Verkehrsuntersuchung zur L 286 Ortsumgehung Bergisch Gladbach / Refrath

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Januar 2010

Verkehrsuntersuchung für die Maßnahme L286 – OU Bergisch Gladbach / Refrath

Ergebnisbericht

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Richard Dohmen
Silvia Schmidt

Projekt A2195 / Januar 2010

Im Auftrag des
Landesbetriebs Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln

Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Breitgasse 9 41460 Neuss Tel 02131 / 79 18 92-0 Fax 02131 / 79 18 92-30 e-mail: info@igs-ing.de Internet www.igs-ingenieure.de

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	**Aufgabenstellung**	**2**
2	**Grundlagen**	**3**
2.1	Übernahme der Grundlagendaten	3
2.2	Auswertung der verfügbaren Datenbestände	4
2.3	Ergänzende Verkehrserhebungen	5
2.4	Gegenüberstellung der Ergebnisse aus aktuellen und früheren Erhebungen	5
3	**Aufbau des Verkehrsmodells**	**6**
4	**Verkehrsbelastungen für den Analysezeithorizont 2009 und Beurteilung der Verkehrssituation**	**7**
5	**Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025**	**10**
5.1	Grundlagen und generelle Rahmenbedingungen	10
5.2	Strukturdatenprognose	11
5.3	Prognose des Mobilitätsverhaltens	11
5.4	Entwicklung des Personenverkehrs bis 2025	13
5.5	Entwicklung des Güterverkehrs	13
6	**Prognose-Null-Fall (Vergleichsfall)**	**14**
7	**Verkehrsbelastung für die Planfälle**	**16**
7.1	Planfall 1	16
7.2	Planfall 2	18
7.3	Planfall 3	20
7.4	Planfall 4	21
7.5	Planfall 4a	23
7.6	Planfall 5	24
7.7	Planfall 6	26
7.8	Planfall 7	28
8	**Variantenvergleich und Zusammenfassung**	**30**

Anlagen

Anhang

1 Aufgabenstellung

Das Straßennetz von Bergisch Gladbach ist überlastet. Die Stadt Bergisch Gladbach ist als Einzelhandels- und Gewerbestandort mit Quell- und Zielverkehr sowie durch die Lage im Nahbereich von Köln mit hohem Durchgangsverkehr belastet. Die Hauptverkehrsstraßen wie die Mülheimer Straße (L286), Bensberger Straße (L288) und Kölner Straße (L136) haben Verkehrsbelastungen von über 20.000 Kfz/24h zu verzeichnen und erreichen die Kapazitätsgrenze. Dies hat zur Folge, dass der Verkehr bereits heute großräumig wie kleinräumig verdrängt wird, so dass auch die städtischen Straßen im Kernbereich von Bergisch Gladbach sowie die Dolmanstraße (K27) als Verbindung mit Refrath hoch belastet sind. Da beide Nord-Süd-Verbindungen (L288 und K27) überlastet sind, ist keine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen dem Stadtzentrum Bergisch Gladbach und der Autobahn A4 vorhanden.

Geplant ist der Bau einer neuen Straße mit der Bezeichnung L286 - OU Bergisch Gladbach / Refrath. Beginnend im Stadtzentrum Bergisch Gladbach an der bestehenden L286 (Mülheimer Straße, Hauptstraße) soll die neue Straße über den Bahndamm der ehemaligen Eisenbahnstrecke südlich zur L136 (Frankenforster Straße / Kölner Straße) und weiter in Richtung A4 geführt werden. Dort würde die Straße mit neuer Anschlussstelle an die A4 enden.

Folgende Verknüpfungen der neuen Straße mit dem vorhandenen Straßennetz wären möglich:

- Knoten 1: Mülheimer Straße / Hauptstraße (bestehende L286)
- Knoten 2: Querspange (Planung der Stadt Bergisch Gladbach)
- Knoten 3: Saaler Straße
- Knoten 4: Frankenforster Straße / Kölner Straße (L136) sowie
- Knoten 5: Autobahn A4.

Die Gesamtlänge der neuen Trasse beträgt ca. 4.300 m. Es wird von einem einbahnigen Querschnitt ausgegangen.

Gesetzliche Grundlage für die Straßenplanung ist die Einstufung in den Bedarfsplan. Im gültigen Landesstraßenbedarfsplan ist das Planungsvorhaben L286 – OU Bergisch Gladbach / Refrath als IGVP-Projekt Nr. 24219 eingestellt und in zwei Abschnitte unterteilt:

- 1. Bauabschnitt: L286 bis zur L136 als Vorhabenstufe 1 (Vordringlicher Bedarf)
- 2. Bauabschnitt: L136 bis zur A4 als Vorhabenstufe 2 (Weiterer Bedarf).

Der Planungsauftrag für die Linienbestimmung umfasst beide Bauabschnitte und wird für den gesamten Linienzug durchgeführt.

Eine Entlastung der o.g. hochbelasteten Straßen und ein optimierter Anschluss des Stadtzentrums Bergisch Gladbach an die A4 ist das Ziel der Planung. Dies soll durch eine Bündelung des Verkehrs auf der neuen Trasse erreicht werden. Resultierend hieraus wäre eine allgemeine Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich der Stadt Bergisch Gladbach sowie in ihren Ortslagen Refrath, Frankenforst und Bensberg.

Der bestehende Güterverkehr auf der Bahntrasse zwischen Industriegebiet Zinkhütte und Bahnhof Bergisch Gladbach soll erhalten bleiben. Somit kommt es abschnittsweise zur Parallelführung von Schiene und Straße.

Weiterhin sind Planungen der Stadt Bergisch Gladbach zu beachten. Für folgende städtische Straßenbauprojekte laufen die Planverfahren:

- Im Rahmen der Westumgehung Innenstadt ist der Ersatz des beschrankten Bahnübergangs Tannenbergstraße durch eine neue Straßenunterführung mit Anschluss nordöstlich an die Kalkstraße und südlich an die Mülheimer Straße (L286) vorgesehen. Diese verbindet die Neubautrasse auf dem Bahndamm mit der nördlich verlaufenden L288 und schafft damit einen weiteren Netzanschluss in Richtung B506.
- Die „Querspange“ als neue Ost-West-Verbindung soll die Neubautrasse östlich mit der Bensberger Straße (L288) und westlich mit dem Refrather Weg (K27) verbinden. Hiermit wird u.a. die Verbindung für das Gewerbegebiet Zinkhütte an die Neubautrasse möglich.

In **Anlage 1** ist der Betrachtungsbereich der Untersuchung (Untersuchungsgebiet) mit der Struktur des klassifizierten Straßennetzes abgebildet. Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch

- die B506 im Norden,
- die L270 (südlich der B506) und weiter die L329 / L289 / L195 im Osten,
- die A4 im Süden und
- die L73 (südlich der B506) im Westen.

2 Grundlagen

2.1 Übernahme der Grundlagendaten

Wesentliche Basis für die Bearbeitung der Untersuchung sind die Datenbestände des Integrierten Gesamtverkehrsplans Nordrhein-Westfalen (IGVP NRW). Dazu gehört ein vollständiges Netzmodell, die zugehörige Verkehrszelleneinteilung mit Strukturdaten sowie Verkehrsnachfragematrizen für den Analysezeithorizont 1998 und den Prognosezeithorizont 2015.

Des Weiteren wird auf die bundesweite Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2025, die detaillierte Einwohnervorausberechnung des Landes Nordrhein-Westfalen, die ebenfalls den Prognosezeithorizont 2025 aufweist, sowie Mobilitätsprognosen aus der sog. Shell-Prognose aufgebaut.

Außerdem wurden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005) für den Untersuchungsbereich ausgewertet und in die Berechnungen einbezogen.

Durch die Stadt Bergisch Gladbach wurden bereits vorliegende Verkehrsuntersuchungen zur Verfügung gestellt. Daraus konnten insbesondere Verkehrserhebungsdaten übernommen und für die Eichung des Verkehrsmodells genutzt werden. Im Einzelnen wurden die folgenden Untersuchungen zur Verfügung gestellt:

- Variantenuntersuchung zur Anbindung des Stadtzentrums von Bergisch Gladbach an die A4 (Berichte vom September 1998, Dezember 1998 und März 1999),
- Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Innenstadt Bergisch Gladbach (Januar 1999),

- Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bergisch Gladbach (August 2003),
- Untersuchung zum Ersatz Bahnübergang Tannenbergstraße in Bergisch Gladbach (Januar 2006) und
- Machbarkeitsstudie L286n (April 2003).

Die übernommenen Daten und Informationen wurden gesichtet, auf Plausibilität geprüft und für die Nutzung im Rahmen der Untersuchung aufbereitet. Die Plausibilitätsprüfung umfasste den Vergleich der Erhebungsdaten aus unterschiedlichen Datenquellen und die Abstimmung mit Nachbarquerschnitten bzw. Knotenpunkten, für die ebenfalls Erhebungsdaten vorliegen. Außerdem erfolgte eine Fortschreibung auf den Analysezeithorizont 2009.

2.2 Auswertung der verfügbaren Datenbestände

Wesentliche Grundlage für die Erstellung bzw. Eichung des Verkehrsmodells sind die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005). In **Anlage 2** sind die Zählquerschnitte der Straßenverkehrszählung wiedergegeben. Dabei zeigt sich, dass neben der Autobahn A4 auch das Netz der Landesstraßen relativ gut mit Zählquerschnitten versorgt ist. Lediglich auf der B506 befindet sich keine Erhebungsstelle der SVZ 2005 im Bereich des Untersuchungsgebietes.

Aus zwei früheren Untersuchungen liegen allerdings ergänzende Zählergebnisse vor, die im Jahr 2002 erhoben wurden. Diese liefern Anhaltspunkte zu den Verkehrsbelastungen bzw. Verkehrsverflechtungen an den jeweiligen Knotenpunkten, die erfasst wurden. In **Anlage 3** sind die Erhebungsquerschnitte und Knotenpunkte aus der Machbarkeitsstudie zur L286n vom März 2002 wiedergegeben. Insgesamt liegen Zähldaten für 15 Knotenpunkte im Untersuchungsbereich vor. Diese werden ergänzt durch sechs automatische Zählquerschnitte, an denen über mehrere Tage hinweg die Verkehrsbelastungen erfasst wurden. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie auch Kennzeichenverfolgenden für verschiedene Relationen durchgeführt.

Aus der Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bergisch Gladbach liegen weitere Ergebnisse aus Stromzählungen an insgesamt 9 Knotenpunkten im Zentrum von Bergisch Gladbach vor (**vgl. Anlage 4**).

Auch wenn die Erhebungsergebnisse aus beiden o.g. Untersuchungen bereits sieben Jahre alt sind, liefern sie doch Aussagen zu den Verkehrsverflechtungen in Bergisch Gladbach. Bei der Auswertung der Daten waren allerdings mögliche Änderungen der Netzstruktur, z.B. im Zentrum von Bergisch Gladbach (Realisierung des Kreisverkehrsplatzes an der Hauptstraße) zu berücksichtigen.

Die aus der Machbarkeitsstudie zur L286n vom März 2002 vorliegenden Ergebnisse aus den Dauerzählstellen an insgesamt 6 Querschnitten liefern Aussagen zur tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsbelastungen und bildeten die Grundlage für die Hochrechnung der Ergebnisse aus Knotenstromzählungen auf Tagesverkehr. In **Anlage 5** sind die Tagesganglinien aus der Machbarkeitsstudie zur L286n für die folgenden Straßenquerschnitte wiedergegeben:

Zählstelle 2 - L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück,

Zählstelle 3 - L286, Bergisch Gladbacher Straße, östlich Dellbrück,

Zählstelle 4 - L136, Lustheide, westlich der Kreuzung mit der K27 (Neuenfeldweg),

Zählstelle 5 - L288, Bensberger Straße, nördlich Lückerath und

Zählstelle 6 - K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath.

Die Ergebnisse der Langzeitzählungen wurden normiert. Dazu wurden die Absolutwerte der einzelnen Stunden als prozentualer Anteil am Verkehrsaufkommen des gesamten Tages ausgewiesen. Auf dieser Basis wurden Faktoren zur Hochrechnung von Kurzzeitzählungen auf Tagesverkehr am Werktag abgeleitet. Für Zählungen im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr ergibt sich hieraus ein Hochrechnungsfaktor von 3,50, für Zählungen im Zeitbereich 15.00 bis 18.00 Uhr beträgt der Hochrechnungsfaktor auf Tagesverkehr 4,51.

2.3 Ergänzende Verkehrserhebungen

Um die Datengrundlage für die Untersuchung weiter zu verbessern und Aussagen zu den aktuellen Verkehrsbelastungen im Straßennetz des Untersuchungsraumes zu erhalten, wurden ergänzende Stromzählungen an insgesamt 12 Knotenpunkten durchgeführt. In **Anlage 6** sind die Knotenpunkte, an denen am 26. Mai 2009 im Zeitbereich von 15.00 bis 18.00 Uhr gezählt wurde, wiedergegeben. Erfasst wurden die Verkehrsströme an zentralen Verknüpfungspunkten im Straßennetz sowie im Bereich der beiden Anschlussstellen Bensberg und Moitzfeld an der Autobahn A4.

Die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für den nachmittäglichen Erhebungszeitbereich sind in den **Anlagen 7 bis 9** dokumentiert.

2.4 Gegenüberstellung der Ergebnisse aus aktuellen und früheren Erhebungen

An den folgenden Knotenpunkten wurden Verkehrszählungen sowohl im Jahr 2002 im Zusammenhang mit früheren Untersuchungen und aktuell im Mai 2009 durchgeführt:

- Kreuzung Frankenforster Straße / Brüderstraße / Rather Weg,
- Kreuzung Vürfelser Kaule / Frankenforster Straße / Neufeldweg / Lustheide,
- Kreuzung Buddestraße / Steinstraße / Falltorstraße / Kölner Straße,
- Kreuzung Bensberger Straße / Lerbacher Weg / Richard-Zanders-Straße und
- Einmündung Schnabelsmühle / Bensberger Straße / An der Gohrsmühle.

In der folgenden **Tabelle 1** sind die anhand der Langzeitzählungen (s. oben) hochgerechneten Tagesverkehre aus den beiden Zählungen 2002 und 2009 für die einzelnen Knotenpunktarme gegenübergestellt. Angesetzt wurden die Hochrechnungsfaktoren, die in Abschnitt 2.2 auf der Basis der Langzeitzählungen aus dem Jahr 2002 abgeleitet wurden.

Bemerkenswert ist, dass sich bei der Gegenüberstellung der Erhebungsergebnisse für den Zeitbereich 2002 bis 2009 eine Verkehrsabnahme von 5,7% ergibt. Eine entsprechende Plausibilitätskontrolle der Zählzeitbereiche führte zu dem Ergebnis, dass die Unterschiede zwischen den Zählergebnissen nicht durch jahreszeitliche Schwankungen bedingt werden. Auch sonstige außergewöhnliche Einflüsse – wie etwa die Finanzkrise im Jahr 2009 – dürften kaum einen so gravierenden Einfluss auf die Fahrleistung in Bergisch Gladbach haben. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet in den zurückliegenden sieben Jahren im Saldo leicht zurückgegangen sind. Insofern legt diese Auswertung den Schluss nahe, dass für den Prognosezeitraum bis 2025, wenn überhaupt, dann nur von einer moderaten Verkehrszunahme auszugehen ist.

Knoten	Zufahrt	Straßenname	2002 Kfz/24h	2009 Kfz/24h	Differenz Kfz/24h	Differenz %
3	Nord	Frankenforster Straße	21.196	19.474	-1.722	-8,1%
	Ost	Brüderstraße	4.841	4.988	147	3,0%
	Süd	Rather Weg	19.821	19.569	-252	-1,3%
	West	Frankenforster Straße	10.570	9.927	-643	-6,1%
4	Nord	Vürfelser Kaule	19.915	18.311	-1.604	-8,1%
	Ost	Frankenforster Straße	8.096	8.858	762	9,4%
	Süd	Neufeldweg	7.697	7.207	-490	-6,4%
	West	Lustheide	15.645	15.605	-40	-0,3%
5	Nord	Buddestraße	22.568	20.642	-1.926	-8,5%
	Ost	Steinstraße	24.780	21.986	-2.794	-11,3%
	Süd	Falltorstraße	4.872	4.064	-808	-16,6%
	West	Kölner Straße	18.382	17.999	-383	-2,1%
8	Nord	Bensberger Straße	21.879	21.481	-398	-1,8%
	Ost	Lerbacher Weg	7.182	7.085	-97	-1,4%
	Süd	Bensberger Straße	22.558	21.526	-1.032	-4,6%
	West	Richard-Zanders-Straße	9.030	9.719	689	7,6%
9	Ost	Schnabelsmühle	34.507	30.691	-3.816	-11,1%
	Süd	Bensberger Straße	24.833	24.575	-258	-1,0%
	West	An der Gohrsmühle	38.756	34.195	-4.561	-11,8%
	Summe		**337.128**	**317.902**	**-19.226**	**-5,7%**

Tab. 1: Gegenüberstellung der Zählwerte aus den Jahren 2002 und 2009 für ausgewählte Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet

3 Aufbau des Verkehrsmodells

Die Verkehrszelleneinteilung für den Untersuchungsraum und das Umland wurde aus dem IGVP NRW übernommen. Die entsprechende Einteilung ist in **Anlage 10** dokumentiert. Dabei wird die Ortslage Bergisch Gladbach über insgesamt 10 Verkehrszellen abgebildet; für Refrath erfolgt eine Untergliederung in sechs Verkehrszellen und Bensberg einschließlich Moitzfeld wird in fünf Verkehrszellen untergliedert. Für die umliegenden Orte bzw. Ortsteile ist eine ähnlich differenzierte Verkehrszelleneinteilung vorhanden. Für die hier anstehende Untersuchung zur L286n konnte die vorhandene Zelleneinteilung zugrunde gelegt werden. Die Anbindung der Verkehrszellen erfolgte dann allerdings jeweils über mehrere Einspeisepunkte an das Modellnetz, so dass eine differenzierte Verkehrsverteilung abgebildet werden konnte.

Ähnlich wie die Verkehrszelleneinteilung wurde auch die Straßennetzstruktur aus dem IGVP-Modell übernommen. Generell bildet dieses Netzmodell das gesamte klassifizierte Straßennetz ab. Für die hier anstehende Untersuchungsaufgabe konnte auf dieses Modell aufgebaut werden, wobei umfangreiche Streckenergänzungen erfolgten, um eine ausreichende Aussagegenauigkeit zu erhalten. In **Anlage 11** ist auch die Struktur des Verkehrsnetzmodells, das für die hier durchzuführenden Modellrechnungen zugrunde gelegt wurde, für den Untersuchungsraum wiedergegeben.

Für Verkehrszellen des IGVP liegen Analysestrukturdaten für den Zeithorizont 1998 vor. Die Daten spiegeln weitgehend auch die derzeitige Bevölkerungsstruktur wider. In **Anlage 12** sind die Analysestrukturdaten für den Untersuchungsbereich dokumentiert, wobei eine Fortschreibung auf den Zeithorizont 2009 erfolgte. Dementsprechend weist die Stadt Bergisch Gladbach insgesamt ca. 106.000 Einwohner auf. Die Beschäftigtenzah-

len liegen in Bergisch Gladbach bei ca. 31.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen.

Die Strukturdaten wurden mit den entsprechenden Statistiken der Stadt Bergisch Gladbach bzw. des statistischen Landesamtes abgeglichen und in das Verkehrsmodell eingebunden.

Aus den Strukturdaten ergibt sich unmittelbar das Verkehrsaufkommen bezogen auf die unterschiedlichen Fahrtzwecke. Diese Aufkommenswerte sind in **Anlage 13** wiedergegeben. Dementsprechend liegt das Verkehrsaufkommen für den Kernstadtbereich von Bergisch Gladbach bei rd. 84.000 Kfz/24h, wobei Quell- und Zielverkehr zusammengefasst wurden. Für den Stadtteil Refrath einschließlich Frankenforst ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von rd. 35.000 Kfz/24h; für den Stadtteil Bensberg einschließlich Moitzfeld ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von ebenfalls rd. 35.000 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr zusammengefasst.

Für die Ermittlung der Verkehrsverteilung wurde auf die aus dem IGVP verfügbaren Verkehrsnachfragematrizen für den Pkw- und den Lkw-Verkehr zurückgegriffen. Diese Matrizen, die im Rahmen der landesweiten Planungen erstellt wurden und dementsprechend auch die Verkehrsverflechtungen, die sich aus den Pendlerstatistiken ergeben, einbeziehen, wurden mit der aktuellen Pendlerstatistik des Statistischen Landesamtes Nordrhein-Westfalen abgeglichen. Diese Statistik liefert als Fortschreibung der Volkszählung 1987 detaillierte Aussagen zu den Pendlerströmen zwischen den Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. In **Anlage 14** ist die Auswertung der Pendlerstatistik für die Stadt Bergisch Gladbach wiedergegeben. Dabei zeigt sich, dass für die Stadt Bergisch Gladbach ein geringfügiger Auspendlerüberschuss besteht. Die Auspendler fahren in erster Linie in das benachbarte Oberzentrum Köln sowie nach Leverkusen. Alle anderen Ziele haben nur untergeordnete Bedeutung. Die Einpendler kommen aus Köln sowie aus den Nachbargemeinden Kürten, Overath, Odenthal, Rösrath und Leverkusen.

4 Verkehrsbelastungen für den Analysezeithorizont 2009 und Beurteilung der Verkehrssituation

Die mit Hilfe des Verkehrsmodells nach Abschluss der Modelleichung ermittelten Verkehrsbelastungen für das Untersuchungsnetz sind in **Anlage 15** für den gesamten engeren Untersuchungsraum sowie in **Anlage 16** für das Zentrum von Bergisch Gladbach wiedergegeben.

Deutlich erkennbar ist das Belastungsband der in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahn A4, auf der im Untersuchungsbereich Verkehrsbelastungen zwischen 63.400 Kfz/24h (östlich der AS Moitzfeld) und 92.900 Kfz/24h (westlich der AS Refrath) zu beobachten sind.

Das den Autobahnen nachgeordnete Straßennetz ist hochbelastet. Die wichtigen klassifizierten Straßen weisen Verkehrsbelastungen zwischen 10.000 und 25.000 Kfz/24h auf. In Bergisch Gladbach selbst werden auf der L286 (an der Gohrsmühle / Schnabelsmühle) sogar Verkehrsbelastungen von über 30.000 Kfz/24h erreicht.

Deutlich erkennbar sind die hohen Verkehrsbelastungen auf den Anbindungsstrecken zwischen dem Stadtzentrum von Bergisch Gladbach und der A4. Die L288 ist hier mit Verkehrsbelastungen bis zu 24.300 Kfz/24h auf der Bensberger Straße in Bergisch Gladbach belegt. Ähnlich hohe Verkehrsbelastungen werden auch auf der Frankenforster Straße / Kölner Straße (L136) erreicht.

Die westlich parallel verlaufende Nord-Süd-Achse der K27 weist in der Ortsdurchfahrt Refrath Verkehrsbelastungen auf, die teilweise über 22.000 Kfz/24h liegen. Damit sind die durchgängig nur zweistreifig ausgebauten Straßenquerschnitte sehr hoch belastet.

Das nachgeordnete Gemeindestraßennetz weist ebenfalls vergleichsweise hohe Verkehrsbelastungen auf, die einerseits durch die Erschließungsverkehre und andererseits durch Verdrängungserscheinungen in das nachgeordnete Straßennetz bedingt werden.

Die Verkehrsabwicklung im Zentrum von Bergisch Gladbach wird durch die komplexe Straßennetzstruktur erschwert. Zu nennen ist hier die Tunnelverbindung zwischen der Jakobstraße im Westen und der Straße An der Gohrsmühle, die von der Hauptstraße aus Richtung Süden bzw. Südwesten nicht erreichbar ist. Außerdem erweist sich das Einbahnstraßensystem im Bereich Richard-Zanders-Straße / Cederwaldstraße / Gronauer Mühlenweg als sehr komplex, zumal in diesem Bereich auch Einzelhandelseinrichtungen mit entsprechenden Grundstückszufahrten liegen. Die Verknüpfung zwischen dem Bereich Mülheimer Straße / Richard-Zanders-Straße im Süden und dem Bereich nördlich der S-Bahn-Linie erfolgt derzeit nur über den Bahnübergang Tannenbergstraße und die Buchholzstraße, die durch eine nur einstreifig befahrbare Bahnunterführung mit Lichtsignalsteuerung geführt wird.

In **Tabelle 2** sind die Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte für den Analysezeithorizont 2009 wiedergegeben. Außerdem sind die Schwerverkehrsanteile ausgewiesen. Die Lage der in **Tabelle 2** enthaltenen Querschnitte ist in **Anlage 17** zur besseren Auffindbarkeit dokumentiert.

Nr.	Querschnitt	Analyse	
		Belastung	SV-Anteil
		Kfz/24h	%
1	A4, westlich AS Refrath	92.900	10,0%
2	A4, östlich AS Refrath	76.200	9,9%
3	A4, östlich AS Bensberg	71.400	9,8%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	71.400	9,8%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	65.400	10,7%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.000	4,7%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	9.700	4,6%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	14.900	2,7%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.400	3,7%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.700	2,8%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.400	5,3%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	20.600	4,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.000	4,6%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	15.600	4,0%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	15.800	3,7%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.000	3,7%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.200	4,0%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	34.400	4,0%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	31.300	4,8%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.200	2,3%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	19.300	3,5%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.100	3,5%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	15.900	4,0%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	24.300	5,5%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	22.600	5,1%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	22.500	5,3%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	24.000	4,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.300	2,7%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	14.100	2,0%

Nr.	Querschnitt	Analyse	
		Belastung	SV-Anteil
		Kfz/24h	%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.100	4,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.000	3,7%
32	K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath	17.600	3,4%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	19.700	4,0%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	5.700	2,2%
35	Gierather Straße in Gierath	6.800	2,5%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	13.600	3,5%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	3.600	1,8%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	7.900	1,0%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.100	4,8%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	9.600	3,7%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.200	6,8%

Tab. 2: Kfz-Verkehrsbelastungen und Schwerverkehrsanteile am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Analyse 2009 in Kfz/24h

Im **Anhang** sind die Kenngrößen, die für die Durchführung schalltechnischer und lufthygienischer Untersuchungen benötigt werden, zusammengestellt. Im Einzelnen sind dies:

- die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in Kfz/24h (gemäß den RLS-90, dem HBS 2001 und dem MLuS 02/05),

- die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken für Tag und Nacht (M in Kfz/h, gemäß RLS-90) und

- die maßgebenden Lkw-Anteile für Tag und Nacht (p_T/p_N über 2,8t in Prozent, gemäß den RLS-90).

Außerdem sind die Schwerverkehrsanteile für den Werktag und gemittelt über alle Tage angegeben.

Bezüglich der derzeitigen Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet lässt sich Folgendes feststellen: Eine zusammenfassende Beurteilung der Verkehrssituation im Untersuchungsbereich, die auch durch ergänzende Verkehrsbeobachtungen gestützt ist, führt zu dem Ergebnis, dass der gesamte Straßennetzbereich zwischen der A4 und Bergisch Gladbach sehr stark ausgelastet ist. Da die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Wesentlichen durch die Knotenpunkte und mögliche Störungen durch Anliegerfunktionen im Innerortsbereich bedingt wird, ergeben sich an den wesentlichen Knotenpunkten in Bergisch Gladbach, Refrath und Bensberg in den vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunden Überlastungserscheinungen, die zu erheblichen Zeitverlusten und Rückstaus an den Knotenpunkten führen.

Obwohl das den Hauptverkehrsstraßen nachgeordnete Sammel- und Erschließungsstraßennetz in den meisten Fällen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Aufpflasterungen) nur eine sehr eingeschränkte Attraktivität für Durchgangsverkehre hat, werden Schleichwege in Anspruch genommen, um die Engpassbereiche an den Knotenpunkten zu umfahren. Außerdem bewirkt die hohe Auslastung des Hauptverkehrsstraßennetzes zwischen der A4 und Bergisch Gladbach, dass regionale Verkehre auf alternative Routen ausweichen, die noch über Kapazitätsreserven verfügen.

5 Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025

5.1 Grundlagen und generelle Rahmenbedingungen

Bei der Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurde der Prognosezeithorizont 2025 gewählt. Für diesen Zeithorizont wurden Annahmen zum Mobilitätsverhalten getroffen, die unter den voraussichtlichen demografischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eintreffen werden.

Das Verkehrsgeschehen wird im Wesentlichen durch die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in einem Untersuchungsraum bestimmt. Dementsprechend werden Strukturdaten zur Beschreibung des Verkehrsgeschehens herangezogen.

Folglich baut auch die Verkehrsprognose auf einer Strukturdatenprognose auf. Das zukünftige Verkehrsaufkommen wird beeinflusst durch

- die demografische Entwicklung, wobei hier nach Altersgruppen differenziert wird,
- die wirtschaftliche Entwicklung, die sich u.a. in der Anzahl der Arbeitsplätze und der Motorisierung der Bevölkerung äußert,
- die Mobilitätskosten, die u.a. das Fahrverhalten, die Verkehrsmittelwahl und die Mobilitätsrate mitbestimmen,
- das Mobilitätsverhalten, das sich bereits in den zurückliegenden Jahrzehnten ständig verändert hat und folglich voraussichtlich auch in Zukunft weiteren Änderungen unterliegt,
- strukturelle Änderungen im Untersuchungsgebiet, z.B. veränderter Nutzungen auf einzelnen Flächen, und
- Veränderung des Infrastrukturangebotes und hier insbesondere des Straßennetzes.

