

Brilon Bondzio Weiser GmbH · Universitätsstraße 142 · 44799 Bochum

Stadt Dormagen
Herrn Sven Medzech
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

**Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH**

Verkehrsplanung
Verkehrstechnik
Straßenplanung
Bauleitung
Immissionsschutz

Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: 3.1479 We/Bn

Bochum, 23. März 2018

**Verkehrsuntersuchung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan Nr. 527
„Beiderseits Alte Heerstraße“
– Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Medzech,

nachfolgend fassen wir die Ergebnisse Ihres Telefonats mit Frau Bonmann vom 23.03.2018 zusammen:

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan Nr. 527 „Beiderseits Alte Heerstraße“ wurden die Knotenpunkte

- Provinzialstraße (L 280) / L 380 / Alte Heerstraße / Rampe zur A 57 (KP 2),
- Alte Heerstraße / Hamburger Straße / Lübecker Straße (KP 4),
- Alte Heerstraße / Anbindung Bauvorhaben (KP 5),
- K 18 / Anbindung Chempark / Alte Heerstraße (KP 6) und
- K 18 / Rampe zur A 57 / Franz-Gerstner-Straße (KP 7)

untersucht.

Die verkehrstechnischen Berechnungen kommen zu den folgenden Ergebnissen (vgl. Ziffer 4.2 des Entwurfs des Schlussberichts vom 06. März 2018):

- Die Knotenpunkte KP 2 und KP 7 sind im Bestand für die Abwicklung der Verkehrsbelastungen des Analysefalls schon nicht mehr ausreichend leistungsfähig bzw. gewährleisten keine ausreichende Verkehrsqualität. Dies gilt ebenso für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall.
- Der Knotenpunkt KP 6 ist im Bestand für die Abwicklung der Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls und des Prognose-Planfalls nicht mehr ausreichend leistungsfähig bzw. gewährleistet keine ausreichende Verkehrsqualität.

- Der Knotenpunkt KP 4 ist im Bestand für die Abwicklung der Verkehrsbelastungen des Analysefalls und des Prognose-Nullfalls ausreichend leistungsfähig. Für die Abwicklung der Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls ist der Knotenpunkt unter Berücksichtigung einer Koordinierung der Lichtsignalanlagen entlang der Alten Heerstraße noch ausreichend leistungsfähig. Hierzu werden weiterführende Untersuchungen (Verkehrsflusssimulation) empfohlen.

Daher wurden folgende Ausbaumaßnahmen empfohlen:

- Am Knotenpunkt KP 2 wird für den Analysefall ein zweistreifiger Ausbau in der südlichen Zufahrt der Alten Heerstraße empfohlen. Für den Prognose-Nullfall sowie für den Prognose-Planfall wird an diesem Knotenpunkt ein zweistreifiger Ausbau in der südlichen Zufahrt der Alten Heerstraße und in der östlichen Zufahrt der Provinzialstraße (L 280) empfohlen. Für den zweistreifigen Ausbau von Osten nach Westen entlang der L 280 ist ein Ausbau des Brückenbauwerks der L 280 über die A 57 erforderlich.
- Ab Knotenpunkt KP 5 ist zur Abwicklung der Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall ein durchgängiger zweistreifiger Ausbau entlang der Alten Heerstraße in Fahrtrichtung Norden über den Knotenpunkt KP 4 hinaus bis zum Knotenpunkt KP 2 (s.o.) in Betracht zu ziehen (Variante 2). Dieser Ausbau ist nicht zwingend erforderlich, sichert aber Reserven für zukünftige Entwicklungen.
- Am Knotenpunkt KP 6 wird für den Prognose-Nullfall sowie für den Prognose-Planfall die Anlage eines zweiten Linksabbiegestreifens für die Linksabbieger von der K 18 in die Alte Heerstraße empfohlen.
- Am Knotenpunkt KP 7 wird für den Analysefall, für den Prognose-Nullfall sowie für den Prognose-Planfall ein zweistreifiger Ausbau in der westlichen Zufahrt der K 18 empfohlen. Hierzu wäre ein Ausbau des Brückenbauwerks der A 57 über die K 18 erforderlich.

Mit den jeweils empfohlenen Maßnahmen kann an den Knotenpunkten KP 2 und KP 4 bis KP 7 im Analysefall, im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall eine mindestens ausreichende Qualität (Stufe D) des Verkehrsablaufs erreicht werden.

Sollte das geplante Gewerbegebiet so realisiert werden, dass ein geringeres Verkehrsaufkommen zu erwarten ist (z.B. geringere Flächengröße, Verzicht auf den Westteil, weniger verkehrsintensive Nutzungen), so ist dennoch ein Ausbau der Knotenpunkte KP 2, KP 6 und KP 7 erforderlich, da diese bereits im Analysefall bzw. im Prognose-Nullfall eine nicht mehr ausreichende Verkehrsqualität aufweisen.

An diesen drei Knotenpunkten besteht kein Unterschied zwischen dem im Prognose-Nullfall und dem im Prognose-Planfall erforderlichen Ausbaustand.

Wir hoffen Ihnen mit diesen Angaben weitergeholfen zu haben. Bei Rückfragen können Sie sich selbstverständlich jederzeit gerne an mich oder an Frau Bonmann wenden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr.-Ing. Frank Weiser

