognostizierten Verkehr auch in Zukunft aufnehmen, unter der Maßgabe, dass die Entwicklung von Hitdorf weiterhin wachstumsorientiert ist.

Die Kernfrage in diesem Zusammenhang ist aber, das Verkehrsgeschehen auf der Hitdorfer Straße und hier insbesondere im historischen Kerngebiet.

Die Verkehrsbedeutung der Landesstraße 293 zwischen Düsseldorf und Leverkusen

Die Landesstraße L 293 hat im Landesstraßennetz durchaus eine Verkehrsbedeutung für den überörtlichen Verkehr. Die Straße verläuft in Nord-Südrichtung von Düsseldorf kommend entlang des Rheins bis Leverkusen; im weiteren Verlauf geht die rechtsrheinische Linie teilweise als Bundesstraße weiter bis Köln und darüber hinaus Richtung Koblenz und Bingen. Für den nichteiligen Privat- und Ausflugsverkehr hat dieser Straßenzug, zwischen den Metropolen durchaus eine Bedeutung. Dieser Verkehr ist nicht auf die Autobahn verlegbar, da diese Verkehrsteilnehmer vom Auto aus die Landschaft genießen wollen. Darüber hinaus gibt es auch Personen, die die Autobahn meiden – dies sind insbesondere ältere Verkehrsteilnehmer. Die räumliche Tragweite dieses Verkehrs ist relativ groß. Die tägliche Verkehrsstärke auf Ausflugstraßen hängt auch sehr stark vom Wetter ab. Eine Angabe des Ausflugsverkehrs in Prozenten ist deshalb schwierig, da die täglichen und saisonalen Schwankungen groß sein können.

Neben dieser weiträumigen Freizeitfunktion hat diese Straße auch im Berufs- und Wirtschaftsverkehr eine wichtige Zubringerfunktion zu den Autobahnen A 46, A 59 und A 1 / A 3.

Für Hitdorf konnte im Rahmen der Verkehrszählungen, durch das Büro VIA, für das Jahr 2010 folgende Aufteilung des gesamten MIV Verkehrs festgestellt werden:

- Durchgangsverkehr: 2200 Fahrten / Tag
- Quell- und Zielverkehr 18900 Fahrten / Tag
- Binnenverkehr 1400 Fahrten / Tag

Der Durchgangsverkehr beträgt im Stadtteil nur ca. 10% – das ist aber nicht entscheidend, sondern der Durchgangsverkehr auf der Hitdorfer Straße. Zur Erfassung des Durchgangsverkehrs ist diesbezüglich folgendes zu bemerken:

Die Kennzeichenerfassung erfolgte an den jeweiligen Ortseingängen. Es werden 5 Minutenintervalle gebildet. Fahrzeuge, die im gleichen Intervall oder im folgenden Intervall wieder erfasst wurden, werden als Durchgangsverkehr deklariert. Damit liegt die registrierte Durchlaufzeit theoretisch zwischen 0 und 10 Minuten. Die Zählstellen sind ca. 2 km auseinander. Bei einem Spitzenverkehr mit Stop and Go Situationen, kann man überschlägig im Innerortsbereich von der 2,0 bis 2,5-fachen Geschwindigkeit eines Fußgängers ausgehen – das entspricht dann etwa 10 km/h. Für die 2 km braucht ein Fahrzeug bei diesen ungünstigen Verhältnissen etwa 12 Minuten. Es kann also sein, dass eine Teilmenge des Durchgangsverkehrs nicht erkannt wurde. Trotzdem wird in diesem Gutachten davon ausgegangen, dass der Durchgangsverkehr 2010

2200 Fahrten pro 24h ausmacht. Zwei Drittel dieses Verkehrs befindet sich auf der Hitdorfer Straße.

Aus den Knotenstromzählungen geht eindeutig hervor, dass die Hitdorfer Straße mit Abstand den meisten Verkehrs aufzunehmen hat (der Eckverkehr am Knoten Langenfelder Straße Fahnenacker ist hier nicht zu berücksichtigen, da er außerhalb der Bebauung liegt). Siehe Gutachten VIA, Seite 33-37.

Man erkennt aber in diesem Zusammenhang die große Bedeutung, die die Fahnenacker- und Alfred Nobel Straße als Teilorts-Umgehung für Hitdorf schon heute hat. Problematisch ist aber der Knoten Fahnenacker- / Langenfelder Straße, da der Linksabbiegeverkehr aus Richtung Fahnenacker zum Autobahnkreuz Monheim-Süd derzeit nicht vernünftig bewältigt werden kann und dadurch erhebliche Behinderungen durch Staus auf der Fahnenackerstraße täglich in den frühen Abendstunden auftreten. Ein Umbau des Knotens in einen Kreisverkehr oder eine adaptive Lichtzeichenanlage ist unabhängig von den Planungsvarianten erforderlich.

Von den Verkehrszählungen der Firma VIA liegen die Werte der Stundengruppen 7-9 Uhr und 15-19 Uhr vor. Hinzu kommen noch Plattenzählungen über 3 Tage an ausgewählten Querschnitten. Daraus kann bei Berücksichtigung der entsprechenden Tagesganglinientypen der durchschnittliche tägliche Verkehr, bzw. auch der durchschnittliche werktägliche Verkehr - DTV_w ermittelt werden.

Aus der Beobachtung der Verkehrsentwicklung Hitdorfer Straße (Höhe Parkstraße) ergibt sich, dass der Verkehr auf der Hitdorfer Straße, im

Ortskern, seit 1995 etwa konstant mit etwas mehr als 6000 Fahrzeugen/Tag ist. Die Belastung war 1985 schon mit über 10000 Fahrzeugen/Tag höher – die deutliche Reduzierung des Verkehrs konnte dort durch die 1994 realisierte Teil-Ortsumgehung Fahnenackerstraße und Anbindung der Langenfelder Straße an die A 59 erreicht werden.

Die offiziellen Zählstellen, im Rahmen der Bundesverkehrswegezählung, kommen auf der Hitdorfer Straße, in Höhe Parkstraße, zu ähnlichen Verkehrsbelastungen mit der Tendenz, dass die Werte weiter leicht rückläufig sind. Von 6449 Kfz/24h 1995 auf 5920 Kfz/24h in 2010, d. h. im Laufe von 15 Jahren minus 10%.

Ermittlung des Durchgangsverkehrs

Über Kennzeichenerfassung wurden die Durchgangsverkehre auf der Hitdorfer- und Langenfeldstraße für die Stundengruppen 7-9 und 16-18 Uhr ermittelt. Auf der Hitdorfer Straße im Ortskern ~25% Durchgangsverkehr der verlagerbar ist. Durchgangsverkehr ist immer verlagerbar, wenn eine zeitsparende Alternative, wie hier, möglich ist. Bei einer Verkehrsbelastung derzeit von 6000 Kfz/24h, kann der Verkehr im Ortskern auf ca. <5000 Kfz/24h reduziert werden.

Auf der Ringstraße und Langenfelder Straße ist der Durchgangsverkehr wesentlich geringer (Ringstraße 380 Kfz/Tag) und Langenfelder Straße bis zu 500 Kfz/Tag. Besonders von Interesse ist die Entwicklung des Durchgangsverkehrs von Hitdorf in den letzten Jahren. Zwischen 2000 und 2010 ist der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs auf der

Hitdorfer Straße etwa gleichgeblieben Der Durchgangsverkehr ist aber auf der östlichen Ringstraße und auf der Langenfelder Straße, angestiegen.

Schwerverkehrsermittlung

An den drei Erhebungstagen (6. bis 8. Juli 2010) wurden zwischen 6:30 Uhr und 20:00 Uhr 819 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5t ermittelt. Das ist erstaunlich wenig, da einerseits Hitdorf mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut versorgt ist und andererseits auch Industriebetriebe, Handwerksbetriebe und Großhandelseinrichtungen regelmäßig Schwerverkehr erzeugen. Nach den Ermittlungen von VIA wurden auf der Hitdorfer Straße vormittags maximal 40 bis 50 Fahrzeuge/Stunde in Höhe Oststraße gezählt. In anderen Bereichen wurden nur noch 20 Fahrzeuge registriert. Nach diesen Ermittlungen wird der Schwerverkehr bei den weiteren Betrachtungen nicht gesondert diskutiert.

6.1. Untersuchte Varianten des Büros VIA

Schon in den Verkehrsuntersuchungen der Firma Baier, aus dem Jahr 1999, wurden sechs Planungsvarianten untersucht. Daraus ist, im Rahmen der Veranstaltungen der Bürgerwerkstatt, eine Vorzugs-Variante ermittelt worden, die sogenannte „Durchbindung der Ringstraße zur Hitdorfer Straße“. Parallel hierzu sollten bauliche Maßnahmen zur Verengung der Fahrbahn auf der Ringstraße und der Hitdorfer Straße vorgenommen werden, um eine bevorzugte Fahrtrichtung in diesen Straßen zu erreichen. Man versucht damit einerseits den Durchgangsverkehr zu reduzieren und andererseits wegen des Verzichts auf eine Einbahnstraßenregelung keinen Zusatzverkehr zu induzieren.

Zusätzlich zu dieser rein innerstädtischen Lösung, wurde als weitere Option der Bau einer Ortsumgehung von Hitdorf als zweiten Schritt der Verkehrsberuhigung ins Auge gefasst. Das Büro VIA nimmt diese beiden Grund-Varianten auf und errechnet daraus mit den bekannten Werkzeugen für die in Tab. 2 genannten Szenarien die Verkehrsmengen auf dem Hitdorfer Straßennetz.

Tab. 2: Übersicht zu den Basisvarianten

Merkmale	ohne L 43n (Bernsteintrasse)	mit L 43n (Bernsteintrasse)
ohne Verkehrskonzept	Variante 1 (Prognose-Nullfall)	Variante 2
	Variante 1+ (Prognose-"2020 plus")	
mit Verkehrskonzept	Variante 3	Variante 4
	Variante 3+	

Übernommen vom Gutachten VIA

Kurzbeschreibung der Varianten

Variante 1 (Prognose-Nullfall)

beschreibt den zukünftigen Verkehr für das Jahr 2020. Alle derzeit gültigen B-Pläne sind realisiert und verkehrswirksam. Es werden keine straßenbaulichen Maßnahmen durchgeführt.

Variante 1+

stellt die gleiche Situation dar wie Variante 1 nur mit dem Unterschied, dass die Berechnungen für das Jahr 2020+ gelten, d. h. Realisierung aller Potentialflächen des Flächennutzungsplan, über die bestehenden Bebauungspläne hinaus.

Variante 2

geht von der Verkehrsprognose 2020 aus und der Realisierung der L 43n (Bernsteinstraße). Das Verkehrskonzept (Durchbindung, etc.) ist hier nicht vorgesehen.

Variante 3

hat als Grundlage ebenso die Verkehrsprognose 2020 und das Verkehrskonzept mit Durchbindung Ringstraße-Hitdorfer Straße im Westen und Umgestaltung beider Straßen mit Bevorzugung jeweils einer Fahrtrichtung als Geschwindigkeits-Dämpfungsmaßnahmen auf beiden Seiten.

Variante 3+

wie vor, nur mit dem Zeithorizont 2020+ (siehe Variante 1+).

Die Varianten 2+ und 4+

wurden nicht dargestellt, da „der Einfluss der Bernsteinstraße bezogen auf den Binnenverkehr nur gering ist“. Diese Aussage ist unverständlich, da die Realisierung der Potentialflächen selbstverständlich Ziel- und Quellverkehr, aber auch Binnenverkehr erzeugen und damit das Straßennetz räumlich differenziert belasten.

Interpretation der Ergebnisse

Ausgangslage sind die Verkehrsdaten im Analysenet. Diese wurden auf Grundlage von Erhebungen durchgeführt und auf DTV-Werte hochgerechnet. Bei der Hitfelder Straße gibt es zwischen den Werten des Analysenetzes und der amtlichen Straßenverkehrszählung erhebliche Abweichungen (siehe Bemerkung, Seite 7). Trotzdem wird für das weitere Verfahren von diesem Analysenet ausgegangen.

Das Analysenet beschreibt den Verkehrszustand für das Jahr 2010. Daraus wurde Variante 1 mit dem Zeithorizont 2020 (siehe Bild 2) entwickelt. Diese Variante wird Prognose-Null-Fall genannt und dient als Referenz für die verkehrlichen Wirkungen (Differenzdarstellungen) der zu beurteilenden anderen Planungsvarianten.

