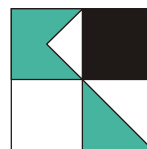

IKEA
Standort Wuppertal

**Ergänzende Stellungnahme zur
verkehrlichen Untersuchung
vom August 2012**

Karlsruhe, im Juli 2013

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Nachstehend erfolgt der Abgleich der aktuellen Entwurfsplanung mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde entgegen den Voruntersuchungen, die der Verkehrsuntersuchung August 2012 vorgelegen haben, teilweise Modifikation in der Verkehrsführung insbesondere an den untersuchten Knotenpunkten vorgenommen. Nachstehend wird eine Bewertung der Auswirkungen auf die Verkehrsuntersuchung insbesondere die Leistungsfähigkeitsberechnungen der maßgeblichen betroffenen Knotenpunkte durchgeführt.

Eine grundsätzliche Veränderung der Verkehrsrelationen und der Verkehrsbelastungen im engeren Untersuchungsgebiet ist durch die Modifikation der Verkehrsplanung grundsätzlich nicht zu erwarten.

1. Knotenpunkt Mollenkotten / Rampe BAB 46

Entgegen dem im Verkehrsgutachten angenommen Ausbaus in der Vorentwurfsplanung wurde im Rahmen der Entwurfsplanung auf einen freien Rechtseinbieger von der BAB 46 in die Straße Am Mollenkotten verzichtet und dieser vollsignalisiert geführt. Dies entspricht jedoch den Annahmen; die zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit angesetzt wurden. Darüber hinaus wird nunmehr auf eine Spuraddition verzichtet und der zweite Fahrstreifen zum Kreisverkehr Mollenkotten aus westlicher Richtung verlängert, was zu einer kompakteren Geometrie des Knotenpunktes und somit einer einfacheren Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrern führt. Die bisher berücksichtigte Konzeption und die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung beschreiben eine Situation, die in guter Übereinstimmung mit der Entwurfsplanung liegt.

2. Kreisverkehr Mollenkotten

Die Entwurfsplanung des Kreisverkehrs Mollenkotten entspricht ebenfalls in den Grundzügen der bislang zu Grunde gelegten Vorentwurfsplanung. Sowohl die Zufahrten als auch die Anlage von Bypässen entspricht dabei den Grundlagen, die zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit zu Grunde gelegt wurden. Somit beschreibt die Entwurfsplanung wiederum die berücksichtigten Eingangsdaten, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung insbesondere zur Beurteilung der verkehrlichen Machbarkeit hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität des Knotenpunktes zu Grunde gelegt wurden.

3. Verkehrsführung Schmiedestraße / L 58

Vom Kreisverkehr Mollenkotten sieht die Entwurfsplanung vor zwei Fahrstreifen in südliche Fahrtrichtung einzurichten, was wiederum dem bislang berücksichtigten Konzept entspricht. In Gegenrichtung verläuft von der Brücke über die BAB 46

kommend ein Fahrstreifen zum Kreisverkehr Mollenkotten. Es besteht auch weiterhin die Möglichkeit, von der Schmiedestraße links ab in den Eichenhofer Weg einzubiegen. Zudem wurde die bestehende Fußgängersignalanlage südlich des Eichenhofer Weges in der Entwurfsplanung übernommen. Dies entspricht ebenfalls der bislang berücksichtigten Vorentwurfsplanung, die der Beurteilung der verkehrlichen Machbarkeit im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegt wurde.

4. L 58 Schmiedestraße / Rampe BAB 46

Auch an diesem Knotenpunkt wurden gegenüber der Vorentwurfsplanung Modifizierungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie der Erschließung der Wohnhäuser im Zuge der Schmiedestraße durchgeführt. Die Entwurfsplanung unterscheidet sich vornehmlich in folgenden Punkten von den Vorentwürfen, die in der Verkehrsuntersuchung vom August 2012 dargestellt und beurteilt wurden:

- Von der Rampe A 46 ist nunmehr keine Dreiecksinsel vorgesehen. Dies führt zu einer deutlich kompakteren Knotenpunktsgeometrie und somit zu verbesserten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.
- Es ist vorgesehen, von der BAB 46 auf zwei Fahrstreifen linksabbiegen zu können, wobei der rechte Fahrstreifen zusätzlich den Rechtsabbiegeverkehr in nördliche Fahrtrichtung aufnimmt.
- Weiterhin wurde im südlichen Verlauf der Schmiedestraße eine Anliegerfahrbahn eingerichtet, die der Erschließung der Wohnhäuser im südlichen Bereich der Schmiedestraße dient. Durch die Anliegerstraße und die zusätzlich vorgesehenen Park- und Grünstreifen rückt die maßgebliche Verkehrsbelastung deutlich weiter von der bestehenden Bebauung ab. Damit verringert sich auch die Lärmbelastung auf der Westseite der Schmiedestraße. Zudem ergibt sich die Möglichkeit von optisch ansprechenden Begrünungsmaßnahmen. Um auch eine Erschließung aus südlicher Richtung zu ermöglichen wird am Knotenpunkt Schmiedestraße / Rampe A 46 auch das Linksabbiegen in die Anliegerstraße ermöglicht, wobei dieser Strom sehr schwach belastet sein wird und bedingt verträglich mit dem Geradeausverkehr aus nördlicher Richtung geführt wird. Die Anliegerstraße ist Einbahnstraße in südlicher Richtung. Hieraus ergibt sich, dass ein Einbiegen in die Schmiedestraße an diesem Knotenpunkt nicht möglich ist.

