

## Mitteilungsvorlage

**Vorlage Nr. XVI/516**

Overath, den 18.02.2022

- öffentliche Sitzung  
 nichtöffentliche Sitzung

Berichtersteller:  
Müller, Hans Herbert

## Beratungsfolge

Bau- und Planungsausschuss

## Sitzungstermin

22.03.2022

**Verkehrsablauf am Knotenpunkt B484 (Hauptstraße/Propsteistraße); Antrag der CDU-Fraktion**

**Präsentation Herr Baumert, Ing.-Büro Brilon Bondzio Weiser**

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>	<b>ja</b>
<b>Geschäftsjahr</b>	<b>2022</b>
<b>Kostenart</b>	
<b>Kostenstelle/Projekt</b>	
<b>Gesamtansatz</b>	0,00
<b>Bedarf</b>	5000,00
<b>Erträge</b>	0,00
<b>Jährliche Erträge</b>	0,00
<b>Kosten</b>	0,00
<b>Jährliche Folgekosten</b>	0,00
<b>Bemerkungen</b>	

---

### Inhalt der Mitteilung:

**Der Bau- und Planungsausschuss nimmt den Bericht des Ingenieurbüros Brilon Bondzio Weiser zur Kenntnis.**

## Sachdarstellung mit Stellungnahme zum Leitbild :

Zwischen Juni 2018 und März 2019 ereigneten sich an der Einmündung Propsteistraße/Hauptstraße insgesamt drei Verkehrsunfälle mit Fußgängern, allesamt waren Kinder beteiligt. Bei zwei der Unfälle lag die Unfallursache darin, dass Linksabbieger auf der Hauptstraße mit Fahrtrichtung Propsteistraße die querenden Fußgänger übersahen.

Nach kurzer Diskussion wurde daraufhin in der Verkehrsbesprechung vom 12.03.2019 eine Verkehrsuntersuchung durch Herrn Baumert vom Büro Brilon Bondzio Weiser eingeleitet, mit der Fragestellung, ob die Verkehrsabläufe mit einer eigenen Grünphase für die Fußgänger oder Linksabbieger noch darstellbar sind.

In der Verkehrsbesprechung vom 10.09.2019 wurde das Ergebnis der Untersuchung von Herrn Baumert vorgestellt. Es wurden insgesamt vier Varianten untersucht:

- **Variante 1** — Kürzung der Grünzeit der Fußgänger über die Propsteistraße
- **Variante 2** — Signaltechnisch gesicherte Freigabe der Linksabbieger
- **Variante 3** — Linksabbiegeverbot und Wenden am westlich benachbarten Kreisverkehr und
- **Variante 4** — Einrichtung einer separaten Phase aller Fußgänger („Rundum-Grün“)

Die Untersuchung der vier Varianten fand jeweils anhand von Kapazitätsnachweisen gemäß den Berechnungsverfahren aus dem aktuell gültigen HBS (Version 2015) statt.

Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass nur mit **Variante 1** ein leistungs- und funktionsfähiger Verkehrsablauf an dem Knotenpunktsystem (Kreisverkehr und Einmündung) mit gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich wäre, die jedoch von der Polizei und den Teilnehmern der Verkehrsbesprechung abgelehnt wurde, da es den Eltern schwer vermittelbar wäre, dass zum Schutz der Kinder (und natürlich auch der anderen Fußgänger) die Grünzeiten gekürzt würden.

Bei **Variante 2** waren an der LSA Propsteistraße in der westlichen Zufahrt Rückstaus zu erwarten, die bis in den Kreisverkehr zurückreichen und dort den Verkehrsablauf spürbar behindern. Zwar war rechnerisch eine ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D) möglich, die beschriebenen Rückstaus führen insgesamt jedoch zu einer mangelhaften Verkehrsqualität.

Bei den **Varianten 3 und 4** waren in den maßgebenden Spitzenstunden (nachmittags / samstags) bereits rechnerisch eine mangelhafte bis ungenügende Verkehrsqualität (Stufe E/F) zu erwarten. Diese Varianten wurden somit komplett ausgeschlossen.

Die Verkehrsbesprechung empfahl daher der Verwaltung einstimmig, die **Variante 2** zur Fußgängersicherung umzusetzen.

Die erste Umsetzung erfolgte jedoch mit ungünstigen Parametereinstellungen, so dass kurzfristig diese optimiert werden konnte (musste) durch kombinierten Einsatz von einer Videokamera mit den Detektionsschleifen in der Fahrbahn. Bis zu den Stoßzeiten läuft seitdem der Verkehr. Die Verkehrsqualität in den Hauptverkehrszeiten wird in in der Bevölkerung jedoch als schlecht und zeitweise inakzeptabel empfunden. Im Gegenzug sind die Fußgänger mit der aktuellen Schaltung sehr zufrieden. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung haben sich seit der Umsetzung nicht mehr ereignet.

