

brenner BERNARD ingenieure GmbH • Neue Weyerstraße 6 • 50676 Köln

 Amelis Projektentwicklungs GmbH & Co. KG
 Oskar-Jäger-Straße 173
 50825 Köln

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Tel.-Durchwahl	Datum
		K956/Kn	222825- 41	08.11.2019

Verkehrsuntersuchung zur Planfeststellung der Entflechtungsstraße in Köln-Rondorf

Variante 4a.2 mit optimierter Erschließung Plangebiet Rondorf Nord-West

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der zusammenfassenden Gesamtbetrachtung Variantenvergleich Entflechtungsstraße Rondorf (CBH Rechtsanwälte, 01.10.2019/15.10.2019) wird die Variante 4a.2 als Vorzugsvariante in Verbindung mit einer optimierten Erschließung des Plangebietes Rondorf Nord-West an den Weißdornweg. Letztgenannte Anbindung schließt die nördliche Erschließungsstraße bis an den Weißdornweg und soll die nördliche Entflechtung des Ortskerns gewährleisten. Durch diesen Anschluss an den Weißdornweg kann der Ziel- und Quellverkehr des Plangebietes Rondorf Nord-West zügig und direkt auf die umliegenden Verkehrsachsen verteilt werden. Darüber hinaus nimmt die optimierte Erschließung einen Teil des vorwiegend zwischen Rodenkirchener Straße und Kapellenstraße/Bödingener Straße orientierten Durchgangsverkehrs auf, so dass die der Ortskern entlastet werden kann.

Die Wirkung der Variante 4a.2 mit optimierter Erschließung ist mit Hilfe der Verkehrs-umlegung zusätzlich ermittelt worden. Die in den Anlagen dargestellten Belastungs- und Differenz-plots werden nachfolgend erläutert.

Anlage 1.1: Belastungsplot Variante 4a.2 mit optimierter Erschließung

In der Anlage sind die absoluten Belastungen im werktäglichen Verkehr (DTVw) dargestellt. Es ist ersichtlich, dass die Variante 4a.2 mit bis zu 9.100 Kfz/24 h belastet wird. Die nördliche Erschließungsstraße entlang des Plangebietes Rondorf Nord-West weist mit 2.100-3.400 Kfz/24 h weiterhin geringe Belastungen auf. Der höchste Belastungswert von 3.400 Kfz/24 h tritt im Bereich der Parkplatzanbindungen der internationalen Schule (St.

Beratende Ingenieure VBI
 Consulting Engineers



brenner BERNARD ingenieure GmbH
 Neue Weyerstraße 6 • 50676 Köln
 T +49-0221-222825-0
 F +49-0221-222825-20
 info.koeln@brenner-bernard.com
 www.bernard-gruppe.com

Sitz der Gesellschaft: München
 Registergericht München HRB Nr. 239571
 Steuernummer: 50472/11213
 USt-IdNr.: DE261629121
 Geschäftsführer:
 Dipl.-Ing. Jost H. Mazur, Ing. Gisbert Wieser

Bank:	IBAN:	BIC
Commerzbank AG	DE50 6148 0001 0581 3232 00	DRESDEFF614
VR-Bank Ostalb eG	DE04 6149 0150 0040 7930 01	GENODES1AAV
Deutsche Bank	DE86 6137 0024 0154 2539 00	DEUTDEDB613
Kreissparkasse Ostalb	DE84 6145 0050 0110 0764 98	OASPDE6A

George's School) auf, während im übrigen Verlauf zwischen 2.100-2.400 Kfz/24 h ermittelt werden.

