

Ausschuss für Stadtentwicklung	12.02.2020
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	068/2020-7
Stand	09.01.2020

Betreff Verkehrsuntersuchung zum Knotenumbau L 118/ L 300 in Bornheim-Hersel

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung

1. nimmt die Inhalte zur Knotenpunktplanung L 118/ L300 in Hersel zur Kenntnis.
2. beauftragt die Verwaltung mit den Beteiligten HGK und Straßen.NRW die Variante 1 weiterzuverfolgen.

Sachverhalt

Am Knotenpunkt L 118 / L 300 in Hersel kommt es in den Spitzenstunden und im Zusammenhang mit den Schrankenschließungen am Bahnübergang der Stadtbahnlinie 16 zu erheblichen Rückstausituationen des KFZ-Verkehrs. In heutiger Form besitzt der Knotenpunkt eine mangelhafte Verkehrsqualität (QSV E).

Die vorhandene Bahnübergangssteuerungsanlage (Büstra) ist veraltet und es stehen keine Ersatzteile mehr zur Verfügung, so dass eine Optimierung der Lichtsignalanlagen-Steuerung mit der vorhandenen Büstra nicht möglich ist.

Der Umbau des Knotenpunktes und die kurzfristige Erneuerung der Büstra-Technik ist notwendig, da der Verkehr im Falle eines Ausfalls der Büstra-Anlage bis zu einem Neubau provisorisch geregelt werden müsste und der Knotenpunkt ein erhöhtes Unfallrisiko birgt. Mit einem Umbau soll auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer optimiert werden. Der Knotenpunkt wird zwischen Bahnhaltestelle Hersel und Moselstraße u.a. von sehr vielen Schülern aus Hersel zu Fuß gequert, gleichzeitig sind die Aufstellflächen im Gehwegbereich und auf der Mittelinsel zu knapp dimensioniert.

Aufgrund der allgemeinen Verkehrssteigerung sowie der geplanten Gewerbe- und Wohngebiete im Bereich Hersel (laufende und abgeschlossene Bauleitplanungen He 09, He 27, He 28, He 31) ist abzusehen, dass sich die Kfz-Ströme im Knotenpunkt vergrößern werden.

Aus den genannten Gründen ist der Umbau des Knotenpunktes kurzfristig erforderlich. Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat die Planung zum Umbau des Knotenpunktes L 118 / L 300 bei der Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon Bondizio Weiser in Auftrag gegeben. Die Planung umfasst neben der neuen Büstra auch eine geringe Aufweitung des Knotenpunktes in nördlicher Richtung.

Das Planungsbüro erstellte die Planungen in enger Zusammenarbeit mit der Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK), dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Stadt Bornheim. Am 26.07.2017 wurden die Ergebnisse der Planung im Rahmen eines zweiten Abstimmungsgesprächs der HGK, dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Stadt Bornheim vorgestellt. Auch nach dem Umbau des Knotenpunktes würden die Verkehrsverhältnisse nach wie vor schwierig bleiben.

Die Ergebnisse wurden dem Ausschuss für Stadtentwicklung in der Sitzung am 15.11.2017 vorgestellt (siehe Vorlage 709/2017-7).

Nach Vorstellung der Ergebnisse beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung die Verwaltung u.a. damit zu beauftragen, die Verhandlungen mit den Beteiligten (Landesbetrieb Straßen NRW und HGK) fortzusetzen, um eine wirkliche Optimierung des Knotenpunktes (u.a. Verlängerung der Abbiegespuren) zu erreichen.

Dem Büro Brilon Bondzio Weiser wurde daraufhin von der Stadt Bornheim und auch von Straßen.NRW ein weiterer Auftrag für zwei unterschiedliche Knotenausbauvarianten erteilt. Bei allen Varianten ist zwingend eine neue Büstra eingeplant. Variante 1 (beauftragt von Straßen.NRW und beruhend auf der Ursprungsvariante) hat einen bestandsnahen Ausbau des Knotenpunktes und der L 118 zum Inhalt. Variante 2 (beauftragt von der Stadt Bornheim) befasst sich mit einem zweistreifigen Rechtsabbiegen aus der L 118.

Da im Rahmen der Vorstellung der beiden Varianten noch keine durchgreifenden Verbesserungen in Hinblick auf die Abwicklung des zukünftigen Verkehrsaufkommens bewirkt werden konnten, wurde von der Stadt Bornheim noch die Entwicklung einer weiteren Variante 3 mit einem zweistreifigen Linksabbiegen aus der L 300 beauftragt.

Die Ergebnisse für die dritte Ausbauvariante erreichen zwar kürzere Rückstaulängen und Zeitverluste, jedoch ergibt sich weiterhin eine mangelhafte bis ungenügende Verkehrsqualität.

Insgesamt kann also mit einem Ausbau des Knotenpunktes keine wirkliche Leistungsverbesserung erreicht werden. Jedoch kann mit der Variante 1 eine deutliche Verbesserung des Sicherheitsniveaus erreicht werden. Dies stellt aus Sicht der Verwaltung und den Beteiligten HGK und Straßen.NRW die beste kurzfristig umsetzbare Lösung dar und sollte weiterverfolgt werden.

Alle Beteiligten sind sich aber auch einig, dass eine durchgreifende Lösung für den Knotenpunkt nur eine Unterführung oder eine ergänzende Straßenverbindung zwischen der L 118 und der L 300 sein kann. Dazu wurde die Machbarkeit im Rahmen des Auftrages an das Büro Boos + Kröll Ingenieure (BWK) untersucht (vgl. Vorlage 67/2020-7).

Die Ergebnisse aller drei Varianten soll nun dem Ausschuss für Stadtentwicklung vorgestellt werden.