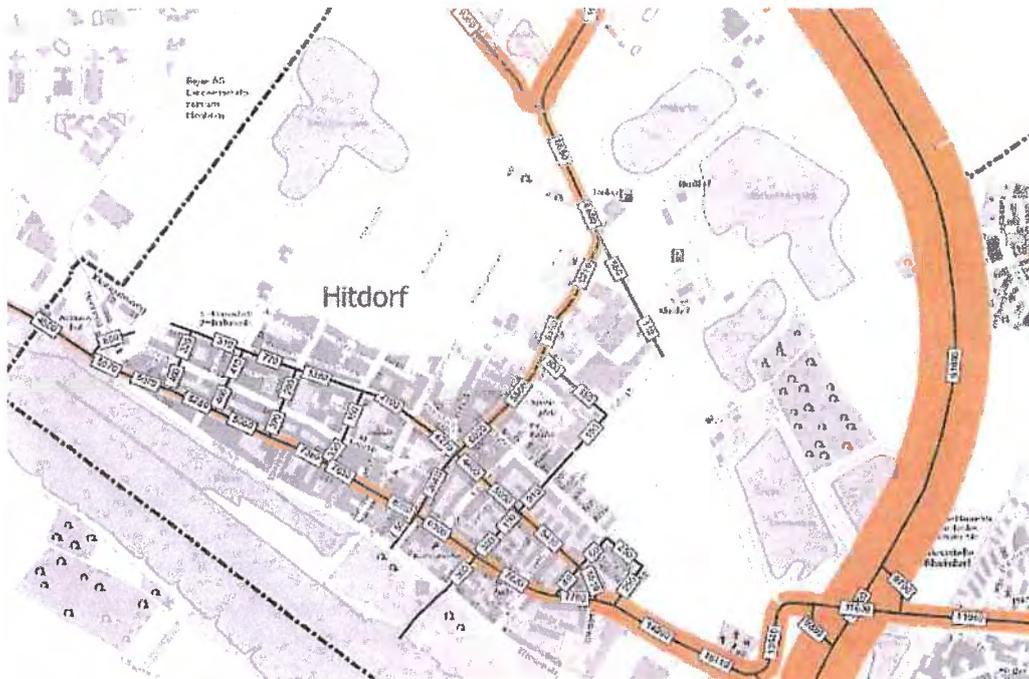


Bild 2

Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 1 – Prognose-Nullfall
 DTV_w = werktäglicher durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

a) Vergleich: Analysenetz 2010 und Variante 1 (2020 – keine Maßnahmen: Prognose-Nullfall)

Auf der Hitdorfer Straße ist im Osten ein Zuwachs von 900 Fahrzeugen/24h berechnet – im Ortseingang West nimmt im gleichen Zeitraum der Verkehr um 50 Fahrzeuge/24h ab. Das ist nicht nachvollziehbar, da der Ziel- und Quellverkehr durch die Realisierung der Bebauungspläne auf allen hier betrachteten Straßen zunehmen muss. „Auf den Verkehrszuwachs, durch die Baugebiete im westlichen Bereich von Hitdorf, wird in diesem Zusammenhang hingewiesen“, steht auch in der Verkehrsuntersuchung VIA. Gleiches gilt im Norden auf dem Fahnenacker. Obwohl die Langenfelder Straße in diesem Bereich um 1000 Fahrzeuge zunimmt, bleibt der Fahnenackerverkehr konstant.

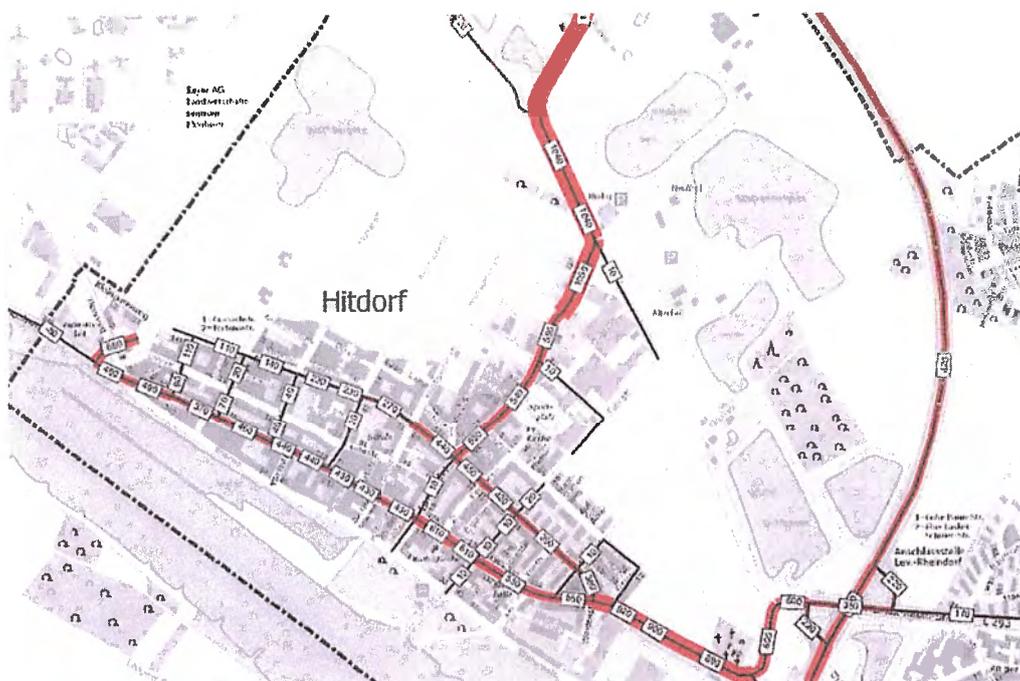


Bild 3

Differenzdarstellung zwischen dem Analysenetz und Variante 1 (rot= Verkehrszunahme; grün= Verkehrsabnahme) Quelle: VIA Gutachten

b) Vergleich: Variante 1 (2020) und Variante 1+ (2020+)

Auch hier nimmt der Verkehr in realistischer Weise im Osten (bis maximal 17% zu und im Westen geringfügig ab. Dies ist nicht erklärbar. Der Autobahnverkehr nimmt in diesem Zeitraum ~10 +X Jahre ab. Es ist doch allseits bekannt, dass gerade auf der Autobahn in den nächsten Jahren, insbesondere im Schwerverkehr, erhebliche Zuwächse an Verkehr zu erwarten sind. Während auf der Hitdorfer Straße (Ausnahme wiederum Hitdorf West) und den Autobahnzubringern und Autobahnanschlussknoten der Verkehr deutlich anwächst.

c) Vergleich Variante 1 (2020) und Variante 2 (2020). Bau der Bernsteinstraße, ohne Durchstich Ringstraße

Obwohl der Durchgangsverkehr im Zuge der Hitdorfer Straße und Langenfelder Straße durch den Lückenschluss in der Nordumgehung (Bernsteinstraße) aus den Ortsstraßen heraus genommen werden kann, gibt es im Netz Verkehrszuwächse die nicht erklärlich sind.

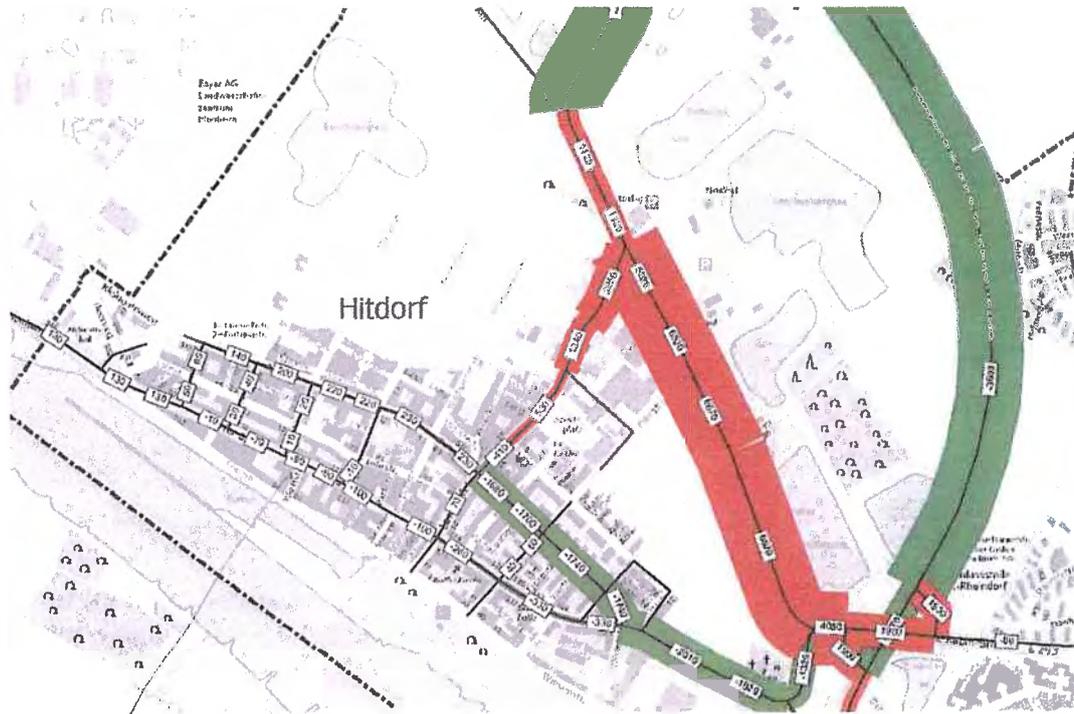


Bild 4

Differenzdarstellung zwischen der Variante 1 und Variante 2

(rot= Verkehrszunahme; grün= Verkehrsabnahme Quelle:

VIA Gutachten

Am eindeutigsten ist dies am westlichen Ortseingang zu sehen. Hier nimmt laut Verkehrsuntersuchung der Verkehr um 130 Fahrzeuge zu, obwohl, gemäß Tab. 3-6 VIA, der Durchgangsverkehr auf der Hitdorfer Straße, Abschnitt Langenfelder Straße - westlicher Ortsausgang 1359 Kfz/Tag (das sind 21%) beträgt. Es wird doch kaum ein Verkehrsteilnehmer weiterhin die enge, zeitraubende Ortsdurchfahrt benutzen, wenn für seine Fahrt eine gut ausgebaute Ortsumgehung ohne Behinderungen zur Verfügung steht.

Verkehrsverlagerungen – durch was auch immer induziert – können in diesem Fall nicht erkannt werden, die die Entlastungswirkung der Bernsteinstraße aufheben.

Die Bernsteinstraße hat mit ca. 6600 Kfz/24h eine relativ hohe Verkehrsbelastung, sie hat aber noch Reserven – es sind dort zu keiner Tageszeit Staus zu erwarten.

Nun stellt sich die Frage: Wer wird die Bernsteinstraße benutzen?

- Hier ist an erster Stelle zu nennen, die Durchgangsverkehre auf der Hitdorfer Straße, von der Anschlussstelle Rheindorf zu den Stadtgebieten Monheim Süd/Ost, vor allem den dort befindlichen Industriebetrieben und umgekehrt.
- Der Verkehr von Süden auf der A 59 und der Yitzak-Rabin Str., mit dem Ziel Monheim Süd/Ost (Industrie) umgekehrt. Dieser Verkehr fährt heute zum Großteil über das Autobahnkreuz Monheim-Süd, Langenfelder Straße und Fahnenacker (s. Strombelastungspläne des Knotens 5 der Verkehrsuntersuchung VIA). Dieser Verkehr wird sich zum Teil auf die Bernsteinstraße verlagern.
- Ferner werden Hitdorfer Bürger und Betriebe die Bernsteinstraße nehmen, sofern die Verbindung, Richtung Leverkusen/Köln, zeitlich einen Vorteil bringt. Das ist hauptsächlich der Fall für die Bebauung etwa nördlich des Sportplatzes. Damit ist dieser PKW und insbesondere aber der Schwerverkehr zu und von den vorhandenen und zukünftigen Bebauungen und Betrieben aus den Wohnbereichen Langenfelder Straße Süd und Ringstraße Ost herausgenommen.
- Der Freizeitverkehr auf der L 293 entlang des Rheins zwischen Düsseldorf und Leverkusen.
- Der Durchgangsverkehr von der Anschlussstelle Rheindorf über die Hitdorfer Straße und Langenfelder Straße, Richtung Norden.