Die CDU-Fraktion beantragte am 24.11.2020 (Vorlage im Stadtrat am 09.12.2020) die **Variante 3** gesondert noch einmal zu prüfen. Der Antrag wurde vom Stadtrat in den nächsten Bau- und Planungsausschuss verweisen.

Im Rahmen der ergänzenden Untersuchung wurden die **Variante 2** und die **Variante 3** in Ihrer Qualität nicht — wie bereits erfolgt - nur rein rechnerisch, sondern anhand der Verkehrsdaten 2017 und 2020 mit einer **Mikrosimulation** überprüft.

Durch die komplexe Verkehrssituation im Zuge der Ortsdurchfahrt (B 484 Hauptstraße) mit ihren zahlreichen Störeinflüssen (Parkbuchten, querende FG, Ein- und Ausfahrten), die in Kombination mit dem vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen zu einem relativ defensiven Fahrverhalten führt, liegt danach die reale Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Propsteistraße und am Kreisel Siegburger Straße unter der (ursprünglich) berechneten Leistungsfähigkeit.

Dadurch ergeben sich andere Ergebnisse im Variantenvergleich.

Die Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitzenstunde mit Zählenden 2020 (nur 90% des Verkehrsaufkommens von 2017) der **Variante 2** ist in der Mikrosimulation etwas schlechter, als die **Variante 3**, während bei der reinen Berechnung die **Variante 3** deutlich schlechter als die **Variante 2** abschnitt.

Nimmt man allerdings die Verkehrsdaten 2017 als Grundlage der Mikrosimulation, führen **Variante 2 und 3** zu mangelhaften Ergebnissen in der Nachmittagsspitze.

Was ist seitdem passiert?

Zeitschiene:

**24.11.2020:** Antrag der CDU-Fraktion

**09.12.2020:** Weiterleitung an Ingenieurbüro Brilon Bondzio Weiser, Straßenbaulastträger und Betreiber der LSA (Fa. AVT Stoye) samt Ersteinschätzung

**17.12.2020:** Beauftragung des Ingenieurbüros Brilon Bondzio Weiser zur Prüfung des Vorschlages

**15.02.2021:** Erste Stellungnahme zum Prüfauftrag

Fazit:

Unabhängig von der konkreten Verkehrsführung (Variante 2 oder Variante 3) ist das Verkehrssystem Hauptstraße (B 484) / Propsteistraße und Hauptstraße (B 484) / Siegburger Straße (B 484) / Ferrenberg seit Jahren in den Hauptverkehrszeiten an der Kapazitätsgrenze.

Anhand der detailliert durchgeführten Mikrosimulationen inkl. Berücksichtigung verkehrabhängiger Signalsteuerungen weist Variante 3 mit einem Wegfall der Linksabbieger jedoch verkehrstechnische Vorteile gegenüber der heutigen Verkehrsführung (Variante 2) auf. Dies gilt insbesondere für das im Vergleich zu 2017 aktuell geringere Verkehrsniveau.

**17.02.2021:** Ergänzende Stellungnahme zum Prüfauftrag

### **Fazit und Handlungsempfehlung:**

- Durch die Corona-bedingten Maßnahmen hat das Verkehrsaufkommen sowohl in der Ortsdurchfahrt als auch an dem Knotenpunktsystem (Kreisverkehr und LSA Propsteistraße) in den letzten Monaten spürbar abgenommen.
- Aktuell ist die Funktionsfähigkeit des Knotenpunktsystems in den Hauptverkehrszeiten gewährleistet. Eine Änderung der Verkehrsführung ist derzeit nicht erforderlich.
- Nach Aufhebung der Einschränkungen (Schule, Einzelhandel, Gastronomie, Sport) ist die Verkehrssituation zu beobachten. Voraussichtlich wird sich der Verkehrsablauf erst nach den Osterferien schrittweise normalisieren. Der Umfang des Homeoffice-Angebotes wird nicht vollständig zurückgehen. Eine aktuelle Verkehrszählung (ab April/Mai) wird empfohlen.
- Die Einrichtung der Verkehrsführung gemäß Variante 3 (Wegfall des Linksabbiegers) stellt erst dann eine sinnvolle Alternative dar, wenn die Funktionsfähigkeit der heutigen Verkehrsführung aufgrund zu hoher Verkehrsbelastungen wieder spürbar eingeschränkt ist.
- Die Einrichtung der Variante 3 bedarf der Zustimmung durch den Straßenbau-Lastträger (Straßen.NRW Gummersbach) sowie der anschließenden verkehrsrechtlichen Anordnung.
- Es ist abschließend zu beachten, dass in den Zufahrten des Kreisverkehrs Hauptstraße / Siegburger Straße auch bei Variante 3 mit Zeitverlusten und Rückstaus zu rechnen ist.

