

Der Oberbürgermeister

Dezernat, Dienststelle

VI/66/661/5

661/5

Beschlussvorlage

Vorlage-Nr.

1000/2008

Freigabedatum

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Verkehrsberuhigung Frechener Weg und Nebenstraßen

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	28.08.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Die Bezirksvertretung Lindenthal beauftragt die Verwaltung als primäre Maßnahme auf dem Frechener Weg geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen gemäß der Beschlussvorlage vorzunehmen.

Nach einer Testphase von einem halben Jahr sollen Kontrollzählungen durchgeführt werden, um die Wirkung dieser Maßnahmen festzustellen und zu bewerten. Für den Fall, dass keine spürbaren Verbesserungen der Verkehrssituation eintreten, wird die Verwaltung beauftragt, den Planfall 5 weiter zu verfolgen und konkret zu planen. Die verkehrslenkenden Maßnahmen aus dem Planfall 3 sind hierbei zu berücksichtigen.

Haushaltmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme € _____	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja € _____	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten € _____ € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Die Bezirksvertretung Lindenthal hat in Ihrer Sitzung am 11.12.2006, TOP 8.1.14 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird beauftragt, die Verkehrsströme und die gefahrenen Geschwindigkeiten auf dem Frechener Weg in Richtung Frechen und Lövenich sowie in Richtung des Straßenzuges Am Kliepesch/Ostlandstraße und in Richtung des Straßenzuges Grüner Weg/Am Rapohl zu messen.

Des Weiteren sind die Auswirkungen einer möglichen Abbindung des Frechener Weges an der Bonnstraße zu untersuchen. Dabei sollen die Wirkungen in den Nebenstraßen ebenfalls betrachtet werden.

Die Verwaltung wird darüber hinaus gebeten, einen Vergleich zwischen dem aktuellen Verkehrsaufkommen auf dem Frechener Weg und dem Verkehrsaufkommen zum Zeitpunkt vor Inbetriebnahme der neuen Autobahnausfahrt Bonnstraße vorzulegen.“

Die Ergebnisse der Zählungen und Geschwindigkeitsmessungen wurden der Bezirksvertretung Lindenthal in der Sitzung am 28.01.2008 mitgeteilt. Die Auswertung dieser Verkehrsdaten hatte gezeigt, dass die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Fußball WM 2006 umgesetzt wurden, sich positiv auf die Verkehrsverhältnisse, hier im Besonderen auf den Frechener Weg, ausgewirkt haben. Der Verkehr ist auf dem Frechener Weg um ca. 17 – 25 % zurückgegangen. Die Geschwindigkeitsmessungen haben jedoch ergeben, dass ca. 35% aller Kfz auf dem Frechener Weg schneller als 50 km/h fahren.

Die Zählergebnisse wurden in das Verkehrssimulationsmodell der Stadt Köln eingespeist und das Netz entsprechend geeicht. Diese Daten bilden die Grundlage für die Simulation nachstehend aufgeführter Planfälle.

1. Durchgangsverkehr Frechener Weg

Die Hauptdurchgangsverkehre des Frechener Weges können mit dem Verkehrsmodell der Stadt Köln dargestellt werden. Um hier eine realitätsnahe Darstellung zu erzielen, wurden zum Abgleich dieser Daten die Durchgangsverkehre auf dem Frechener Weg durch Kennzeichenerfassungen vor Ort erhoben und mit dem Stadtmodell abgeglichen.

In Anlage 1 ist der Hauptdurchgangsverkehr des Frechener Weges gemäß dem Stadtmodell dargestellt. Hierbei wurde festgestellt, dass von den rund 9.000 Kfz/24h des Frechener Weges im südlichen Bereich ca. 3.300 Fahrzeuge über den Frechener Weg von und nach der Aachener Straße/Moltkestraße fahren. Davon kommen bzw. fahren rd. 2.750 Pkw geradeaus von und in die Moltkestraße und ca. 550 Pkw biegen rechts in die Aachener Straße ein.