Bezüglich der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025 wurde auf verschiedene Datengrundlagen aufgebaut:

- Aus der deutschlandweiten Verflechtungsprognose 2025 wurden Verkehrsnachfragematrizen auf Kreisregionsebene für die Jahre 2004 und 2025 übernommen. Diese Verkehrsnachfragematrizen auf relativ grober Zelleneinteilung dienen insbesondere dazu, die regionalen und überregionalen Verkehre zu prognostizieren.
- Aus den Basisdaten zum Integrierten Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen (IGVP NRW) liegt sowohl eine Strukturdatenprognose als auch eine Verkehrsmatrix der zukünftigen Verkehrsverflechtungen vor. Horizont dieser Prognose ist allerdings das Jahr 2015, wobei das Basisjahr 1998 ist.
- Ergänzend wurden die Shell-Prognose 2004 und die ifmo-Studie „Mobilität 2025“ herangezogen, die u.a. Aussagen zur Entwicklung des Kfz-Bestandes bis zum Jahr 2025 bzw. 2030 ausweisen.

Die zur Verfügung stehenden Prognoseansätze unterscheiden sich im Bezug auf die Grundlagen, aber auch auf die Aussagen, so dass hier unter Berücksichtigung der spezifischen Situation im Untersuchungsraum plausible Annahmen getroffen werden mussten. Berücksichtigt wurde die regionale Struktur im Bereich Bergisch Gladbach mit den starken verkehrlichen Verknüpfungen zum benachbarten Oberzentrum Köln sowie die daraus resultierenden Pendlerströme aufgrund der Funktion der Stadt Bergisch Gladbach als Wohnstandort für den Großraum Köln und eigenständigem Wirtschaftsstandort.

5.2 Strukturdatenprognose

Als Grundlage für die Prognose der Strukturdatenentwicklungen im inneren Untersuchungsbereich wurden einerseits die Daten des IGVP NRW genutzt. Ergänzend zu dieser Prognose wurde eine Vorausschätzung der Bevölkerungsentwicklung vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW herangezogen, die – ausgehend vom Basisjahr 2005 – die Bevölkerungsstruktur auf Kreisebene bis zum Jahr 2025 voraussagt. In der folgenden **Tabelle 3** ist die entsprechende Prognose für das Land Nordrhein-Westfalen, die Stadt Köln und den Rheinisch-Bergischen Kreis dokumentiert.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Bevölkerung 2005	Bevölkerung 2008		Bevölkerung 2010		Bevölkerung 2015		Bevölkerung 2020		Bevölkerung 2025	
	[1.000 EW]	[1.000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]
Köln, Kreisfreie Stadt	983,3	995,4	1,2%	1004,9	2,2%	1031,9	4,9%	1062,3	8,0%	1088,1	10,7%
Rheinisch-Bergischer Kreis	279,1	278,3	-0,3%	277,6	-0,5%	275,6	-1,3%	274,1	-1,8%	272,7	-2,3%
NRW	**18058,1**	**17996,6**	**-0,3%**	**17927,5**	**-0,7%**	**17775,3**	**-1,5%**	**17668,2**	**-2,1%**	**17532,7**	**-2,9%**

Tab. 3: Veränderung der Bevölkerung im Zeitbereich 2005 bis 2025 auf der Grundlage der Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW

Für Nordrhein-Westfalen ergibt sich eine Abnahme der Bevölkerung bis zum Jahr 2025 gegenüber dem Bezugsjahr 2005 um rd. 2,9 %. Für das engere Umfeld der geplanten L286n ergeben sich unterschiedliche Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung: Während sich die Einwohnerzahl in Köln entsprechend der Prognose noch um über 10% erhöht, wird für den Rheinisch-Bergischen Kreis eine Bevölkerungsabnahme um 2,3% vorhergesagt. Maßgebend für die Verkehrsentwicklung in Bereich Bergisch Gladbach dürfte eher die Bevölkerungsentwicklung im Rheinisch-Bergischen Kreis sein, da die Pendler überwiegend ihren Wohnsitz im Rheinisch-Bergischen Kreis haben.

Somit wird deutlich, dass sich die Entwicklung im Umfeld des Untersuchungsgebietes von der Gesamtentwicklung Nordrhein-Westfalen nur geringfügig unterscheidet.

Die Entwicklung der Erwerbstätigkeit wurde auf Basis der Daten des IGVP NRW für den Zeitbereich 1998 bis 2015 analysiert. Bei diesen Daten zeigt sich deutlich, dass sich eine Verschiebung zwischen den Sektoren I und II (Landwirtschaft und produzierendes Gewerbe) einerseits und dem Sektor III (Dienstleistungsgewerbe) andererseits in diesem Zeitbereich einstellen wird. Da für das Zeitintervall 2015 bis 2025 keine aussagekräftigen Prognosen zur Entwicklung von Erwerbstätigkeit und Beschäftigung verfügbar sind, wurde für den Untersuchungsraum davon ausgegangen, dass die Werte für dieses 10-Jahres-Intervall analog zur Einwohnerentwicklung eine leichte Abnahme aufweisen.

In **Anlage 18** sind die Prognosestrukturdaten für die Verkehrszellen im engeren Untersuchungsraum (Zeithorizont 2025) wiedergegeben; **Anlage 19** enthält die Differenzen zur Analysesituation. Insgesamt ergeben sich nur relativ geringe Veränderungen der verkehrsrelevanten Strukturen.

5.3 Prognose des Mobilitätsverhaltens

Wesentliche Indikatoren für das Mobilitätsverhalten und hier insbesondere für die Kfz-Nutzung sind der Pkw-Bestand sowie der Führerscheinbesitz. Aufgrund der Verschiebung in der Altersstruktur der Bevölkerung und der Tatsache, dass in Zukunft der Anteil der Frauen im Alter von über 65 Jahren mit Führerscheinbesitz deutlich zunehmen wird, ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Personen mit Führerscheinbesitz im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2025 überproportional zur Bevölkerungsentwicklung zunehmen wird.

Die Prognoseannahme des IGVP NRW liegt in einer ähnlichen Größenordnung wie die Werte der Shell-Prognose, die bundesweit für den Zeitbereich 2005 bis 2015 unter optimistischen Annahmen von einer Zunahme um rd. 7 % ausgeht, während unter pessimistischen Rahmenbedingungen eine Zunahme des Pkw-Bestandes je Einwohner um lediglich rd. 3,5 % zu erwarten ist. Die Prognose für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2003 geht für sämtliche Szenarien von einer Zunahme des Pkw-Bestandes je Einwohner um etwa 8 % aus und kommt damit den optimistischen Ansätzen der Shell-Prognose relativ nahe.

Für den Zeitraum 2003 bis 2025 geht die ifmo-Studie von einer Zunahme der Pkw-Dichte je Einwohner im Alter von über 18 Jahren um 9,4 % und die aktuelle Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen von einer Zunahme um 9,7 % aus, während die Shell-Prognose für den Zeitraum 2005 bis 2025 im optimistischen Szenario von einer Zunahme um 13,9 % und im pessimistischen Szenario von einer Zunahme um 6,7 % ausgeht.

Für die vorliegende Untersuchung wurde auf Basis der verschiedenen Prognoseansätze (**vgl. Tabelle 4**) für den Zeitbereich 2005 bis 2025 von einer Zunahme der Pkw-Dichte um rd. 8,5 % ausgegangen.

Die derzeitige Preisentwicklung für Rohöl und der damit verbundene Kraftstoffpreis zeigen stellenweise schon erste Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Es ist davon auszugehen, dass die Kraftstoffpreise auch in Zukunft, wenn auch moderater, weiter ansteigen werden. Somit werden sich die Mobilitätskosten im Pkw- und Lkw-Verkehr auch zukünftig stetig erhöhen. Gleichzeitig ist allerdings auch ein Subventionsabbau im öffentlichen Verkehr zu erwarten, so dass auch hier höhere Mobilitätskosten für die Nutzer entstehen werden. Insgesamt betrachtet werden sich die Steigerungen der Mobilitätskosten bei den Verkehrsmitteln die Waage halten, so dass weniger von einer Verschiebung der Anteile bei der Verkehrsmittelwahl als von einer Reduzierung der Verkehrsleistung auszugehen ist. Da dieser Einfluss derzeit nur schwer einzuschätzen ist, wird davon ausgegangen, dass die steigenden Mobilitätskosten einen neutralen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung haben.

	Pkw/1000 Erwachsene						Veränderung	Veränderung
	1998	2005	2015	2020	2025	2030	2015/2005	2025/2005
Prognose BVWP 2003	625	*661*	*713*				7,8%	
Shell Prognose (optimistisch)		*669*	*715*	*730*	*758*[1]	*785*	6,9%	13,3%
Shell Prognose (pessimistisch)		*669*	*691*	*703*	*714*[1]	*725*	3,4%	6,7%
Verflechtungsprognose 2025		679	*708*[1]		*737*		4,3%	8,5%
ifmo-Studie		667[1,2]	*696*[1]		724		4,3%	8,5%

Kursiv = Prognosewerte

[1] Interpoliert

[2] Bezugsjahr 2003

Tab. 4: Entwicklung der Pkw-Dichte je Erwachsene bezogen auf alle Altersgruppen

5.4 Entwicklung des Personenverkehrs bis 2025

Aufbauend auf der fortgeschriebenen Analyseverkehrsmatrix für das Jahr 2009 wurde eine Prognoseverkehrsmatrix für das Jahr 2025 abgeleitet, die die Verflechtungsstrukturen aus der Analysematrix übernimmt und darauf aufbauend unter Berücksichtigung sämtlicher oben beschriebener Einflussfaktoren die prognostizierte Entwicklung umfasst.

Bei der Prognose der Entwicklung des Personenverkehrs im Untersuchungsgebiet sind die folgenden Einzelfaktoren berücksichtigt worden:

- Die Bevölkerung im engeren Untersuchungsgebiet wird im Zeitraum 2005 bis 2025 im Schnitt um 2,3 % abnehmen,
- gleichzeitig nimmt der Motorisierungsgrad entsprechend den oben getroffenen Annahmen bzw. Prognosen um 8,5 % zu.

Aufgrund des zunehmenden Zweitwagenbesitzes und der Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung ist bei dem steigenden Motorisierungsgrad mit einer leichten Abnahme der Fahrleistung je Fahrzeug zu rechnen. Lt. Shell-Prognose reduziert sich diese im Zeitraum 2005 bis 2025 um rd. 6 %.

Ausgehend von neuesten Untersuchungen muss der früher gewählte Ansatz, dass die Fahrtweiten im Kfz-Verkehr deutlich zunehmen, korrigiert werden. Das Mobilitätspaneel, bei dem jährlich auf der Basis von Befragungen Mobilitätsanalysen durchgeführt werden, führt zu dem Ergebnis, dass sich die Fahrtweiten im Gesamtverkehr und damit auch im Kfz-Verkehr, wenn überhaupt, nur geringfügig erhöhen.

In **Tabelle 5** ist die prognostizierte Aufkommensentwicklung des Straßen-Personenverkehrs im Zeitraum 2004 bis 2025 für die Kreisregionen im Bereich des Untersuchungsgebiets wiedergegeben. Dabei zeigt sich eine Zunahme um 5,1% bzw. 7,9%. Damit liegt die Zunahme etwa im Bereich der entsprechenden Werte für Nordrhein-Westfalen und Deutschland. Aufgrund der konstanten durchschnittlichen Fahrtweite im Personenverkehr ergibt sich für die Fahrleistung der auf das Untersuchungsgebiet bezogenen Verkehre ebenfalls eine Zunahme um knapp 8,0%.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Verkehrs-aufkommen 2004	Verkehrsaufkommen Prognose 2025	
	Kfz-Fahrten/Tag	Kfz-Fahrten/Tag	%
Köln, Kreisfreie Stadt	1.511.300	1.588.800	5,1%
Rheinisch-Bergischer Kreis	516.600	557.300	7,9%
NRW	**33.491.500**	**35.362.400**	**5,6%**
Deutschland	**125.511.900**	**136.730.700**	**8,9%**

Tab. 5: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens auf der Straße für den Prognosezeitraum 2004 bis 2025

Für die vorliegende Untersuchung wurde dementsprechend eine Verkehrszunahme des Straßenpersonenverkehrs für den Zeitraum 2009 bis 2025 für den Untersuchungsraum im Mittel von 6,0 % zugrunde gelegt.

5.5 Entwicklung des Güterverkehrs

Die Verkehrszunahme im Straßengüterverkehr wird ebenfalls im Rahmen der bundesweiten Verflechtungsprognose für den Zeitraum 2004 bis 2025 zu rd. 57 % prognostiziert. Die spezifischen Zahlen für Nordrhein-Westfalen zeigen hier eine geringere Zunahme des Straßengüterfernverkehrsaufkommens, die für den Zeitraum 2005 bis 2025

knapp 40 % beträgt. Da der Güterfernverkehr im den Autobahnen nachgeordneten Straßennetz des Untersuchungsraums nur eine geringere Rolle spielt, ist das Güterverkehrsaufkommen der relevanten Kreisregionen maßgebend für die Entwicklung des Lkw-Verkehrsaufkommens (vgl. **Tabelle 6**).

Für die vorliegende Untersuchung ergab sich dementsprechend eine Verkehrszunahme des Straßengüterverkehrs für den Zeitraum 2009 bis 2025 für den Untersuchungsraum im Mittel von 8,9 %.

Das unter den o.g. Annahmen ermittelte Verkehrsaufkommen der Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet ist in **Anlage 20** dokumentiert; **Anlage 21** enthält die Veränderungen des Verkehrsaufkommens im Verhältnis zur derzeitigen Situation.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Verkehrs-aufkommen 2004	Verkehrsaufkommen Prognose 2025		Verkehrs-leistung 2004	Verkehrsleistung Prognose2025	
	Lkw/Tag	Lkw/Tag	[%]	Lkw*km/Tag	Lkw*km/Tag	[%]
Köln, Kreisfreie Stadt	48.150	59.130	22,8%	7.410.000	10.851.700	46,4%
Rheinisch-Bergischer Kreis	6.000	6.770	12,9%	640.200	959.300	49,8%
NRW	**827.610**	**935.030**	**13,0%**	**101.667.700**	**141.514.100**	**39,2%**
Deutschland	**2.335.290**	**2.883.760**	**23,5%**	**310.729.200**	**487.519.100**	**56,9%**

Tab. 6: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung auf der Straße für den Prognosezeitraum 2004 bis 2025

6 Prognose-Null-Fall (Vergleichsfall)

Der sog. Prognose-Null-Fall dient dazu, die verkehrlichen Wirkungen, die durch die Realisierung der L286 OU Bergisch Gladbach / Refrath bedingt werden, zu ermitteln. Deshalb werden in dem Prognose-Null-Fall die strukturellen Änderungen, die sich in dem veränderten Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 äußern (vgl. Kap. 5), sowie sonstige Maßnahmen im umliegenden Straßennetz, die Einfluss auf die Verkehrsbelastungen im Bereich Bergisch Gladbach haben könnten, berücksichtigt. Das bedeutet, dass etwa der 8-streifige Ausbau der A3 im Zuge des Kölner Rings als realisiert angenommen wird.

Die **Anlagen 22 und 23** enthalten das Ergebnis der Verkehrsmodellberechnung jeweils für den Untersuchungsraum sowie für das Zentrum Bergisch Gladbach. In den **Anlagen 24 und 25** sind die Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls 2025 im Vergleich zur Analyse 2009 ebenfalls für den Untersuchungsraum sowie für das Zentrum Bergisch Gladbach wiedergegeben.

Die Verkehrsbelastungen in den **Anlagen 22 bis 25** wurden – wie auch schon bei der Analysedarstellung – auf Hunderter gerundet. Dadurch können sich geringfügige Abweichungen zwischen den angegebenen Zahlen in den Belastungsdarstellungen und in den Differenzendarstellungen ergeben.

Bedingt durch den Prognoseansatz ergeben sich generell Verkehrszunahmen im Untersuchungsnetz, die in dem den Autobahnen nachgeordneten Straßennetz in der Größenordnung von etwa 2% bis 5% liegen. Auf der A4 ist dagegen von Verkehrszunahmen um 6% bis 10% auszugehen. Da für den Prognose-Null-Fall im engeren Umfeld von Bergisch Gladbach keine ergänzenden Maßnahmen im Straßennetz berücksichtigt wurden, ergeben sich für diesen Netzbereich auch keine Verlagerungswirkungen, die möglicherweise für einzelne Netzbereiche auch zu Verkehrsabnahmen führen könnten. In **Tabelle 7** sind die Verkehrsbelastungen im Prognose-Null-Fall 2025 für ausgewählte Querschnitte wiedergegeben. Außerdem ist in dieser Tabelle ein Vergleich mit den Analysewerten 2009 enthalten.

Nr.	Querschnitt	Analyse Belastung Kfz/24h	Prognose-Null-Fall Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	Veränderung %
1	A4, westlich AS Refrath	92.900	98.600	5.700	6,1%
2	A4, östlich AS Refrath	76.200	82.300	6.100	8,0%
3	A4, östlich AS Bensberg	71.400	77.600	6.200	8,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	71.400	77.600	6.200	8,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	65.400	71.700	6.300	9,6%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.000	20.500	500	2,5%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	9.700	10.500	800	8,2%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	14.900	15.800	900	6,0%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.400	16.600	200	1,2%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.700	7.800	100	1,3%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.400	20.900	500	2,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	20.600	21.200	600	2,9%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.000	18.600	600	3,3%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	15.600	16.100	500	3,2%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	15.800	16.200	400	2,5%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.000	20.200	200	1,0%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.200	25.400	200	0,8%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	34.400	35.200	800	2,3%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	31.300	32.100	800	2,6%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.200	10.700	500	4,9%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	19.300	20.000	700	3,6%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.100	18.800	700	3,9%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	15.900	16.300	400	2,5%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	24.300	25.200	900	3,7%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	22.600	23.200	600	2,7%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	22.500	23.300	800	3,6%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	24.000	25.200	1.200	5,0%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.300	10.700	400	3,9%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	14.100	15.000	900	6,4%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.100	6.400	300	4,9%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.000	22.500	500	2,3%
32	K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath	17.600	18.500	900	5,1%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	19.700	20.600	900	4,6%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	5.700	6.100	400	7,0%
35	Gierather Straße in Gierath	6.800	7.600	800	11,8%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	13.600	14.100	500	3,7%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	3.600	4.000	400	11,1%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	7.900	8.300	400	5,1%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.100	12.200	100	0,8%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	9.600	10.300	700	7,3%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.200	12.700	500	4,1%

Tab. 7: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Prognose-Null-Fall 2025 und Veränderung im Vergleich zur Analyse 2009 in Kfz/24h

Erkennbar ist, dass die Verkehrszunahmen in dem den Autobahnen nachgeordneten Straßennetz mit Ausnahme der L288, Bensberger Straße nördlich Bensberg, unter 1.000 Kfz/24h am Werktag liegen. Die Verkehrszunahmen sind aufgrund der differenzierten Strukturdatenentwicklung auf den einzelnen Strecken unterschiedlich. Außerdem wirkt sich die unterschiedlich starke Auslastung der Strecken auf eine veränderte Routenwahl aus, die wiederum zu unterschiedlichen Verkehrszunahmen auf einzelnen Abschnitten führt.

In **Anhang 1** sind die detaillierten Verkehrsdaten, die für weiterführende Berechnungen entsprechend RLS-90, HBS 2001 und MLuS 02/05 benötigt werden, auch für den Prognose-Null-Fall wiedergegeben.

7 Verkehrsbelastung für die Planfälle

7.1 Planfall 1

Der Planfall 1 sieht eine Realisierung der L286n vor, die im Norden an der vorhandenen L286 anbindet und in Richtung Süden bis zur L136 führt. Eine Verknüpfung mit der Autobahn A4 ist in diesem Planfall nicht vorgesehen. Zwischenanbindungen sind einerseits an der vorhandenen Saaler Straße in Lückerath vorgesehen. Außerdem wird bei dem Planfall 1 die Querspange zwischen der K27 und der L288 berücksichtigt, die dann auch mit der L286n verknüpft wird. In **Anlage 26** ist die im Planfall 1 berücksichtigte Netzergänzung wiedergegeben.

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung für den Planfall 1 sind in den **Anlagen 27 und 28** jeweils für den Untersuchungsraum sowie für das Zentrum Bergisch Gladbach dargestellt. Die **Anlagen 29 und 30** enthalten jeweils die Differenzendarstellung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025.

Die Neubaustrecke der L286 ist mit 15.700 Kfz/24h im südlichen Bereich, 15.000 Kfz/24h im mittleren Bereich und 13.800 Kfz/24h im Bereich nördlich der Querspange belegt. Die Querspange selbst weist östlich der L286n eine Belastung von 8.600 Kfz/24h und östlich eine Belastung von 15.300 Kfz/24h auf.

Entlastet werden die in Nord-Süd-Richtung parallel verlaufende L288 um bis zu 7.000 Kfz/24h und die K27 um Werte zwischen 2.100 und 4.100 Kfz/24h. Da die Frankenforster Straße die wichtigste Anbindung der L286n an die A4 darstellt (AS Bensberg), ergeben sich auch für die L136 in diesem Bereich Verkehrszunahmen zwischen 700 und 3.400 Kfz/24h. Erkennbar ist auch, dass – zwar in geringem Umfang – Verkehre von der B506 mit der Anbindung über die AS Köln-Dellbrück an die A3 auf den Streckenzug A4 und L286n verlagert werden.

Im Zentrum von Bergisch Gladbach wird die Neubaustrecke an die vorhandene L286 (Mülheimer Straße) im Bereich der Bahnüberführung angebunden. Entlastet werden hier die Richard-Zanders-Straße um bis zu 5.400 Kfz/24h und der Refrather Weg nördlich der Querspange um Werte von bis zu 7.400 Kfz/24h. Die Realisierung der L286n führt auch dazu, dass Verkehre vom Streckenzug der L288 im Zentrum von Bergisch Gladbach (Jakobstraße / An der Gohrsmühle / Bensberger Straße) in Richtung Südwesten verlagert werden und hier die Mülheimer Straße und aufgrund einer fehlenden leistungsfähigen Verbindung auch die Buchholzstraße zusätzlich belasten.

In **Tabelle 8** sind die Verkehrsbelastungen für den Planfall 1 für ausgewählte Querschnitte wiedergegeben; außerdem ist ein Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall 2025 enthalten.

Nr.	Querschnitt	P0 Belastung Kfz/24h	Planfall 1 Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	Veränderung %
1	A4, westlich AS Refrath	98.600	99.300	700	0,7%
2	A4, östlich AS Refrath	82.300	83.000	700	0,9%
3	A4, östlich AS Bensberg	77.600	76.700	-900	-1,2%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	77.600	76.700	-900	-1,2%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	71.700	71.700	0	0,0%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.500	20.100	-400	-2,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	10.500	9.700	-800	-7,6%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.800	16.500	700	4,4%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.600	15.200	-1.400	-8,4%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.800	6.500	-1.300	-16,7%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.900	24.300	3.400	16,3%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	21.200	21.300	100	0,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.600	19.300	700	3,8%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	16.100	15.900	-200	-1,2%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.200	17.000	800	4,9%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.200	23.700	3.500	17,3%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.400	25.700	300	1,2%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	35.200	31.100	-4.100	-11,6%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	32.100	31.200	-900	-2,8%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.700	11.000	300	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	20.000	19.900	-100	-0,5%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.800	18.100	-700	-3,7%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	16.300	13.500	-2.800	-17,2%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	25.200	21.800	-3.400	-13,5%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	23.200	24.300	1.100	4,7%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	23.300	29.900	6.600	28,3%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	25.200	18.100	-7.100	-28,2%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.700	10.600	-100	-0,9%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	15.000	13.900	-1.100	-7,3%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.400	6.200	-200	-3,1%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.500	19.000	-3.500	-15,6%
32	K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath	18.500	14.500	-4.000	-21,6%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	20.600	13.300	-7.300	-35,4%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	6.100	4.200	-1.900	-31,1%
35	Gierather Straße in Gierath	7.600	6.800	-800	-10,5%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	14.100	12.600	-1.500	-10,6%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.000	4.600	600	15,0%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.300	8.900	600	7,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	13.400	1.200	9,8%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	10.300	8.200	-2.100	-20,4%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.700	7.300	-5.400	-42,5%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)		15.700	15.700	
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße		15.000	15.000	
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange		13.800	13.800	
46	Querspange, westlich L286n		8.600	8.600	
47	Querspange, östlich L286n		15.300	15.300	

Tab. 8: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Planfall 1 und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

Im **Anhang** finden sich die detaillierten Verkehrswerte, die für weitergehende Berechnungen genutzt werden können.

7.2 Planfall 2

Planfall 2 baut auf Planfall 1 auf, berücksichtigt aber zusätzlich die Weiterführung der L286n in Richtung Süden bis zu einer neuen Anschlussstelle an die A4. Im nördlichen Bereich entspricht die Variante dem Planfall 1. In **Anlage 31** ist die Netzsituation für den Planfall 2 wiedergegeben.

Die Ergebnisse der Modellberechnung sind in **Anlage 32** für den Untersuchungsraum und **Anlage 33** für das Zentrum Bergisch Gladbach wiedergegeben. Die **Anlagen 34 und 35** enthalten entsprechende Differenzendarstellungen zur Ausweisung der Belastungsänderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall.

Durch die Weiterführung L286n bis zur A4 gewinnt diese Straßenverbindung zusätzlich an Attraktivität. Dementsprechend werden hier auch höhere Verkehrsbelastungen erreicht. Diese liegen zwischen 21.700 Kfz/24h auf dem südlichsten Abschnitt und 14.800 Kfz/24h auf dem nördlichsten Abschnitt. Auch die Querspange in Bergisch Gladbach ist mit 10.200 Kfz/24h auf dem westlichen Abschnitt und 15.700 Kfz/24h auf dem östlichen Abschnitt stärker belastet als im Planfall 1.

Die Verlagerungswirkungen insgesamt entsprechen prinzipiell denjenigen des Planfalls 1. Lediglich im südlichen Bereich ergeben sich gravierende Unterschiede. Die Frankenforster Straße zwischen der AS Bensberg und der Verknüpfung mit der Neubaustrecke wird deutlich um 4.300 Kfz/24h bis zu 10.200 Kfz/24h entlastet. Auch die Ortsdurchfahrt Bensberg im Zuge der L136 wird um bis zu 6.000 Kfz/24h entlastet.

Die in Nord-Süd-Richtung parallel verlaufende L288 weist Verkehrsabnahmen um bis zu 7.300 Kfz/24h auf; die K27 wird ebenfalls um bis zu 5.200 Kfz/24h deutlich entlastet. Stärker als in Planfall 1 zeigen sich die Verlagerungseffekte auf den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßenverbindungen. Da derzeit und auch im Prognose-Null-Fall Verkehre von den hochbelasteten Nord-Süd-Achsen L288 und K27 auf weiter östlich bzw. westlich liegende Achsen verdrängt wurden, erfolgt nach Realisierung der L286n eine Rückverlagerung. Dies bewirkt, dass auch auf der L73 im Westen und der L289 im Osten Verkehrsabnahmen zu verzeichnen sind. Die Verlagerungswirkungen im Zentrum von Bensberg unterscheiden sich kaum von den Werten, die für den Planfall 1 ermittelt wurden, so dass hierauf nicht näher eingegangen wird.

In **Tabelle 9** sind die Verkehrsbelastungen für den Planfall 2 an ausgewählten Querschnitten zusammengestellt; der **Anhang** enthält weitere detaillierte Verkehrsdaten.