- Hinzu kommt noch ein Teil des regionalen Freizeitverkehrs zu den Erholungseinrichtungen Umlage im Sommer.

Darüber hinaus sehe ich keine wichtigen Verkehrsrelationen, die die Bernsteinstraße nutzen.

Es darf aber nicht übersehen werden, dass mit der Bernsteinstraße gewisse Verkehrsverlagerungen von dem Autobahnkreuz Monheim Süd zur Anschlussstelle Rheindorf entstehen. Die heute verkehrstechnisch problematischen Knoten, im Zuge der L43, an den Einmündungen Fahnenacker und Autobahnkreuz Monheim Süd, werden durch diese Verkehrsverlagerung deutlich entschärft.

Die Bernsteinstraße ist mit Sicherheit ein attraktiver Lückenschluss im Zuge einer Landesstraße. Sie hat einerseits eine hohe Verkehrsbedeutung für den überörtlichen Regionalverkehr und zugleich erhebliche verkehrsentlastende Wirkung im innerörtlichen Straßennetz. Eine Reduktion der Emissionen im Ort, wird nur durch die Bernsteinstraße erreicht.

Schließlich möchte ich noch auf nicht plausible Ergebnisse der Strombelastungspläne hinweisen.

- Die Fahnenackerstraße weist bei allen Varianten 9360 Kfz/Tag auf, obwohl, wie bereits dargestellt, durch den Lückenschluss Bernsteinstraße erheblicher Verkehr auf die Umgehungsstraße verlagert wird. Mit Bernsteinstraße hat die Fahnenackerstraße immer eine deutlich höhere Belastung als ohne Lückenschluss.

- Die Ringstraße wird im Osten mit 1740 Kfz/24h entlastet. Die Hitdorfer Straße nur mit 330 Kfz/24h – im Westen teilweise nur mit 10 - 100 Kfz/24h und dies, obwohl etwa 2/3 des Durchgangsverkehrs auf der Hitdorfer Straße abgewickelt werden. Das Ergebnis wird nicht begründet und ist auch nicht nachvollziehbar.
- Die Ringstraße West wird mit 220 Kfz/24h mehr belastet. Durch die Bernsteinstraße wird sich der Verkehr auf der Ringstraße West kaum verändern, da der Ziel- und Quellverkehr aus diesem Gebiet günstiger über die nunmehr deutlich entlastete Ringstraße Ost zur Anschlussstelle Rheindorf fährt. Der Umweg über die Bernsteinstraße wäre um 60% größer – eine Fahrzeiteinsparung kann damit nicht realisiert werden.

Als Fazit wird der Behauptung widersprochen, dass die Bernsteinstraße für den Westen von Hitdorf so gut wie nichts bringt.

Es wird auch dahingehend widersprochen, dass die Hitdorfer Straße kaum eine spürbare Entlastung von der Bernsteinstraße erfährt.

d) Vergleich: Variante 3 mit Variante 1

Variante 3:

Die Ringstraße wird bis zur Hitdorfer Straße durchgebunden und die Ring- und Hitdorfer Straße werden umgebaut mit jeweils bevorzugter Fahrtrichtung. Aus dieser quasi Einbahnregelung, wird Verkehr

induziert. Inwieweit dies Berücksichtigung fand, geht aus den Unterlagen nicht hervor.

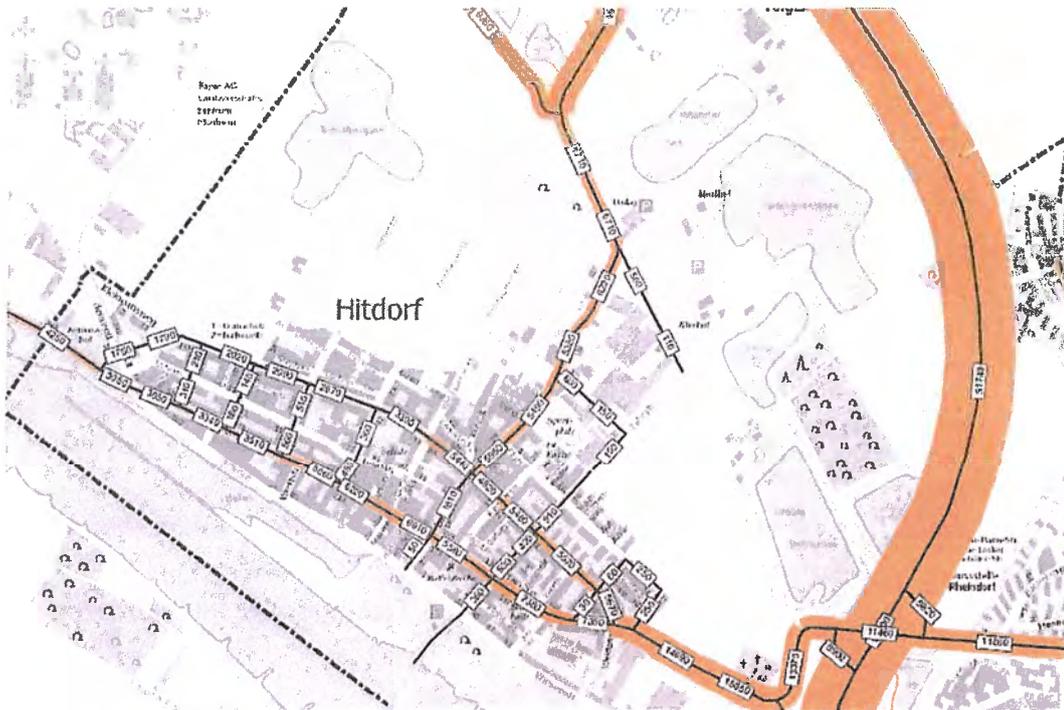


Bild 5 a

Abb. 5-9: Differenzdarstellung zwischen der Variante 1 und Variante 3 (rot= Verkehrszunahme; grün= Verkehrsabnahme)
5 a und 5 b übernommen aus dem VIA Gutachten

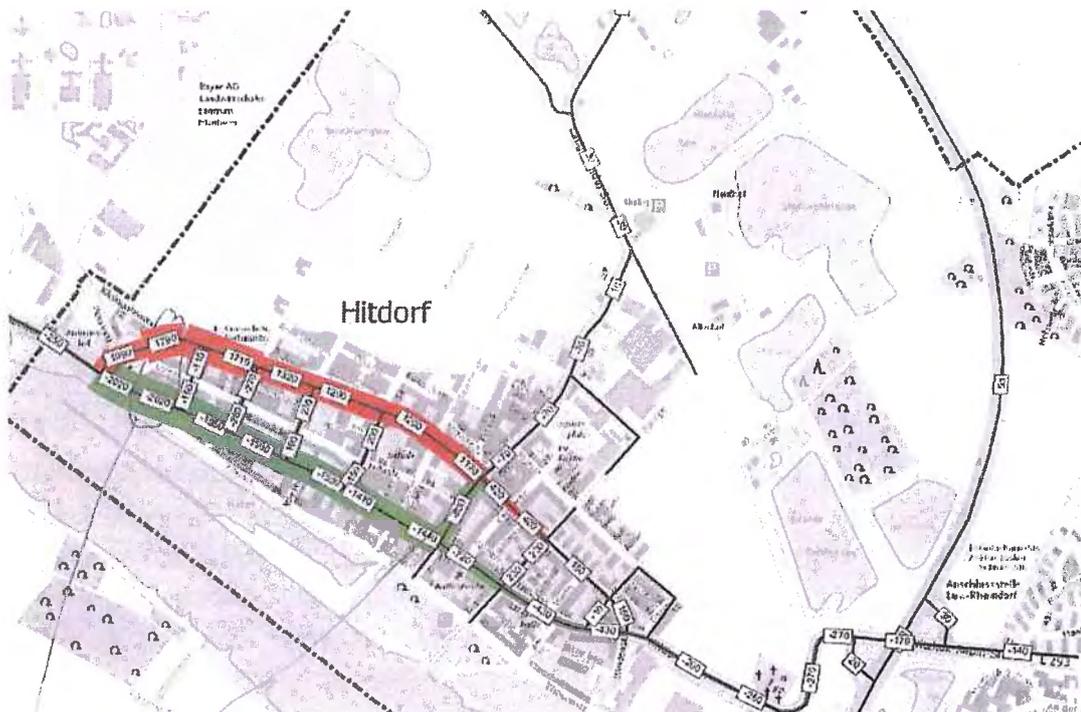


Bild 5 b

Der östliche Ortseingang (Hitdorfer Straße ist mit 14690 Kfz/24h belastet; Variante 1 mit 14960. Der auf Hitdorf von Osten zu- und abfließender Verkehr nimmt um 270 Kfz/24h ab – von Westen um 250 Kfz/24h. Diese Reduzierung wird der Minderung des Durchgangsverkehrs zugemessen. Durch die Aufspaltung des Verkehrs in einen Richtungsbetrieb, wird der Anreiz die Ortsdurchfahrt zu durchfahren größer und nicht kleiner. Daran ändern auch nichts die geforderten Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h auf der Hitdorfer- und Ringstraße. Die Hitdorfer Straße nimmt den Ost-Westdurchgangsverkehr seit jeher auf. Es kann im Ortskern nur mit sehr geringer Geschwindigkeit gefahren werden. Durch die gleichmäßigere Verteilung der Verkehrsströme wird auf der Hitdorfer Straße die Durchfahrtszeit durch den Ort kürzer und damit für den Verkehrsteilnehmer attraktiver. Eine Absenkung, bzw. Verdrängung des Durchgangsverkehrs ist bei dieser Variante 3 mangels einer ausreichenden Alternative nicht zu erwarten. Die Belastungen der Zufahrten von Osten und Westen sind im günstigsten Fall wie bei Variante 1 anzusetzen.

e) Vergleich: Variante 3+ mit Variante 1

Variante 3+

Diese Variante beinhaltet die Nutzung aller verfügbaren Flächen des Flächennutzungsplanes. Es darf davon ausgegangen werden, dass dieser Zustand frühestens im Jahr 2030 eintreten kann. Hier gibt es einen Verkehrszuwachs in östlicher Richtung (+1450), während der Verkehr aus Richtung Monheim weiter leicht abnimmt. Die Zahlen in

östlicher Richtung sind nachvollziehbar. Warum trotz Bevölkerungs- und Industriezuwachs der Verkehr, in westlicher Richtung, abnimmt ist nicht erklärlich.

Auch bei der Variante 3+ wird der Verkehr leicht steigen. Da mehr Verkehr, vor allem Ziel- und Quellverkehr, zu bewältigen ist. Die Verteilung des Verkehrs auf zwei Hauptverkehrsschienen lässt genügend Leistungsspielraum für einen zügigen Durchgangsverkehr – eine Verkehrsverdrängung, wie hier prognostiziert mit 300 Kfz/24h wird wohl nicht stattfinden – da es, wie schon bei Variante 3, keine günstige Umleitung gibt.

f) Vergleich der Variante 4 mit Variante 1 und 3 (2020)

**Variante 4: (Realisierung Verkehrskonzept und Neubau
Lückenschluss Bernsteinstraße)**

Die prognostizierte Belastung am östlichen Ausgang (Hitdorfer Straße) wurde bei Variante 4 mit 12750 Kfz/24h errechnet. Im Prognose-Null-Fall (Variante 1) waren es 14960 und bei Variante 3 traten 14690 Kfz/24h auf. Das sind etwa minus 2200 Kfz/24h Fahrzeuge weniger als im Prognose-Null-Fall. Auf der Westseite werden 4620 Kfz/24h bei Variante 4, 4250 Kfz/24h bei Variante 3 und im Prognose Null-Fall 4500 Kfz/24h angegeben. Dies kann nicht sein.