Dies entspricht für diese Verkehrsbeziehung im Modell einem Anteil an Durchgangsverkehr von ca. 37%. Die Zählungen haben hier einen Anteil am Durchgangsverkehr von ca. 30% ergeben. Da bei den Kennzeichenerfassungen auf Grund der oftmals dichten Pkw-folge nicht 100% aller Pkw notiert werden konnten, geht die Verwaltung von einer möglichen Fehlerquote von 10-15% aus. Die höheren

Angaben zum Durchgangsverkehr aus dem Modell erscheinen daher plausibel und werden für die weiteren Berechnungen zu Grunde gelegt.

Weitere 3.000 Fahrten des Frechener Weges über die Ostlandstraße resultieren aus Fahrten von und in Richtung östliches Gebiet von Weiden. Es handelt sich hier aber nicht um Durchgangsverkehre, da es sich um Verkehre des Ortsteils Weiden handelt. Zur genauen Definition des Durchgangsverkehrs wurde in Anlage 1 die Verkehrszelle „Weiden“ in Lila markiert. Alle Fahrten, die in dieser Zelle beginnen oder ihr Ziel haben, sind keine Durchgangsverkehre. Nur die Verkehre, die diese Zelle durchfahren, werden als Durchgangsverkehre gewertet.

Ebenso wurden Verkehrsbeziehungen zwischen der Straße Am Rapohl über Grüner Weg, Ostlandstraße von und in den östlichen Teil von Weiden festgestellt. Auch hier ist der Ortsteil Weiden Quelle oder Ziel dieser Fahrten, sodass auch dieser Verkehr kein echter Durchgangsverkehr ist. Um hier aber für die Anlieger der Straße Am Rapohl eine Verkehrsberuhigung zu erzielen, wurde nachstehend beschriebener Planfall 3 gerechnet.

Es verbleiben somit als reine Durchgangsverkehre, also Verkehre, die weder ihre Quelle noch ihr Ziel im Ortsteil Weiden haben, die rund 3.300 Fahrten von und zur Moltkestraße und Aachener Straße. Zur Reduzierung dieses Durchgangsverkehrs wurden die nachstehend beschriebenen Planfälle untersucht.

2. Berechnungen

2.1. Planfall 1: Abbindung Frechener Weg

Im Planfall 1 wurde untersucht und simuliert, wie die Verkehre sich verlagern, wenn man den Frechener Weg zur Bonnstraße hin sperrt, d.h. dass es keine Ein- und Ausfahrt von der Bonnstraße zum Frechener Weg gibt.

Die Ergebnisse sind in den Anlagen 2 und 6 dargestellt. Die Verkehrsbelastung auf dem Frechener Weg reduziert sich südlich von der Straße Am Kliepesch um ca. 6.300 Fahrten/24h. Im nördlichen Teil des Frechener Weges ist ein Rückgang von 1.700-1.900 Fahrten/24h festzustellen. Die verdrängten Pkw fahren dann über die Bonnstraße und Aachener Straße. Auf der Bonnstraße ist bei diesem Planfall mit einem Mehrverkehr von ca. 6.000 Fahrten/24h und auf der Aachener Straße von 4.500 – 5.900 Kfz/24h zu rechnen. Die Fahrten von und zum östlichen Teil von Weiden, die heute über den Frechener Weg verkehren, werden somit komplett auf die Aachener Straße verlagert. Die Durchgangsverkehre, die heute vom Frechener Weg über die Moltkestr. fahren, werden in diesem Planfall auf den Linksabbieger der Aachener Str. in die Moltkestr. verlagert. Die derzeit vorhandene Aufstellfläche für diesen Linksabbieger reicht für diese verlagerte Verkehrsmenge dann nicht mehr aus.

Nachteil für die Anwohner des Gebietes um den Frechener Weg ist, dass auch sie jetzt den Umweg über die Bonnstraße und Aachener Straße nehmen müssen. Längere Fahrwege für die Anlieger des Frechener Weges sind die Folgen. Teilweise findet auch lediglich eine Verlagerung der Verkehre vom südlichen Teil des Frechener Weges auf den nördlichen Teil statt, da die Anlieger des Frechener Weges, der Ostlandstraße und Umgebung nun konzentriert die nördliche Route über Frechener Weg von und zur Aachener Straße nutzen.