Nr.	Querschnitt	P0 Belastung Kfz/24h	Planfall 2 Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	Veränderung %
1	A4, westlich AS Refrath	98.600	100.200	1.600	1,6%
2	A4, östlich AS Refrath	82.300	84.700	2.400	2,9%
3	A4, östlich AS Bensberg	77.600	88.200	10.600	13,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	77.600	83.000	5.400	7,0%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	71.700	72.400	700	1,0%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.500	19.200	-1.300	-6,3%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	10.500	9.700	-800	-7,6%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.800	14.700	-1.100	-7,0%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.600	14.600	-2.000	-12,0%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.800	6.700	-1.100	-14,1%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.900	16.600	-4.300	-20,6%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	21.200	18.600	-2.600	-12,3%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.600	14.800	-3.800	-20,4%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	16.100	16.100	0	0,0%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.200	17.100	900	5,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.200	23.400	3.200	15,8%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.400	25.900	500	2,0%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	35.200	30.400	-4.800	-13,6%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	32.100	31.200	-900	-2,8%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.700	11.000	300	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	20.000	20.000	0	0,0%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.800	17.700	-1.100	-5,9%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	16.300	13.100	-3.200	-19,6%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	25.200	21.400	-3.800	-15,1%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	23.200	24.600	1.400	6,0%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	23.300	29.700	6.400	27,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	25.200	17.800	-7.400	-29,4%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.700	9.000	-1.700	-15,9%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	15.000	13.600	-1.400	-9,3%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.400	5.800	-600	-9,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.500	18.000	-4.500	-20,0%
32	K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath	18.500	13.300	-5.200	-28,1%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	20.600	13.800	-6.800	-33,0%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	6.100	3.900	-2.200	-36,1%
35	Gierather Straße in Gierath	7.600	6.200	-1.400	-18,4%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	14.100	12.800	-1.300	-9,2%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.000	4.600	600	15,0%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.300	8.500	200	2,4%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	13.500	1.300	10,7%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	10.300	8.200	-2.100	-20,4%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.700	7.400	-5.300	-41,7%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4		21.700	21.700	
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)		22.200	22.200	
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße		18.700	18.700	
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange		14.800	14.800	
46	Querspange, westlich L286n		10.200	10.200	
47	Querspange, östlich L286n		15.700	15.700	

Tab. 9: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Planfall 2 und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.3 Planfall 3

Planfall 3 baut wie Planfall 2 ebenfalls auf Planfall 1 auf. Berücksichtigt wird hier allerdings die Weiterführung der L286n als städtische Straße in Richtung Norden mit einer Anbindung an die Kalkstraße und die Hermann-Löns-Straße. Dadurch entfällt der derzeit bestehende plangleiche Bahnübergang im Zuge der Tannenbergstraße. Das Netzkonzept des Planfalls 3 ist in **Anlage 36** wiedergegeben. Die Ergebnisse der Modellrechnung für den Planfall 3 sind in den **Anlagen 37 bis 40** jeweils als Belastungsdarstellung bzw. als Differenzendarstellung enthalten. Im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes unterscheiden sich die Verkehrsbelastungen nur geringfügig von den Werten des Planfalls 1. Durch die Weiterführung in Richtung Norden erhält die L286n allerdings zusätzliche Attraktivität, die sich auch auf den südlichen Abschnitten der Neubaustrecke in höheren Verkehrsbelastungen widerspiegelt (16.400 bis 16.800 Kfz/24h). Die Entlastungswirkung auf der K27 entspricht weitgehend derjenigen des Planfalls 1; die L288 wird allerdings stärker entlastet, da zusätzlich zum Tunnel im Zuge der L288 jetzt eine zweite leistungsfähige Querungsmöglichkeit der S-Bahn-Linie existiert.

Die Neubauabschnitte nördlich der L286 sind mit 16.900 Kfz/24h (südlicher Abschnitt), 8.400 Kfz/24h (Anbindung an die Kalkstraße) und 9.900 Kfz/24h (Anbindung an die Hermann-Löns-Straße) belastet. Deutlich entlastet wird der gesamte Netzbereich um die Hauptstraße, die Mülheimer Straße, die Richard-Zanders-Straße und der nördliche Refrather Weg einschließlich des Einbahnstraßensystems Cederwaldstraße und Gronauer Mühlenweg. Hier ergeben sich z.T. erhebliche Verkehrsabnahmen, z.B. auf der Hauptstraße um bis zu 7.400 Kfz/24h und auf dem nördlichen Abschnitt des Refrather Wegs um 8.500 Kfz/24h. Eine Entlastung ergibt sich auch für die südliche Buchholzstraße, die derzeit durch Nord-Süd-Verkehre in erheblichem Umfang in Anspruch genommen wird.

In **Tabelle 10** sind die Verkehrsbelastungen für den Planfall 3 einschließlich eines Vergleichs mit dem Prognose-Null-Fall zusammengestellt; im **Anhang** sind außerdem die Verkehrsdaten für weitere Berechnungen dokumentiert.

Nr.	Querschnitt	P0	Planfall 3		
		Belastung	Belastung	Veränderung	
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
1	A4, westlich AS Refrath	98.600	99.200	600	0,6%
2	A4, östlich AS Refrath	82.300	82.600	300	0,4%
3	A4, östlich AS Bensberg	77.600	76.800	-800	-1,0%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	77.600	76.800	-800	-1,0%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	71.700	71.600	-100	-0,1%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.500	19.800	-700	-3,4%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	10.500	9.600	-900	-8,6%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.800	16.400	600	3,8%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.600	15.000	-1.600	-9,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.800	6.500	-1.300	-16,7%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.900	24.700	3.800	18,2%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	21.200	21.400	200	0,9%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.600	19.300	700	3,8%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	16.100	15.800	-300	-1,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.200	16.600	400	2,5%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.200	20.800	600	3,0%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.400	18.000	-7.400	-29,1%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	35.200	30.400	-4.800	-13,6%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	32.100	31.800	-300	-0,9%

Nr.	Querschnitt	P0 Belastung Kfz/24h	Planfall 3 Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	Veränderung %
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.700	11.000	300	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	20.000	20.400	400	2,0%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.800	15.300	-3.500	-18,6%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	16.300	14.700	-1.600	-9,8%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	25.200	19.600	-5.600	-22,2%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	23.200	22.600	-600	-2,6%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	23.300	28.600	5.300	22,7%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	25.200	17.300	-7.900	-31,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.700	10.400	-300	-2,8%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	15.000	13.700	-1.300	-8,7%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.400	6.200	-200	-3,1%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.500	18.900	-3.600	-16,0%
32	K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath	18.500	14.700	-3.800	-20,5%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	20.600	13.600	-7.000	-34,0%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	6.100	4.300	-1.800	-29,5%
35	Gierather Straße in Gierath	7.600	6.600	-1.000	-13,2%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	14.100	12.000	-2.100	-14,9%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.000	5.300	1.300	32,5%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.300	6.000	-2.300	-27,7%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	13.000	800	6,6%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	10.300	15.100	4.800	46,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.700	7.600	-5.100	-40,2%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)		16.100	16.100	
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße		16.800	16.800	
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange		16.400	16.400	
46	Querspange, westlich L286n		7.600	7.600	
47	Querspange, östlich L286n		14.900	14.900	
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)		16.900	16.900	
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße		8.400	8.400	
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße		9.900	9.900	

Tab. 10: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Planfall 3 und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.4 Planfall 4

In **Anlage 41** ist die Netzsituation für den Planfall 4 wiedergegeben. Hier wird die Realisierung der L286n bis zu einer Verknüpfung mit der A4 kombiniert mit einer Weiterführung in Richtung Norden als Gemeindestraße, wie sie im Planfall 3 enthalten ist. Die Ergebnisse der Berechnung sind in den **Anlagen 42 bis 45** als Belastungsdarstellungen und Differenzendarstellungen dokumentiert.

Die Kombination der Planfälle 2 und 3 führte zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung der L286n. Diese weist im südlichen Bereich eine Belastung von 22.300 Kfz/24h auf, die sich in Richtung Norden bis auf 17.500 Kfz/24h reduziert. Die Entlastungswirkungen zeigen sich im gesamten umliegenden Straßennetz. Dies betrifft die L136, die zwischen der A4 und der L288 Verkehrsabnahmen zwischen 4.200 und 10.500 Kfz/24h erfährt, die L288, die maximale Verkehrsabnahmen um 8.300 Kfz/24h aufweist und die K27, bei der die Verkehrsabnahmen südlich der Querspange zwischen 3.000 und 5.200 Kfz/24h liegen.

Nr.	Querschnitt	Prognose-Null-Fall Belastung Kfz/24h	Planfall 4 Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	Veränderung %
1	A4, westlich AS Refrath	98.600	100.100	1.500	1,5%
2	A4, östlich AS Refrath	82.300	84.600	2.300	2,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	77.600	88.300	10.700	13,8%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	77.600	83.100	5.500	7,1%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	71.700	72.500	800	1,1%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.500	18.900	-1.600	-7,8%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	10.500	9.600	-900	-8,6%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.800	14.400	-1.400	-8,9%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.600	14.600	-2.000	-12,0%
10	L136, Frankenforster Str., östlich Neufeldweg (K27)	7.800	7.000	-800	-10,3%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.900	16.700	-4.200	-20,1%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	21.200	18.600	-2.600	-12,3%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.600	15.000	-3.600	-19,4%
14	L270, Odenthaler Str., südlich Romaneyer Str. (B506)	16.100	15.800	-300	-1,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.200	15.800	-400	-2,5%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.200	19.700	-500	-2,5%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.400	18.300	-7.100	-28,0%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	35.200	29.900	-5.300	-15,1%
19	L286, Schnabelsmühle, westl. Odenthaler Str. (L270)	32.100	31.900	-200	-0,6%
20	L286, Kürtener Str., nordöstlich Bergisch Gladbach	10.700	11.000	300	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	20.000	20.700	700	3,5%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.800	14.600	-4.200	-22,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	16.300	14.900	-1.400	-8,6%
24	L288, Bensberger Str., südl. Schnabelsmühle (L286)	25.200	19.400	-5.800	-23,0%
25	L288, Bensberger Str., nördlich Richard-Zanders-Str.	23.200	22.700	-500	-2,2%
26	L288, Bensberger Str., südlich Richard-Zanders-Str.	23.300	28.700	5.400	23,2%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	25.200	16.900	-8.300	-32,9%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.700	8.900	-1.800	-16,8%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	15.000	13.400	-1.600	-10,7%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.400	5.800	-600	-9,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.500	18.000	-4.500	-20,0%
32	K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath	18.500	13.600	-4.900	-26,5%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	20.600	13.200	-7.400	-35,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	6.100	3.900	-2.200	-36,1%
35	Gierather Straße in Gierath	7.600	5.800	-1.800	-23,7%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	14.100	11.700	-2.400	-17,0%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.000	5.700	1.700	42,5%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.300	5.900	-2.400	-28,9%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	13.000	800	6,6%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	10.300	15.600	5.300	51,5%
41	Richard-Zanders-Str., südöstlich Refrather Weg (K27)	12.700	7.300	-5.400	-42,5%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4		22.300	22.300	
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)		22.900	22.900	
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße		20.500	20.500	
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange		17.500	17.500	
46	Querspange, westlich L286n		8.700	8.700	
47	Querspange, östlich L286n		15.200	15.200	
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)		17.500	17.500	
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße		8.000	8.000	
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße		10.900	10.900	

Tab. 11: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Planfall 4 und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

Für das Stadtzentrum von Bergisch Gladbach ergeben sich Verkehrsabnahmen, die annähernd denjenigen des Planfalls 3 entsprechen. In **Tabelle 11** sind die Verkehrswerte des Planfalls 4 für ausgewählte Querschnitte dokumentiert; im **Anhang** finden sich die detaillierten Verkehrswerte für Lärm- und Schadstoffberechnungen.

7.5 Planfall 4a

In **Anlage 46** ist die Netzsituation für den Planfall 4a wiedergegeben. Dieser unterscheidet sich vom Planfall 4 nur dadurch, dass die Saaler Straße nicht an die geplante L286n angebunden wird. Die Ergebnisse der Berechnung sind in den **Anlagen 47 bis 51** dokumentiert.

Die Differenzendarstellung zwischen dem Planfall 4 und dem Planfall 4a (**vgl. Anlage 51**) zeigt, dass sich deutliche Veränderungen der Verkehrsbelastungen aufgrund der fehlenden Anbindung der Saaler Straße nur im Bereich Bensberg ergeben. Der Neubauabschnitt zwischen der Saaler Straße im Norden und der Frankenforster Straße im Süden ist um 2.700 Kfz/24h schwächer belastet als in Planfall 4, so dass sich zwischen der Querspange und der Frankenforster Straße eine einheitliche Verkehrsbelastung von 20.200 Kfz/24h ergibt. Aufgrund der fehlenden Funktion als Zubringer zur L286n ist die Saaler Straße selbst deutlich schwächer belastet als in Planfall 4. Verkehrszunahmen im Vergleich zum Planfall 4 sind dagegen auf der nördlichen Frankenforster Straße sowie auf einigen nachgeordneten Straßen in Bensberg zu erwarten.

In **Tabelle 12** sind die Verkehrswerte des Planfalls 4a für ausgewählte Querschnitte dokumentiert; im **Anhang** finden sich die detaillierten Verkehrswerte für Lärm- und Schadstoffberechnungen.

Nr.	Querschnitt	Prognose-Null-Fall	Planfall 4a		
		Belastung	Belastung	Veränderung	
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
1	A4, westlich AS Refrath	98.600	100.300	1.700	1,7%
2	A4, östlich AS Refrath	82.300	84.700	2.400	2,9%
3	A4, östlich AS Bensberg	77.600	88.000	10.400	13,4%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	77.600	82.800	5.200	6,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	71.700	72.300	600	0,8%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.500	18.800	-1.700	-8,3%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	10.500	9.600	-900	-8,6%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.800	14.100	-1.700	-10,8%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.600	14.400	-2.200	-13,3%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.800	6.900	-900	-11,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.900	16.700	-4.200	-20,1%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	21.200	18.600	-2.600	-12,3%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.600	15.200	-3.400	-18,3%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	16.100	15.800	-300	-1,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.200	15.800	-400	-2,5%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.200	19.700	-500	-2,5%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.400	18.100	-7.300	-28,7%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	35.200	30.300	-4.900	-13,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	32.100	31.900	-200	-0,6%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.700	11.000	300	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	20.000	20.600	600	3,0%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.800	14.500	-4.300	-22,9%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	16.300	14.600	-1.700	-10,4%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	25.200	19.900	-5.300	-21,0%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	23.200	23.000	-200	-0,9%

Nr.	Querschnitt	Prognose-Null-Fall Belastung Kfz/24h	Planfall 4a Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	Veränderung %
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	23.300	28.800	5.500	23,6%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	25.200	17.400	-7.800	-31,0%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.700	9.100	-1.600	-15,0%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	15.000	13.500	-1.500	-10,0%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.400	5.800	-600	-9,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.500	18.000	-4.500	-20,0%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	18.500	13.500	-5.000	-27,0%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	20.600	13.600	-7.000	-34,0%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	6.100	4.500	-1.600	-26,2%
35	Gierather Straße in Gierath	7.600	5.700	-1.900	-25,0%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	14.100	11.700	-2.400	-17,0%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.000	5.700	1.700	42,5%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.300	6.000	-2.300	-27,7%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	13.200	1.000	8,2%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	10.300	15.400	5.100	49,5%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.700	7.800	-4.900	-38,6%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4		21.600	21.600	
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)		20.200	20.200	
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße		20.200	20.200	
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange		17.100	17.100	
46	Querspange, westlich L286n		8.800	8.800	
47	Querspange, östlich L286n		16.100	16.100	
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)		17.500	17.500	
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße		8.200	8.200	
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße		10.700	10.700	

Tab. 12: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Planfall 4a und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.6 Planfall 5

Planfall 5 unterscheidet sich von Planfall 2 lediglich dadurch, dass die geplante L286n nicht an die L136 in Frankenforst angebunden wird (vgl. **Anlage 52**). Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung sind in den **Anlagen 53 bis 56** dokumentiert. Dabei zeigt sich, dass die L286n durch eine fehlende Anbindung an der L136 leicht an Attraktivität verliert. Verkehre zwischen Refrath und Bergisch Gladbach bzw. Bensberg und Bergisch Gladbach können sich nur noch in relativ geringem Umfang auf die neue Straßenverbindung verlagern. Dementsprechend liegen die Verkehrsabnahmen auf der K27 und der L288 unter den entsprechenden Werten des Planfalls 2. Für die L136 zwischen der AS Bensberg und Bensberg ergeben sich ebenfalls leicht höhere Verkehrsbelastungen als in Planfall 2. Nördlich der Querspange (im Zentrum von Bergisch Gladbach) sind die Verkehrsbelastungen des Planfalls 5 nahezu identisch mit denjenigen des Planfalls 2.

In **Tabelle 13** sind die Verkehrswerte des Planfalls 5 für ausgewählte Querschnitte zusammengestellt; im **Anhang** finden sich weitere Verkehrsdaten, die für schalltechnische und lufthygienische Untersuchungen genutzt werden können.

Nr.	Querschnitt	P0 Belastung Kfz/24h	Planfall 5 Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	Veränderung %
1	A4, westlich AS Refrath	98.600	100.400	1.800	1,8%
2	A4, östlich AS Refrath	82.300	85.500	3.200	3,9%
3	A4, östlich AS Bensberg	77.600	88.300	10.700	13,8%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	77.600	82.700	5.100	6,6%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	71.700	72.500	800	1,1%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.500	19.000	-1.500	-7,3%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	10.500	9.700	-800	-7,6%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.800	15.300	-500	-3,2%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.600	14.300	-2.300	-13,9%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.800	7.100	-700	-9,0%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.900	16.800	-4.100	-19,6%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	21.200	18.700	-2.500	-11,8%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.600	14.100	-4.500	-24,2%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	16.100	15.900	-200	-1,2%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.200	17.000	800	4,9%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.200	23.500	3.300	16,3%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.400	25.600	200	0,8%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	35.200	30.400	-4.800	-13,6%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	32.100	31.200	-900	-2,8%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.700	11.000	300	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	20.000	20.100	100	0,5%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.800	17.400	-1.400	-7,4%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	16.300	13.000	-3.300	-20,2%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	25.200	21.700	-3.500	-13,9%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	23.200	24.900	1.700	7,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	23.300	30.500	7.200	30,9%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	25.200	18.900	-6.300	-25,0%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.700	9.700	-1.000	-9,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	15.000	13.700	-1.300	-8,7%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.400	5.800	-600	-9,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.500	18.400	-4.100	-18,2%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	18.500	13.800	-4.700	-25,4%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	20.600	14.000	-6.600	-32,0%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	6.100	3.800	-2.300	-37,7%
35	Gierather Straße in Gierath	7.600	6.300	-1.300	-17,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	14.100	12.500	-1.600	-11,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.000	4.600	600	15,0%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.300	8.400	100	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	13.500	1.300	10,7%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	10.300	8.200	-2.100	-20,4%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.700	7.100	-5.600	-44,1%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4		20.500	20.500	
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)		20.500	20.500	
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße		17.300	17.300	
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange		14.700	14.700	
46	Querspange, westlich L286n		10.000	10.000	
47	Querspange, östlich L286n		15.200	15.200	

Tab. 13: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Planfall 5 und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.7 Planfall 6

Im Planfall 6 wurde untersucht, inwieweit bei Realisierung einer neuen Anschlussstelle zwischen der AS Bensberg und der AS Moitzfeld ein (Teil-)Rückbau der vorhandenen Anschlussstellen sinnvoll ist, um die Anschlussstellendichte an der A4 nicht weiter zu erhöhen. Dazu wurden die Verkehrsbelastungen an den Anschlussstellen Bensberg und Moitzfeld sowie an der neuen Anbindung der L286n ausgewertet und in **Anlage 57** dokumentiert. Außerdem sind in **Tabelle 14** die Strombelastungen in den Rampen an den drei o.g. Anschlussstellen gegenübergestellt.

Anschlussstelle	Relation	Planfall 6 Belastung Kfz/24h
AS Bensberg	A4, West - L358, Nord	5.000
	A4, West - L358, Süd	0
	A4, Ost - L358, Nord	1.000
	A4, Ost - L358, Süd	7.600
AS L286n	A4, West - L286n, Nord	13.800
	A4, Ost - L286n, Nord	8.600
As Moitzfeld	A4, West - L136/L195, Nord	17.400
	A4, Ost - L136/L195, Nord	7.000

Tab. 14: Gegenüberstellung der Rampenbelastungen an den Anschlussstellen AS Bensberg, Anbindung der L286n, AS Moitzfeld für den Planfall 4

Ein völliger Rückbau der AS Moitzfeld kommt aufgrund der Verkehrsbelastungen in den Rampen kaum in Frage, da insbesondere die in Richtung Köln orientierten Verkehre anderenfalls die neue Anschlussstelle der L286n nutzen müssten und dementsprechend die Ortsdurchfahrt Bensberg zusätzlich belasten würden. Da die derzeitige Knotenpunktssituation im Bereich der Anschlussstelle Moitzfeld mit der Verknüpfung der L136 und der L195 problematisch ist, bestehen allerdings Überlegungen, die AS Moitzfeld in Zukunft nur noch als halbe Anschlussstelle zu betreiben und auf die Anbindung in Richtung Osten zu verzichten. Ein Verzicht auf die Anbindung in Richtung Osten würde dazu führen, dass die Anschlussstelle Untereschbach und die L136 westlich von Untereschbach stärker belastet würden, was akzeptiert werden könnte.

Für die Anschlussstelle Bensberg ergibt sich im Vergleich zum Analysefall eine deutliche Entlastung. Die Eckverkehre zwischen der A4 im Osten und der L136 im Norden sowie zwischen der A4 im Westen und der L358 im Süden sind sehr gering und müssen an der Anschlussstelle nicht angeboten werden. Verkehre zwischen der A4 im Westen und der L136 im Norden (ca. 2.500 Kfz/24h je Richtung) könnten alternativ auch die neue Anschlussstelle an der L286n oder die Anschlussstelle Refrath nutzen, so dass auf diese Fahrtbeziehung ebenfalls verzichtet werden könnte. Problematisch ist dagegen die Verkehrsbeziehung zwischen der L358 im Süden und der A4 im Osten. Diese umfasst rd. 7.600 Kfz/24h (beide Fahrtrichtungen zusammengefasst). Ein Verzicht auf diese Fahrtbeziehung würde dazu führen, dass Verkehre auf die L73 und die B55 bis zur AS Refrath umgelagert und dementsprechend die Ortsdurchfahrt zusätzlichen belasten würden. Trotzdem wurde eine solche Lösung in Variante 6 berücksichtigt.

In **Anlage 58** ist die Netzsituation für den Planfall 6 wiedergegeben. Dieser Planfall baut auf dem Planfall 4 auf, berücksichtigt jedoch die oben beschriebenen Rückbaumaßnahmen an der AS Moitzfeld und der AS Bensberg. Die Ergebnisse der Berechnung sind in den **Anlagen 59 und 60** als Belastungsdarstellungen dokumentiert. Die **Anlagen 61 bis 62** enthalten Differenzendarstellungen, wobei in **Anlage 63** auch ein Vergleich der Prognosebelastungen für die Planfälle 4 und 6 enthalten ist, um zu verdeutlichen, wie

sich der Rückbau der Anschlussstellen Bensberg und Moitzfeld bezüglich der Verkehrsverlagerungen auswirkt.

Rund 3.000 Kfz/24h verlagern sich bei Realisierung eines Teilanschlusses an der AS Bensberg auf den Streckenzug der L136 zwischen der AS Refrath und der Frankenforster Straße; in ähnlicher Größenordnung liegen die hierdurch bedingten Verkehrsabnahmen auf der A4. Der südliche Abschnitt der L286n zwischen A4 und Frankenforster Straße (L136) wird im Vergleich zum Planfall 4 nur um ca. 1.000 Fahrzeuge zusätzlich belastet. Erhebliche Verlagerungswirkungen ergeben sich auch östlich der AS Moitzfeld: Die A4 wird um knapp 5.000 Kfz/24h entlastet; diese Verkehre verlagern sich auf die parallel verlaufende L136. Für das Stadtzentrum von Bergisch Gladbach ergeben sich nahezu keine Verkehrsverlagerungen durch die veränderte Anschlussstellensituation in Planfall 6; hier gelten die Aussagen zum Planfall 4. In **Tabelle 15** sind die Verkehrswerte des Planfalls 6 für ausgewählte Querschnitte dokumentiert; im **Anhang** finden sich die detaillierten Verkehrswerte für Lärm- und Schadstoffberechnungen.

Nr.	Querschnitt	P0	Planfall 6		
		Belastung	Belastung	Veränderung	
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
1	A4, westlich AS Refrath	98.600	100.300	1.700	1,7%
2	A4, östlich AS Refrath	82.300	81.000	-1.300	-1,6%
3	A4, östlich AS Bensberg	77.600	89.300	11.700	15,1%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	77.600	84.000	6.400	8,2%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	71.700	67.700	-4.000	-5,6%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.500	18.900	-1.600	-7,8%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	10.500	9.600	-900	-8,6%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.800	14.500	-1.300	-8,2%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.600	17.600	1.000	6,0%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.800	10.200	2.400	30,8%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.900	15.900	-5.000	-23,9%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	21.200	18.200	-3.000	-14,2%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.600	14.700	-3.900	-21,0%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	16.100	15.800	-300	-1,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.200	16.000	-200	-1,2%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.200	19.700	-500	-2,5%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.400	18.300	-7.100	-28,0%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	35.200	29.900	-5.300	-15,1%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	32.100	31.900	-200	-0,6%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.700	11.000	300	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	20.000	20.700	700	3,5%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.800	14.600	-4.200	-22,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	16.300	14.800	-1.500	-9,2%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	25.200	19.400	-5.800	-23,0%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	23.200	22.700	-500	-2,2%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	23.300	28.800	5.500	23,6%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	25.200	16.900	-8.300	-32,9%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.700	9.000	-1.700	-15,9%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	15.000	13.500	-1.500	-10,0%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.400	5.900	-500	-7,8%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.500	18.000	-4.500	-20,0%
32	K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath	18.500	13.600	-4.900	-26,5%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	20.600	13.200	-7.400	-35,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	6.100	3.900	-2.200	-36,1%
35	Gierather Straße in Gierath	7.600	5.800	-1.800	-23,7%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	14.100	11.900	-2.200	-15,6%

Nr.	Querschnitt	P0 Belastung Kfz/24h	Planfall 6 Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	Veränderung %
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.000	5.800	1.800	45,0%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.300	6.000	-2.300	-27,7%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	12.900	700	5,7%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	10.300	15.700	5.400	52,4%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.700	7.300	-5.400	-42,5%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4		23.300	23.300	
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)		22.700	22.700	
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße		20.400	20.400	
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange		17.600	17.600	
46	Querspange, westlich L286n		8.600	8.600	
47	Querspange, östlich L286n		15.200	15.200	
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)		17.600	17.600	
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße		8.000	8.000	
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße		11.000	11.000	

Tab. 15: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Planfall 6 und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.8 Planfall 7

Ergänzend zu den oben betrachteten Planfällen sollte eine Netzsituation betrachtet werden, bei der auf sämtliche kommunalen Maßnahmen – also auch auf die Querspange zwischen der K27 und der L288 – verzichtet wird, um zu klären, welche verkehrlichen Wirkungen sich bei der ausschließlichen Realisierung der L286n ergeben. In **Anlage 64** ist die Netzsituation des Planfalls 7 dokumentiert; die **Anlagen 65 bis 68** enthalten die Belastungsdarstellungen sowie die Differenzendarstellungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall.

Der Verzicht auf die Querspange führte dazu, dass der nördliche Abschnitt der L286n deutlich an verkehrlicher Bedeutung verliert. Hier werden lediglich Verkehrsbelastungen von knapp 12.000 Kfz/24h erreicht. In Richtung Süden (Richtung A4) nehmen die Verkehrsbelastungen zu: Zwischen der Saaler Straße und der Frankenforster Straße werden 15.200 Kfz/24h erreicht; der südliche Abschnitt zwischen Frankenforster Straße und A4 ist mit 21.400 Kfz/24h belastet. Die Entlastungswirkungen auf der L288 zwischen Bergisch Gladbach und Bensberg reduzieren sich durch den Verzicht auf die Querspange deutlich auf Werte zwischen 1.000 und 2.500 Kfz/24h. Die Entlastungswirkungen für die K27 zwischen Bergisch Gladbach und Refrath liegen in der Größenordnung von 2.000 bis 4.500 Kfz/24h. Auch in Planfall 7 führt die Realisierung der neuen Nord-Süd-Achse zwischen Bergisch Gladbach und Bensberg dazu, dass das übrige nachgeordnete Straßennetz durchweg geringe Verkehrsentlastungen erfährt.

In **Tabelle16** sind die Ergebnisse für den Planfall 7 für die wichtigsten Querschnitte im Unrtersuchungsbereich dokumentiert; im **Anhang** finden sich die detaillierten Verkehrswerte für Lärm- und Schadstoffberechnungen.

Nr.	Querschnitt	P0	Planfall 7		
		Belastung	Belastung	Veränderung	
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
1	A4, westlich AS Refrath	98.600	100.400	1.800	1,8%
2	A4, östlich AS Refrath	82.300	84.500	2.200	2,7%
3	A4, östlich AS Bensberg	77.600	88.100	10.500	13,5%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	71.700	73.100	1.400	2,0%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	20.500	19.000	-1.500	-7,3%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	10.500	10.600	100	1,0%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.800	14.700	-1.100	-7,0%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.600	14.900	-1.700	-10,2%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.800	7.200	-600	-7,7%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.900	16.100	-4.800	-23,0%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	21.200	18.900	-2.300	-10,8%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.600	15.100	-3.500	-18,8%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	16.100	15.900	-200	-1,2%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.200	18.600	2.400	14,8%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	20.200	23.100	2.900	14,4%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.400	26.400	1.000	3,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	35.200	32.500	-2.700	-7,7%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	32.100	31.800	-300	-0,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.700	10.700	0	0,0%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	20.000	20.100	100	0,5%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	18.800	18.500	-300	-1,6%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	16.300	14.900	-1.400	-8,6%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	25.200	21.900	-3.300	-13,1%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	23.200	22.300	-900	-3,9%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	23.300	22.000	-1.300	-5,6%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	25.200	23.600	-1.600	-6,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.700	9.200	-1.500	-14,0%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	15.000	14.400	-600	-4,0%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	6.400	5.500	-900	-14,1%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.500	18.800	-3.700	-16,4%
32	K27, Dolmanstraße, nördlich Refrath	18.500	13.900	-4.600	-24,9%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	20.600	17.000	-3.600	-17,5%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	6.100	4.800	-1.300	-21,3%
35	Gierather Straße in Gierath	7.600	6.600	-1.000	-13,2%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	14.100	13.400	-700	-5,0%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.000	4.800	800	20,0%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.300	8.900	600	7,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	13.100	900	7,4%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	10.300	9.200	-1.100	-10,7%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.700	11.500	-1.200	-9,4%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4		21.400	21.400	
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)		15.200	15.200	
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße		11.900	11.900	
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange		11.900	11.900	

Tab. 16: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte, Planfall 7 und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

8 Variantenvergleich und Zusammenfassung

Um die Verlagerungswirkungen der geplanten L286n für die unterschiedlichen Planfälle besser vergleichen zu können, erfolgt eine Gegenüberstellung der Berechnungsergebnisse für alle acht Planfälle, wobei jeweils Teilbereiche des untersuchten Netzes betrachtet werden.