Auf der Bernsteinstraße wird der größte Teil des Hitdorfer Durchgangsverkehrs abgewickelt. Der Ziel- und Quellverkehr bleibt

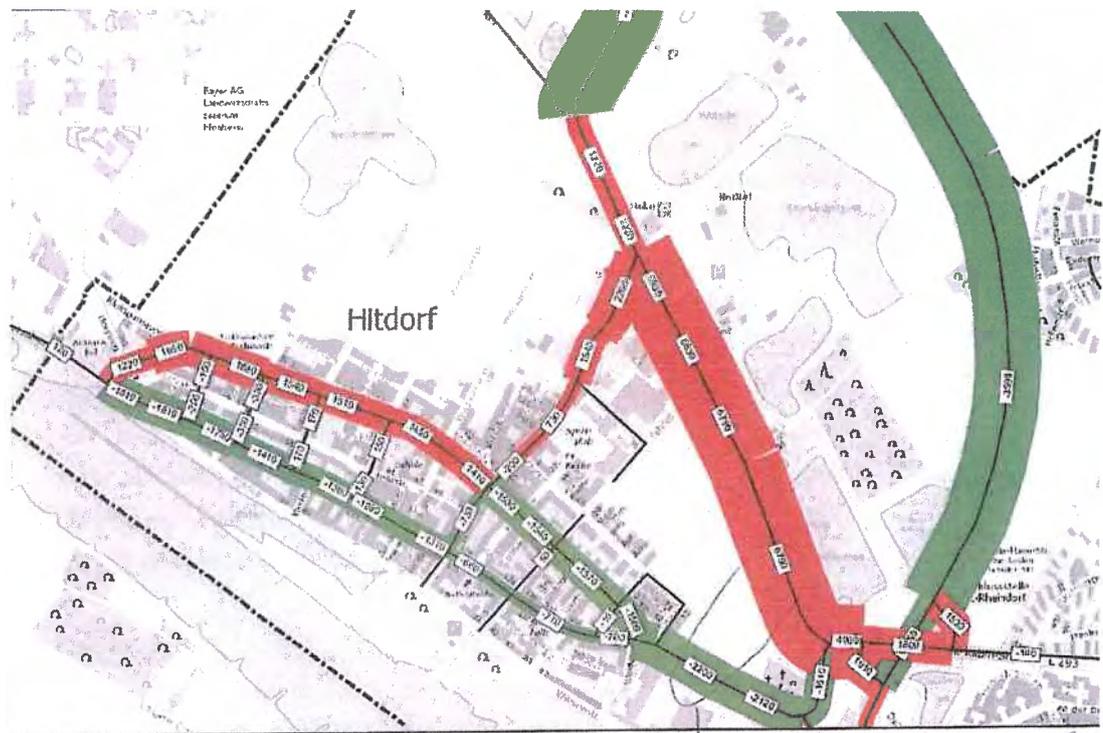


Bild 6 b

Δ = Durchgangsverkehr
Differenzdarstellung zwischen der Variante 1 und Variante 4 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

Die Ringstraße ist bei Variante 4 westlich der Langenfelder Straße durchgehend um 200 bis 300 Kfz/24h höher belastet als bei Variante 3 – auch dafür gibt es keine Gründe. Gerade die empfindlichen Wohngebiete an der Ringstraße werden beim Verkehrskonzept der Stadt Leverkusen massiv belastet – bei der Variante 4 entlastet.

Besonders auffallend ist die geringe Abnahme des Verkehrs auf der Hiltorfer Straße zwischen Fährstraße und Grünstraße. Hier wird gegenüber der Variante 1 nur ein Rückgang des Verkehrs von ~10% gerechnet. Hierzu ist zu bemerken, dass bei Variante 4 der Durchgangsverkehr durch die geschlossene Ortsumgebung herausgenommen und außerdem der Hiltorfer Verkehr durch die Aufteilung in einen Richtungsverkehr (quasi Einbahnstraße) nahezu halbiert wird.

Die gesamte Hitdorfer Straße, westlich der Langenfelder Straße, weist dort in Variante 4 durchgehend höhere Werte auf als bei Variante 3, obwohl im östlichen Zulauf die Straße mit ca. 2000 Kfz/24h weniger belastet ist als Variante 3.

Variante 3	4250	3050	3050	3340	3510	5860	6220	6910
Variante 4	4620	3260	3260	3540	3660	6010	6350	7040

Die Verkehrszahlen der Hitdorfer Straße, von West nach Ost, im Einzelnen westl. der Langenfelder Straße in Kfz/24h (siehe Bild 5 a und Bild 6 a)

Die höhere Belastung der Hitdorfer Straße im Westen, bei Variante 4 mit bis zu 370 Kfz/24h ist völlig unverständlich, wenn gleichzeitig am östlichen Ortsausgang ca. 2000 Kfz/24h weniger fahren.

Die Bernsteinstraße dient in erster Linie dem Durchgangsverkehr. Ein Teil des Hitdorfer Ziel- und Quellverkehrs wird ebenfalls die Bernsteinstraße als zeitliche Abkürzung nehmen. Dies ist aber nur ein räumlich sehr begrenzter Bereich. Insbesondere das vorhandene und neue Industrie- und Gewerbegebiet im Norden, wird die Bernsteinstraße als Zu- und Abfahrt benutzen. Dies ist auch so gewollt, da dieser Verkehr dann kaum Wohnbevölkerung berührt.

Für den Ziel- und Quellverkehr des MIV ist etwa bei der Sportanlage die Bernsteinstraße noch interessant. Für die Bebauung südlich davon bringt die neue Umgehungsstraße keine Vorteile mehr. Ein Anstieg des Verkehrs, westlich von Hitdorf, ist möglich, wenn im Südosten von Monheim Arbeitsplätze oder Einkaufszentren geschaffen werden, die

eine Umorientierung des Ziel- und Quellverkehrs nach sich ziehen. Das würde aber auch die Variante 3 in gleicher Weise betreffen.

Genau in umgekehrter Richtung verläuft die Belastung der Ringstraße, westlich der Langenfelder Straße. Hier ist die Belastung der Ringstraße, bei Variante 4, durchgehend höher als bei Variante 3.

Variante 3	1750	1790	2020	2090	2670	3390	5440
Variante 4	2080	2140	2400	2540	3180	3960	6000

Verkehrszahlen der Ringstraße, von West nach Ost im Einzelnen westlich der Langenfelder Straße in Kfz/24h (siehe Bild 5a und Bild 6a)

Auch hier kann die höhere Belastung der Ringstraße bei Variante 4 mit Bernsteinstraße nicht nachvollzogen werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Variante 4 auf den Hauptverkehrsschienen Hitdorfer Straße und Ringstraße in keinem Bereich mehr Verkehr aufweisen wird als bei Variante 3.

g) Zu Aussagen der zusammenfassenden Bewertung der Verkehrsuntersuchung VIA wird folgendes bemerkt:

- „Zur Entlastung des westlichen Teils von Hitdorf trägt die L43n (Bernsteinstraße) nicht bei.“

Das kann so nicht stehen bleiben, da selbstverständlich der herausgenommene Durchgangsverkehr sowohl den westlichen als

auch den östlichen Teil von Hitdorf entlastet. Allerdings ist die Reduzierung im Osten größer, da hier auch der Durchgangsverkehr der Ringstraße-Langenfelder Straße herausgenommen wird.

- Im Zusammenhang mit der Bernsteinstraße wird behauptet: „Der Durchgangsverkehr im Zuge der Hitdorfer Straße wird nicht berührt.“

Natürlich wird der Durchgangsverkehr auf der Hitdorfer Straße berührt und zwar erheblich, da er auf die Umgehung von Hitdorf verlagert wird.

- Zum Vorschlag „dass die Engstellenlösung, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der gesamten Ortsdurchfahrt bewirken wird zu einer ausgeglichener Verteilung des Verkehrs auf die Hitdorfer und Ringstraße führt“ wird bemerkt, dass eine Verteilung des Verkehrs allen Grundsätzen der umweltgerechten Stadtplanung widerspricht. Derartige Lösungen werden deshalb schon seit Jahrzehnten nicht mehr angewandt. Nicht Verteilung, sondern Bündelung des Verkehrs bewirkt verkehrsberuhigte Zonen (s. hierzu auch Zusammenfassung).

h) Zu den „Perspektiven einer weitergehenden Verkehrsentlastung für Hitdorf“ (Ziffer 8 der Verkehrsuntersuchung) wird wie folgt Stellung genommen:

- „Der Durchgangsverkehr lässt sich nicht so ohne weiteres verdrängen, bzw. verlagern. Mehr als drei Viertel verbleiben in

Hitdorf. Die L43n (Bernsteinstraße) leistet hier nur einen sehr kleinen Beitrag.“

Diese Aussage trifft nur für die Variante 3 zu. Der Durchgangsverkehr kann hier kaum verdrängt werden. 25% erscheinen mir eher zu hoch.

Dagegen verlagert die Bernsteinstraße den Durchgangsverkehr aus engen, bewohnten Straßen auf leistungsfähige weitgehend anbaufreie Außerortsstraßen zu nahezu 100%. Der Großteil der Autofahrer nimmt immer den zeitlich kürzeren und bequemeren Weg – das ist eindeutig die Bernsteinstraße. Die Umgehungsstraße ist in ihrer gesamten Länge zu 74% fertiggestellt. Alfred Nobel- und Fahnenacker zusammen haben eine Länge von 3,9 km, die Bernsteinstraße von 1,4 km. D. h. die gesamte Umfahrung von Hitdorf hat eine Länge von 5,3 km. Demgegenüber ist die Länge der Hitdorfer Straße vom Abzweig Bernsteinstraße im Osten bis zur Einmündung der Alfred Nobel Straße in die L 293 (Rheinstraße) 4,1 km lang. Davon sind 2 km reine Ortsdurchfahrt und ca. 1,4 km lockere Bebauung vorhanden. Als freie Strecke können allenfalls 700 m angesehen werden mit zwei rechtwinkligen Kurven im Osten. Mit den zulässigen, beziehungsweise möglichen Geschwindigkeiten, beträgt die Fahrzeit auf der Umgehung 4 Minuten und über die Hitdorfer Straße im Durchschnitt ca. 9 Minuten.

Das heißt, die Umfahrung von Hitdorf wird in weniger als der Hälfte der Zeit realisiert. Hierbei ist zu bemerken, dass der Knoten Langenfelder Straße/Fahnenacker ausgebaut werden muss, um Stausituationen zu vermeiden. Die Bernsteinstraße wird bezüglich des Durchgangsverkehrs auf der Hitdorfer Straße nicht „nur einen sehr

kleinen Beitrag“ leisten, sondern diesen Verkehr nahezu komplett und über die gesamte Länge aus der Ortschaft herausnehmen.

i) Ein Vergleich der Verkehrsbelastungen von Variante 3 und Variante 4 wurde direkt nicht dargestellt. Aus den Unterlagen ist aber Folgendes zu entnehmen:

- Wie schon erwähnt, nimmt der Verkehr östlich des Ortseingangs bei Variante 4 gegenüber Variante 3 um knapp 2000 Fahrzeuge ab. Das ist gut nachvollziehbar, da der Durchgangsverkehr Hitdorfer Straße und Langenfelder Straße in Zukunft über die Bernsteinstraße fahren kann. Addiert man die Differenzen der Verkehrsbelastungen von Variante 3 und 4 auf der Ring- und Hitdorfer Straße an den einzelnen Zählstellen, so ergibt sich ebenfalls eine Differenz von 2000 Fahrzeugen von Einmündung Ringstraße in die Hitdorfer Straße bis zur Kreuzung mit der Langenfelder Straße. Allerdings betrifft die Reduzierung von 2000 Fahrzeugen, die in diesem östlichen Ortsteil bei Variante 4 weniger fahren, zu 86% die Ringstraße und nur 14% die Hitdorfer Straße. Dies kann nicht sein, da der überwiegende Durchgangsverkehr derzeit auf der Hitdorfer Straße sich bewegt. Nach Tab. 3-6 der Verkehrsuntersuchung fahren ~20% des Durchgangsverkehrs auf der Ringstraße und 80% auf der Hitdorfer Straße.
- Weiterer Vergleich des Verkehrs der Alternative 3 und 4 westlich der Langenfelder Straße. Hier fällt auf, dass sowohl auf der Ringstraße als auch auf der Hitdorfer Straße durchgehend bei Variante 3 weniger Verkehr erwartet wird als bei Variante 4. Auch das kann nicht sein.