Durch den kompakteren Entwurf des Knotenpunktes und der Möglichkeit, auf 2 Fahrstreifen links in die Schmiedestraße Süd einbiegen zu können sowie der Einführung des bedingt verträglichen Linksabbiegers zur Anliegerstraße, ergeben sich gegenüber den bislang getroffenen Annahmen in der Verkehrsuntersuchung keine negativen Veränderungen hinsichtlich der grundsätzlichen Kapazität und Leistungs-

fähigkeit. Die Einführung eines zweiten Linksabbiegefahrstreifens von der Rampe A 46 führt demgegenüber zu einer Erhöhung der Kapazität der Rampe A 46 und einer Reduzierung des möglichen Rückstaus in Richtung Autobahn. Grundsätzlich anzumerken ist selbstverständlich, dass in sämtlichen Autobahnabfahrten Induktionsschleifen eingebaut werden, um einen Rückstau auf die BAB 46 unter normalen Voraussetzungen ausschließen zu können. Die beiden Linksabbiegefahrstreifen in der Rampe der A 46 ergeben sich auch daraus, dass am nächsten südlichen Knoten zur Erschließung des IKEA-Projektes in der Vorentwurfsplanung ebenfalls zwei Linksabbiegefahrstreifen zum IKEA-Gelände realisiert werden.

5. Knotenpunkt L 58 Schmiedestraße / Zufahrt Ikea

Auch an diesem Knotenpunkt wurden wiederum Anpassungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit vorgenommen. Dies ist insbesondere die Verlängerung des zweiten Linksabbiegefahrstreifens im Zuge der Schmiedestraße Nord zum IKEA-Gelände.

Entgegen der Vorentwurfsplanung wird der Verkehr vom IKEA-Gelände nun nicht mehr als freier Rechtsabbieger geführt, sondern über Signalanlage gesteuert. Dies entspricht jedoch den Annahmen, die im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung zu Grunde gelegt wurden. Zudem wurde im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung der Knotenpunkt lediglich mit einem Linksabbiegefahrstreifen von der Schmiedestraße aus nördlicher Fahrtrichtung beurteilt. Für diesen Mindestausbauzustand konnte bereits der Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit geführt werden, so dass die Einführung eines zweiten Linksabbiegefahrstreifens zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes führen wird.

Als weitere Modifikation ist zudem die Signalisierung des Rechtsabbiegers von der Schmiedestraße Süd zum IKEA-Gelände zu nennen, wobei hier lediglich eine Rot-schaltung bei Anforderung durch Fußgänger und Radfahrer auftreten wird, so dass sich hieraus auch keine erheblichen Veränderungen zur bislang berücksichtigten freien Führung des Rechtsabbiegers ergeben. Der Rechtsabbiegefahrstreifen aus südlicher Richtung im Zuge der Schmiedestraße wurde leicht verkürzt, was jedoch entsprechend überschlüssigen Beurteilungen unter Berücksichtigung eines zweiten Linksabbiegefahrstreifens im Zuge der Schmiedestraße Nord verkehrlich möglich ist.

Die Ausfahrt der bereits erwähnten Anliegerfahrbahn im Zuge der Schmiedestraße West wird südlich der Signalisierung realisiert und außerhalb der Signalschaltung geführt. Über eine Induktionsschleife kann ab einer gewissen Zeitüberschreitung die Fußgängerampel grün-geschaltet werden und somit die Ausfahrt gesichert werden.

Grundsätzlich ist hier ein Ausbiegen in beiden Fahrtrichtungen möglich, wobei dies für den übergeordneten Verkehrsstrom im Zuge der Schmiedestraße und dem Knotenpunkt mit Zufahrt IKEA keine signifikanten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit hat. Auch hier ist wiederum insbesondere in den nachmittäglichen Spitzenzeiten von relativ untergeordneten Verkehrsbelastungen auszugehen.

Generell ist somit festzustellen, dass die Modifikationen, die in der Entwurfsplanung vorgenommen wurden, zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Erschließungsqualität im gesamten engeren Untersuchungsgebiet beitragen und die Führung der Fußgänger und Radfahrer verbessern. Die Modifikationen ergeben somit eine Verbesserung der Verkehrsqualität an den Knotenpunkten, so dass von einer Neu Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte abgesehen werden kann. Die Annahmen, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung vom August 2012 angesetzt wurden, entsprechen einer „Worst Case“-Annahme und beurteilen somit die zukünftige verkehrliche Situation in detaillierter Form weiterhin.

Karlsruhe, 18. Juli 2013