Anlage 1.2: Differenz zum Nullfall

In der Anlage 1.2 wird der Differenzplot der Variante 4a.2 mit optimierter Erschließung zum Nullfall abgebildet, der die Vergleichsbasis für alle untersuchten Varianten darstellt. Durch diese Darstellung wird die Wirkung der Entflechtungsstraße deutlich. Es sind folgende Wirkungen zu erkennen:

- Die Entflechtungsstraßen verursachen in Verbindung mit der Ortskernberuhigung einen deutlichen Rückgang der Belastungen im Ortskern. Die Entlastungen nehmen Werte zwischen -3.100 bis -5.500 Kfz/24 h entlang der Hauptachse Rodenkirchener Straße → Kapellenstraße → Bödinger Straße an.
- Der größte Teil der Entlastung wird durch den Streckenverlauf der Variante 4a.2 im Süden von Rondorf aufgenommen. Von der Rodenkirchener Straße über die Bonner Landstraße und die Hahnenstraße treten leichte Zunahmen auf, die jedoch bezogen auf die absolute Belastung nicht als verkehrlich kritisch anzusehen sind.
- Ein weiterer Teil der Entlastung wird über die optimierte Erschließung nördlich um den Ortskern geführt. Hier weichen Verkehrsteilnehmer vor allem in der Hauptrelation des Durchgangsverkehrs zwischen Rodenkirchen und Meschenich/BAB 553 aus. Für den südlichen Abschnitt des Weißdornwegs resultieren aus diesem Grund geringe Mehrbelastungen von 600 Kfz/24 h gegenüber dem Nullfall.
- Im Bereich der Brühler Landstraße zwischen Kapellenstraße und Meschenich führt dieser Untersuchungsfall ebenfalls zu leichten Entlastungen gegenüber dem Planfall. Dies ist positiv vor dem Hintergrund der ohne im Nullfall durch die Ortsumgehung Meschenich erzeugten Belastungszunahmen in diesem Bereich.
- An der Straße Im Wasserwerkswäldchen entstehen kaum Veränderungen, in der Tendenz jedoch leichte Entlastungen.

Anlage 1.3 Differenz Variante 4a.2 mit optimierter Erschließung zu Variante 4a.2

In der Anlage 1.3 wird gezeigt, wie die optimierte Erschließung (nördliche Anbindung an den Weißdornweg) zusätzlich zur Variante 4a.2 wirkt, d. h. welche Veränderungen durch den dortigen Anschluss zu erwarten sind. Es ist erkennbar, dass die Auswirkungen vorwiegend lokal sind. Einerseits verlagert sich Verkehr von der südlichen Anbindung des Plangebietes Rondorf Nord-West auf die nördliche Achse. Dies kann u. a. dadurch hervorgerufen werden, dass die nördlichen Baufelder über die nördliche Anbindung direkter erschlossen werden können. Andererseits ist erkennbar, dass ein Teil des Durchgangsverkehrs zwischen Rodenkirchen und Hürth/Meschenich/BAB 553 von der Südvariante 4a.2 auf die nördliche, optimierte Erschließung verlagert wird, weil die Reisezeit etwas kürzer ist. Dieser Effekt ist erkennbar an den leichten Entlastungen auf der Variante 4a.2 im Bereich der Hahnenstraße und der südlichen Querverbindung.

Fazit

Die Variante 4a.2 mit optimierter Erschließung ist eine in sich logische Variante, welche positive Aspekte der Südvarianten und Nordvarianten vereint und Verkehrsteilnehmern, insbesondere dem Durchgangsverkehr, sinnvolle Auswahlmöglichkeiten zur Routenwahl bietet. Auch für die Erschließung des Plangebietes Rondorf Nord-West ist die Variante gut geeignet, die Wege kurz und direkt zu halten.