Die Hitdorfer Straße wird durchgehen vom Durchgangsverkehr vom Ortseingang Ost bis Ortsausgang West entlastet mit einem im Wesentlichen konstanten Wert von ca. 1500 Fahrzeugen/24h (siehe Tab. 3-6). Es handelt sich ja um Durchgangsverkehr der nicht über Seitenstraßen abgewickelt wird und deshalb über die Länge der Ortschaft in seiner Größenordnung stabil bleibt.

- Warum bei Variante 4 im Osten ca. 2000 Fahrzeuge weniger (mit dieser Zahl stimme ich voll zu) im Westen aber gleichzeitig 370 Fahrzeuge mehr vorhanden sein sollten wird nicht erklärt und kann so auch nicht nachvollzogen werden. Dies gilt auch für den westlichen Teil der Hitdorfer Straße.
- Es hat den Anschein, dass beim Vergleich der Varianten, Variante 4 durch die Bernsteinstraße, über die Langenfelder Straße, zusätzlichen Verkehr in die Ortschaft leitet. Dafür gibt es keine Gründe. Hitdorf wird vom Durchgangsverkehr befreit und vom Ziel- und Quellverkehr nicht zusätzlich belastet. Das gilt auch für den Binnenverkehr. Allerdings wird der Ziel- und Quellverkehr sich im Norden umorientieren und über die Bernsteinstraße fahren. Das heißt: die Langenfelder Straße wird zwar vom Durchgangsverkehr befreit, aber durch die Umorientierung des Ziel- und Quellverkehr zusätzlich belastet. Das wirkt sich etwa bis auf Höhe des Sportplatzes aus. Das wird auch in der Simulation der Abb. 5.13 ähnlich gesehen. Auf den übrigen Hauptverkehrsstraßen ist bei Variante 4 weder auf der Hitdorfer Straße noch auf der Ringstraße mehr Verkehr vorhanden als bei Variante 3. Der Gesamtverkehr in Hitdorf ist spürbar geringer als bei Variante 3, da der Durchgangsverkehr nahezu vollständig auf die Umgebung verlagert werden kann und

kein zusätzlicher Verkehr auftritt und das wirkt sich in einer geringeren Belastung der Hildorfer Straße und Ringstraße aus.

7. Zusätzliche Verkehrsführungsvarianten der Firma VIA

Die Firma VIA wurde seitens der Stadt aufgefordert, die bisherigen Varianten 1-4 weiter zu modifizieren, wobei es wieder im Wesentlichen um die Frage geht, was bringt die Bernsteinstraße im städtischen Straßennetz.

Tabella 3: Übersicht über die zusätzlichen Verkehrsvarianten

Netzzustand	Prognosehorizont			
	2020		2020+	
	ohne Bernsteintrasse (L43)	mit Bernsteintrasse (L43)	ohne Bernsteintrasse (L43)	mit Bernsteintrasse (L43)
heutiges Straßennetz	Variante 1 (Prognosenullfall)	Variante 2	Variante 1+ (Prognose- "2020 plus")	
Verkehrsführung nach mit L 43 Verkehrskonzept	Variante 3	Variante 4	Variante 3+	Variante 4+
zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	Variante 5			
zusätzliche Durchbindung Weinhäuserstr			Variante 6+	
zusätzliche Durchbindung Weinhäuserstr., Fährstr., Grünstr				Variante 7+
zusätzlich Einbahnstraße Langenfelder Straße			Variante 9+	
Einbahnstraßen Ringstraße und Hildorfer Straße			Variante 8+	
mit Einbahnstraße auf Langenfelder Str., Concordiastr. und Grünstr.			Variante 10+	

Tabella: Variantenübersicht (beide unterlegt = Varianten im Vorgutachten, grün unterlegt= Zusatzvergleichvariante) Quelle: Gutachten VIA

Dazu wurde für den Prognosehorizont 2020 eine weitere Variante 5 untersucht mit zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Ort. Außerdem sind für den Prognosehorizont 2020+ die Varianten 4+, 6+, 7+, 8+, 9+, und 10+ erstellt worden. Bei den Varianten 6+ bis 10+ werden nunmehr zusätzliche Anbindungen des nachgeordneten Straßennetzes an die Hauptverkehrsschienen vorgenommen bzw. auch gewisse Einbahnstraßenregelungen untersucht.

Eine der zentralen Fragen ist: Was bringt die Kombination Bernsteinstraße plus Verkehrskonzept für die Zukunft (Variante 4+) gegenüber der Verkehrskonzeptlösung (Variante 3+)?

Zunächst werden die berechneten Verkehrsströme der Variante 3+ und 4+ gegenübergestellt. Besonders die Verkehrsbelastungen auf der Hitdorfer Straße und Ringstraße der beiden Varianten sind hier von Interesse.

- Verkehr an den Ortseingängen der Hitstraße

Vergleich östlicher Ortseingang Variante 3+ 16140/Kfz/24h

Verkehr östlicher Ortseingang Variante 4+ 14030/Kfz/24h

$\Delta =$ -2110/Kfz/24h

Das entspricht ziemlich genau dem Durchgangsverkehr von Hitdorfer Straße plus Ringstraße mit Langenfelder Straße.

Vergleich westlicher Ortseingang Variante 3+ 4200/Kfz/24h

Verkehr östlicher Ortseingang Variante 4+ 4440/Kfz/24h

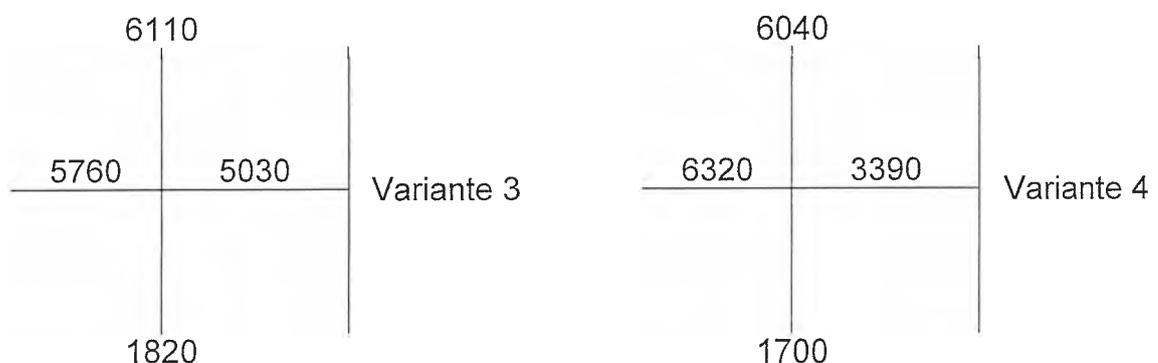
$\Delta =$ +240/Kfz/24h

Diese Erhöhung des Verkehrs bei Ortseingang West ist nicht erklärbar.

- Belastung Ringstraße, abschnittsweise von West nach Ost
 Variante 3+ 1770, 1810, 2390, 2360, 2940, 3700, 5760 || 5030,
 5680, 5700, 5700
 Variante 4+ 1940, 2020, 2660, 2800, 3450, 4260, 6320 || 3390,
 4030, 4140, 4200
 $\Delta =$ -170, -210, -270, -440, -510, -560, -560 || 1640,
 1650, 1560, 1500
 $- =$ zusätzliche Belastung des Straßenabschnittes durch
 Bernsteinstraße
 $+ =$ Entlastung des Straßenabschnittes durch
 Bernsteinstraße

Der gesamte Westabschnitt, von Hitdorf (Hitdorfer Straße und Ringstraße) wird durch die Bernsteinstraße mehr belastet als bei Variante 3 – das kann nicht sein! Während bei Variante 3+ der Durchgangsverkehr auf der Ringstraße noch vorhanden ist, ist er bei Variante 4+ herausgenommen.

Dies gilt ebenso für den Verkehrssprung im Zuge der Ringstraße um ca. 3000 Kfz an der Kreuzung mit der Langenfelder Str.



Die Reduzierung des Verkehrs, im Ostbereich von Hitdorf, ist realistisch.

Belastung Hitdorfer Straße

Variante 3+	2980, 2980, 3530, 3810, 6200, 6550, 7230 5970, 7760, 7740
Variante 4+	3110, 3010, 3510, 3620, 5930, 6220, 6910 5370, 7070, 7040
$\Delta=$	-30, -30, +20, +190, +270, +330, +320 +600, +690, 700

Die Hitdorfer Straße wird im Osten durch die Bernsteinstraße stark entlastet. Die 600-700 Fahrzeuge des Durchgangsverkehrs entsprechen etwa der Hälfte des Durchgangsverkehrs. Das ist für eine Richtung auch nachvollziehbar. Im Westen, am Ende der Ortschaft Richtung Monheim, wird sogar eine Zusatzbelastung bei Variante 4+ registriert. Auch das ist nicht erklärbar, da der Durchgangsverkehr auch in diesem Straßenabschnitt herausgenommen ist.

Ich kann keine Verkehrsrelation finden die rechtfertigen würde, dass die Hitdorfer Straße in diesem Bereich mehr genutzt wird, wenn die Bernsteinstraße vorhanden ist.

Durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs, wird der Verkehr innerhalb des Ortes weniger. Das heißt, die Bernsteinstraße belastet die Ringstraße, aber auch die Hitdorfer Straße, an keiner Stelle.

Die Bernsteinstraße wird vom Verkehr sehr gut angenommen – sie schließt eine Lücke im Landesstraßennetz und entlastet Straßen innerhalb von Hitdorf. Die Zunahme des Verkehrs auf der Ringstraße West hat seine Ursache in der Ausweitung der Baugebiete, aber vor

allem im Lückenschluss mit der Hitstraße – in der Verkehrsverteilung und nicht wegen des Verkehrs auf der Bernsteinstraße.

8. Zusätzliche Varianten 6+, 7+, 8+, 9+ und 10+

Zunächst zum Fazit (Seite 14, Absatz 7) der Zusätzlichen Verkehrsführungsvarianten der Firma VIA.

„Die Entlastungseffekte durch die L43n (Bernsteinstraße) die in Variante 4 noch sehr deutlich waren, werden in Variante 4+ durch den Verkehr der neuen Baugebiete aufgefüllt. Die L43n in der hier dargestellten Form ist kaum geeignet den zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr aufzunehmen.“

Diese Aussage ist falsch. Die Bernsteinstraße kann sehr wohl den zusätzlichen Verkehr der neuen Baugebiete und darüber hinaus noch aufnehmen, weil die Straße mit 7000 Kfz/24h noch nicht an ihrer Leistungsgrenze liegt.

Zu den weiteren Varianten wird wie Folgt Stellung genommen

a. Variante 6+ Durchbindung Weinhauserstraße von der Ringstraße zum Knoten Langenfelder Straße/Fahnenacker.

Die Variante 6+ ist eine Erweiterung der Variante 3+ (ohne Bernsteinstraße).