Weiterhin ist bei diesem Planfall mit einer Verkehrszunahme in der Straße Am Rapohl von ca. 900 Kfz zu rechnen. Die Pkw, die heute über den Frechener Weg zur Bonnstraße fahren, fahren wegen der Sperrung des Frechener Weg in diesem Planfall teilweise auch über den Linksabbieger der Straße Am Rapohl weiter über die Aachener Straße in westliche Richtung.

2.2 Planfall 2: Einbahnstraße im Frechener Weg

Im Planfall 2 wurde untersucht, welche Auswirkungen lediglich ein Einfahrverbot von der Bonnstraße in den Frechener Weg hat. Eine Ausfahrt vom Frechener Weg in die Bonnstraße ist jedoch weiter möglich.

Die Verkehrsverlagerungen sind in den Anlagen 3 und 6 dargestellt. Bei diesem Planfall sind die Verkehrsrückgänge auf dem Frechener Weg etwas geringer als bei Planfall 1. Südlich der Straße Am Kliepesch ist mit einem Verkehrsrückgang von ca. 4.300 Fahrten/24h, im nördlichen Bereich mit 1.200-1.300 Kfz./24h zu rechnen. Dem entsprechend fällt die Verkehrszunahme auf der Bonnstraße (+3.900) und auf der Aachener Straße (+2.800 bis 3.800 Kfz/24h) ebenfalls geringer aus als im Planfall 1.

Da im Planfall 2 die Einfahrt von der Bonnstraße in den Frechener Weg untersagt ist, fahren die Anlieger des westlichen Teils von Weiden dann über die Bonnstraße, Aachener Straße in die Straße Am Rapohl. Hier ist dann eine Zunahme des Rechtsabbiegers von der Aachener Straße in die Straße Am Rapohl festzustellen. Dieser Straßenabschnitt erhält dann, wie im Planfall 1, eine Verkehrszunahme von ca. 900 Kfz/24h. Der Verlagerungseffekt des Durchgangsverkehrs vom Frechener Weg auf die Linksabbiegespur der Aachener Str. in die Moltkestr., wie im Planfall 1 bereits beschrieben, tritt in diesem Planfall dann auch auf.

2.3 Planfall 3: Abbiegeänderungen der Straße Am Rapohl

In einem weiteren Planfall 3 wurde der Vorschlag eines Bürgers aus dem Grünen Weg untersucht. Hier wurde vorgeschlagen an der Einmündung Aachener Straße/Am Rapohl nur noch den Rechtsabbieger von der Straße Am Rapohl in die Aachener Straße zuzulassen. Das Linksabbiegen in die Aachener Straße in westliche Richtung ist dann nicht mehr möglich. Weiterhin soll das Rechtsabbiegen von der Aachener Straße in die Straße Am Rapohl entfallen. Lediglich die Geradeausfahrt ist dann auf der Aachener Straße möglich. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen allein sind sehr gering. Es ist lediglich ein Verkehrsrückgang von ca. 300 Kfz auf der Straße Am Rapohl festzustellen. Diese Verkehre verlagern sich auf den parallel verlaufenden Frechener Weg, der nun eine Mehrbelastung von ca. 300 Kfz aufzeigt. Dieser Planfall wird für sich allein wegen seiner geringen Wirkung nicht weiter verfolgt. Da aber im Planfall 1 und 2 jeweils eine Verkehrsverlagerung zu Lasten der Straße Am Rapohl von ca.900 Kfz/24h festgestellt wurde, wurde der Vorschlag aus Planfall 3 als zusätzliche Maßnahme exemplarisch in den Planfall 2 eingearbeitet. Das Ergebnis ist im folgenden Planfall 4 beschrieben.

2.4 Planfall 4: Maßnahmen nach Planfall 2 und 3

Im Planfall 4 wurden die Maßnahmen der Planfälle 2 und 3 miteinander kombiniert. In diesem Planfall wurde also das Einfahrverbot von der Bonnstraße in den Frechener Weg zu Grunde gelegt und die verkehrsreduzierenden Maßnahmen an der Einmündung Aachener Straße/Am Rapohl berücksichtigt. Die Ergebnisse der Verkehrsverlagerungen sind in den Anlagen 4 und 6 dargestellt.