In **Tabelle 17** sind die Verkehrsbelastungen auf den Abschnitten der A4 für die unterschiedlichen Planfälle gegenübergestellt. Immer dann, wenn keine direkte Anbindung der L286n an die A4 erfolgt, verändern sich die Verkehrsbelastungen auf der A4 nur geringfügig (vgl. Planfälle 1 und 3). Wird allerdings eine neue Anschlussstelle realisiert, so ergeben sich auch im Autobahnnetz erhebliche Verlagerungen. Verkehre, die derzeit die B506 nutzen, um Bergisch Gladbach von Köln aus zu erreichen, fahren teilweise über die A4 und nutzen die neue Anschlussstelle und die L286n. Darüber hinaus werden die vorhandenen Anschlussstellen AS Bensberg, AS Moitzfeld und auch die AS Refrath entlastet. Dies führt zu Verkehrszunahmen auf der A4, die zwischen der AS Refrath und der AS Bensberg bis zu 3.200 Kfz/24h, zwischen der AS Bensberg und der neuen Anschlussstelle 10.700 Kfz/24h und zwischen der neuen Anschlussstelle und der AS Moitzfeld 6.400 Kfz/24h erreichen. Ein Sonderfall ist hier der Planfall 6, bei dem die Anschlussstellen Bensberg und Moitzfeld teilweise zurückgebaut werden. Hier ergeben sich östlich der AS Moitzfeld Verkehrsabnahmen um rd. 4.000 Kfz/24h auf der Autobahn, während gleichzeitig die parallel verlaufende L136 zusätzlich belastet wird.

Für den Bereich Refrath und Bensberg führt die Realisierung der L286n zu zum Teil deutlichen Verkehrsentlastungen, die erwartungsgemäß stärker ausfallen, wenn die L286n an die A4 angeschlossen wird. Für die Dolmanstraße (K27) in Refrath bedeutet dies eine Verkehrsabnahme um 3.500 bis 4.500 Kfz/24h, das entspricht 15,6% bis 20%. Auf der Frankenforster Straße (L136) als Verbindung zwischen Refrath und Bensberg sind die Verlagerungswirkungen zweigeteilt: Erfolgt eine Anbindung der L286n an die A4, so ergibt sich auf dem gesamten Streckenzug eine deutliche Verkehrsabnahme um rd. 4.000 bis 5.000 Kfz/24h (das entspricht ca. 20 bis 24%). Wird auf eine Anbindung an die A4 verzichtet, so übernimmt die Frankenforster Straße zwischen der AS Bensberg und der Verknüpfung mit der L286n eine wesentliche Zubringerfunktion zur Neubaustrecke, was hier zu Verkehrszunahmen um bis zu 3.800 Kfz/24h (ca. 18%) führt.

Die Effekte auf der Steinstraße (L136) in Bensberg hängen ebenfalls sehr stark von der Verknüpfung der L286n mit der A4 ab: Wird auf eine Anbindung verzichtet, so ergeben sich hier keine wesentlichen Belastungsänderungen; erfolgt eine Anbindung wie in den Planfällen 2, 4, 5, 6 und 7, dann ergibt sich hier eine Verkehrsabnahme um bis zu 3.000 Kfz/24h, was rd. 14% entspricht. Ähnlich sind die Effekte auf der Overather Straße westlich der AS Moitzfeld, wo bei Realisierung der Anbindung an die A4 Verkehrsabnahmen von bis zu 25% erreicht werden.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Planfälle									
		Analyse	P0	P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
1	A4, westlich AS Refrath	92.900	98.600	99.300	100.200	99.200	100.100	100.300	100.400	100.300	100.400
2	A4, östlich AS Refrath	76.200	82.300	83.000	84.700	82.600	84.600	84.700	85.500	81.000	84.500
3	A4, östlich AS Bensberg	71.400	77.600	76.700	88.200	76.800	88.300	88.000	88.300	89.300	88.100
4	A4, westlich AS Moitzfeld	71.400	77.600	76.700	83.000	76.800	83.100	82.800	82.700	84.000	83.000
5	A4, östlich AS Moitzfeld	65.400	71.700	71.700	72.400	71.600	72.500	72.300	72.500	67.700	73.100

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall									
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
1	A4, westlich AS Refrath			700	1.600	600	1.500	1.700	1.800	1.700	1.800
2	A4, östlich AS Refrath			700	2.400	300	2.300	2.400	3.200	-1.300	2.200
3	A4, östlich AS Bensberg			-900	10.600	-800	10.700	10.400	10.700	11.700	10.500
4	A4, westlich AS Moitzfeld			-900	5.400	-800	5.500	5.200	5.100	6.400	5.400
5	A4, östlich AS Moitzfeld			0	700	-100	800	600	800	-4.000	1.400

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall									
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				%	%	%	%	%	%	%	%
1	A4, westlich AS Refrath			0,7%	1,6%	0,6%	1,5%	1,7%	1,8%	1,7%	1,8%
2	A4, östlich AS Refrath			0,9%	2,9%	0,4%	2,8%	2,9%	3,9%	-1,6%	2,7%
3	A4, östlich AS Bensberg			-1,2%	13,7%	-1,0%	13,8%	13,4%	13,8%	15,1%	13,5%
4	A4, westlich AS Moitzfeld			-1,2%	7,0%	-1,0%	7,1%	6,7%	6,6%	8,2%	7,0%
5	A4, östlich AS Moitzfeld			0,0%	1,0%	-0,1%	1,1%	0,8%	1,1%	-5,6%	2,0%

Tab. 17: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen auf der A4 für die betrachteten Planfälle (Analysebelastungen 2009, Prognose 2025, jeweils Werktagsverkehre)

In **Tabelle 18** sind die Verkehrsdaten der untersuchten Planfälle für den Bereich Bensberg und Refrath zusammengestellt.

Die Zwischenanbindung der L286n an die Saaler Straße hat insbesondere für die nördlichen Ortsteile von Bensberg Bedeutung. Eine Auswertung der Knotenströme an dieser Verknüpfung für den Planfall 4 zeigt, dass ca. 7.800 Verkehrsteilnehmer am Werktag diese Verknüpfung vornehmlich aus Richtung Osten (Bensberg) nutzen. Würde auf eine Verknüpfung der L286n mit der Saaler Straße verzichtet (vgl. Planfall 4a), so wird der nördliche Abschnitt der Frankenforster Straße stärker belastet und auch die Entlastungswirkungen auf der L288 zwischen Bergisch Gladbach und Bensberg fallen etwas geringer aus.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Planfälle									
		Analyse	P0	P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.400	16.600	15.200	14.600	15.000	14.600	14.400	14.300	17.600	14.900
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.700	7.800	6.500	6.700	6.500	7.000	6.900	7.100	10.200	7.200
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	20.400	20.900	24.300	16.600	24.700	16.700	16.700	16.800	15.900	16.100
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	20.600	21.200	21.300	18.600	21.400	18.600	18.600	18.700	18.200	18.900
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	18.000	18.600	19.300	14.800	19.300	15.000	15.200	14.100	14.700	15.100
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	10.300	10.700	10.600	9.000	10.400	8.900	9.100	9.700	9.000	9.200
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	22.000	22.500	19.000	18.000	18.900	18.000	18.000	18.400	18.000	18.800
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	5.700	6.100	4.200	3.900	4.300	3.900	4.500	3.800	3.900	4.800
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4				21.700		22.300	21.600	20.500	23.300	21.400
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)			15.700	22.200	16.100	22.900	20.200	20.500	22.700	15.200

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall									
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)			-1.400	-2.000	-1.600	-2.000	-2.200	-2.300	1.000	-1.700
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)			-1.300	-1.100	-1.300	-800	-900	-700	2.400	-600
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee			3.400	-4.300	3.800	-4.200	-4.200	-4.100	-5.000	-4.800
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)			100	-2.600	200	-2.600	-2.600	-2.500	-3.000	-2.300
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld			700	-3.800	700	-3.600	-3.400	-4.500	-3.900	-3.500
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld			-100	-1.700	-300	-1.800	-1.600	-1.000	-1.700	-1.500
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath			-3.500	-4.500	-3.600	-4.500	-4.500	-4.100	-4.500	-3.700
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath			-1.900	-2.200	-1.800	-2.200	-1.600	-2.300	-2.200	-1.300

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall									
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				%	%	%	%	%	%	%	%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)			-8,4%	-12,0%	-9,6%	-12,0%	-13,3%	-13,9%	6,0%	-10,2%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)			-16,7%	-14,1%	-16,7%	-10,3%	-11,5%	-9,0%	30,8%	-7,7%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee			16,3%	-20,6%	18,2%	-20,1%	-20,1%	-19,6%	-23,9%	-23,0%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)			0,5%	-12,3%	0,9%	-12,3%	-12,3%	-11,8%	-14,2%	-10,8%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld			3,8%	-20,4%	3,8%	-19,4%	-18,3%	-24,2%	-21,0%	-18,8%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld			-0,9%	-15,9%	-2,8%	-16,8%	-15,0%	-9,3%	-15,9%	-14,0%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath			-15,6%	-20,0%	-16,0%	-20,0%	-20,0%	-18,2%	-20,0%	-16,4%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath			-31,1%	-36,1%	-29,5%	-36,1%	-26,2%	-37,7%	-36,1%	-21,3%

Tab. 18: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen im Bereich Bensberg und Refrath für die betrachteten Netzfälle (Analysebelastungen 2009, Prognose 2025, jeweils Werktagsverkehre)

Besonders deutlich werden die Effekte der geplanten L286n bei einer vergleichenden Betrachtung der vorhandenen Nord-Süd-Achsen nördlich der A4, die in **Tabelle 19** enthalten ist. Die L286n weist nördlich der Anbindung an die Saaler Straße Verkehrsbelastungen zwischen 15.000 und 20.500 Kfz/24h auf. Entlastet werden die L288, Bensberger Straße, um Werte zwischen 6.300 und 8.300 Kfz/24h (das entspricht 25% bis 33% der Belastungen des Prognose-Null-Falls) und die K27, für die sich Verkehrsentlastungen um bis 5.200 Kfz/24h ergeben, was 28,1% entspricht. Darüber hinaus werden auch die westlich gelegene L73 zumindest in den Netzfällen mit Anbindung an die A4 um bis zu 1.400 Kfz/24h und die L289 nördlich Moitzfeld um bis zu 1.600 Kfz/24h entlastet. Die höchsten Entlastungswirkungen werden erwartungsgemäß im Planfall 4 erreicht, bei dem neben der Anbindung der L286n an die A4 auch die ergänzenden Maßnahmen im Zentrum von Bergisch Gladbach berücksichtigt werden.

Bemerkenswert ist, dass bei einem Verzicht auf die Querspange zwischen der K27 und der L288 in Bergisch Gladbach die Entlastungswirkungen auf der L288 zwischen Bergisch Gladbach und Bensberg deutlich zurückgehen (Verkehrsabnahmen nur um 1.600 Kfz/24h), während die Entlastungswirkungen auf der K27 durch einen Verzicht auf die Querspange kaum beeinflusst werden.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Planfälle									
		Analyse	P0	P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	14.900	15.800	16.500	14.700	16.400	14.400	14.100	15.300	14.500	14.700
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	24.000	25.200	18.100	17.800	17.300	16.900	17.400	18.900	16.900	23.600
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	14.100	15.000	13.900	13.600	13.700	13.400	13.500	13.700	13.500	14.400
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	17.600	18.500	14.500	13.300	14.700	13.600	13.500	13.800	13.600	13.900
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	19.700	20.600	13.300	13.800	13.600	13.200	13.600	14.000	13.200	17.000
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße			15.000	18.700	16.800	20.500	20.200	17.300	20.400	11.900

Nr.	Querschnitt			Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall							
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück			700	-1.100	600	-1.400	-1.700	-500	-1.300	-1.100
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg			-7.100	-7.400	-7.900	-8.300	-7.800	-6.300	-8.300	-1.600
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld			-1.100	-1.400	-1.300	-1.600	-1.500	-1.300	-1.500	-600
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath			-4.000	-5.200	-3.800	-4.900	-5.000	-4.700	-4.900	-4.600
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg			-7.300	-6.800	-7.000	-7.400	-7.000	-6.600	-7.400	-3.600

Nr.	Querschnitt			Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall							
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				%	%	%	%	%	%	%	%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück			4,4%	-7,0%	3,8%	-8,9%	-10,8%	-3,2%	-8,2%	-7,0%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg			-28,2%	-29,4%	-31,3%	-32,9%	-31,0%	-25,0%	-32,9%	-6,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld			-7,3%	-9,3%	-8,7%	-10,7%	-10,0%	-8,7%	-10,0%	-4,0%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath			-21,6%	-28,1%	-20,5%	-26,5%	-27,0%	-25,4%	-26,5%	-24,9%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg			-35,4%	-33,0%	-34,0%	-35,9%	-34,0%	-32,0%	-35,9%	-17,5%

Tab. 19: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen auf den Nord-Süd-Achsen nördlich der Autobahn A4 für die betrachteten Planfälle (Analysebelastungen 2009, Prognose 2025, jeweils Werktagsverkehre)

Die Verlagerungswirkungen südlich des Zentrums von Bergisch Gladbach werden wesentlich durch die Realisierung der Querspange zwischen der K27 (Refrather Weg) und der B288 (Bensberger Straße) bedingt. Diese neue Ost-West-Achse, die südlich parallel zur Richard-Zanders-Straße verläuft, weist Verkehrsbelastungen zwischen 7.600 und 10.200 Kfz/24h im westlichen Abschnitt und 14.900 bis 15.700 Kfz/24h im östlichen Abschnitt auf. Deutlich entlastet werden die K27 (Refrather Weg) zwischen der Anbindung der Querspange und der Richard-Zanders-Straße (um bis zu 7400 Kfz/24h) und die Richard-Zanders-Straße selbst, bei der Verkehrsabnahmen von bis zu 5.600 Kfz/24h zu erwarten sind (**vgl. Tabelle 20**). Diese Entlastungswirkungen reduzieren sich bzw. entfallen teilweise, wenn – wie in Planfall 7 – auf die Querspange zwischen der K27 und der L288 verzichtet wird. Für die Richard-Zanders-Straße ergibt sich dann nur eine Verkehrsabnahme um rd. 1.200 Kfz/24h.

Für die L288 ergibt sich in diesem Bereich ein gespaltenes Bild. Bemerkenswert ist, dass der Straßenabschnitt der Bensberger Straße (L288) zwischen der Verknüpfung mit der Richard-Zanders-Straße bzw. dem Lerbacher Weg und der geplanten Querspange um bis zu 7.200 Kfz/24h, das entspricht 31%, zunimmt, so dass auf diesem kurzen Straßenabschnitt Verkehrsbelastungen von bis zu 30.500 Kfz/24h erreicht werden. Ursache für diese deutliche Verkehrszunahme ist der Zubringereffekt zur L286n sowie der Effekt, dass Verkehre von der Richard-Zanders-Straße auf die südlich parallel verlaufende Querspange verlagert werden (dieser Effekt entfällt natürlich im Planfall 7).

Südlich der Verknüpfung der L288 mit der L286 im Bereich Schnabelsmühle erfährt die Bensberger Straße (L288) spürbare Verkehrsabnahmen, wobei hier die Weiterführung der L286n als städtische Straße in den Planfällen 3, 4, 4a und 6 zu deutlich höheren Entlastungswirkungen führt als in den Planfällen 1, 2, 5 und 7, bei denen eine Weiterführung der L286n in Richtung Norden nicht vorgesehen wurde.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Planfälle									
		Analyse	P0	P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	24.300	25.200	21.800	21.400	19.600	19.400	19.900	21.700	19.400	21.900
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	22.600	23.200	24.300	24.600	22.600	22.700	23.000	24.900	22.700	22.300
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	22.500	23.300	29.900	29.700	28.600	28.700	28.800	30.500	28.800	22.000
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	19.700	20.600	13.300	13.800	13.600	13.200	13.600	14.000	13.200	17.000
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	12.200	12.700	7.300	7.400	7.600	7.300	7.800	7.100	7.300	11.500
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange			13.800	14.800	16.400	17.500	17.100	14.700	17.600	11.900
46	Querspange, westlich L286n			8.600	10.200	7.600	8.700	8.800	10.000	8.600	
47	Querspange, östlich L286n			15.300	15.700	14.900	15.200	16.100	15.200	15.200	

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall									
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)			-3.400	-3.800	-5.600	-5.800	-5.300	-3.500	-5.800	-3.300
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße			1.100	1.400	-600	-500	-200	1.700	-500	-900
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße			6.600	6.400	5.300	5.400	5.500	7.200	5.500	-1.300
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg			-7.300	-6.800	-7.000	-7.400	-7.000	-6.600	-7.400	-3.600
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)			-5.400	-5.300	-5.100	-5.400	-4.900	-5.600	-5.400	-1.200

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall									
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				%	%	%	%	%	%	%	%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)			-13,5%	-15,1%	-22,2%	-23,0%	-21,0%	-13,9%	-23,0%	-13,1%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße			4,7%	6,0%	-2,6%	-2,2%	-0,9%	7,3%	-2,2%	-3,9%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße			28,3%	27,5%	22,7%	23,2%	23,6%	30,9%	23,6%	-5,6%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg			-35,4%	-33,0%	-34,0%	-35,9%	-34,0%	-32,0%	-35,9%	-17,5%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)			-42,5%	-41,7%	-40,2%	-42,5%	-38,6%	-44,1%	-42,5%	-9,4%

Tab. 20: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen auf dem südlichen Stadtzentrum von Bergisch Gladbach für die betrachteten Planfälle (Analysebelastungen 2009, Prognose 2025, jeweils Werktagsverkehre)

Die Realisierung der L286n führt dazu, dass Verkehre, die derzeit den Streckenzug der L288 zwischen der Paffrather Straße bzw. der Jakobstraße und der Bensberger Straße nutzen, auf die Neubaustrecke verlagert werden. Wenn keine Weiterführung der Neubaustrecke nördlich anschließend an die L286n vorgesehen ist, führt dies dazu, dass die Hauptstraße und auch die Ausweichstrecke über die Buchholzstraße nördlich der Mülheimer Straße geringfügig zusätzlich belastet werden (Planfälle 1, 2, 5 und 7). Wird dagegen eine Weiterführung mit Beseitigung des Bahnübergangs Tannenbergstraße und Anbindung an die Kalkstraße bzw. die Hermann-Löns-Straße realisiert, so führt dies zu einer Entlastung der Hauptstraße um bis zu 7.500 Kfz/24h (dies entspricht 29%) und auch die südliche Buchholzstraße, die im Prognose-Null-Fall mit rd. 8.300 Kfz/24h belastet ist, wird um 2.400 Kfz/24h (das entspricht bis zu 29%) entlastet (**vgl. Tabelle 21**).

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Planfälle									
		Analyse	P0	P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	25.200	25.400	25.700	25.900	18.000	18.300	18.100	25.600	18.300	26.400
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	34.400	35.200	31.100	30.400	30.400	29.900	30.300	30.400	29.900	32.500
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	15.900	16.300	13.500	13.100	14.700	14.900	14.600	13.000	14.800	14.900
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	13.600	14.100	12.600	12.800	12.000	11.700	11.700	12.500	11.900	13.400
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	7.900	8.300	8.900	8.500	6.000	5.900	6.000	8.400	6.000	8.900
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)			0	0	16.900	17.500	17.500		17.600	
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße			0	0	8.400	8.000	8.200		8.000	
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße			0	0	9.900	10.900	10.700		11.000	

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall									
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße			300	500	-7.400	-7.100	-7.300	200	-7.100	1.000
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel			-4.100	-4.800	-4.800	-5.300	-4.900	-4.800	-5.300	-2.700
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel			-2.800	-3.200	-1.600	-1.400	-1.700	-3.300	-1.500	-1.400
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion			-1.500	-1.300	-2.100	-2.400	-2.400	-1.600	-2.200	-700
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße			600	200	-2.300	-2.400	-2.300	100	-2.300	600

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall									
				P1	P2	P3	P4	P4a	P5	P6	P7
				%	%	%	%	%	%	%	%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße			1,2%	2,0%	-29,1%	-28,0%	-28,7%	0,8%	-28,0%	3,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel			-11,6%	-13,6%	-13,6%	-15,1%	-13,9%	-13,6%	-15,1%	-7,7%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel			-17,2%	-19,6%	-9,8%	-8,6%	-10,4%	-20,2%	-9,2%	-8,6%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion			-10,6%	-9,2%	-14,9%	-17,0%	-17,0%	-11,3%	-15,6%	-5,0%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße			7,2%	2,4%	-27,7%	-28,9%	-27,7%	1,2%	-27,7%	7,2%

Tab. 21: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen im Zentrum von Bergisch Gladbach für die betrachteten Planfälle (Analysebelastungen 2009, Prognose 2025, jeweils Werktagsverkehre)

Die Entlastungswirkung auf der Straße An der Gohrsmühle, die im Prognose-Null-Fall mit über 35.000 Kfz/24h belastet ist, liegen bei allen untersuchten Planfällen außer in Planfall 7 in der Größenordnung zwischen 4.100 und 5.300 Kfz/24h.

Bei den untersuchten Planfällen 1 bis 7 handelt es sich nicht um Trassenalternativen sondern um Planfälle, bei denen jeweils nur Teile einer zusammenhängenden Netzkonzeption realisiert werden. Dementsprechend ergeben sich erwartungsgemäß die größten Entlastungswirkungen für das nachgeordnete Straßennetz für die Planfälle 4 und 4a, bei denen eine durchgehende L286n zwischen der A4 und der Mülheimer Straße realisiert wird und gleichzeitig die städtischen Projekte nördlich der Mülheimer Straße und die Verbindungsspange zwischen der K27 und der L288 realisiert werden. Immer dann, wenn auf einen Teil dieser Maßnahmen verzichtet wird, ergeben sich insgesamt geringere Entlastungen im umliegenden Straßennetz (**vgl. Tabellen 17 bis 21**). Insofern wird die Realisierung des Planfalls 4 bzw. des Planfalls 4a als Vorzugsvariante empfohlen. Insbesondere die Querspange zwischen der K27 und der B288 ist wesentlicher Teil des Konzepts und führt im nördlichen Bereich der L286n zu deutlich stärkeren Verkehrsverlagerungen als der Planfall 7, der die o.g. Querspange nicht berücksichtigt.

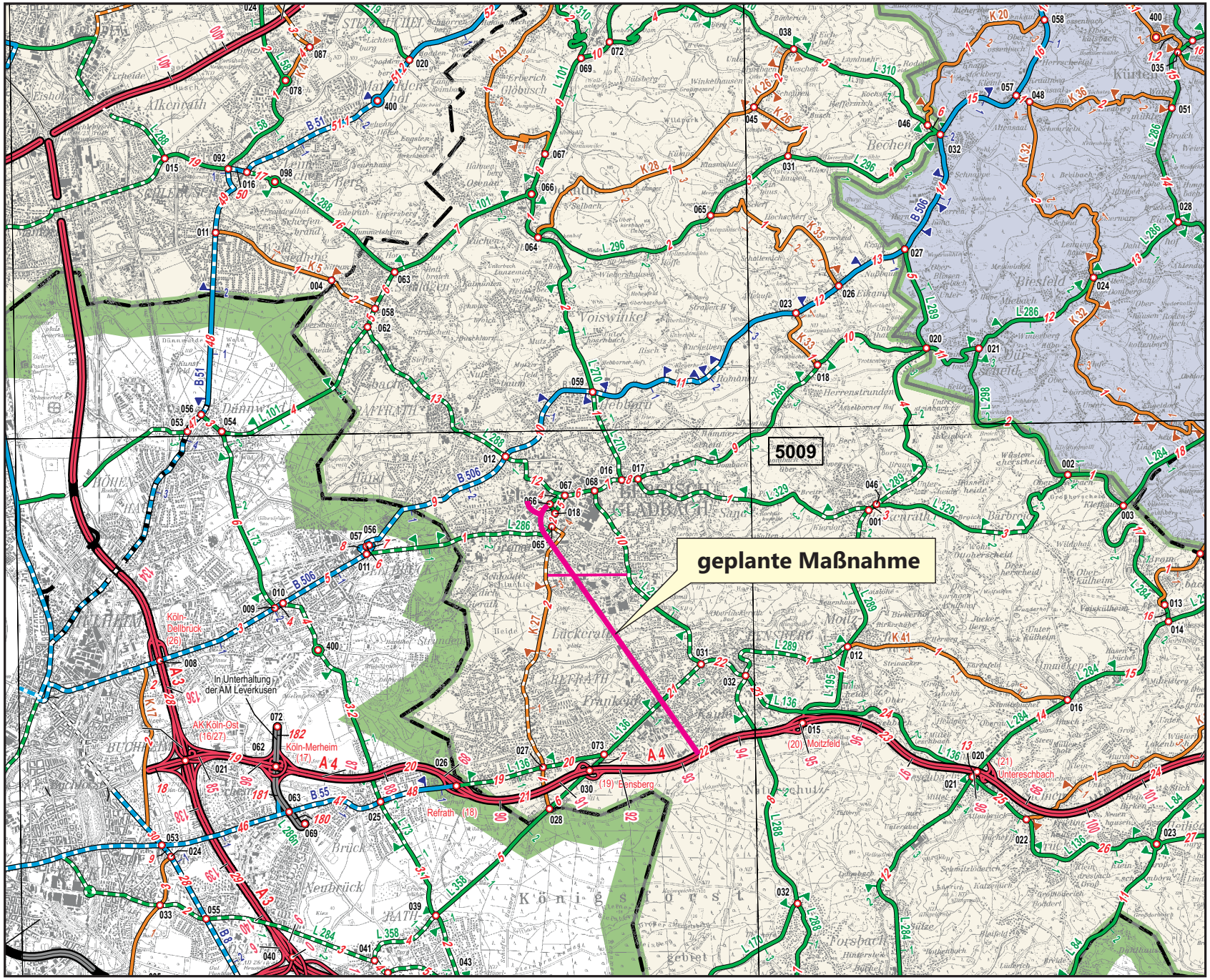
Die Frage, ob die Anschlussstellen Moitzfeld und Bensberg teilweise zurückgebaut werden können, ohne dass sich erhebliche Verkehre in die Innerortsbereiche verlagern, kann insgesamt mit „ja“ beantwortet werden. Deutliche Verkehrszunahmen ergeben sich dann für die L136 zwischen der AS Refrath und der Frankenforster Straße (ca. 3.000 Kfz/24h) und östlich der AS Moitzfeld auf der Overather Straße (L136) mit Zunahmen um knapp 5.000 Kfz/24h.

Die Frage, ob auf eine Zwischenanbindung der L286n an die Saaler Straße in Bensberg verzichtet werden kann, wurde als Netzfall 4a untersucht. Da im Planfall 4 rd. 7.800 Verkehrsteilnehmer die Verknüpfung mit der L286n an dieser Stelle nutzen, würde ein Verzicht auf diese Anbindung dazu führen, dass die Verknüpfung mit der Frankenforster Straße stärker genutzt würde und dementsprechend auf der Kölner Straße Verkehrszunahmen zu erwarten sind.