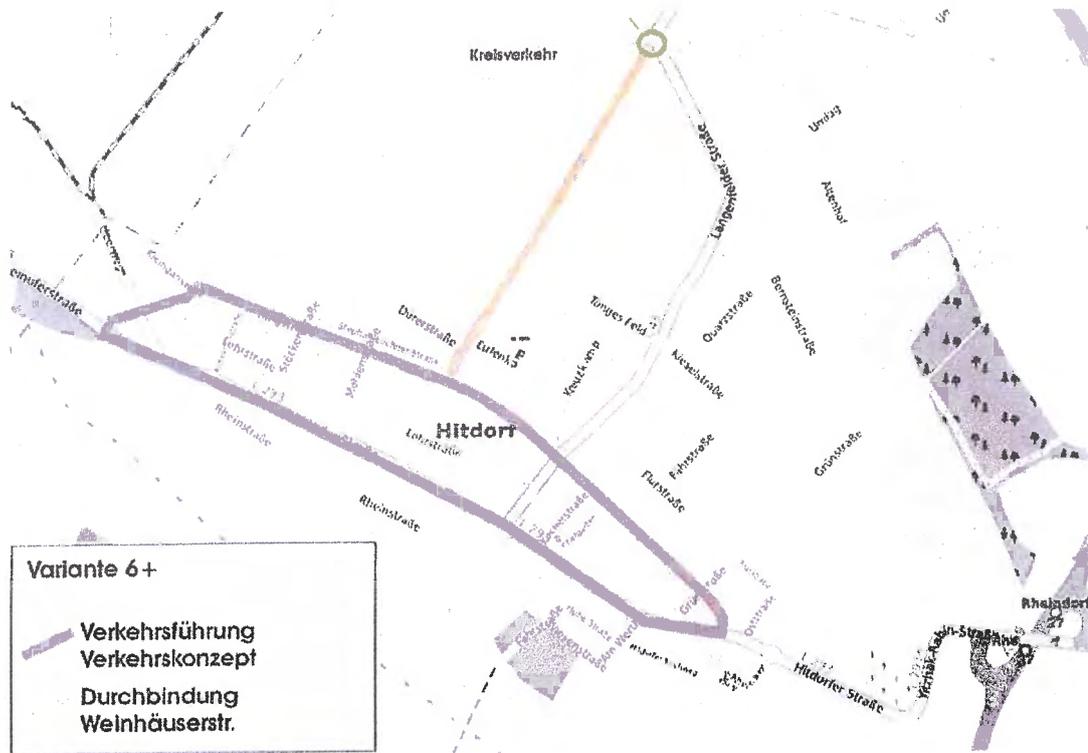


Bild 7

Abb. 2-3: Variante 6+: Darstellung der Maßnahmen im Netz

Quelle:
Gutachten VIA

Diese Lösung belastet die Bürger, an der westlichen Ringstraße, mit einem doppelten Verkehrszuwachs gegenüber Variante 3+ noch mehr. Dies ist schon aus rechtlichen Gründen bedenklich. Die „Durchbindungslösung“ Weinhäuserstraße in Verbindung mit Variante 3+ sollte nicht weiterverfolgt werden, da die Lärm- Vorsorgewerte für reine Wohnbebauung im Westen der Ringstraße noch mehr überschritten werden als bei Variante 3+.

b. Variante 7+ (Durchbindung Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße)

Variante 7+ stellt eine Kombination von Variante 4+ und Durchbindung Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße zur Umgehungsstraße dar.

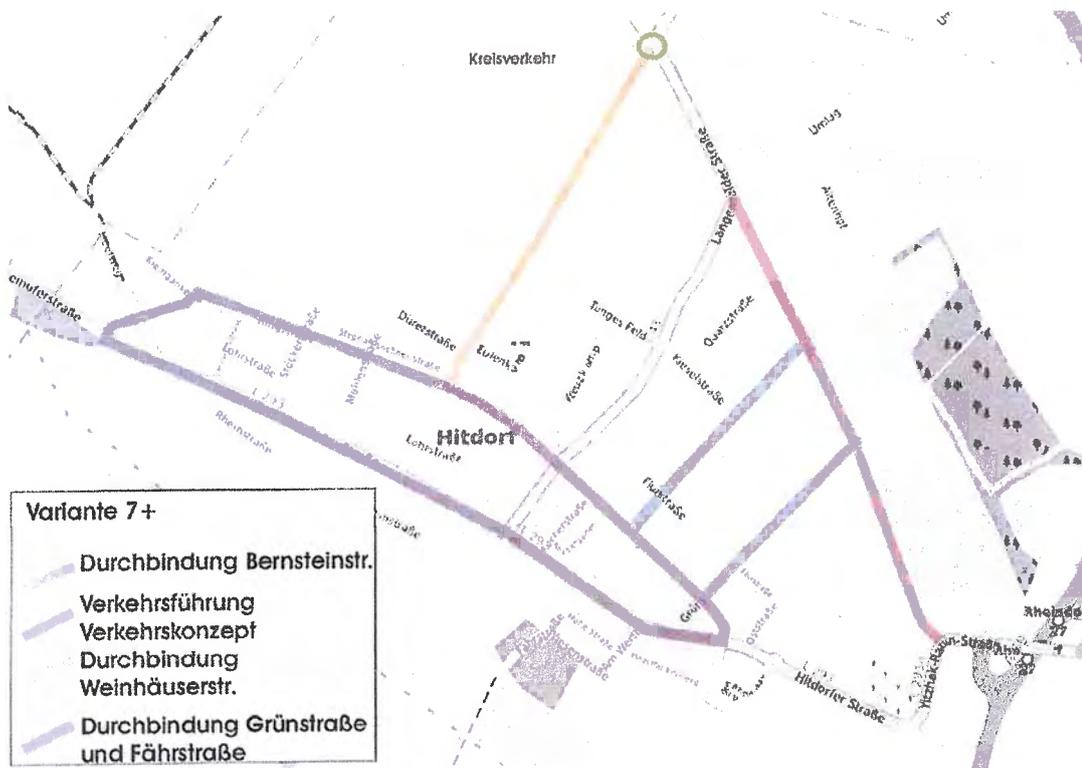


Bild 8

Quelle: Gutachten VIA

Variante 7+: Darstellung der Maßnahmen im Netz

Im Prinzip ist die Lösung gut – sie weist aber noch nicht vertretbare Schwachpunkte auf.

Auch diese Variante weist in der westlichen Ringstraße einen zu hohen Verkehrszuwachs auf. Dies gilt auch für die Weinhäuserstraße.

Die Verkehrszuwächse auf der Grünstraße und Fährstraße sowie Flurstraße im Westen sind, soweit Wohnbebauung betroffen ist, ebenfalls ungünstig. Der größte Teil dieser neu belasteten Straßen liegt aber im Außenbereich. Auf eine modifizierte Form dieser Variante wird in Ziffer 9 nochmals eingegangen.

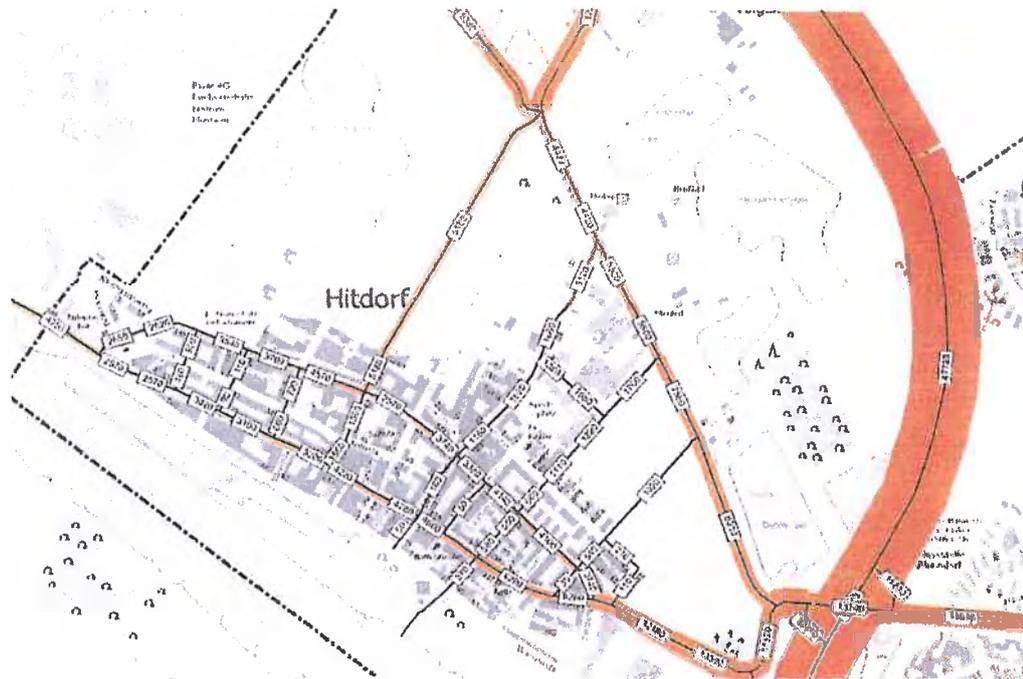


Bild 9

Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 7+

Quelle: Gutachten VIA

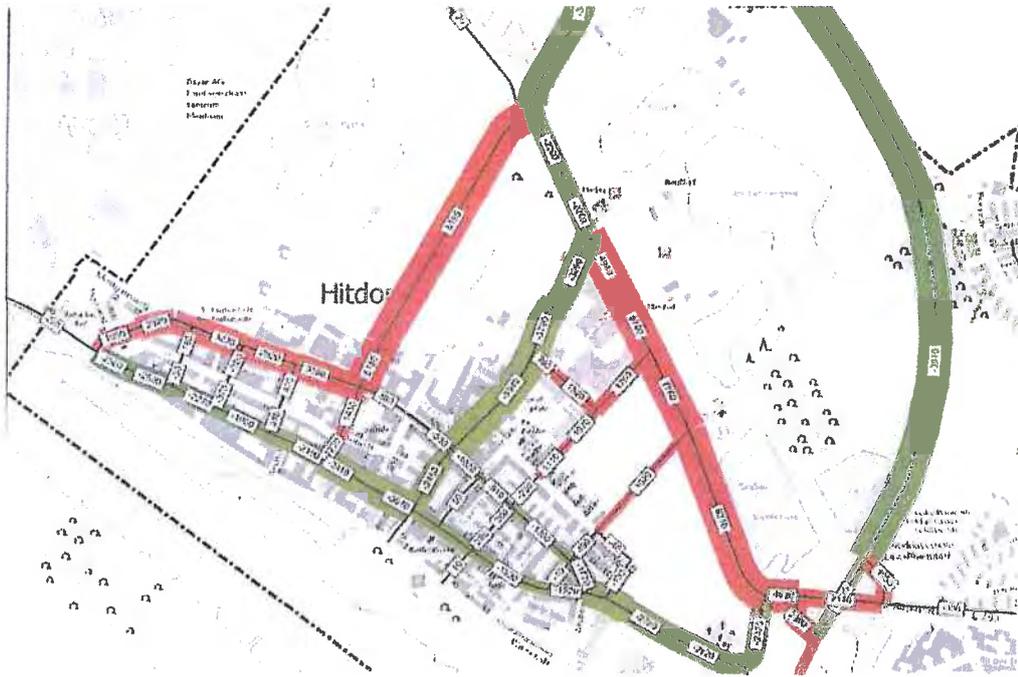


Bild 10

Differenzdarstellung zwischen Variante 7+ und Variante 1
(rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

Quelle: Gutachten VIA

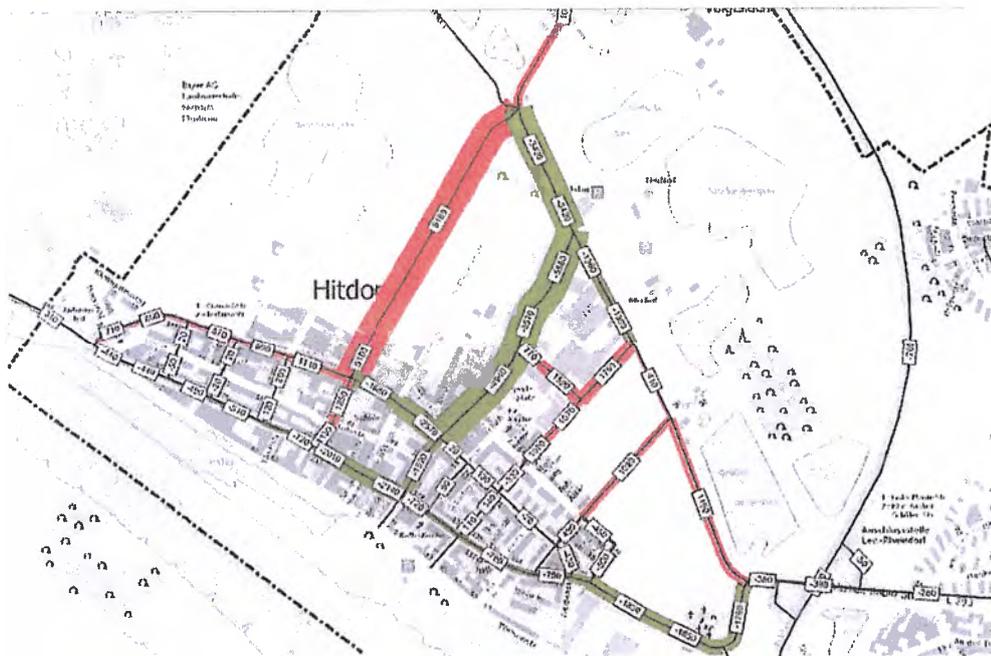


Bild 11

Differenzdarstellung zwischen Variante 7+ und Variante 4+
(rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

Quelle: Gutachten VIA

Der Feststellung von VIA: „dass vor dem Hintergrund der Argumentation gegenüber dem Baulastträger sollte in jedem Fall auf die Anbindung Fährstraße verzichtet werden“ schließe ich mich nicht an, da gerade Industrie- und Gewerbeflächen über die Bernsteinstraße erschlossen werden sollten.

