



GRÜNE KREISTAGSFRAKTION, WILLY-BRANDT-PLATZ 1, 50124 BERGHEIM

AN DEN VORSITZENDEN DES VERKEHRSAUSSCHUSSES
HERRN JOHANNES BORTLISZ-DICKHOFF
BRÜHL

Eingang Vorz. Landrat	
20. Feb. 2020	
Original an <i>IV</i>	Kopie für <i>0111</i>

RHEIN-ERFT-KREIS
KREISTAGSFRAKTION

Willy-Brandt-Platz 1
50126 Bergheim

Tel: +49 22 71 83 18 42
Fax: +49 22 71 83 23 21

gruene.kreistagsfraktion@rhein-erft-kreis.de
www.gruene-rek.de/kreistagsfraktion

Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. März 2020
Anfrage: K 7 in Brühl

Bergheim, den 19.02.2020

DS - Nr. 100 / 2020

Sehr geehrter Herr Bortlisz-Dickhoff,

seit geraumer Zeit verfolgen Kreis und Stadt Brühl die Absicht, die Kreisstraße 7 in Brühl zwischen dem Palmersdorfer Hof und der Rheinstraße so zu verlegen, dass sie die Kreuzung mit der Rheinstraße nicht mit der Bergerstraße, sondern mit der Wesselingener Straße bildet. Grund dafür ist, dass die Bergerstraße eine Wohnstraße ist, Anlieger der Wesselingener Straße aber im Wesentlichen Gewerbebetriebe sind. Für die Entwicklung des Stadtteils Brühl-Ost ist es evident, zwischen dem Wohngebiet an der alten Zuckerfabrik und dem Wohngebiet um die Elisabethstraße die aktuell trennende Bergerstraße zu beruhigen. Das Mittel der Wahl ist und bleibt der Verschwenk der K 7 in Richtung Bergerstraße. Dieser Verschwenk hängt aber an einem Grunderwerb, der zu angemessenen Konditionen zumindest aktuell nicht zu realisieren ist.

Um nicht noch weiter Zeit zu verlieren und die Entwicklungsmöglichkeiten für den Stadtteil Brühl-Ost baldmöglichst zu realisieren, könnte mit einem weiteren Zwischenschritt, der LKW-Durchgangsverkehr wurde bereits untersagt, die Bergerstraße vom Durchgangsverkehr entlastet werden. So könnte die Bergerstraße in südlicher Richtung zwischen Lise-Meitner-Straße und Rheinstraße für den PKW-Verkehr zur Einbahnstraße werden. Auf der westlichen Seite dieses Straßenabschnittes ließe sich in Verlängerung des separierten Radweges an der Otto-Wels-Straße eine sichere Radwegführung in Form einer Protected Bike Lane realisieren. Durch den Wegfall der Geradeausspur der Otto-Wels-Straße in die Bergerstraße lassen sich eine Rechtsabbiegespur und eine Linksabbiegespur vor der Kreuzung mit der Rheinstraße realisieren. Werden auf der Rheinstraße zwischen Bergerstraße und Wesselingener Straße vier Fahrstreifen und jeweils drei Fahrstreifen im Zulauf auf diese Punkte sowie im Zulauf der Wesselingener Straße auf die Rheinstraße eingerichtet, müsste dieses Kreuzungssystem deutlich leistungsfähiger gestaltet werden können. Für die weitere Perspektive erscheint von Vorteil, die Wesselingener Straße östlich des Baumarkts zunächst bis zur Sürther Straße zu verlängern.

Die Verwaltung möge in der Antwort auf diese Anfrage bitte darstellen, ob eine solche oder eine so ähnliche Gestaltung des Kreuzungssystems realisierbar ist und ob der Landesbetrieb Straßen NRW sich ebenfalls mit einer solchen Gestaltung der Kreuzungen anfreunden könnte.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Elmar Gillet
Fraktionsvorsitzender


i.A. Michael Zöphel
Fraktionsassistent

Aktenzeichen:	
federführend:	66 Amt für Straßenbau und Verkehr
Antragsteller:	

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Verkehrsausschuss	12.03.2020	

K 7 in Brühl**- Beantwortung der Anfrage der GRÜNEN Kreistagsfraktion vom 19.02.2020 -****Mitteilung:**

Die Anfrage der GRÜNEN Kreistagsfraktion wird wie folgt beantwortet.

- Die Verwaltung möge in der Antwort auf diese Anfrage bitte darstellen, ob eine solche oder eine so ähnliche Gestaltung des Kreuzungssystems realisierbar ist und ob der Landesbetrieb Straßen NRW sich ebenfalls mit einer solchen Gestaltung der Kreuzungen anfreunden könnte.

Im September 2013 hat die Stadt Brühl sechs Verknüpfungsvarianten für den Knotenpunkt L 184/ K 7n in Brühl-Ost von einem Ingenieurbüro bewerten lassen. Zwei Varianten wurden dabei im Hinblick auf die Zielerfüllung positiv bewertet und in einem weiteren Verkehrsgutachten im April 2015 näher untersucht und einander gegenübergestellt:

- **Variante 1, Trassenverlegung K 7 mit Ausbildung eines vierarmigen lichtsignalgeregelten Knotenpunktes in Höhe Wesselingener Straße (siehe Anlage 1)**
- **Variante 2, zwei versetzte lichtsignalgeregelte Einmündungen (siehe Anlage 2)**

Die Variante 2 entspricht weitestgehend dem in der Anfrage skizzierten Vorschlag. Das Ergebnis des Gutachtens (Variantenvergleich) ist in der Anlage 3 beigelegt.

Aus verkehrsfachlicher Sicht wäre der Variante 1 der Vorzug zu geben. Ein Knotenpunktausbau gem. Variante 2 würde die Verkehrssituation gegenüber dem Status Quo ebenfalls spürbar verbessern, aber auf der Rheinstraße von der Bergerstraße bis zur Wesselingener Straße einen durch die Variante 1 vermeidbaren Mehrverkehr erzeugen. Das Baurecht wäre nach Einschätzung der Verwaltung bei Weiterverfolgung der Variante 2 einfacher zu erlangen; ebenso die Durchsetzung des Grunderwerbs.

Der Landesbetrieb Straßen NRW hat in vergangenen Verwaltungsgesprächen bereits seine grundsätzliche Zustimmung zu beiden Varianten signalisiert; dabei allerdings deutlich darauf hingewiesen, dass er keine eigenen Haushaltsmittel in das Vorhaben einbringen kann.

Bergheim, 05.03.2020

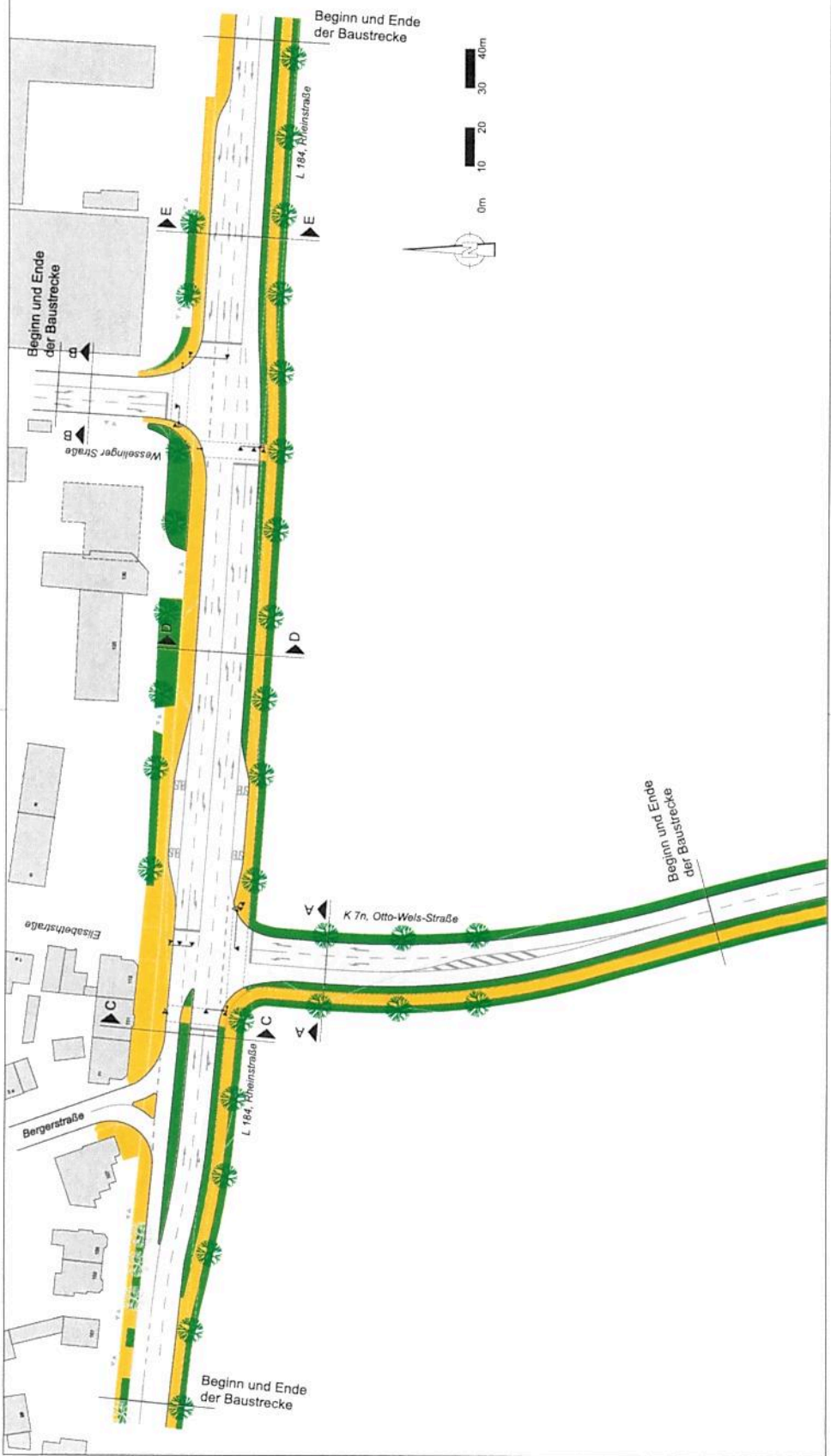
In Vertretung

Michael Vogel



Variante 1
 Knotenpunktuntersuchung L 184 / K 7n in Brühl

Maßstab	Lageplan	1:500	Blatt Nr.	1
				Datum
Projekt		Bauteil		
Bauteil		Kücher		



Variante 2
 Knotenpunktuntersuchung L 184 / K 7n in Brühl

Lageplan	1:500	20.09.2015
	Blatt Nr. 1	

Variante 1: Vierarmiger lichtsignalgeregelter Knotenpunkt				
Begreifbarkeit der Kfz-Verkehrsführung	Übersichtliche Verknüpfung der beiden Straßen, die durch Vorwegweisung leicht zu verdeutlichen ist.			++
Verkehrsfluss und Verkehrsqualitäten	L 184 w → o L 184 o → w K 7nord → L184ost K 7süd → L184ost K 7nord → L184west K 7nord → K7süd Gesamtqualität	w = 41 s w = 21 s w = 26 s w = 23 s w = 26 s w = 26 s	C B C B B B C	+
Verkehrsqualität Fußgänger und Fahrradfahrer	Wegeföhrung entlang der Straßen mit signalgesicherten Furten im Kreuzungsbereich, zusätzlich Querungshilfe im Bereich Bergerstraße.			++
Busverkehr	Lage der Bushaltestellen weitgehend unverändert, gute und sichere Erreichbarkeit für die Fahrgäste.			+
Einbindung in die städtebauliche Situation	Die signalisierte Kreuzung kann relativ kompakt ausgebildet werden und bildet den Auftakt in die Ortsdurchfahrt Brühl der L 184. Die Grundstückerschließung von der L 184 ist möglich.			+
Flächenverbrauch	Flächeninanspruchnahme für den Neubau: ca. 5.100 m ² . Durchschneidung der landwirtschaftlichen Nutzfläche bei Beibehaltung der Leitungsachse im Zuge der K 7alt.			o
Neubau-/ Umbauaufwand K 7	Die K 7n muss über eine Länge von 270 Meter neu gebaut werden. Während der Bauzeit kann die alte K 7 noch genutzt werden.			o
Neubau-/ Umbauaufwand L 184	Die L 184 muss über eine Länge von rund 220 Metern um 1 Fahrstreifen verbreitert werden. Dazu sind die Medien / Leitungen auf der Südseite zu verlegen			o
Kosten	Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 2.320.000 €.			o
Verkehrsföhrung während der Bauzeit	Alte K 7 (Bergerstraße – Otto-Wels-Str.) kann während des Straßenneubaus weiterhin genutzt werden.			+
Verkehrsföhrung nach Baumaßnahme	Die Verkehrsföhrung nach der Baumaßnahme verändert sich durch die Verlegung der K 7n, wird aber durch den vierarmigen Knotenpunkt leicht verständlich.			++
Verlegung der Leitungen	Die Leitungen in der Otto-Wels-Straße müssen über die gesamte Länge der Verschenkung der Straße verlegt werden. In der Rheinstraße müssen nur die Leitungen unterhalb des südlichen Gehwegs verlegt werden.			o
Gesamtbewertung				+

Variante 2: zwei versetzte lichtsignalgeregelte Einmündungen					
Begreifbarkeit der Kfz-Verkehrsführung	Hauptachse bleibt die L 184. Über-Eck-Verbindung der Kreisstraße kann durch Wegweisung verdeutlicht werden			+	
Verkehrsfluss und Verkehrsqualitäten	L 184 w → o L 184 o → w K 7nord → L184ost K 7süd → L184ost K 7nord → L184west K 7nord → K7süd Gesamtqualität	w = 31+0 s w = 31+0 s w = 33 s w = 10+11 s w = 14+5 s w = 14+33 s	B+A B+A B A+A A+A A+B C	<p>Für den über die K 7 durchfahrenden Verkehr bedeutet die Über-Eck-Verbindung eine verlängerte Fahrzeit, da Wartezeiten unvermeidlich sein werden, wenn im Lichtsignalprogramm die L 184 prioritär behandelt wird.</p>	o
Verkehrsqualität Fußgänger und Fahrradfahrer	Eindeutige, klare Wegeführung, signalgesichert			+	
Busverkehr	Lage der Bushaltestellen gut, entsprechend Bestand, signalgeregelte Furten.			+	
Einbindung in die städtebauliche Situation	Hauptrichtung und Nebenrichtungen sind klar definiert. Linearität der Rheinstraße bleibt erhalten. Grundstücksererschließung ist gewährleistet. Problematisch wird Linksein- und Ausbiegen (z.B. Tankstelle).			o	
Flächenverbrauch	Flächeninanspruchnahme für den Neubau: ca. 2.900 m ² Landwirtschaftliche Fläche bleibt im Zusammenhang. Leitungstrasse nah zur K 7alt.			+	
Neubau-/ Umbauaufwand	Der Neuaufwand dieser Baumaßnahme ist gering, da die L 184 eine Fahrbahnverbreiterung erhält und der Knotenpunkt der K 7 nur um ca. 25 Meter nach Osten verlegt wird.			++	
Kosten	Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 2.240.000 €.			+	
Verkehrsführung während der Bauzeit	Während des Neubaus der südlichen K 7n sind Verkehrseinschränkungen mit Umleitungen notwendig.			o	
Verkehrsführung nach Baumaßnahme	Die Verkehrsführung nach der Baumaßnahme ist schwieriger, da die Verkehrsteilnehmer, die der K 7 folgen über die L 184 durch zwei Knotenpunkte geführt werden müssen.			o	
Verlegung der Leitungen	Die Leitungen in der Otto-Wels-Straße müssen über eine kurze Länge von ca. 150 Meter verlegt werden. In der Rheinstraße müssen die Leitungen unterhalb des südlichen Gehwegs verlegt werden.			+	
Gesamtbewertung				+	

Trotz einiger Vorteile in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme und die Baukosten gegenüber Variante 1, wird die Variante 2 mit zwei versetzten Einmündungen in die L 184 in Bezug auf die Verknüpfung zur übergeordneten Landesstraße und die Begreifbarkeit der Kfz-Verkehrsführung deutlich positiver bewertet.

Für die Abwicklung aller Verkehrsarten ist ein vierarmiger Knotenpunkt vorteilhafter als zwei versetzte Einmündungen mit zwei Lichtsignalanlagen, bei denen der Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr insgesamt störungsanfälliger wird. Die Begreifbarkeit im Verlauf der K 7 ist deutlich besser als in Variante 2.

Die Differenz der Baukosten in Höhe von rund 80.000 € zu Ungunsten von Variante 1 rechtfertigt den verkehrlichen Argumenten gegenüber keine Abwertung.