Neuss, den 20. Januar 2010

gez. Dipl.-Ing. Richard Dohmen

Anlagen

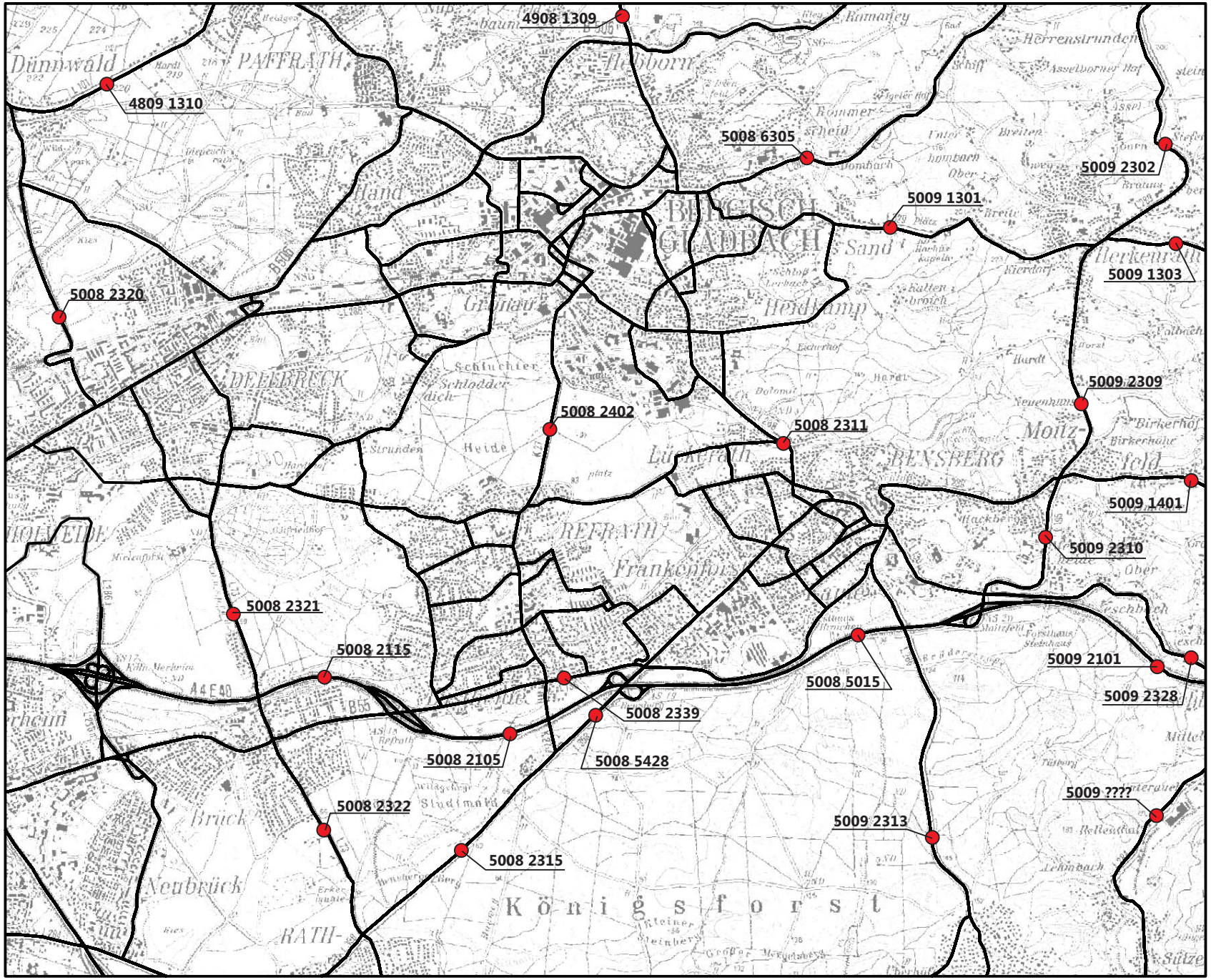


Übersicht über das weitere Untersuchungsgebiet

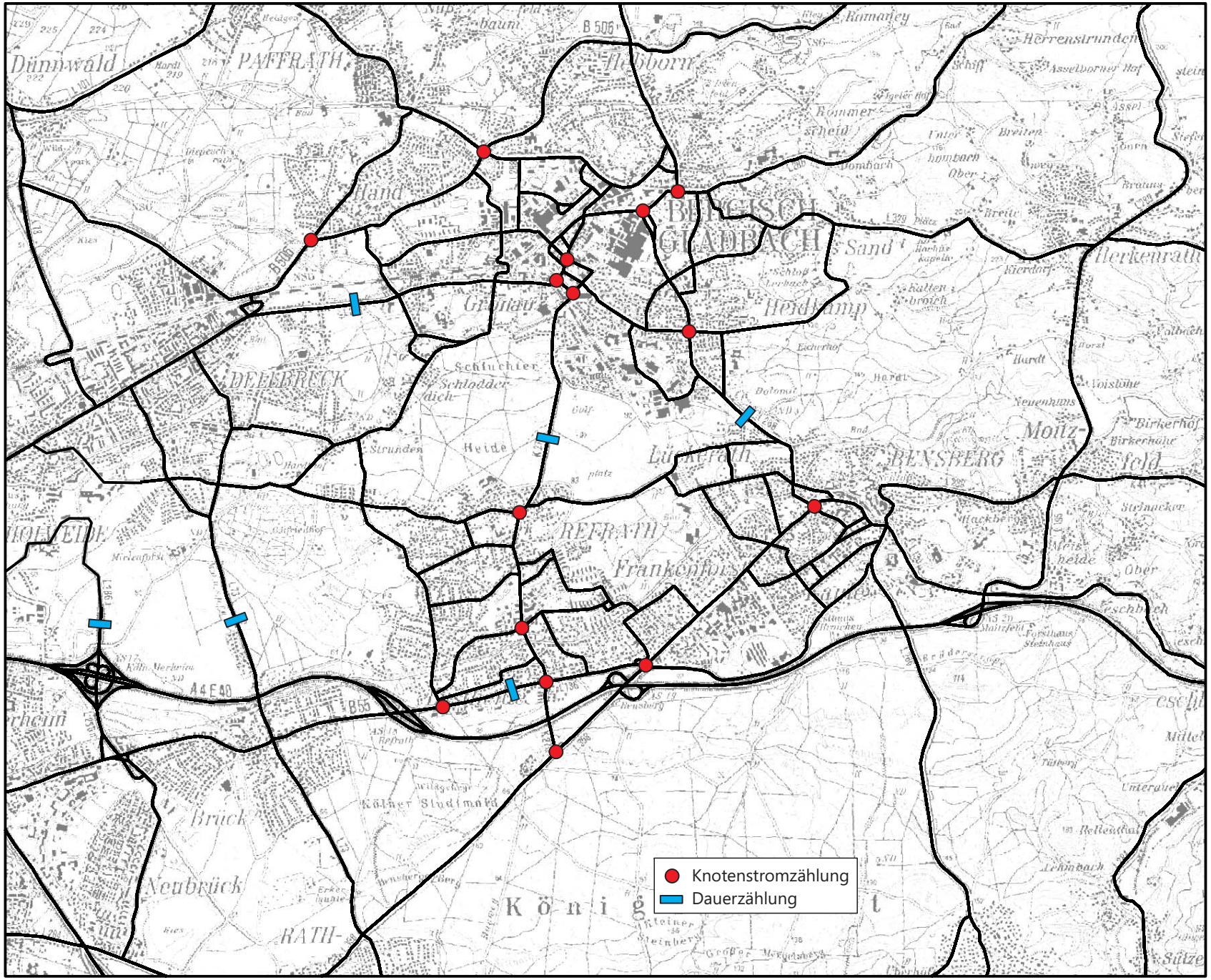
A2195/September 2009

IGS

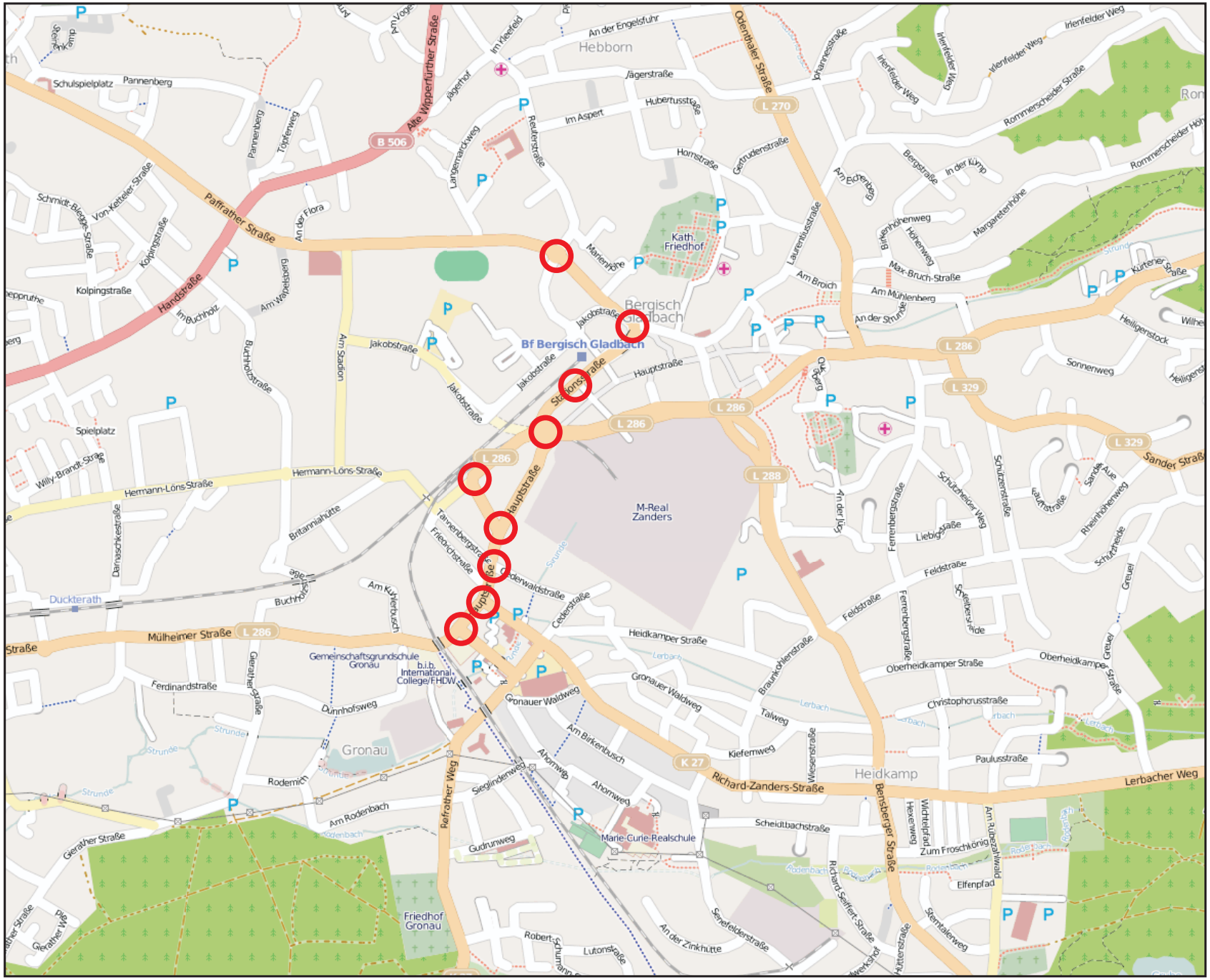
Anlage 1



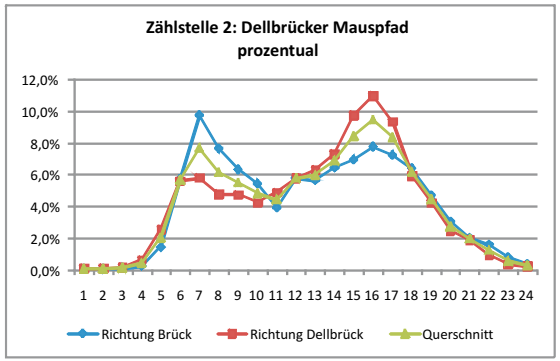
Erhebungsquerschnitte aus der Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005)

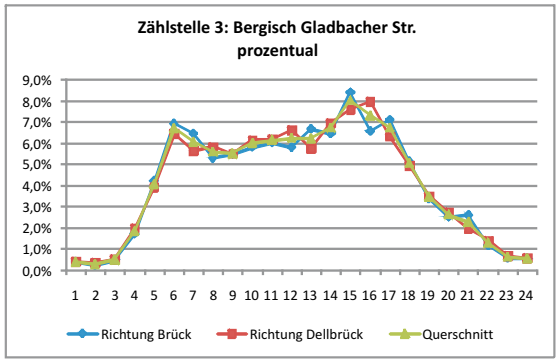


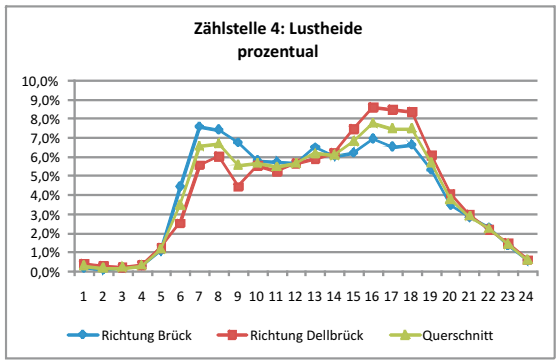
Erhebungsquerschnitte und Knotenpunkte aus der Machbarkeitsstudie zur L 286n vom März 2002

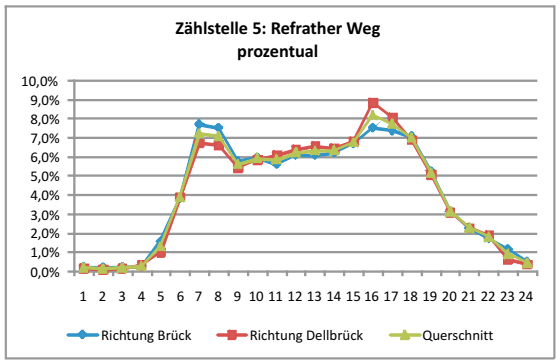


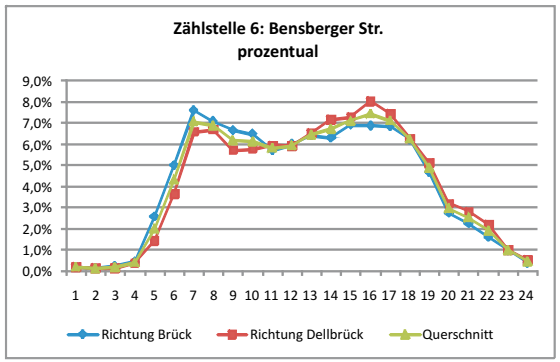
Knotenpunkte mit Verkehrserhebungen aus der Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bergisch Gladbach vom November 2002





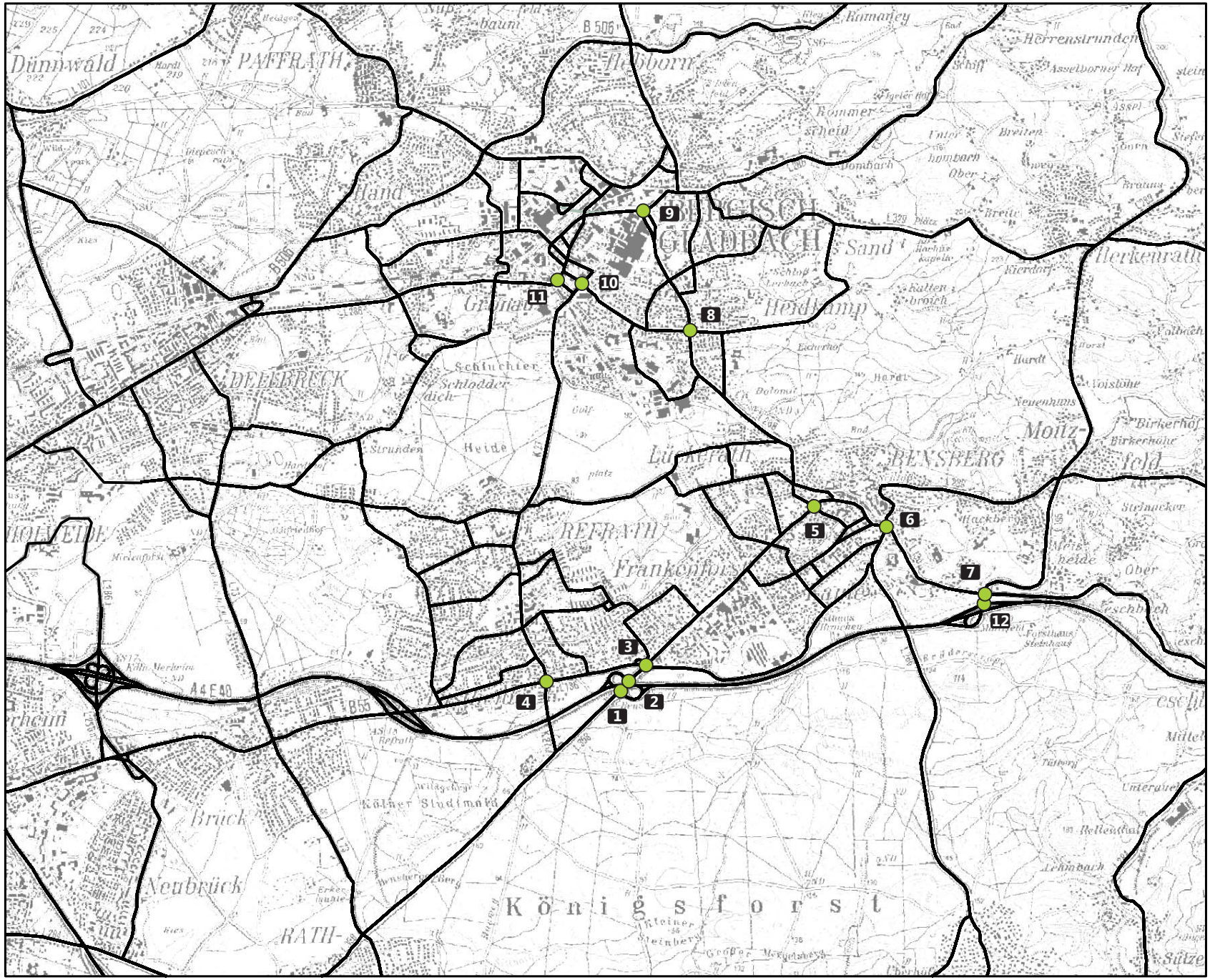






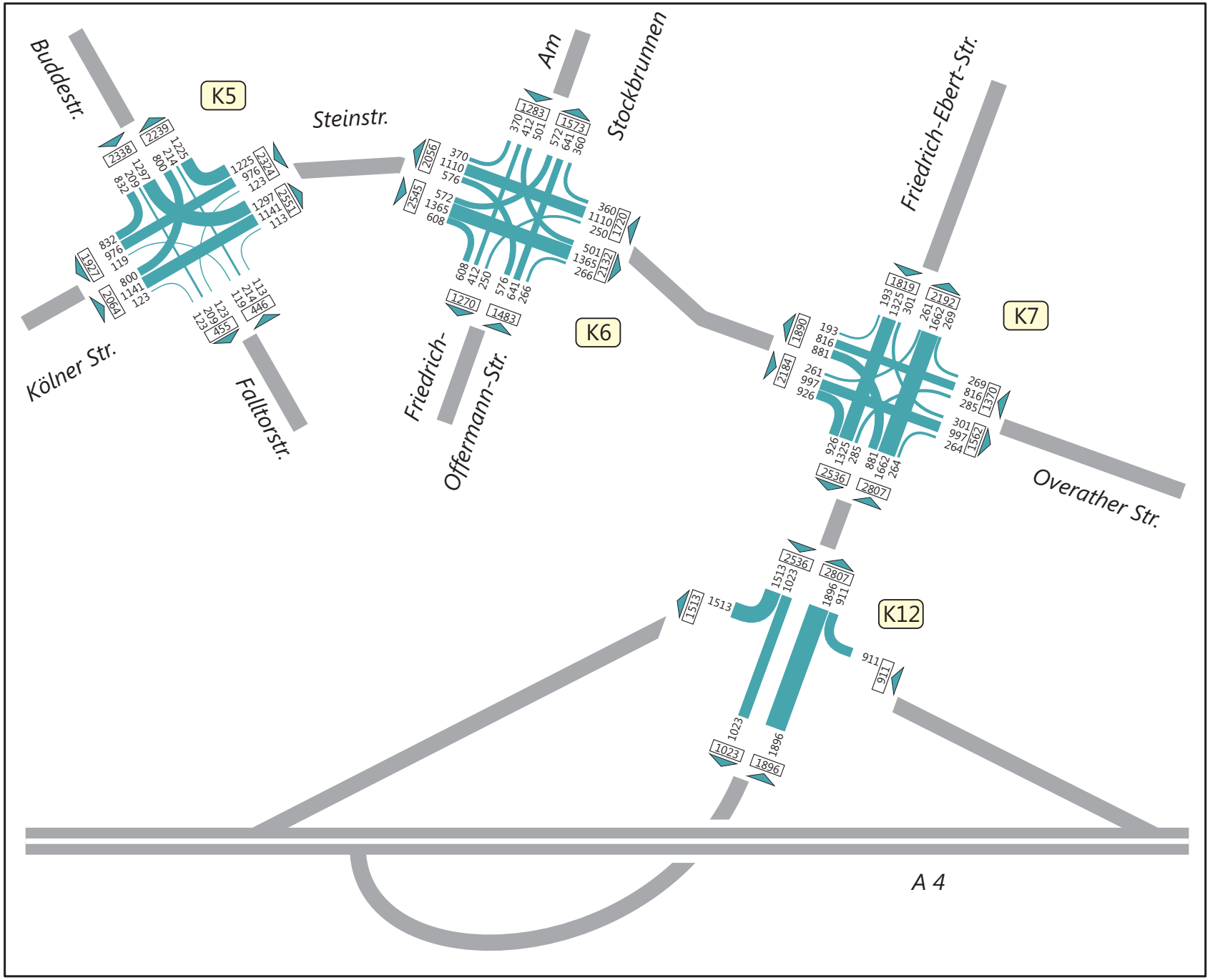
Tagesganglinien an ausgewählten Querschnitten

aus der Machbarkeitsstudie zur L 286n vom März 2002

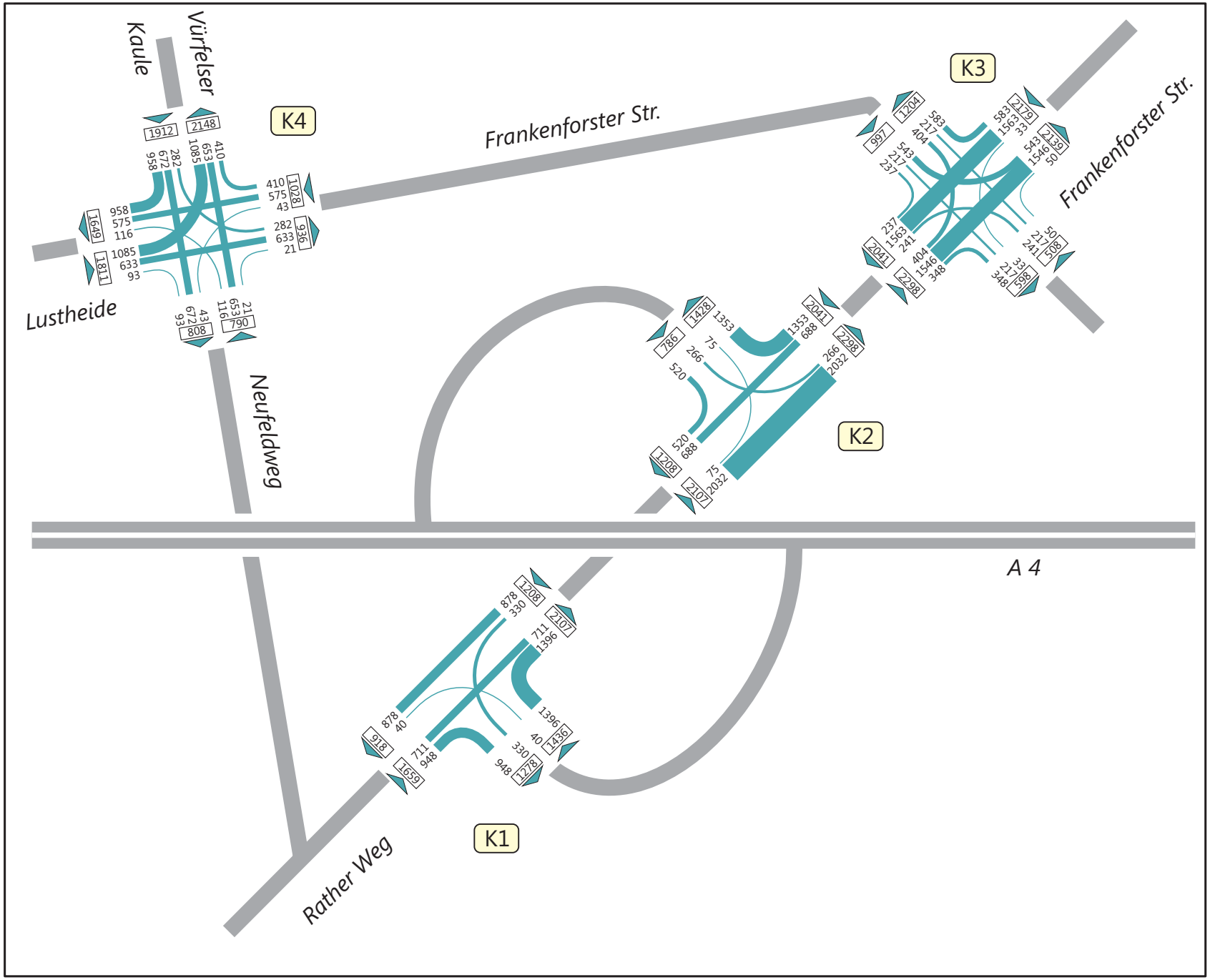


Lage der Zählstellen

Zählung:
IGS, 26. Mai 2009

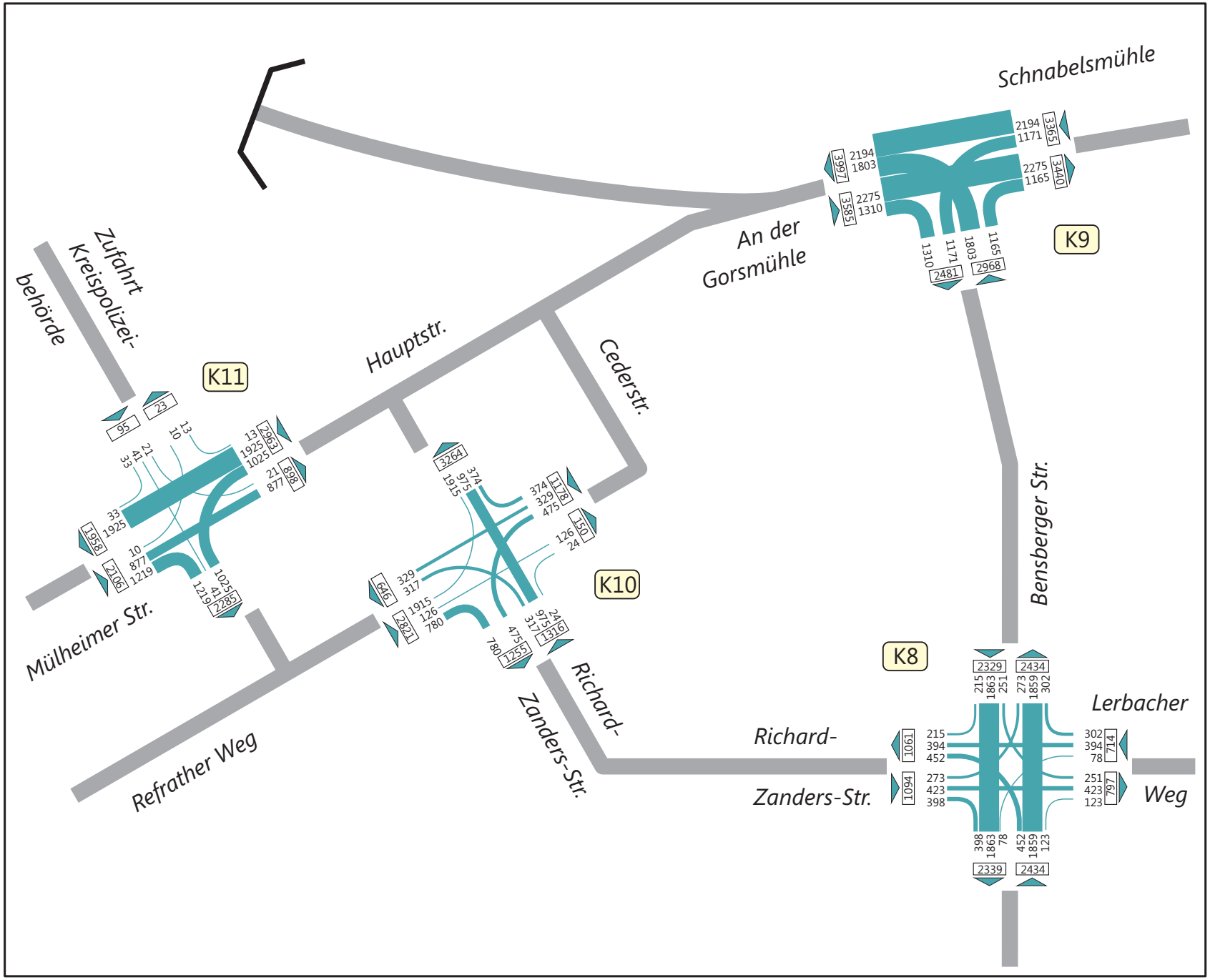


Ergebnisse der Knotenstromzählungen im Bereich Bensberg und AS Moitzfeld
(Kfz / 15.00 - 18.00 Uhr am 26. Mai 2009)