Die Variante 7+ hat viele Entlastungseffekte - der Schwachpunkt im Westen der Ringstraße und Weinhäuserstraße ist aber noch zu groß.

c. Variante 8+ Durchbindung der Ringstraße und Einführung einer „Echten“ Einbahnstraßenlösung im Zuge der Hitdorfer- und Ringstraße.

Hier wird der vorhandene und zukünftige Verkehr innerhalb der Hauptverkehrsrouten am „besten“ verteilt. Es wird durch die Einbahnregelung auch zusätzlicher Verkehr induziert.

Diese Lösung ist am wenigsten für die Bürger der Ringstraße akzeptabel. Dies gilt auch im Wesentlichen für die Querstraßen.

d. Variante 9+ Durchbindung der Ringstraße und Einbahnstraßenführung von Nord nach Süd in der Langenfelder Straße zwischen Ring- und Hitdorfer Straße.

Auch für diese Untervariante gilt die gleiche ablehnende Begründung des Lärmproblems in der Ringstraße West.

- e. **Variante 10+ Echte Einbahnstraßenführung wie bei Variante 8+, zusätzlich Einbahnstraßenführung in der Langenfelder Straße, Grünstraße und Concordiastraße, jeweils von Nord nach Süd.**

Auch diese Untervariante weist die gleichen Probleme in der Ringstraße West auf; zusätzlich werden zusätzlich die Kocherstraße, die Weinhauserstraße und Mohlenstraße stark belastet. Am stärksten aber die Kocherstraße.

In der zusammenfassenden Bewertung dieser modifizierten Varianten kommt die zusätzliche Untersuchung zu dem Ergebnis „dass alle Varianten 6+, 7+, 8+, 9+ und 10+ nicht weiter verfolgt werden sollen.“ Auch ich vertrete die Auffassung, dass keine der aufgezeigten Varianten realisiert werden sollte, dies gilt auch für die Varianten 3 und 4 (siehe Vorschlag zur Verbesserung der Verkehrsprobleme, Ziffer 9).

9. Zusammenfassung und Vorschlag des Gutachters

- 9.1. Hitdorf gehört zu den Stadtteilen von Leverkusen, die ein deutliches Wachstum zu verzeichnen haben. Dies wird voraussichtlich auch noch anhalten, da der Ort abseits der Hitdorfer Straße hohe Wohnqualität aufweist. Die äußere Erschließung über das weiträumige Straßennetz zu Bildungs- und Arbeitsplätzen der Stadt Leverkusen, aber auch zu den Zentren Düsseldorf und Köln sind sehr gut. Trotz dieser Attraktivität sind die Baulandpreise noch im Rahmen. Es gibt diesbezüglich noch erhebliches Potential an Wohnflächen, aber auch – Dank der

günstigen Anbindungen an das Fernstraßennetz noch Nachfrage von Gewerbe und Industrie. Das heißt, Hitdorf wird an Bedeutung noch weiter zunehmen. Der Ziel- und Quellverkehr, sowie der Binnenverkehr können in Hitdorf in den nächsten Jahrzehnten noch erheblich ansteigen. Das muss aber nicht heißen, dass der MIV in gleicher Weise steigt, da insbesondere der Binnenverkehr zum Teil auf andere Verkehrsmittel verlagerbar ist.

Auf der Hitdorfer Straße wurde schon durch die Anbindung der Langenfelder Straße an das Autobahnkreuz Monheim-Süd eine Teilmenge des Durchgangsverkehrs herausgenommen (Reduzierung von 10000 auf 6000 Kfz/24h); trotzdem ist der Verkehr auf der teilweise engen Hitdorfer Straße (siehe Bilddokumentation C) noch hoch. Um dieses Verkehrsproblem zu lösen, gab es in den letzten Jahren und Jahrzehnten mehrere Planungsinitiativen der Stadt aber auch des Landes (Planfeststellungsverfahren Bernsteinstraße).

Um eine weitere Entlastung der Bürger an der Hitdorfer Straße zu erreichen, ist es notwendig, den Durchgangsverkehr aus der Ortschaft herauszunehmen. Wie schon beschrieben, gab es schon eine deutliche Entlastung der Hitdorf Straße mit Verweis eines Teils des Durchgangsverkehrs über die bestehende Teilortsumgehung Alfred-Nobel Straße, Fahnenacker zum Autobahnkreuz Monheim Süd. Der doch nicht unerheblich verbleibende Durchgangsverkehr (~1500 Kfz/24h Hitdorfer Straße und 700 Kfz/24h Ringstraße) sollte am besten über den Lückenschluss Bernsteinstraße vom Ort ferngehalten werden. Die Trasse ist vorgegeben, sie ist kurz (1,4 km) liegt im ebenen Gelände und hat trassierungstechnisch (siehe

Bilddokumentation A) und bautechnisch keine Probleme, sie liegt in ausreichender Entfernung zur geschlossenen Wohnbebauung. Inwieweit Leitungen verlegt werden müssen, konnte nicht überprüft werden. Die Wirtschaftlichkeitsfrage dieses Projektes wurde vom Landesbetrieb NRW im Rahmen des RE-Entwurfes und des Planfeststellungsverfahrens geprüft, dies gilt ebenso für Belange des Umweltschutzes. Es sei hier darauf hingewiesen, dass der Planfeststellungsbeschluss Bernsteinstraße nicht wegen fachlicher Probleme, sondern wegen Verfahrensfehler aufgehoben wurde. Die Fachplaner von Straßen NRW sind bestens geeignet zu beurteilen, ob eine Baumaßnahme, bei Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange Sinn macht. Es wird nicht die Auffassung der Verkehrsuntersuchung VIA vertreten, wonach der Durchgangsverkehr „nicht so ohne weiteres verlegt werden kann“ und „die L43n (Bernsteinstraße) hierzu nur einen sehr kleinen Beitrag leistet.“

Im Gegenteil: der Durchgangsverkehr kann „nur“ durch die Bernsteinstraße aus der Ortschaft herausgenommen werden. Kein Mensch fährt teilweise in Schrittgeschwindigkeit durch eine Ortsdurchfahrt, wenn er in weniger als der halben Zeit über eine leistungsfähige Umgehungsstraße fahren kann. Überdies werden Bürger im Stadtgebiet nicht mit Lärm und Abgase belastet.

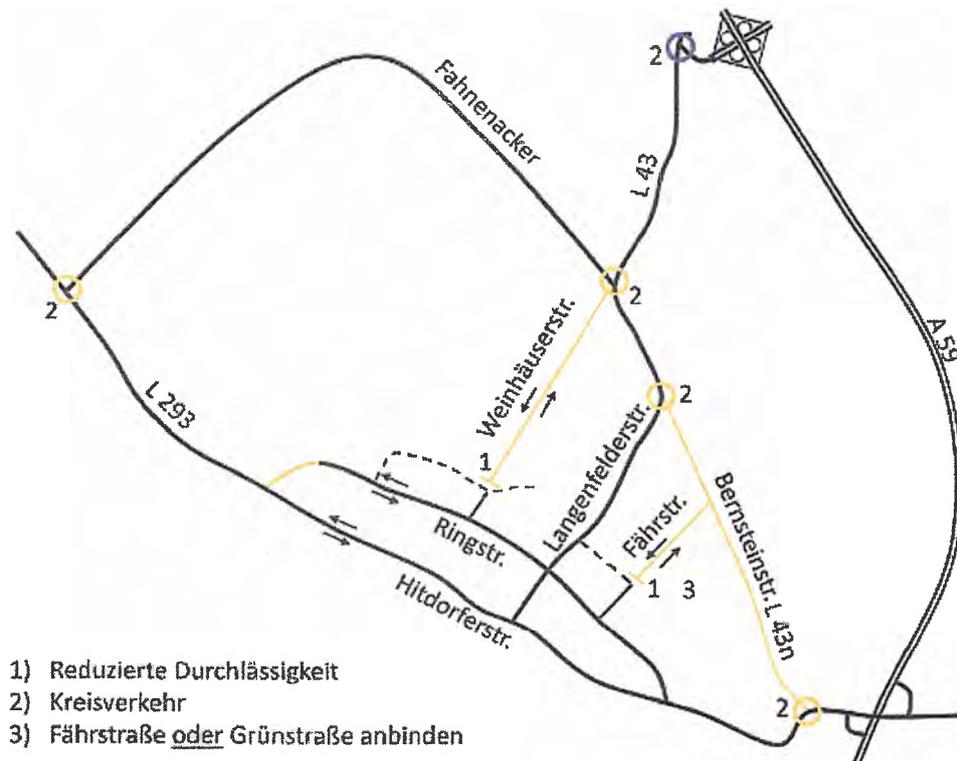


Bild 12 Vorschlag der Verkehrsführung in Hitdorf

9.2. Die im Vorschlag VIA vertretene Auffassung den Verkehr im Straßennetz hier: auf die Ringstraße zu verteilen ist schon seit vielen Jahren nicht mehr gängige Praxis. Stets wird heute versucht, den Verkehr zu bündeln, um möglichst viele Bürger vom Verkehrslärm zu schonen. Dies gilt auch dann, wenn auf einer seit alters her gewachsenen Straße der Verkehr und die Lärmbelastigung hoch sind. Es entspricht nicht dem Gedanken des Immissionsschutzes den Verkehr zu verteilen, damit alle etwas davon haben. Aus diesem Grund sind die Grenzwerte der 16. BImSchV für Lärmvorsorge auch wesentlich geringer als die der Lärmsanierung. Oberstes Ziel ist Bürger in einem reinen Wohngebiet vor Lärm zu schützen. Mit der „Verteilung“ des Verkehrs wird massiv in die Qualität der Baugebiete an der Ringstraße eingegriffen. Passiver Lärmschutz ist nur dann

angebracht, wenn es andere Möglichkeiten nicht gibt oder diese unzumutbar sind, z.B. wegen zu hoher Kosten. Dies ist aber hier nicht der Fall.

- 9.3. Lösungen sollten auch keinen zusätzlichen Verkehr im Stadtgebiet erzeugen. Dies ist regelmäßig der Fall, wenn Einbahnregelungen festgelegt werden. In der Variante 3 wird durch die quasi Einbahnregelung der Querschnitts-Gestaltung in der Ring- und Hitdorfer Straße Verkehr dort und in den Querstraßen induziert.
- 9.4. Der Richtungsverkehr auf der Ring- und Hitdorfer Straße verleitet Verkehrsteilnehmer die bevorzugte Richtung auch als Alternative zu nutzen. Hier denke ich an Verkehr, der normalerweise die Bernsteinstraße als Umgehung nutzen würde, zum Teil aber über die bevorzugte Richtung der Ring- und Hitdorfer Straße fährt. Damit kann ungewünschter Verkehr in die Wohnbebauung gezogen werden.
- 9.5. Die Verkehrsbedingungen auf der Hitstraße sind heute im historischen Zentrum ungünstig. Durch die neuen Wohngebiete und den Zuwachs an Schwerverkehr, wird bei Variante 3 noch mehr Verkehr auf dem innerstädtischen Straßennetz abgewickelt. Das ist aber keine Lösung für die Zukunft. Die Bernsteinstraße kann einerseits den heutigen und zukünftigen Durchgangsverkehr vom Innerstädtischen Straßennetz abhalten und andererseits den Ziel- und Quellverkehr neuer Baugebiete aufnehmen. Damit kann Hitdorf unschädlich wachsen, ohne im Verkehr zu ersticken. Dazu ist es notwendig die Bau- und Gewerbegebiete über zwei maximal drei Sammelstraßen an die nördliche Ortsumgehung anzuschließen (siehe Bild 12). Hier sind die geplante Bebauung

und die äußere Erschließung aufeinander abzustimmen. Auf jeden Fall dürfen es nur wenige Anschlüsse sein, damit der Umgehungsstraßencharakter nicht verlorengeht. Die Fahrbeziehungen dieser Sammelstraßen zur Innenstadt, sollen erschwert werden (Engstellen, Aufpflasterungen, Versätze, etc.) damit der motorisierte Binnenverkehr der neuen Bebauung zur Innenstadt erschwert wird. Ziel- und Quellverkehr dieser neuen Gebiete nimmt ohnehin den Weg über die Bernsteinstraße und belastet das derzeitige Ortsstraßennetz nicht. Für den Binnenverkehr bietet sich eine gute Radwegverbindung zum Ortskern an. Der große Vorteil des ebenen Geländes spricht für eine Teilverlagerung des Binnenverkehrs auf das Rad. Hier stimme ich ausdrücklich dem VIA-Vorschlag zu.