Die Verkehrszunahme auf der Straße Am Rapohl aus Planfall 2 konnte hier aufgefangen werden. In dieser Straße ist jetzt mit einem Rückgang von ca. 400 Kfz/24h zu rechnen. Dieser Rückgang geht auch wie in Planfall 3 wieder auf Kosten des Frechener Weges, der im nördlichen Bereich nur noch mit einer Entlastung von 500-800 Kfz gegenüber 1.200-1.300 Kfz/24h aus Planfall 2 rechnen kann.

2.5 Planfall 5:

Im Planfall 5 wurde untersucht, wie die Verkehre sich verlagern, wenn man die Hauptfahrtrichtung des Durchgangsverkehrs des Frechener Weges untersagt. Hierfür wurden im Modell die Fahrbeziehungen vom Frechener Weg über die Aachener Straße in die Moltkestraße und von der Moltkestraße in den Frechener Weg gesperrt. Nur noch die Abbiegebeziehungen sind an dieser Kreuzung möglich. Die Ergebnisse der Verkehrsverlagerungen sind in den Anlagen 5 und 6 dargestellt.

In diesem Planfall ist auf dem Frechener Weg mit einem Verkehrsrückgang von ca. 2.000 Kfz/24h im südlichen Teil des Frechener Weges und ca. 2.800-3.000 Kfz/24h im nördlichen Teil des Frechener Weges zu rechnen. Dieser Verkehr verlagert sich auf die Bonnstraße und die Aachener Straße, die dann eine Verkehrszunahme von 1.800 bzw. 2.000 Kfz/24h zu verzeichnen haben.

Verkehre aus dem östlichen Bereich von Weiden, mit Ziel nördlich der Aachener Straße, fahren bei diesen Varianten teilweise über die Straße An der Alten Post und Goethestraße Richtung Norden. Weiterhin sind zusätzliche Verkehre auf dem Linksabbieger der Aachener Straße in die Goethestr. festzustellen. Insgesamt ist in der Goethestraße mit einer Verkehrszunahme von ca. 800 Kfz/24h zu rechnen. Diese Zunahme in der Goethestraße ist vorrangig auf Mehrverkehre Richtung Norden zurückzuführen und belastet nicht die heute schon staugefährdete Spur Richtung Aachener Straße.

Der Verlagerungseffekt des Durchgangsverkehrs vom Frechener Weg auf die Linksabbiegespur der Aachener Straße in die Moltkestraße, wie im Planfall 1 bereits beschrieben, tritt in diesem Planfall dann auch auf.

3. Leistungsfähigkeit der Knoten Aachener Straße/Bonnstraße und Aachener Straße/Goethestraße/An der Alten Post

Grundlage der Überprüfung der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten Aachener Straße/Bonnstraße und Aachener Straße/Goethestraße/An der Alten Post war eine aktuelle nachmittägliche Verkehrszählung.

Am Knotenpunkt Aachener Straße/Bonnstraße wird in den Planfällen 1, 2 und 4 die Leistungsfähigkeit um ca. 5-7% reduziert. Damit wäre der Verkehr an diesem Knotenpunkt noch abwickelbar. Bei den Planfällen 3 und 5 würde sich die Leistungsfähigkeit zum heutigen Stand kaum verändern.

Der Knotenpunkt Aachener Straße/Goethestraße/An der Alten Post weist in den bisherigen Nachweisen bereits mangelhafte Leistungsfähigkeiten für die Linksabbieger aus der Goethestraße und aus der westlichen Aachener Straße auf. Die Verkehrsverlagerungen, die durch die einzelnen verkehrslenkenden Maßnahmen entstehen, führen an dieser Kreuzung in den Planfällen 1, 2, und 4 zu einer Zunahme der Rechtsabbiegerverkehre von der Aachener Straße in die Straße „An der Alten Post“, und zusätzlich zu einer Erhöhung des Linksabbiegers im Planfall 1 von der Straße „An der Alten Post“ in die Aachener Straße Richtung Westen. Die Verkehrszunahme, insbesondere im Planfall 1, führt zu einer Verschlechterung der schon bestehenden sehr kritischen Verkehrsabwicklung.