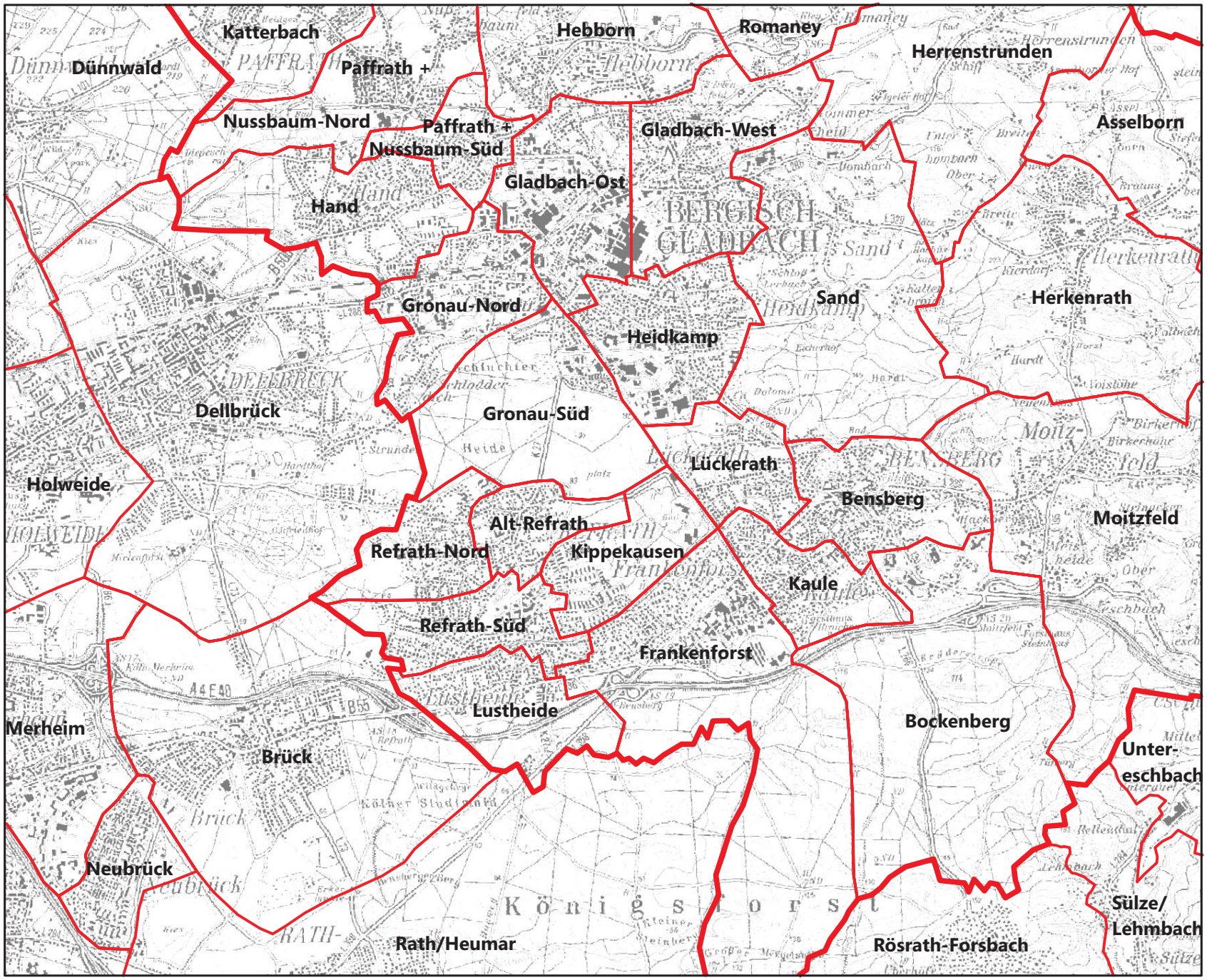


Ergebnisse der Knotenstromzählungen im Bereich Refrath und AS Bensberg

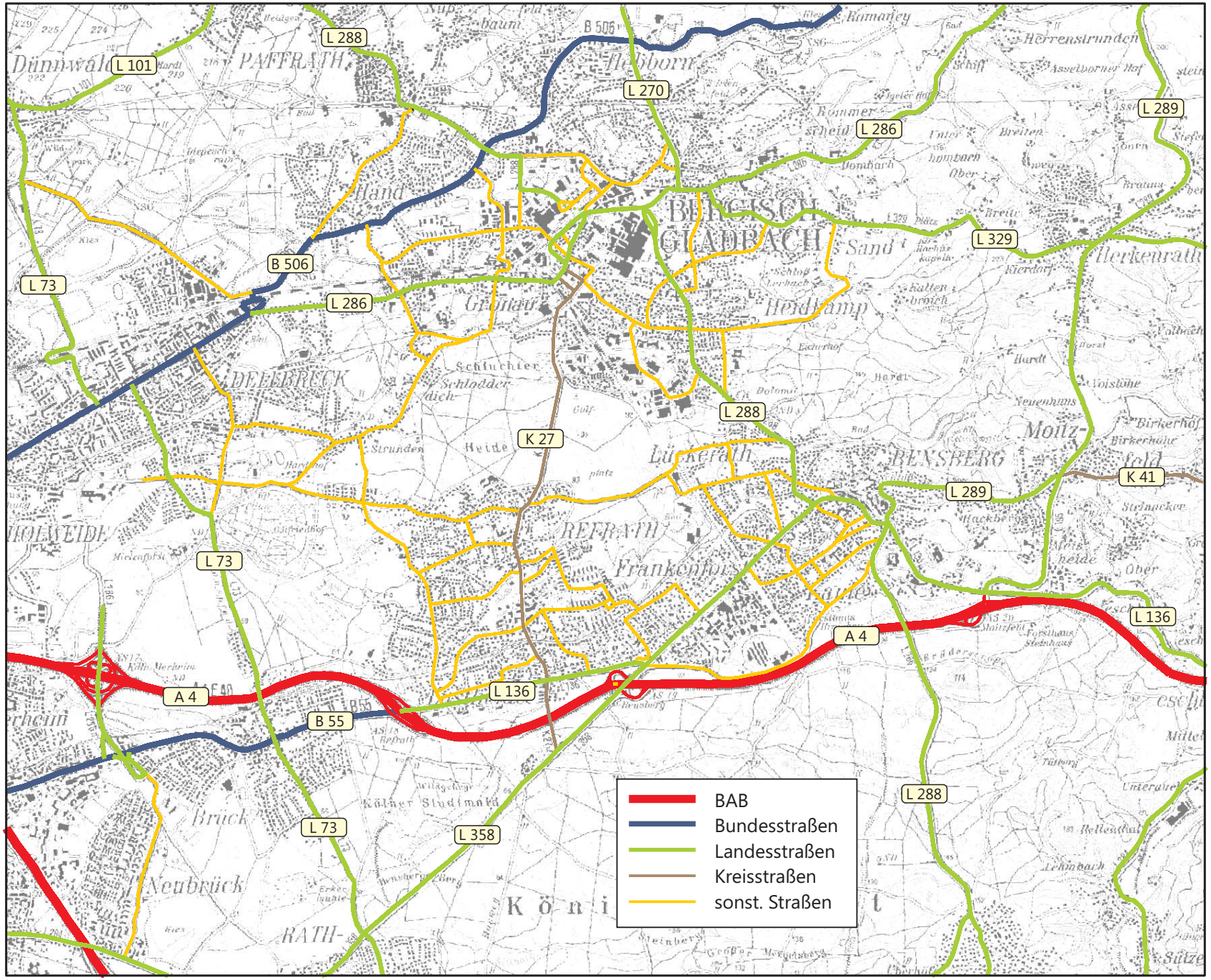
(Kfz / 15.00 - 18.00 Uhr am 26. Mai 2009)



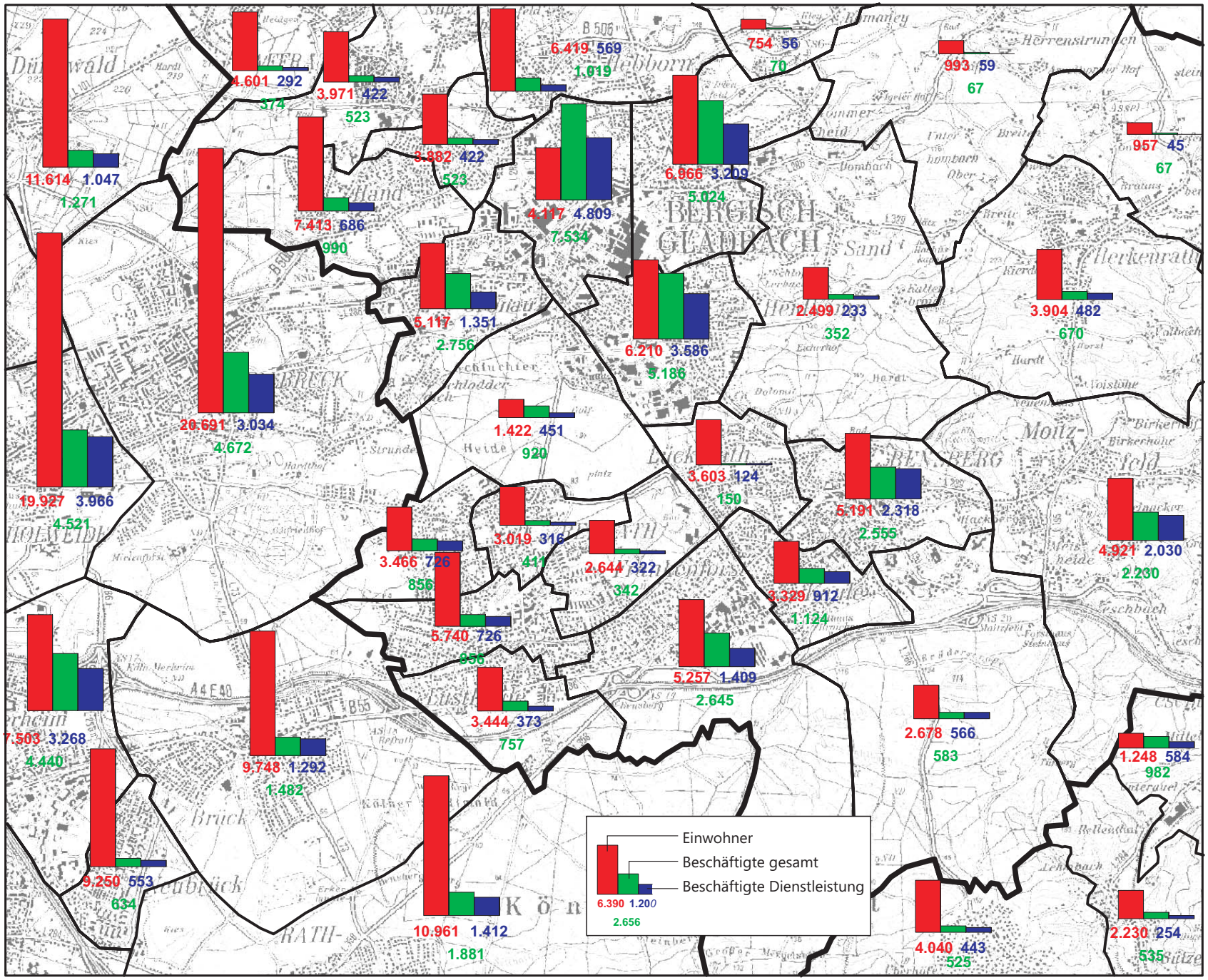
Ergebnisse der Knotenstromzählungen im Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz / 15.00 - 18.00 Uhr am 26. Mai 2009)



Zelleneinteilung des Verkehrsmodells für den erweiterten Untersuchungsraum



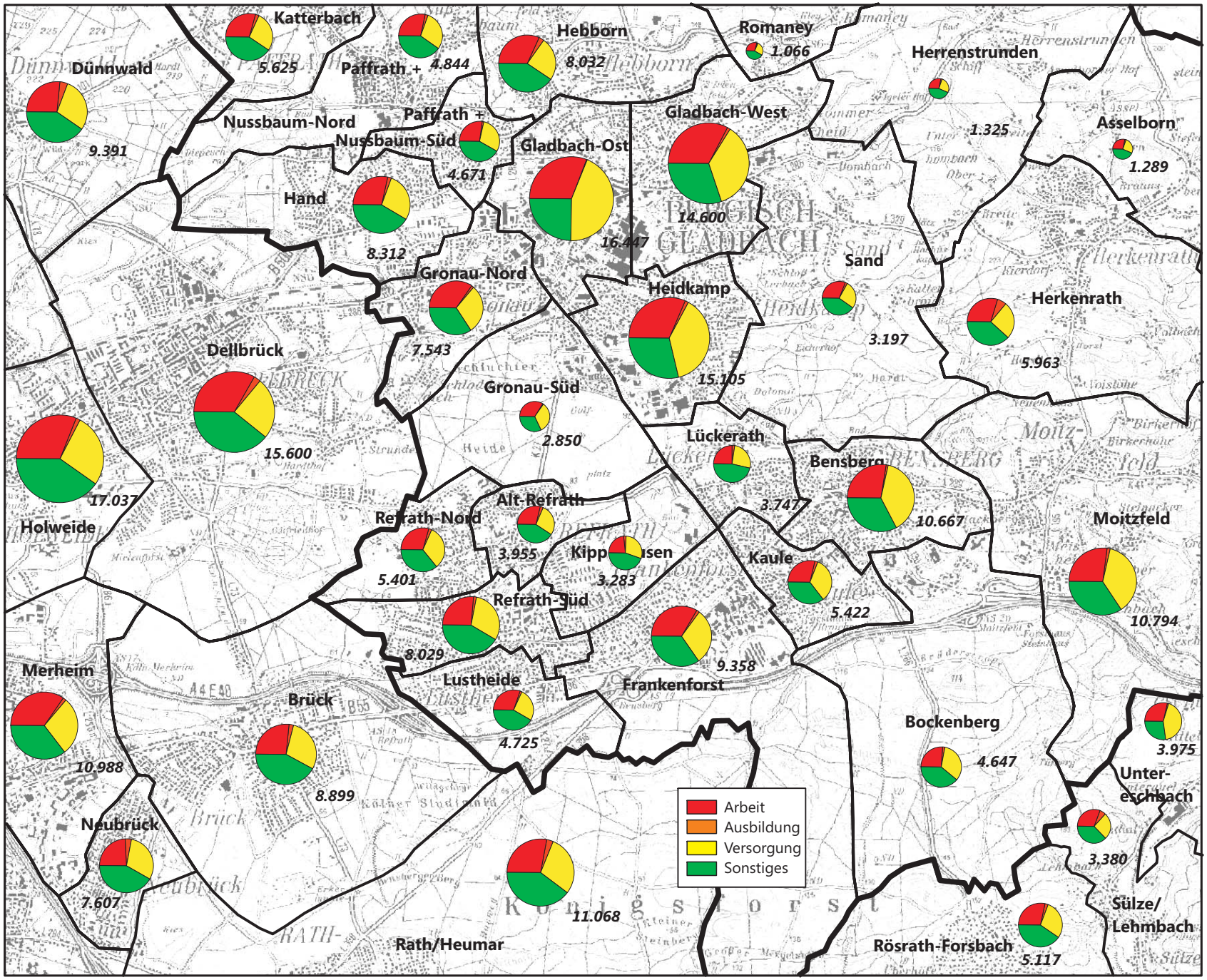
Netzstruktur des Verkehrsmodells für den erweiterten Untersuchungsraum



Analyse-Strukturdaten 2009 für den engeren Untersuchungsbereich

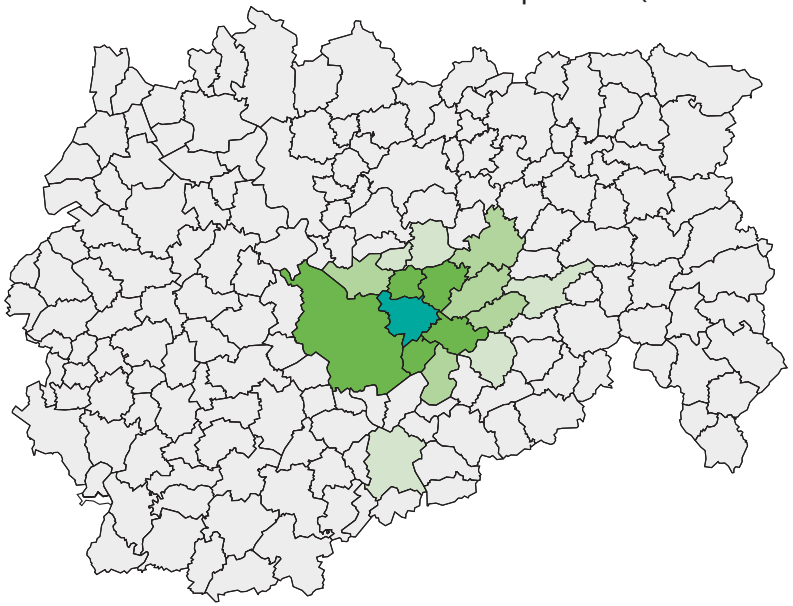
A2195/September 2009

IGS



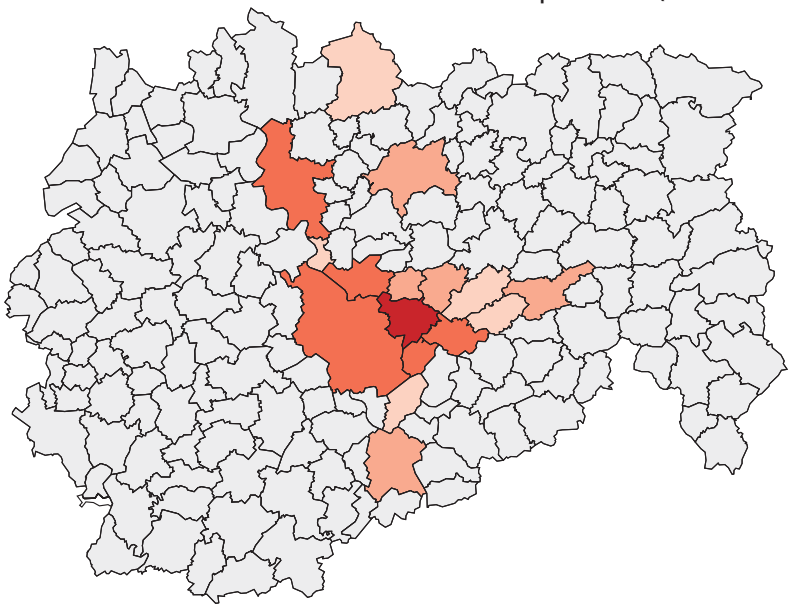
Verkehrserzeugung der Zellen für den Analysezustand 2009

Einpendler (Berufs- und Ausbildungspendler)



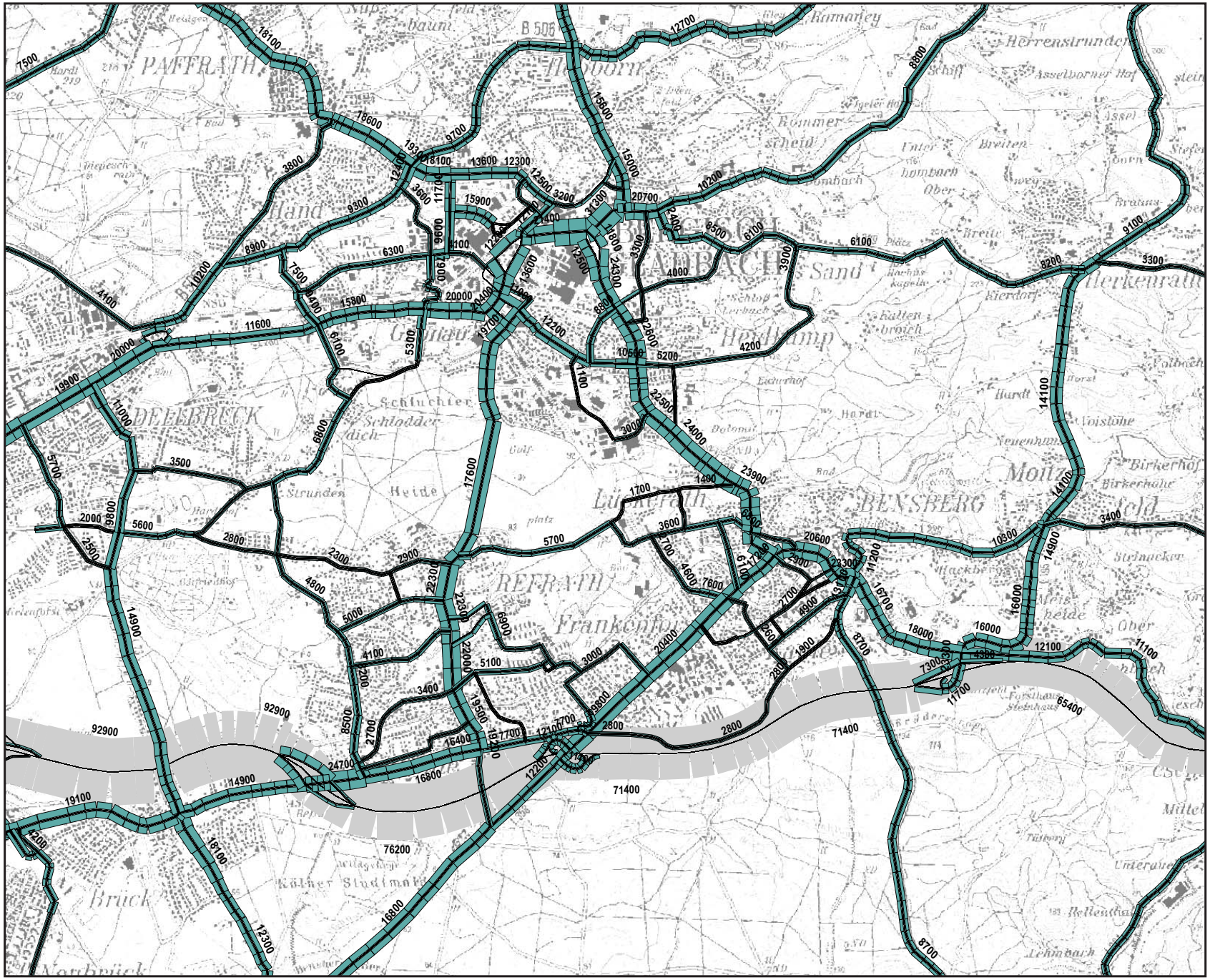
1	Köln	8099
2	Kürten	3969
3	Overath	2938
4	Odenthal	1979
5	Rösrath	1828
6	Leverkusen	1766
7	Lindlar	1114
8	Engelskirchen	439
9	Lohmar	417
10	Wipperfürth	396
11	Gummersbach	315
12	Wermelskirchen	297
13	Bonn	278
14	Burscheid	250
15	Much	243
	sonstige Gemeinden	4041
	Insgesamt	**28369**

Auspendler (Berufs- und Ausbildungspendler)

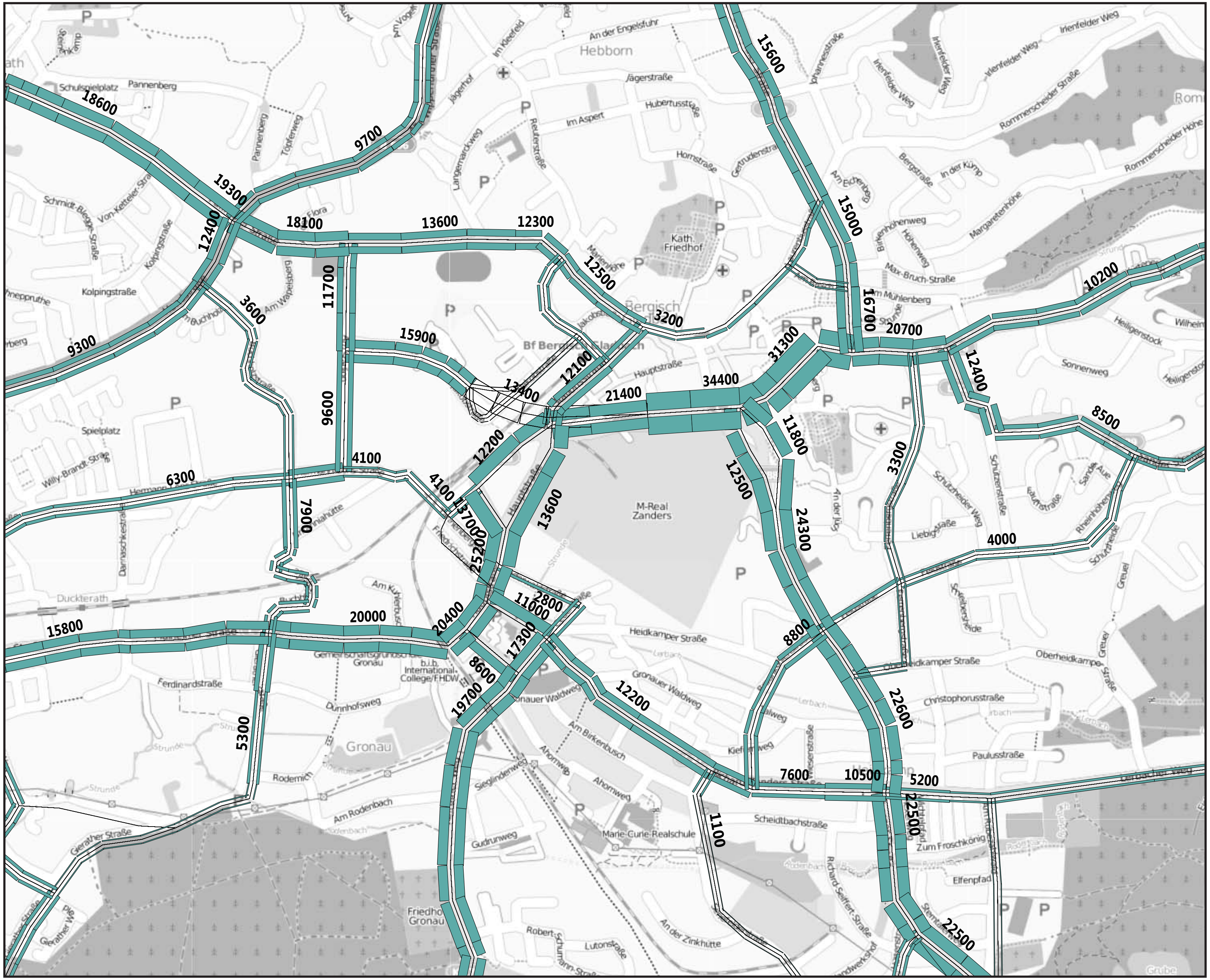


1	Köln	18586
2	Leverkusen	3224
3	Düsseldorf	904
4	Rösrath	812
5	Overath	774
6	Bonn	737
7	Odenthal	671
8	Kürten	555
9	Gummersbach	354
10	Wuppertal	297
11	Troisdorf	220
12	Lindlar	175
13	Essen	154
14	Engelskirchen	133
15	Monheim am Rhein	120
	sonstige Gemeinden	2877
	Insgesamt	**30593**

Berufs- und Ausbildungs-pendlerströme von / nach Bergisch Gladbach



Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Analyse 2009
(Kfz/24h)



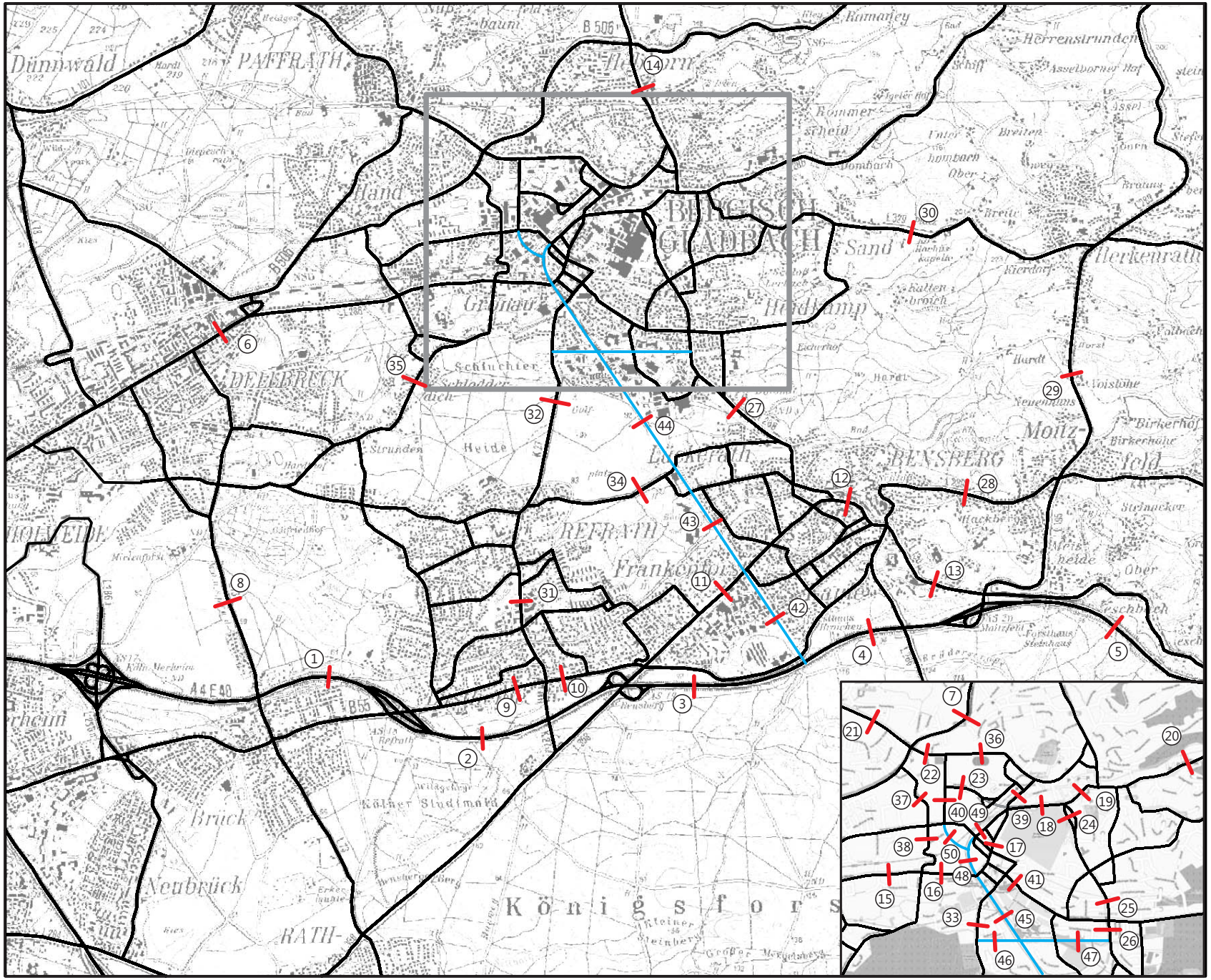
VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR L 286
OU BERGISCH GLADBACH / REFRATH

Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Analyse 2009
(Kfz/24h)

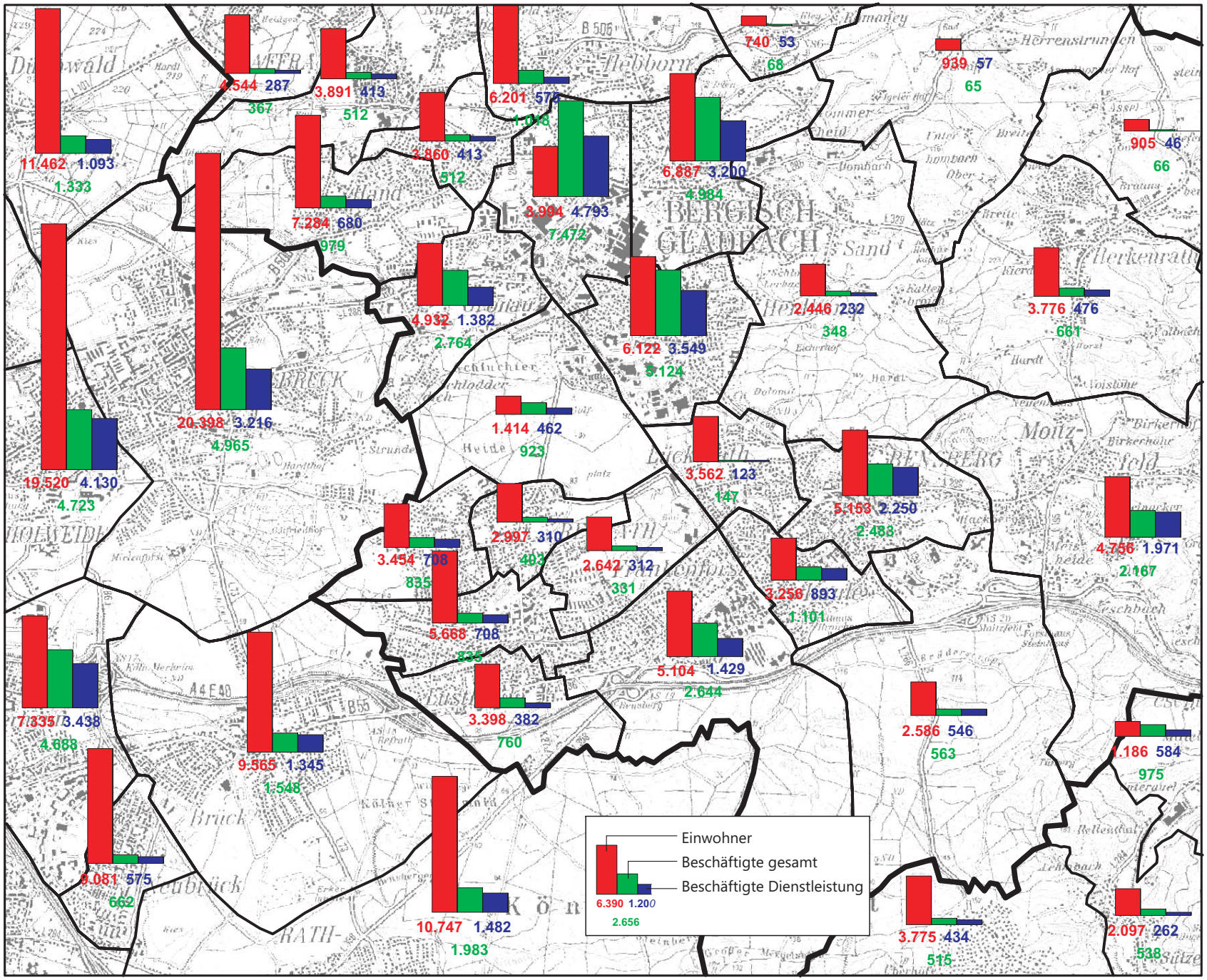
A2195/September 2009

IGS

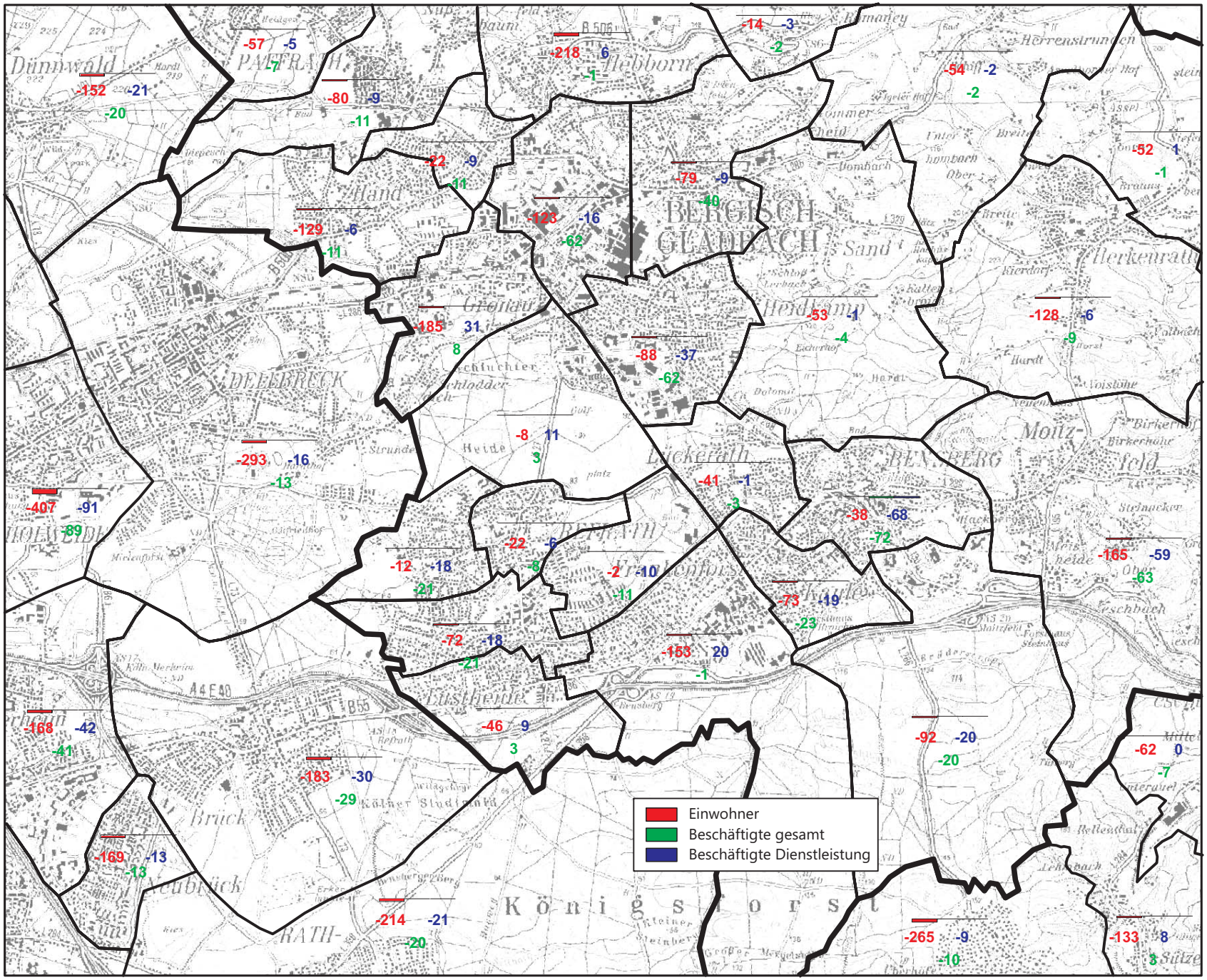
Anlage 16



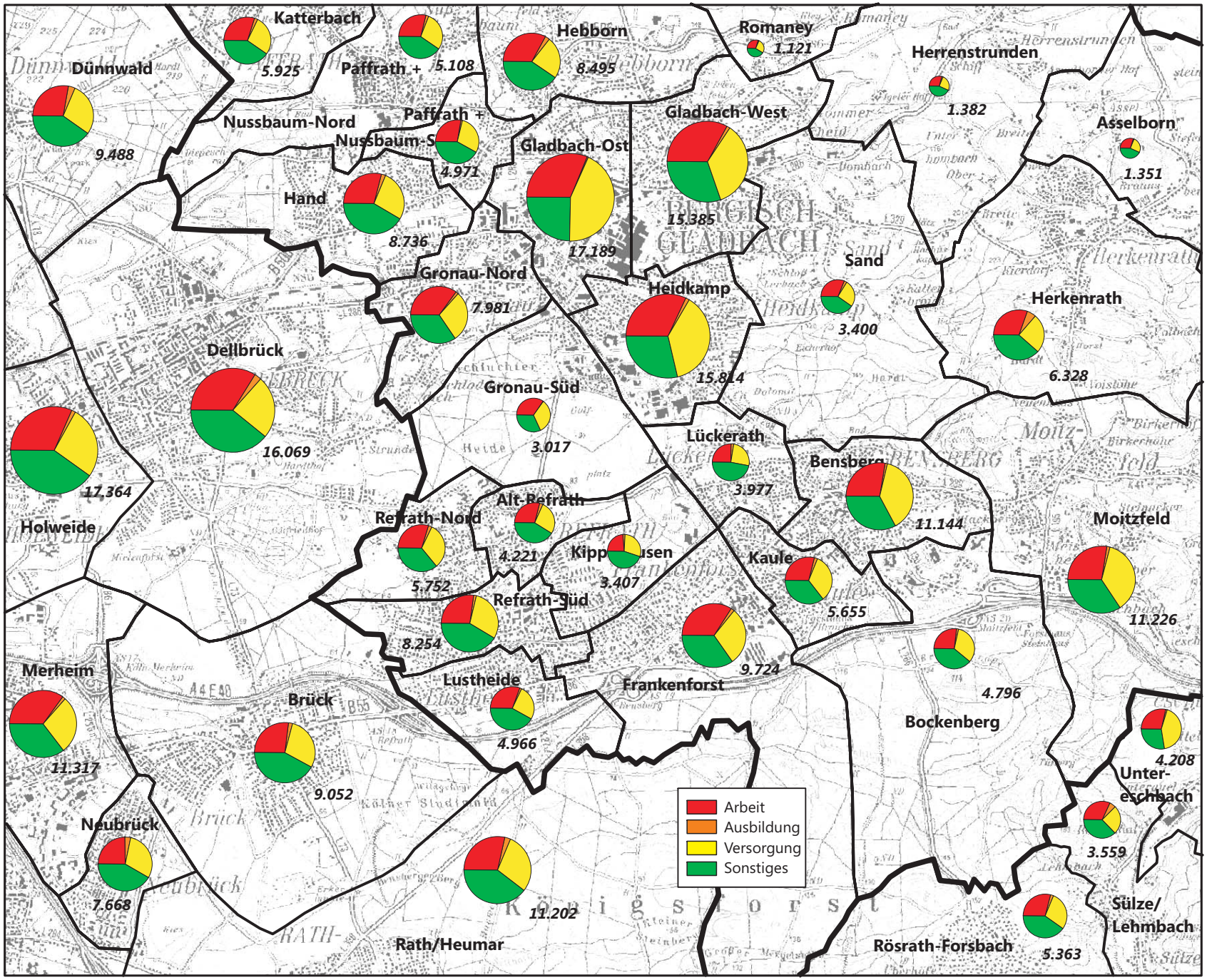
Lage der ausgewählten Querschnitte im Straßennetz



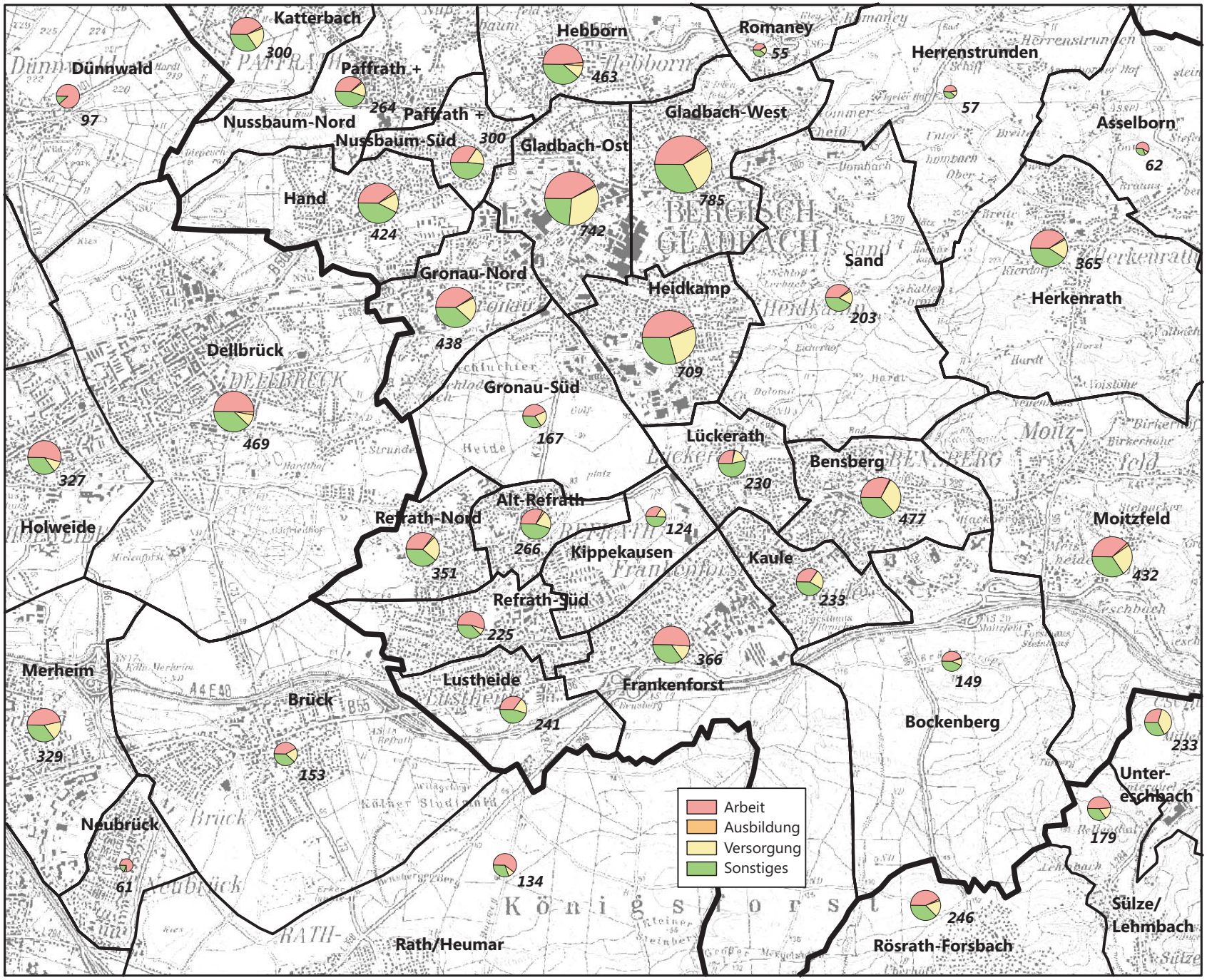
Prognose-Strukturdaten 2025 für den engeren Untersuchungsbereich



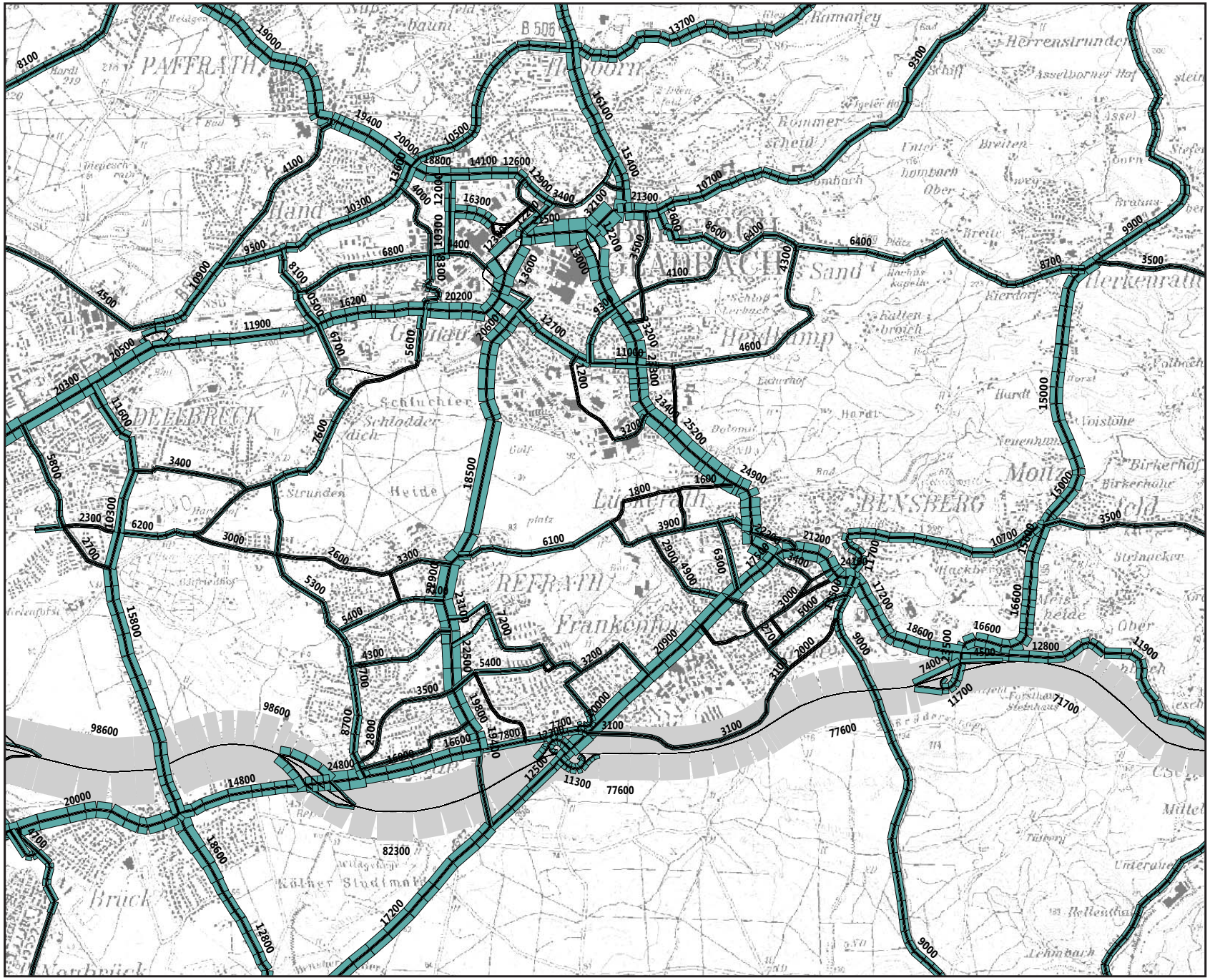
Veränderung der Strukturdaten 2025 im Vergleich zur derzeitigen Situation



Prognose-Verkehrsaufkommen für den engeren Untersuchungsbereich (Zeithorizont 2025) in Kfz-Fahrten/Tag
(beide Fahrtrichtungen)

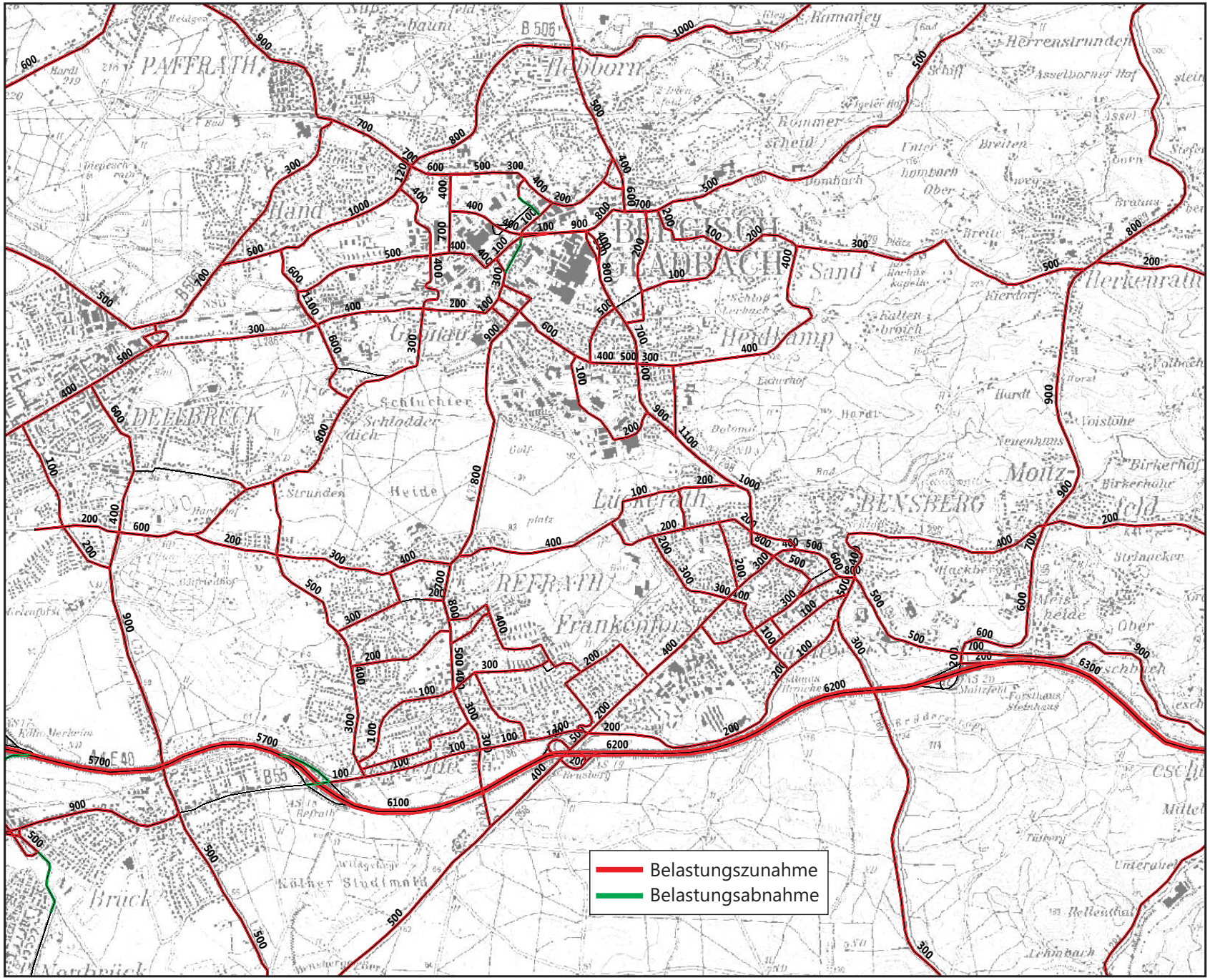


Veränderung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zur Analyse in Kfz-Fahrten/Tag
(beide Fahrtrichtungen)

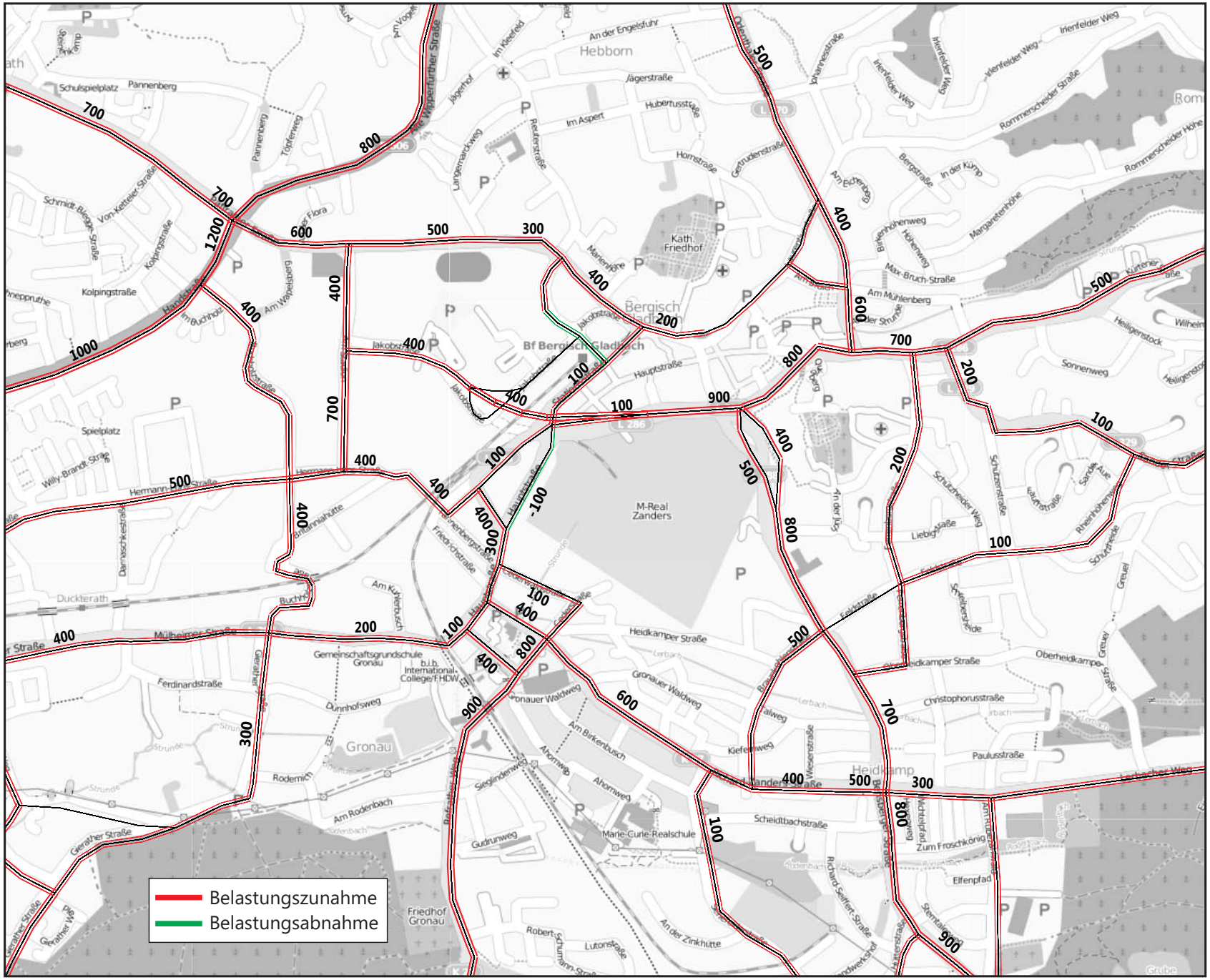


Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Prognose-Null-Fall 2025
(Kfz/24h)