**24.02.2021** Zwischenstandsmitteilung im Ausschuss für Zukunft, Umwelt, Mobilität und Tourismus

**01.06.2021:** Beratungen mit Ingenieurbüro über weitere Vorgehensweise durch die allmähliche Normalisierung des Verkehrsaufkommens

**10.06.2021:** Vorschlag des Ingenieurbüros zur weiteren Vorgehensweise, da die bislang erhobenen Zahlen (2017 erhebliches Verkehrsaufkommen und 2020 deutlich geringeres, Corona-bedingtes Verkehrsaufkommen. Zählung Juni, technische Prüfung und Dokumentation als sinnvoll.

Sollte die Zählung im Juni 2021 geringer ausfallen als die Zählungen in 2020 würde die heutige Verkehrsführung ausreichen und vorerst keine weitere Prüfung erforderlich sein. In diesem Fall empfehle ich die ergänzende Zählung im September.

**24.06.2021:** Erneute Verkehrsmessungen nach erfolgter Beauftragung mitsamt gemeinsamer Erörterung weiterer Optimierungsmöglichkeiten der bestehenden Signalsteuerung.

Seitdem der Schulbetrieb wieder läuft, hat das gesamte Verkehrsaufkommen im Ortskern, insbesondere in Stoßzeiten, wieder merklich zugenommen. Es kommt in den Morgenstunden ca. 07:30- 08:30 h zu merklichem Rückstau im Richtung Heiligenhaus. Auch der Feierabendverkehr ca. 16:30-18:00 war gefühlt teils noch deutlich stärker frequentiert und es kam im gesamten Ortskern zu nicht unerheblichen Rückstausituationen (Heiligenhauser Berg, Siegburger Straße, Hauptstraße und Propsteistraße)

In diesem Zusammenhang ist aufgefallen, dass die Wartezeiten des Rechtsabbiegers aus Richtung Kreisverkehr kommend in Richtung Propsteistraße zumindest gefühlt teils zu lang erscheinen, da hier „gestanden“ wird obwohl kein kreuzender Verkehr auftritt.

**03.07.2021:** Erste Auswertungen der erneuten Messungen 06/2021

Aktuelle Handlungsempfehlung von Ingenieurbüro Brilon Bondzio Weiser

> Optimierung der Signalsteuerung für den Rechtsabbieger K2R in die Propsteistraße durch die Signalbaufirma AVT-Stoye

> Erneute Verkehrszählung nach den Sommerferien

> Aktueller Variantenvergleich mit Mikrosimulation

- *V2 = Aktuelle Verkehrsführung mit Linksabbiegen in die Propsteistraße*
- *V3 = Wegfall des Linksabbiegens und Wendemanöver am Kreisverkehr*

> Finale Abstimmung und Festlegung der Verkehrsführung

**13.08.2021:** Beauftragung von AVT Stoye (Hersteller der LSA) zur Umsetzung der gefundenen Optimierungsmöglichkeiten (freier Rechtsabbieger in Propsteistraße)

**30.09.2021:** Vorlage der anzuordnenden Änderungen durch AVT Stoye

**06.10.2021:** Anordnung der geänderten Signalsteuerung nach vorherigem Anhörungsverfahren

**05.11.2021:** Einspielung der geänderten Signalsteuerung durch AVT Stoye und Feststellungen der teils unzureichenden Umsetzung.

„Die Änderungen wurden gerade eingespielt. Die Änderungen am freien Rechtsabbieger scheinen entsprechend umgesetzt zu sein, aber leider funktioniert offensichtlich die gewünschte Fußgängerquerung (in einem Zuge bei Anforderung über die K 25) noch nicht.“

**11.11.2021:** Gemeinsamer Erörterungstermin mit AVT Stoye, Ingenieurbüro und Straßenverkehrsbehörde zur Behebung der noch vorhandenen Schwachpunkte.

**01.12.2021:** Einspielung + Inbetriebnahme der nun final erörterten Signalsteuerung

**02.12.2021:** Zweite Messung des gesamten Verkehrsaufkommens durch Brilon Bondzio Weiser, unter Berücksichtigung der neu optimierten LSA-Steuerung, zur abschließenden Bewertung des ursprünglichen Prüfauftrages:

**Nun noch ausstehend:**

Abschließende Bewertung des Prüfauftrages unter Berücksichtigung der neuen Zahlenerhebungen mit der nun optimierten Signalsteuerung.

In Vertretung

Sassenhof  
Erster Beigeordneter