Mit freundlichen Grüßen

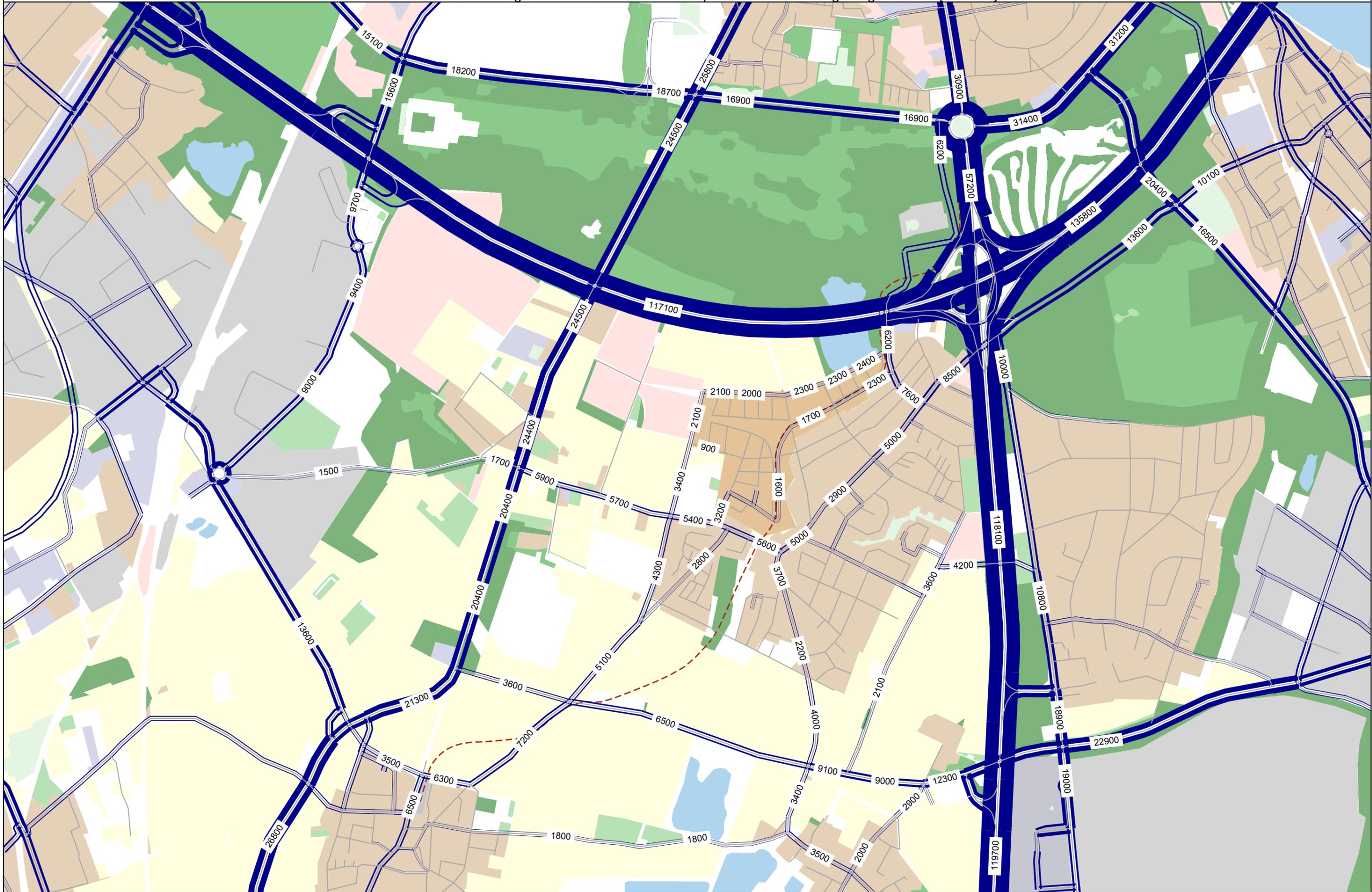
brenner BERNARD ingenieure GmbH

i. V. *A. Küßner*

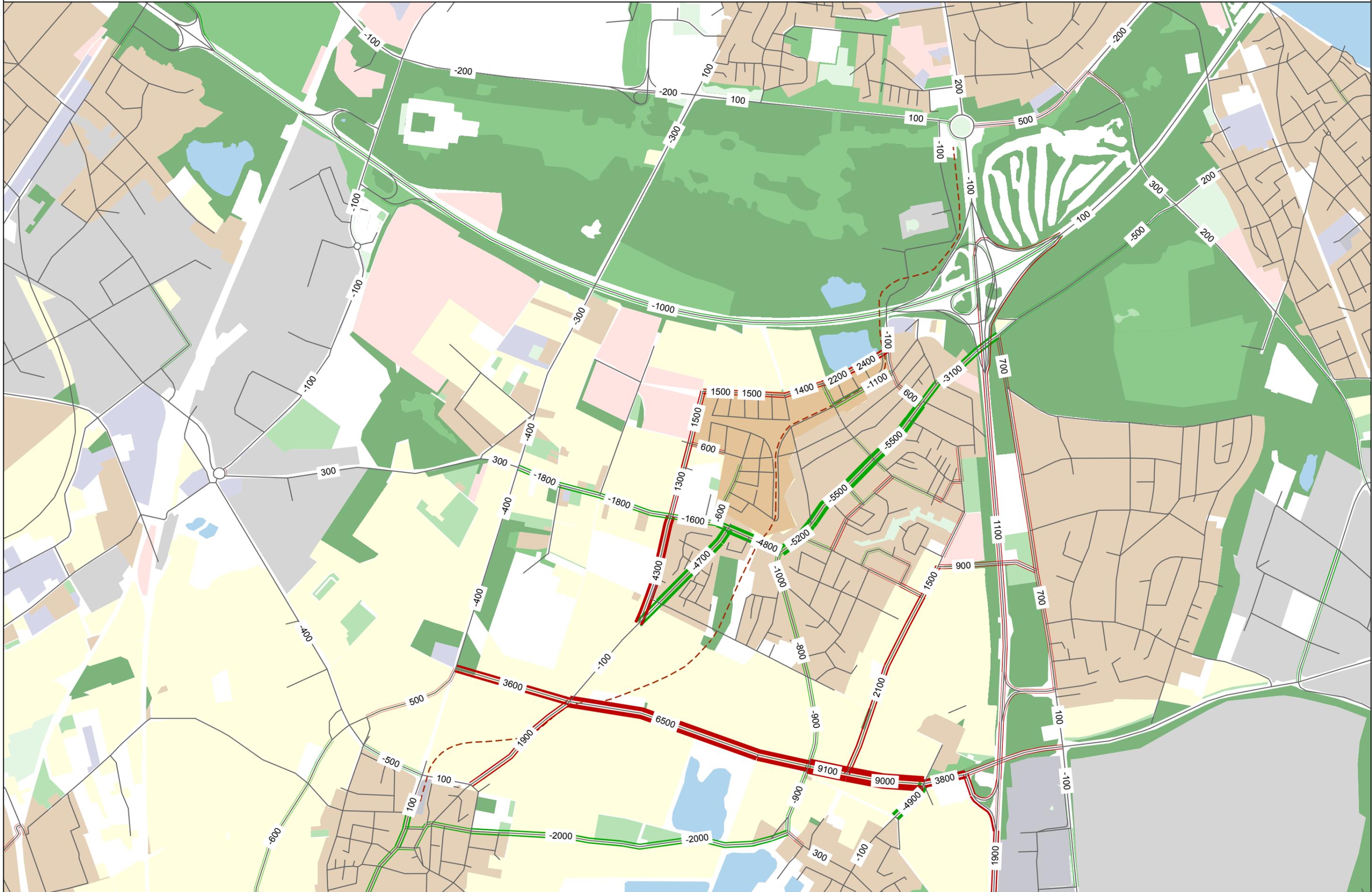
Dipl.-Ing. Axel Küßner

a.kuessner@brenner-bernard.com

Streckenbelastungen - Planfall Variante 4a.2 + optimierte Erschließung - Tagesverkehr [Kfz/24 h]



Differenzplot - "Planfall Variante 4a.2 + optimierte Erschließung minus Nullfall" - Tagesverkehr [Kfz/24 h]



Differenzplot - "Planfall Variante 4a.2 + optimierte Erschließung minus Variante 4a.2" - Tagesverkehr [Kfz/24 h]