In der Variante 5 wird die schon heute stark belastete Linksabbiegerbeziehung von der Aachener Straße in die Goethestraße und der Querschnitt der Goethestraße und der Straße „An der Alten Post“ selbst, zusätzlich belastet. Auch hier führt die Verkehrszunahme zu einer Verschlechterung der Verkehrsabwicklung in den schon heute sehr kritischen Fahrbeziehungen.

4. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

Zur Verkehrsberuhigung des Frechener Wegs im Abschnitt Ortseingang Frechen-Köln und Gertrudisstraße sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden.

1. Punktuelle bauliche Einengungen (siehe Anlage 7): Die Fahrbahn wird an diesen Stellen auf eine Breite von 4,50 m verengt. Dadurch werden die Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme gezwungen. Im Ergebnis wird sich die Geschwindigkeit im Begegnungsfall reduzieren.

2. Die Bushaltestelle am Knotenpunkt Frechener Weg/Gertrudisstraße wird als Buskap ausgebaut. Dadurch ist es möglich die Fahrbahn an dieser Stelle einzuengen.

Zur Geschwindigkeitsreduzierung am Ortseingang bzw. Ortsausgang Frechen-Köln wird ein Verswenk der Fahrbahn vorgeschlagen. Dadurch ist es auch gestalterisch möglich eine klar erkennbare Ortseingangssituation zu schaffen. Zudem kann mittels dieser Umgestaltung eine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden. In der Anlage sind die Maßnahmen schematisch dargestellt. Nach Beschlussfassung der Bezirksvertretung Lindenthal wird die Ausführungsplanung für die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erstellt.

5.0 Zusammenfassung und Empfehlung

Die Verkehrszählungen im Bereich des Frechener Weges haben gezeigt, dass der Verkehr, nach Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der WM 2006, auf dem Frechener Weg zurückgegangen ist.

Die teilweise zu hohen Geschwindigkeiten der Pkw suggerieren ein höheres Verkehrsaufkommen. Unstrittig ist jedoch, dass ein bestimmter Anteil des Gesamtverkehrs des Frechener Weges den Wohnbereich um den Frechener Weg nicht zum Ziel hat, sondern Lövenich. Diesem Durchgangsverkehr ist durch die vorhandenen verkehrslenkenden Maßnahmen (durchgezogene Linie auf der Bonnstraße, Beschilderung „Verbot für Fahrzeuge aller Art“, „Anlieger frei“) die Einfahrt in den Frechener Weg und die Durchfahrt untersagt. Leider verhindert dies aber nicht den kompletten Durchgangsverkehr.

Die Verwaltung hat die verschiedenen Planfälle untersucht mit dem Ziel den Durchgangsverkehr im Frechener Weg zu reduzieren. Die vollständige Abbindung des Frechener Weges von der Bonnstraße, wie in Planfall 1 simuliert, hat den größten entlastenden Effekt für den Frechener Weg. Der Durchgangsverkehr von und nach Lövenich und aber auch der Verkehr der sein Ziel in Weiden hat, wird auf die Bonnstraße und die Aachener Straße verlagert. Nachteil für die Anlieger um den Frechener Weg ist, dass auch sie die Umfahrt über Bonnstraße und Aachener Straße nehmen müssen, was zu längeren Fahrwegen für diese Anlieger führt. Darüber hinaus belastet der verdrängte Durchgangsverkehr des Frechener Weges dann die Linksabbiegespur von der Aachener Straße in die Moltkestr., die heute für dieses Verkehrsaufkommen nicht dimensioniert ist.