- 9.6. Die Ringstraße muss im Westen selbstverständlich als Ortsstraße ausgebaut und an die Hitdorfer Straße angebunden werden. Nicht aber für den richtungsbezogenen Landstraßenverkehr. Das heißt, die Ringstraße bleibt Ortsstraße mit zwei gleichwertigen Fahrrichtungen und wird nicht halbe Landesstraße. Diese durchgehend zweistreifig, ausgebaute Ringstraße soll auch nicht einen Teil des Verkehrs der Hitdorfer Straße aufnehmen. Dazu sind Vorkehrungen in baulicher und verkehrsrechtlicher Hinsicht zu treffen. Dies kann heute durch zahlreiche Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs und zur Überwachung erreicht werden. Zum Teil ist eine technische Möglichkeit im Bebauungsplan N192/I Ringstraße schon dargestellt.

Die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sollte stumpfwinkelig erfolgen – kein Kreisverkehr – damit wird die

Zufahrt zur Ringstraße erschwert. Ein Kreisverkehr bedient alle Zufahrten gleichberechtigt – das ist hier aber nicht gewollt.

9.7. Die Hitdorfer Straße muss auf wenige Hundert Metern im historischen Kernbereich ebenfalls umgebaut werden. Hier bietet sich zur Aufwertung des Ortszentrums eine Shared Space Planung an. Das heißt, es wird keinem Verkehr mehr ein eigener Platz bzw. Geh- oder Fahrstreifen zugewiesen. Kein Verkehrsteilnehmer hat Vorrang. Gegenseitige Rücksichtnahme ist hier oberstes Gebot. Diese Einrichtungen werden derzeit in ähnlichen städtebaulichen Situationen mit Erfolg eingesetzt. Da durch die Bernsteinstraße die Hitdorfer Straße vom drängenden Durchgangsverkehr weitgehend frei ist, bietet sich diese Lösung auch aus kapazitäts- und städtebaulichen Gründen an. Das Ortsbild kann durch eine asphaltfreie, strukturierte Straßenoberfläche weiterhin aufgewertet werden.

9.8. Die nördliche durchgehende Umgehungsstraße (einschließlich Bernsteinstraße) darf nur wenige Anbindungen vom nachgeordneten Straßennetz haben um den Charakter der freien Strecke nicht zu verlieren. Diese Anbindungen richten sich bezüglich Ort und Zeit, nach der baulichen Entwicklung des Ortes im Norden von Hitdorf.

Fest stehen nur zwei Knoten, die hohe Leistungsfähigkeit aufweisen müssen. Das ist der Knoten, Langenfelder Straße-Bernsteinstraße (L43 alt / L43 neu) und der Knoten Langenfelder Straße - Fahnenacker. Hier bieten sich Kreisverkehre oder synchronisierte adaptive Lichtsignalanlagen an.

- 9.9. Es ist also ein ganzes Bündel von Maßnahmen zu beachten, um einerseits weiteres Wachstum von Hitdorf zuzulassen und die Wohnqualität der bestehenden und zukünftigen Bebauung nicht zu beeinträchtigen.

Diese Maßnahmen nochmals tabellenartig zusammengefasst.

Maßnahme	Wirkung
Bau der Bernsteinstraße als Umgehung von Hitdorf mit Erschließung der neuen Bau- und Gewerbegebiete im Norden. Erschwerte Durchlässigkeit für den Binnenverkehr nach Süden, Richtung Zentrum.	Herausnahme des Durchgangsverkehrs. Schaffung einer äußeren Erschließung der Neubaugebiete ohne wesentlichen Mehrverkehr auf den vorhandenen Ortsstraßen. Anbindung des Ziel- und Quellverkehrs über die Bernsteinstraße zum Ortszentrum nur über die Langenfelder Straße.
Ausbau der Ringstraße im Westen als Ortsstraße mit maximaler Fahrbahnbreite von 6,0 m und Anschluss an die Hitdorfer Straße ohne Kreisverkehr.	Keine Verkehrsinduzierung durch quasi Einbahnregelung von Ring- und Hitdorfer Straße. Wohnstraßencharakter der Ringstraße bleibt erhalten.
Umgestaltung der Hitdorfer Straße im Ortszentrum mit Errichtung von Shared-Space-Flächen nach städtebaulichen Gesichtspunkten mit dem Ziel der Erhöhung der Einkaufs- und Wohnqualität.	Geschwindigkeitsreduzierung für den MIV. Optische und wohnliche Aufwertung des Ortsmittelpunktes.

10. Empfehlung für weiteres Vorgehen

- Die Lage ist kompliziert, da die Bernsteinstraße zur Herausnahme des Durchgangsverkehrs als erstes angegangen werden sollte. Dies ist kurzfristig nicht möglich, da hierfür ein neuer Planfeststellungsbeschluss notwendig ist. Da der seinerzeitige

Planfeststellungsbeschluss für die L43n aus formalen Gründen scheiterte, dürfte aus materiell rechtlichen Gründen dem Bau der Bernsteinstraße keine unüberwindbaren Hindernisse im Wege stehen. Inzwischen ist leider auch kein Planungsauftrag zu diesem Projekt mehr vorhanden. Es wurde in der Dringlichkeit zurückgestuft. Der Stadt wird empfohlen dafür Sorge zu tragen, dass der Planungsauftrag für die Bernsteinstraße vom Land wieder erteilt wird und das Projekt wieder die ursprüngliche Dringlichkeit erhält. Zur Beschleunigung könnte die Stadt auch die Planungskosten für das Land vorfinanzieren.

- Der Bebauungsplan Nr. 192/I Ringstraße sollte soweit modifiziert werden, dass dadurch eine Verkehrsverteilung im Ort von der Hitdorfer Straße zur Ringstraße nicht stattfindet. Dies vor dem Hintergrund des Umweltschutzes. Eine Überschreitung des zulässigen Lärmpegels der Lärmvorsorge, nach der 16 BImSchV, laut Gutachten Stöckert um 8 dB(A) und an Einzelgebäuden bis zu 12 dB(A) widerspricht allen Regeln des Umweltschutzes. Bündelung des Verkehrs ist die Antwort auf das seit Jahrzehnten bekannte innerstädtische Problem. Dies liegt darin, dass die Empfindlichkeit des menschlichen Ohrs nach dem logarithmischen Prinzip arbeitet. Das Gutachten Stöckert kommt auch richtigerweise zu dem Ergebnis, dass die Verteilung des Verkehrs auf der Hitdorfer Straße keine nennenswerte Entlastung bringt. Die Menschen in der derzeit ruhigen Wohngegend der Ringstraße aber massiv belastet werden.

Natürlich muss dringend die Ringstraße bautechnisch und planerisch ertüchtigt werden. Dies sollte auch geschehen durch einen zweistreifigen maximal 6 m breiten Querschnitt für den Individualverkehr. Die Straße sollte aber in beiden Richtungen

gleichberechtigt befahren werden. Der Anschluss im Westen sollte als stumpfe rechtwinklige Einmündung mit kleinen Ausrundungen in die bevorrechtigte Hitdorfer Straße erfolgen. Die Ringstraße wurde schon im Bebauungsplan sehr unattraktiv geplant – sie ist durchgehend nur mit geringer Schrittgeschwindigkeit (~30 km/h) zu befahren. Dies ist richtig, damit sich kaum Verkehr verlagert. Es wird aber in Zukunft verkehrstechnische Werkzeuge geben (z. B. Section Control) die jede gewünschte Geschwindigkeit in einem Straßenabschnitt erzwingen können. Dann sind die lästigen Hindernisse, wie z. B. Aufpflasterungen in einem Straßenzug nicht mehr nötig.

- Selbstverständlich wird die rechnerische Lärmbelastung nach RLS-90, wie bei der Variante 3 auch, keine spürbare Lärmentlastung in der Hitdorfer Straße bringen – dies wäre nur mit einer Art Fußgängerzone möglich. Ob die Voraussetzungen hierfür zu schaffen wären, kann auf Grund der Unterlagen nicht bewertet werden.

- Die Vorteile der vorgeschlagenen Lösung, gemäß Bild 12 wäre:
 - Die Wohn-Situation in der Ringstraße West bleibt wie bisher erhalten
 - Der Durchgangsverkehr wird herausgenommen – damit wird in der Hitdorfer Straße eine weitere Entlastung des Verkehrs erreicht. Eine städtebauliche Aufwertung der historischen Ortsmitte, ist bei der verbleibenden Verkehrsbelastung <5000 Kfz/24h möglich.
 - Mit der Umgehungstraße kann auch eine weitere Wohn- und Gewerbegebietsbebauung stattfinden, ohne die innerstädtischen Straßen spürbar zusätzlich zu belasten.

Der durch die neue Bebauung zwangsweise entstehende Binnenverkehr wird wohl oder übel die bestehenden Straßen zusätzlich belasten, aber weit weniger als der Durchgangsverkehr der anderen Varianten ohne Bernsteinstraße.

- Allerdings kann man dem Binnenverkehr auch ein attraktives Radwegenetz zur Verfügung stellen, das für diesen Verkehr, wegen der hier günstigen Radwege-Topographie, eine spürbare Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs erwarten lässt.
- Die Planungsziele der Stadt Leverkusen, nämlich die Hitdorfer Straße aufzuwerten und ein Ortszentrum zu schaffen, kann bei keiner Variante voll befriedigend erfüllt werden. Aber es können bei den Varianten der engeren Wahl spürbare Verbesserungen erreicht werden. Dies sollte aber nicht in der Weise geschehen, andere mit dem verdrängten Verkehr der Hitdofer Straße zu belasten.
- Eine Aufspaltung des Landesstraßenverkehrs in zwei Richtungen wirft auch rechtliche Probleme auf. Es ist nicht zulässig einen Landesstraßenverkehr auf Dauer auf eine innerörtliche Gemeindestraße zu legen. Hier muss ein Umwidmungsverfahren durch das Land erfolgen, damit die straßenrechtlichen Voraussetzungen geklärt werden.
- Ungünstig wirkt sich auch die Aufteilung des Landesstraßenverkehrs in zwei Richtungen für den öffentlichen Verkehr aus. Die Haltestellen sollten stets gegenüberliegend und nicht in relativ weiter Entfernung in verschiedenen Straßen liegen.

Kurze Zusammenfassung der Beschriebenen Maßnahmen

- 1 Bau der Bernsteinstraße
→ Durchgangsverkehr entlastet die Hitdorfer Straße

- 2 Ausbau der westlichen Ringstraße im Gegenverkehr, mit Anschluss an die Hitdorfer Straße

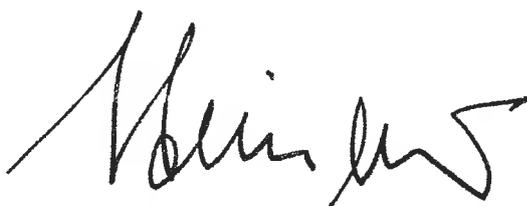
- 3 Neugestaltung der Hitdorfer Straße im Ortszentrum mit städtebaulicher Aufwertung durch Shared-Space.

Bemerkung zu Ziffer 2 und 3:

Beide Straßenzüge sind durch bauliche, verkehrsrechtliche und Überwachungsmaßnahmen so zu gestalten, dass dort:

- kein Durchgangsverkehr stattfindet,
- kaum ein Verkehr von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße ausweicht.

Die baulichen Gestaltungsmaßnahmen in der Ringstraße sind zum Teil schon im Bebauungsplan, Nr. 192/I aufgezeigt. Darüber hinaus können zur Verkehrssteuerung verkehrsrechtlich niedrige Geschwindigkeit angeordnet und durchgesetzt werden. Die erforderlichen Werkzeuge sind bekannt.



Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. B. Steinauer

Aachen, dem 30.04.2012