Ingenieurgruppe IVV • Oppenhoffallee 171 • 52066 Aachen

Stadt Bornheim
7.1-Stadtplanung
z. Hd. Frau Bongartz

Rathausstr.2
53332 Bornheim Rhld.

31.10.2013

stellungnahme Straßennrw.docx/scw

Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan He 32 Sportplatz Hersel

Hier: Schreiben von Straßen.NRW zum Verkehrsgutachten zum Kreuzungsbereich L 300/Erftstraße

Sehr geehrte Frau Bongartz,

mit Schreiben vom 18.10.2013 kritisiert Straßen.NRW das o.g. Verkehrsgutachten als nicht aussagekräftig, da die parallel verlaufende Bahnlinie der HGK im HBS-Nachweis nicht berücksichtigt wurde. Leider bietet das Verfahren nach HBS diese Möglichkeit nicht, jedoch lassen sich aus der Bewertung nach HBS durchaus weitergehende Schlüsse auch bezüglich der Schrankenschließzeiten und deren Wirkungen ableiten. Diese soll hier nun noch einmal verdeutlicht werden:

Sowohl heute als auch in der zukünftigen Situation mit dem Planungsvorhaben Sportplatz treten relativ wenig abbiegende Fahrzeuge an dem Knoten L 300/Erftstraße auf. Heute findet rein rechnerisch alle 20 Minuten ein Rechtsabbiegevorgang und alle 10 Minuten ein Linksabbiegevorgang in die Erftstraße statt. Mit Aufnahme des Trainingsbetriebes auf dem Sportplatz nehmen diese Abbiegevorgänge auf alle 7 Minuten ein Rechtsabbiegevorgang und alle 4 Minuten ein Linksabbiegevorgang zu. Die meisten dieser Abbiegevorgänge können mit der nach HBS ermittelten Verkehrsqualität abgewickelt werden, da sie mit den rechnerischen Schrankenschließungen alle 10 Minuten nicht zusammentreffen.

Zudem ist anzunehmen, dass ein Großteil des zusätzlichen Verkehrs nahezu zeitgleich (zu Beginn der Trainingszeiten) eintreffen wird, sodass sich eventuelle Störungen des Geradeausverkehrs (bei eventuellem Zusammentreffen mit einer Schrankenschließung) nur einmal pro Stunde für maximal 2 Minuten eintreten werden. Dieses Ereignis kann nicht

maßgebend für die übrige, im Wesentlichen mit guter bis sehr guter Verkehrsqualität abzuwickelnde, Verkehrssituation sein.
Eine Mikrosimulation erscheint vor dem Hintergrund der nachgewiesenen hohen Leistungsreserven des Knotens nach HBS nicht sachgerecht.

Zur Berücksichtigung von Fußgängern und Radfahrern an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtsbeschilderung steht bislang noch kein geeignetes Berechnungsverfahren zur Verfügung (siehe HBS S. 7-15). Zum zusätzlichen Aufkommen im nicht motorisierten Verkehr wurden im Gutachten entsprechende Aussagen gemacht (Seite 13).

Anzumerken bleibt, dass offensichtlich die Aufkommensberechnung des zusätzlichen Verkehrs missverstanden werden kann. Auch dazu nochmals hier eine Verdeutlichung:
Die ermittelten Pkw-Fahrten beziehen sich auf eine volle Stunde (17.00 – 18.00); es trainieren gleichzeitig 2 Mannschaften über jeweils mindestens eine Stunde, sodass jeweils eine Anfahrt und eine Abfahrt in die maßgebende Stunde hineinfallen, das ermittelte Verkehrsaufkommen daher keineswegs verdoppelt werden muss.

Mit freundlichen Grüßen
Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

i.A.

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz