

Dezernat III
3810/VIII

Gremium: Mobilitätsausschuss

öffentlich

Sitzung am: 03.12.2024

**Verkehrsversuch Wellenstraße;
Beschluss**

Sachverhalt:

Dokumentation und Auswertung des Verkehrsversuchs „Einbahnstraße Wellenstraße“

Die Wellenstraße in Siegburg wurde im Zuge der Baumaßnahme Kaiser Carré an der Theodor-Heuss-Straße von September 2022 bis August 2024 temporär zur Einbahnstraße umgewandelt. Vor Einrichtung der Baustellenregelungen im Zeitraum 12.8.2022 bis 2.9.2022 fanden Verkehrserhebungen in Form von Knotenstromzählungen und Querschnittszählungen und -messungen an verschiedenen Stellen statt (Vorher-Zählung). Nach der Bauphase wurde gemäß Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 22.5.2023 unter TOP 9.5 die Einbahnstraßenregelung als Verkehrsversuch beibehalten. Nach einer „Normalisierungsphase“ von ca. 4 Wochen konnten in diesem Zuge Vergleichsdaten erhoben werden. Im Zeitraum vom 7.10.2024 bis 15.10.2024 wurden dafür erneut Knotenstromzählungen und Querschnittszählungen und -messungen im umliegenden Straßennetz durchgeführt (=Nachher-Zählung).

Unabhängig von der Baustellen- und Einbahnstraßenregelung gilt in der Wellen-, Tönnisberg- und Brandstraße eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Folgende Messstellen wurden jeweils 2022 und 2024 eingerichtet:

Knotenstromzählungen per Kamerasystem:

- KP01 – Johannesstraße/ Theodor-Heuss-Straße/ Minoritenstraße
- KP02 – Tönnisbergstraße/ Schillerstraße/ Wellenstraße
- KP03 – Zeithstraße/ Wellenstraße/ Neuenhof

Querschnittszählungen und -messungen per Seitenradargerät:

- QS01 – Wellenstraße
- QS02 – Brandstraße
- QS03 – Tönnisbergstraße

Es ist also direkte Vergleichbarkeit gegeben.

Auswertung

Wellenstraße:

Die Tagesbelastung reduziert sich um ca. 20%, um knapp 1.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden von 4.750 Kfz/24h auf 3.750 Kfz/24h. In Fahrtrichtung Norden – welche der Einbahnrichtung entspricht – ist in der Wellenstraße zwar eine Zunahme des Verkehrs festzustellen, insgesamt ist die Querschnittsbelastung aber gesunken.

Die Wellenstraße hat den Charakter einer Quartiersstraße (Kategorie ES IV nach der RAS 06¹) mit einer Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Diese Straßenkategorie verträgt eine Verkehrsstärke von 400 bis 1000 Kfz/h in den Spitzenstunden. Dies entspricht aus Erfahrungswerten und aus der reinen Lehre einer Tagesverkehrsbelastung von 4.200 bis 10.500 Kfz/24h.

Die V85² in der Wellenstraße nimmt von 49 km/h im Jahr 2022 zu 42 km/h im Jahr 2024 ab.

Tönnisbergstraße und Brandstraße:

In Fahrtrichtung Süden ist eine Verkehrsverlagerung von der Wellenstraße in die Tönnisbergstraße, über Brandstraße und Zeithstraße in Richtung Neuenhof erkennbar.

In der Tönnisbergstraße ist eine Verdopplung der Verkehrsbelastung von ca. 2.000 Kfz/24h auf 4.000 Kfz/24h zu erkennen. In ähnlicher Größenordnung ist die Veränderung auch in den beiden Spitzenstunden morgens und abends zu erkennen. Dies entspricht rund 90-100 Kfz in einer Stunde.

In der Brandstraße ist eine Zunahme um ca. 50 %, von ca. 1.750 auf etwa 2.550 Kfz/24h, festzuhalten. Die relative Mehrbelastung der Brandstraße in der morgendlichen Hauptverkehrszeit fällt mit einer Zunahme von 313% (46 zu 190 Fz/h) deutlich aus, wohingegen abends mit einer Zunahme von 12% (171 zu 191 Fz/h) kaum eine Veränderung feststellbar ist. Aus Sicht der Verwaltung ist dies begründet durch den nachmittäglichen Parksuchverkehr in der günstig zur Innenstadt gelegenen Brandstraße. Die absolute Belastung bleibt insgesamt gering.

Beide Straßen sind als Wohnstraßen (Kategorie ES V) charakterisiert, was einer Verkehrsbelastung von bis zu 400 Kfz/h in den Spitzenstunden entspricht. Dies entspricht aus Erfahrungswerten und aus der reinen Lehre einer Tagesverkehrsbelastung bis zu 4.200 Kfz/24h.

Die V85 an den Messpunkten hat sich in der Tönnisbergstraße von 26 km/h zu 39 km/h deutlich erhöht und in der Brandstraße von 31 km/h zu 33 km/h lediglich minimal verändert.

Anmerkung:

Aus den vorliegenden Zählungen zum Knotenpunkt Johannesstraße/ Theodor-Heuss-Straße ist erkennbar, dass die nach der Eingewöhnungszeit erwartete Mehrbelastung und der Wiederkehr der Verkehre in der Theodor-Heuss-Straße nicht vollständig eingetreten ist. Durch die lange Bauzeit von zwei Jahren im Bereich Kaiser Carré haben sich viele Menschen an alternative Routen gewöhnt. Gleichzeitig ist mit der Schließung des Kaufhofs ein wichtiger „Verkehrsmagnet“ weggefallen. Eine Vorher-Nachher Vergleichbarkeit der Daten ist also nicht gegeben. Vielmehr kann interpretiert werden, dass mit laufender Zeit die Achse Theodor-Heuss-Straße immer mehr Verkehr anziehen wird, wenn die Beendigung der Baustelle Kaiser Carré immer mehr wahrgenommen wird. Hier liegt eine große Kapazität vor, die die Reisezeit verkürzen kann und dadurch mittelfristig auch von Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen und genutzt wird. Dies wird sich aller Voraussicht nach auch in der Tönnisberg- und Wellenstraße bemerkbar machen.

¹ Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen, FGSV

² Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird

Übersichtstabelle der gemessenen Verkehrsdaten:

2022		V85 (km/h)	DTV (Fz/24h)	HVZ morgens 6-10 Uhr (Fz/h)	HVZ abends 15-19 Uhr (Fz/h)
Wellenstraße		49	4734	261	426
Wellenstraße FR Nord		---	---	96	206
Tönnisbergstraße		26	2104	108	161
Tönnisbergstraße FR Ost		---	---	75	111
Brandstraße		31	1734	46	171
Begriffserklärungen:					
<i>V85: Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird</i>					
<i>DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Fz/24h</i>					
<i>HVZ: Hauptverkehrszeit morgens/ abends in Fz/h</i>					
<i>---: keine Daten</i>					

Bewertung und Empfehlung des Fachamtes

Durch die Einbahnstraßenregelung wird die Verkehrssituation in der Wellenstraße wesentlich entspannt. Durch ausbleibendes Ausweichen des Begegnungsverkehrs im punktuell beengten Straßenraum ist insgesamt eine Verlangsamung bei gleichzeitiger Verbesserung des Verkehrsflusses zu erkennen. Insgesamt sind die Fahrgeschwindigkeiten in der Wellenstraße auch mit der Einbahnstraßenregelung von 49km/h auf 42 km/h deutlich zurückgegangen.

In der Tönnisberg- und der Brandstraße ist eine erhebliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens aufgrund von Verkehrsverlagerungen des in südlicher Richtung verlaufenden Verkehrsstromes sowohl in der morgendlichen als auch in der abendlichen Hauptverkehrszeit festzustellen. Die absoluten Verkehrszahlen zeigen eine Angleichung der Belastung der Wellenstraße mit der Tönnisbergstraße auf jeweils ca. 4.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden. Die Belastung in der Brandstraße erhöht sich ebenfalls insgesamt deutlich, bleibt absolut gesehen jedoch erheblich unter der Belastung der Wellen- und Tönnisbergstraße. Sowohl die gemessenen Verkehrsstärken in der Wellen- als auch der Tönnisberg- und Brandstraße liegen in einem unproblematischen Bereich für die jeweiligen Straßenkategorien in dieser städtebaulichen Lage. Beide Straßen haben die Kapazität und den Charakter, den Mehrverkehr aufzunehmen. Die vorher geringeren Verkehrszahlen steigen zwar, allerdings ist auch der „neue“ Verkehr in dieser städtebaulichen Lage verträglich.

In der Tönnisbergstraße geht die Verkehrsverlagerung mit einer deutlichen Erhöhung der gemessenen Fahrgeschwindigkeiten (V85 von 26 zu 39 km/h) einher. Auch diesem Umstand kann die Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeiten in der Wellenstraße (V85 von 47 zu 42 km/h) beim Abwägungsprozess entgegengestellt werden. Die Fahrgeschwindigkeiten in der Brandstraße (V85 31 zu 33 km/h) werden durch die erhöhte Belastung durch die Einbahnstraßenregelung in der Wellenstraße nicht wesentlich beeinflusst. Hier wirkt das in den letzten Jahren eingerichtete alternierende Parken.

In der Tönnisbergstraße muss weiter gemessen und optimiert werden, auch wenn hier verkehrsberuhigende Maßnahmen bereits gegeben sind.

Der verbesserte Abfluss des Verkehrs in der Wellenstraße ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten mit einer Verbesserung der Einsatzzeiten der Feuerwehr und des Rettungsdienstes verbunden und wurde daher bei der Anhörung zur Einführung der temporären Einbahnstraßenregelung von den Vertretern der Feuerwehr befürwortet.

Aus rein verkehrsplanerischer Sicht können die verlagerten Verkehre durch das umliegende Straßennetz auch mit Beibehaltung der Einbahnstraße problemlos aufgenommen werden. Weiter ist der deutlich verbesserte Verkehrsfluss in der Wellenstraße ein deutlicher Mehrwert im Bereich des Kreisverkehrs Neuenhof und führt zu einem flüssigeren Verkehrsablauf in Richtung Norden. Eine Rückstauerscheinung in verschiedenen Abschnitten, wie es im Zweirichtungsverkehr des Öfteren war, ist nicht mehr zu erkennen. In Richtung Süden sind auf den alternativen Routen Theodor-Heuss-Straße, Tönnisbergstraße und Brandstraße keine problematischen Rückstauereignisse feststellbar. Die Theodor-Heuss-Straße hat perspektivisch noch genug Kapazitäten um mittelfristig immer mehr Verkehr von der Tönnisberg- und Brandstraße aufnehmend zu entlasten.

Im Abwägungsprozess überwiegen insgesamt die Vorteile des verbesserten Verkehrsflusses in der Wellenstraße für die gesamtstädtischen Interessen durch die Einbahnstraßenregelung, da die Nachteile der Regelung in den Nebenstraßen im händelbaren und verträglichen Rahmen sind.

Die Stadtverwaltung empfiehlt die Überführung des Verkehrsversuches in eine dauerhafte Anordnung unter weiterer Beobachtung der Verkehre in der Tönnisbergstraße und ggfs. Optimierung für die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten.

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss beschließt die Überführung des Verkehrsversuchs „Einbahnstraße Wellenstraße“ in eine dauerhafte Anordnung und beauftragt die Verwaltung zu weiteren Verkehrserhebungen in der Tönnisbergstraße, mit der Intention diese weiter zu beruhigen.

Siegburg, 18.11.2024