Im Planfall 2 wurde die Einfahrt von der Bonnstraße in den Frechener Weg gesperrt. Die Durchgangsverkehre können so nur zu ca. 50% verdrängt werden. Die entlastende Wirkung für den Frechener Weg fällt in diesem Planfall entsprechend geringer aus, ist aber bei einem Verkehrsrückgang von 1.200 – 5.700 Kfz/24h eindeutig spürbar. Aber auch hier müssen die Anlieger um den Frechener Weg bei Heimfahrten auch den Umweg über die Bonnstraße und Aachener Straße nehmen, was auch in diesem Planfall zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit des Wohngebietes um den Frechener Weg führt. Die Auswirkungen des verdrängten Durchgangsverkehrs auf den Linksabbieger der Aachener Str. in die Moltkestr., wie in Planfall 1 beschrieben, gilt hier entsprechend.

Der Planfall 3 mit Änderungen der Abbiegebeziehungen an der Einmündung Aachener Straße/Am Rapohl hat, auf das gesamte Gebiet bezogen, einen zu geringen Effekt. In Kombination mit anderen Planfällen sollten diese Maßnahmen aber Berücksichtigung finden, da die Straße Am Rapohl ansonsten durch verlagernde Verkehre zu stark belastet wird.

Die entlastende Wirkung der Maßnahmen aus Planfall 3 im Zusammenspiel mit dem Planfall 2 wurde in Planfall 4 aufgezeigt. Es ist aber festzustellen, dass die Verkehrsentslastung der Straße Am Rapohl stets zu Lasten des Frechener Weges geht.

In einem weiteren Planfall 5 wurde der reine Durchgangsverkehr von und nach Lövenich unterbunden. Dafür sind die direkten Fahrbeziehungen zwischen Frechener Weg und Moltkestraße nicht mehr möglich. Dieser Planfall ist gesamtverkehrsplanerisch die ausgewogenste und sinnvollste Variante, weil tatsächlich nur der Durchgangsverkehr verdrängt wird und die uneingeschränkte Erreichbarkeit des Wohngebietes um den Frechener Weg gewährleistet bleibt. Es ist mit einem deutlichen Verkehrsrückgang von 2.000 – 2.800 Fahrten/24h (das sind 22 – 50%) auf dem Frechener Weg zu rechnen. Die Verkehrsverlagerungen zu den ohnehin schon stark belasteten Knoten Bonnstraße/Aachener Straße und vor allem Aachener Straße/Goethestraße/An der Alte Post führen jedoch zu einer Verschlechterung der Verkehrsabwicklung und zu einer zusätzlichen Belastung der Goethestr. in nördliche Richtung.

Fazit:

Bei allen untersuchten Varianten sind Verkehrsrückgänge auf dem Frechener Weg zu verzeichnen. Diese führen aber stets zu Benachteiligungen anderer Wohnstraßen, wie Am Rapohl in den Varianten 1 und 2, Grüner Weg bei Variante 4 und Goethestr. bei Variante 5. Weiterhin führen die Maßnahmen der Planfälle 1, 2 und 4 dazu, dass die Anlieger um den Frechener Weg Umwege fahren müssen, um

an ihr Ziel zu kommen. Unnötige Fahrwege, die dann andere Teile des Wohngebietes zusätzlich belasten, sind die Folge.

Wesentlich ist für die Verwaltung, dass durch verkehrsberuhigende Maßnahmen die Geschwindigkeit auf dem Frechener Weg reduziert wird. Hierdurch sind die größten Wirkungen zu erzielen. Mit den verkehrslenkenden Maßnahmen, die im Rahmen der WM 2006 umgesetzt worden sind, konnte der Verkehr auf dem Frechener Weg bereits um bis zu 25% reduziert werden. Die Verwaltung geht davon aus, dass ein weiterer Verkehrsrückgang durch v.g. geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen erzielt werden kann.

Die Verwaltung schlägt daher vor, in einer ersten Baustufe auf dem Frechener Weg geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen gemäß der Beschlussvorlage vorzunehmen. Erst wenn nach einer Testphase von einem halben Jahr durch Kontrollmessungen festgestellt wird, dass durch diese Maßnahmen keine spürbare Verbesserung der Verkehrssituation am Frechener Weg eingetreten ist, soll in einer zweiten Stufe der Planfall 5 realisiert werden.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1 - 7