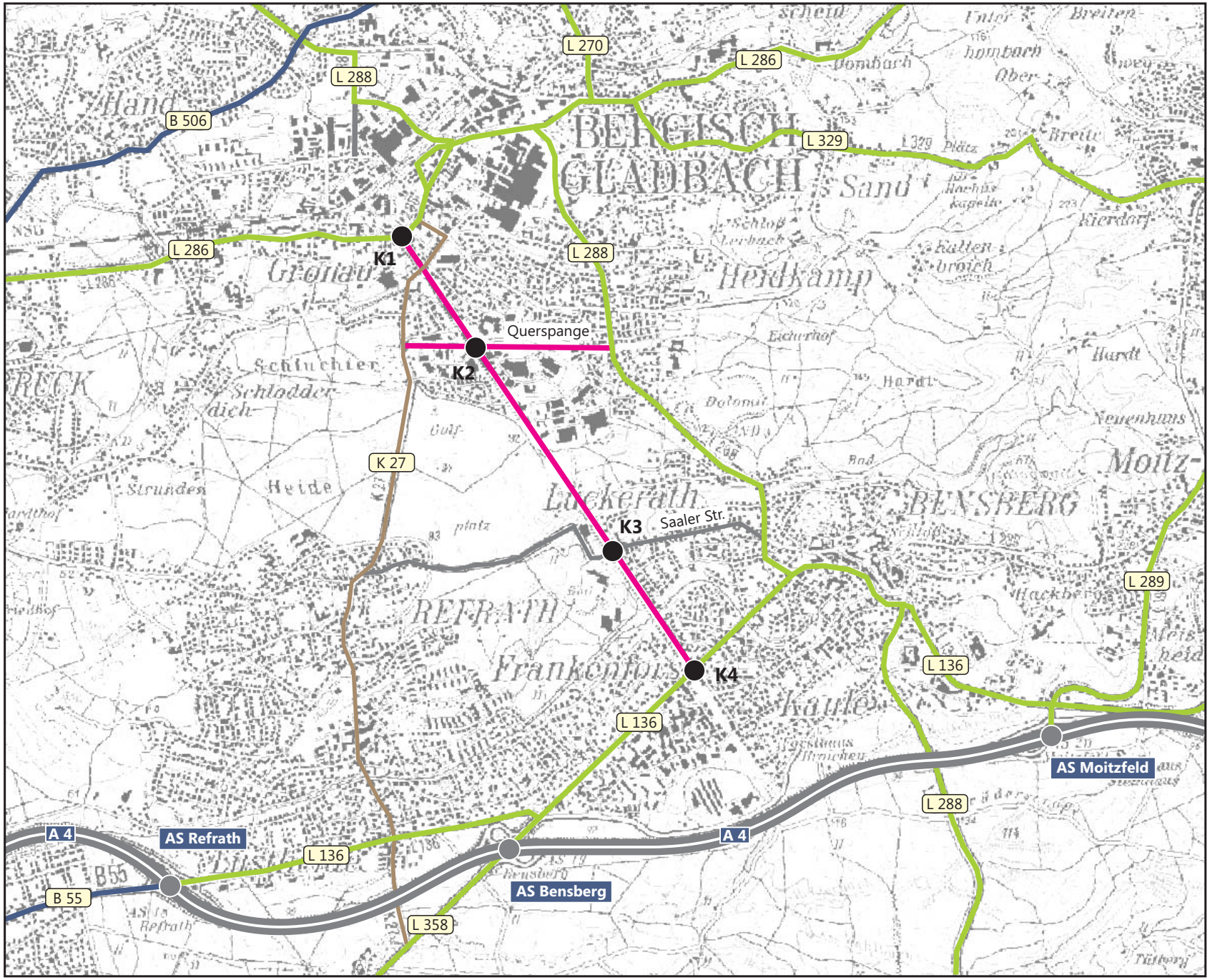
Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Prognose-Null-Fall 2025
(Kfz/24h)



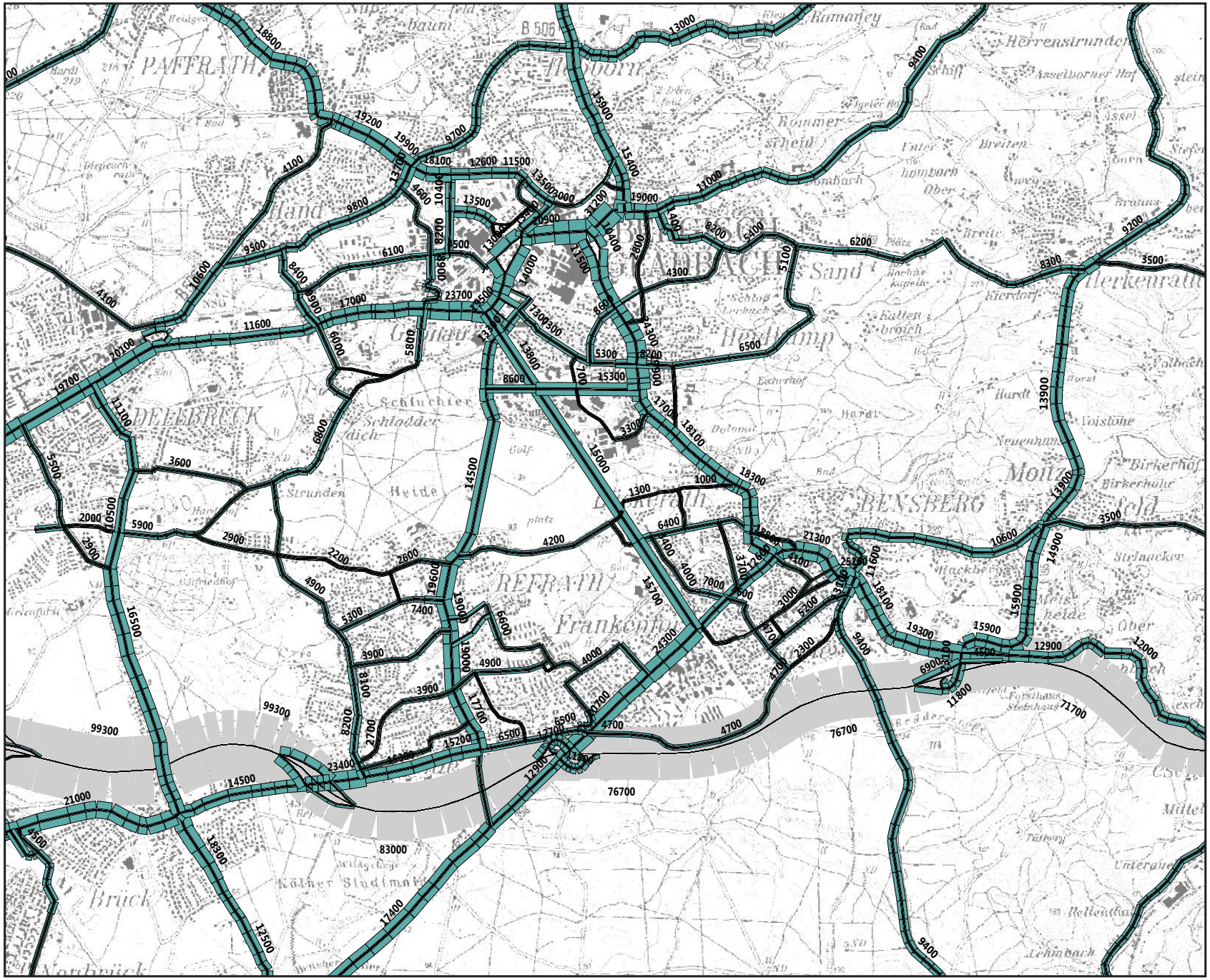
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls 2025 im Vergleich zur Analyse 2009 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls 2025 im Vergleich zur Analyse 2009 für das Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz/24h)

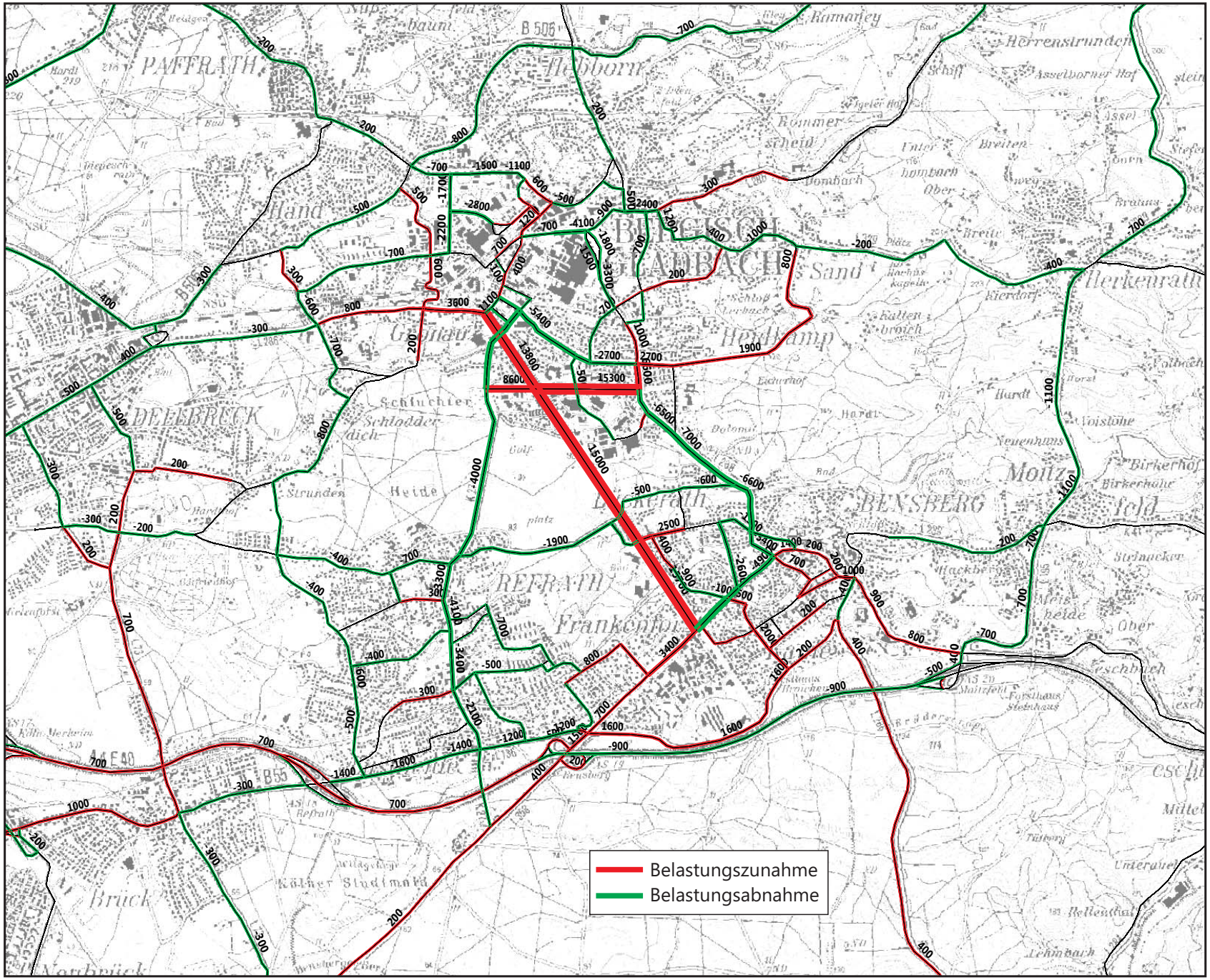

L 270
L 286
L 288
B 506
L 329
BERGISCH GLADBACH
L 286
K1
L 288
Querspange
K2
K 27
K3
Saaler Str.
L 289
K4
L 136
L 136
AS Moitzfeld
L 288
A 4
AS Refrath
L 136
A 4
B 55
AS Bensberg
L 358

Planfall 1

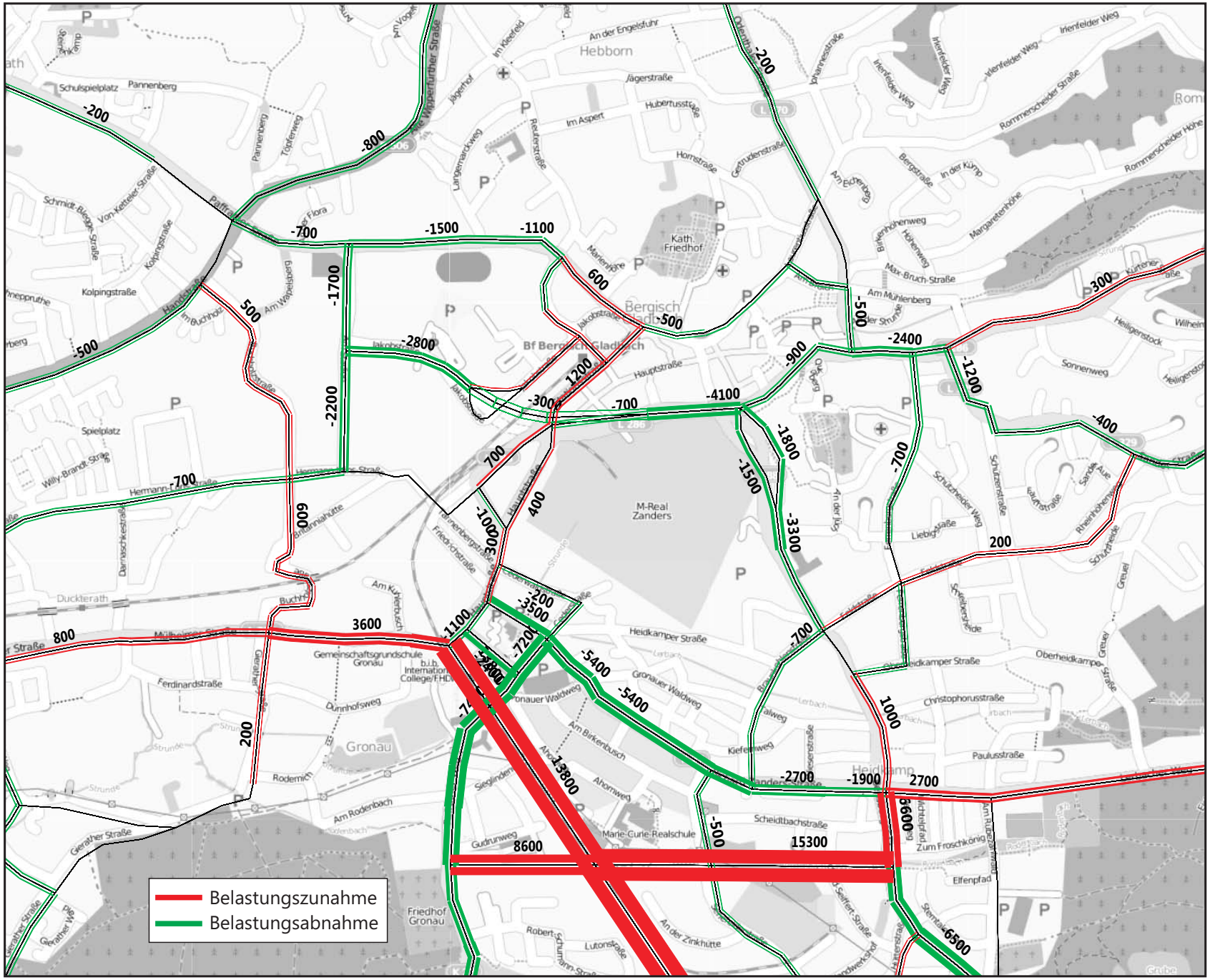


Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Planfall 1
(Kfz/24h)

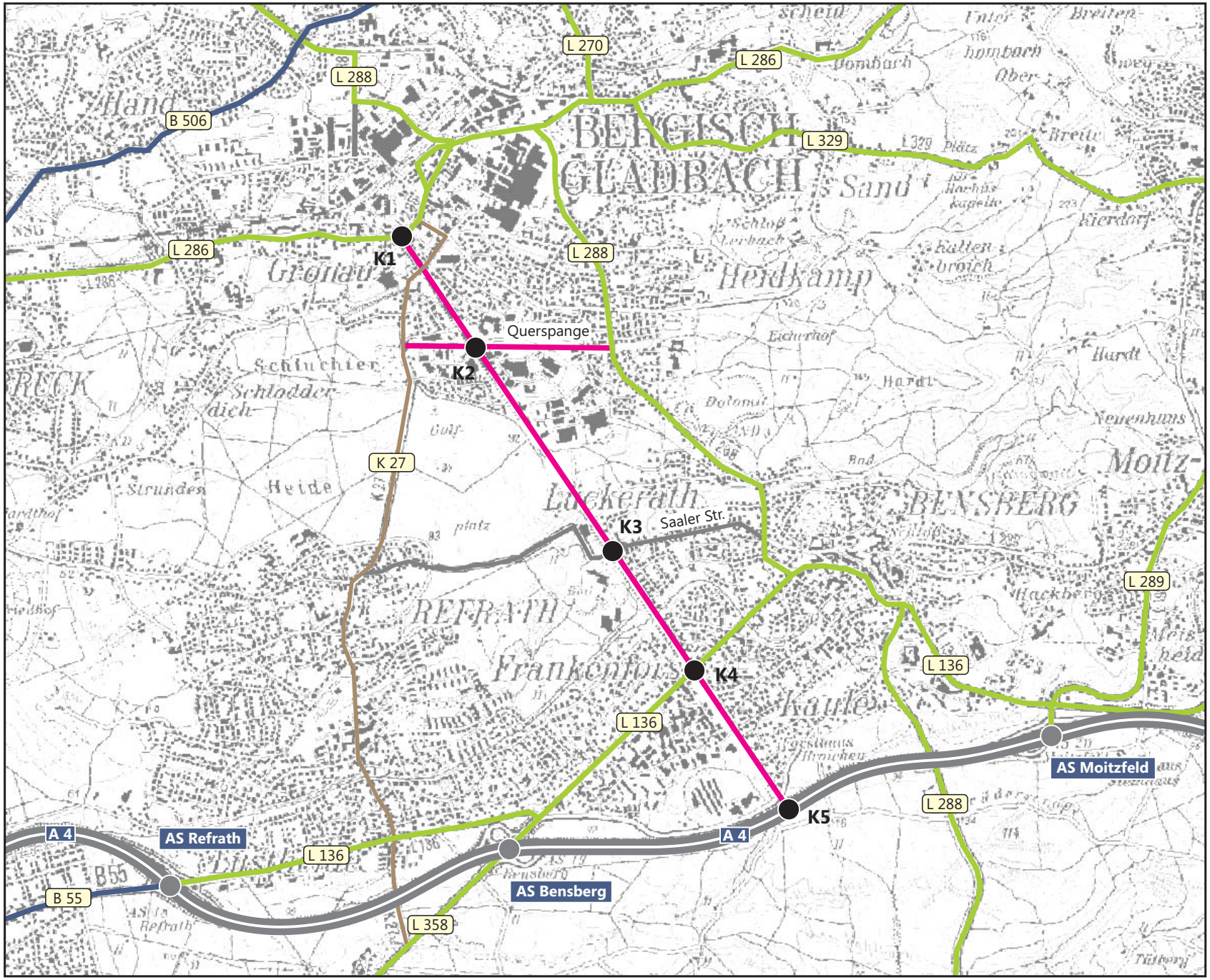
Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Planfall 1
(Kfz/24h)



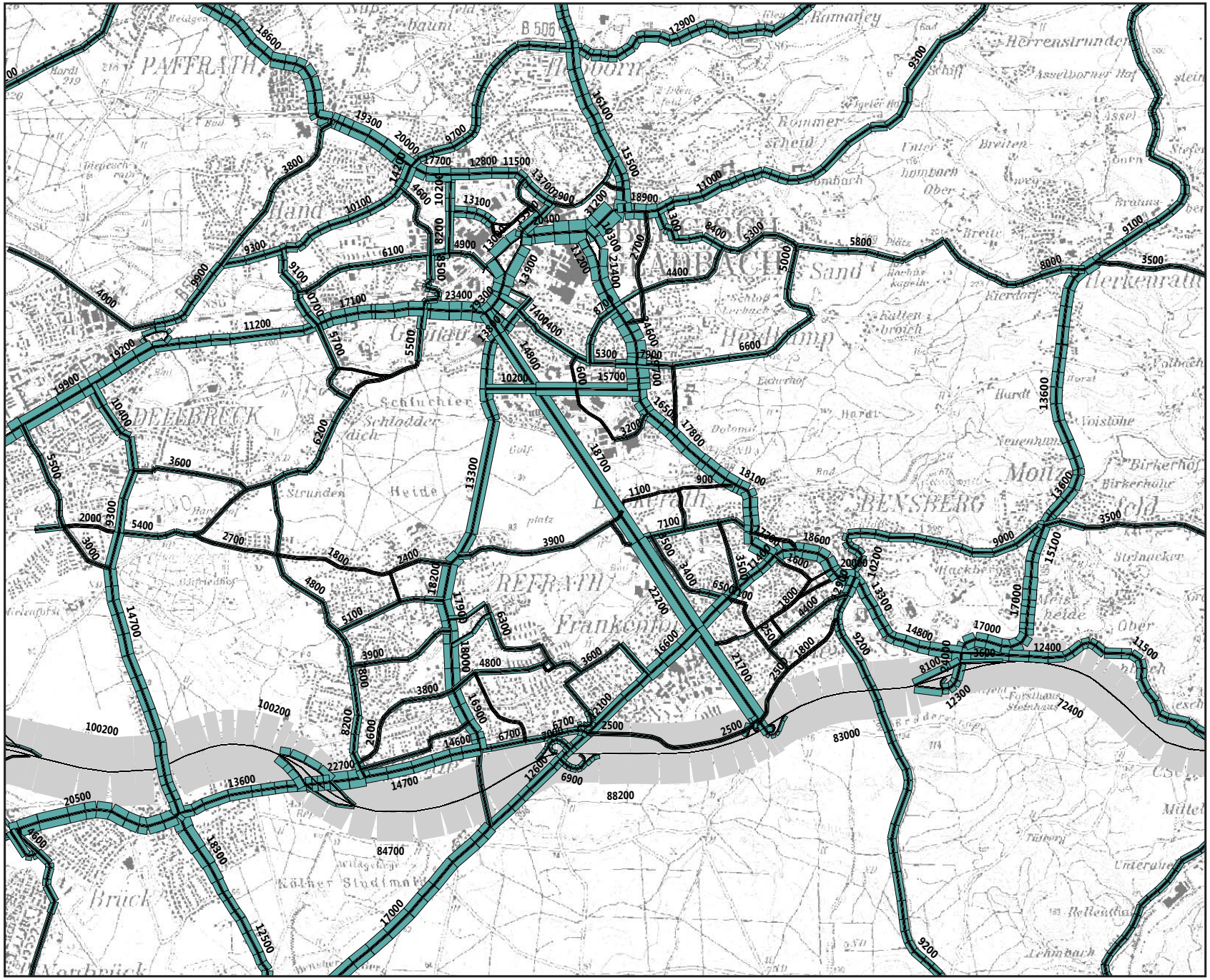
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 1 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 1 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz/24h)

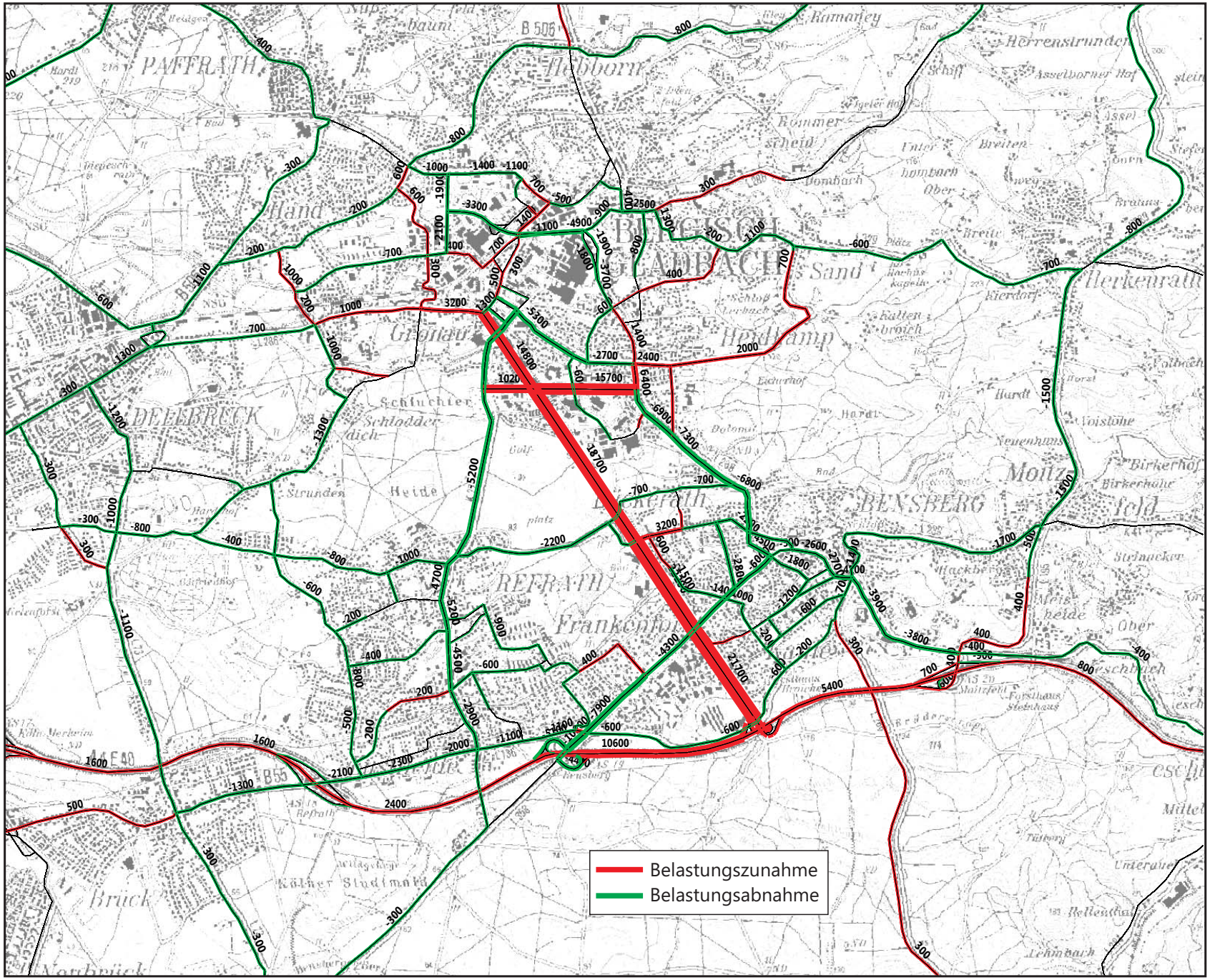

L 270
L 286
L 288
B 506
L 329
BERGISCH GLADBACH
L 286
K1
L 288
Querspange
K2
K 27
K3
Saaler Str.
L 289
K4
L 136
L 136
AS Moitzfeld
K5
L 288
A 4
AS Refrath
L 136
A 4
B 55
AS Bensberg
L 358

Planfall 2

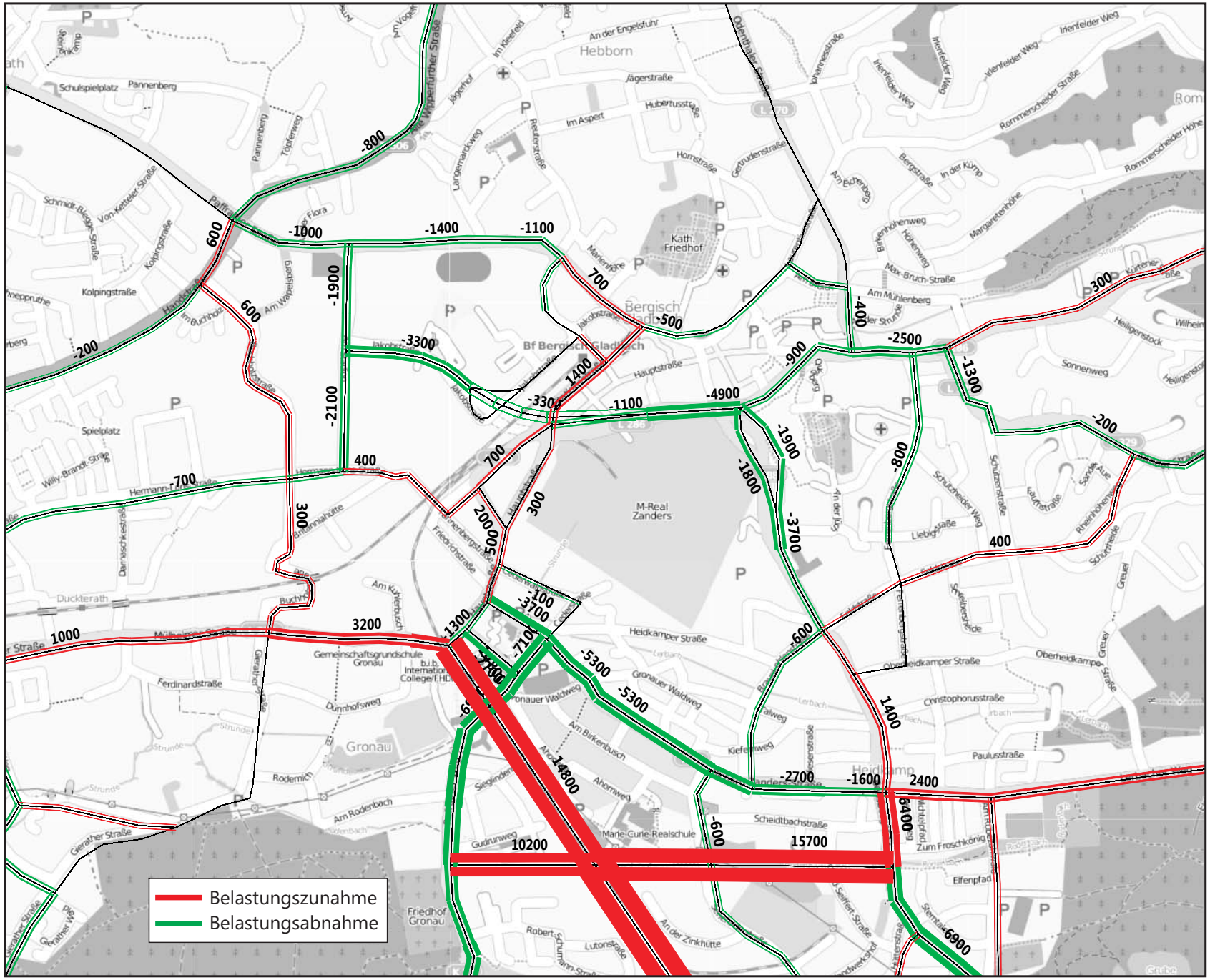


Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Planfall 2
(Kfz/24h)

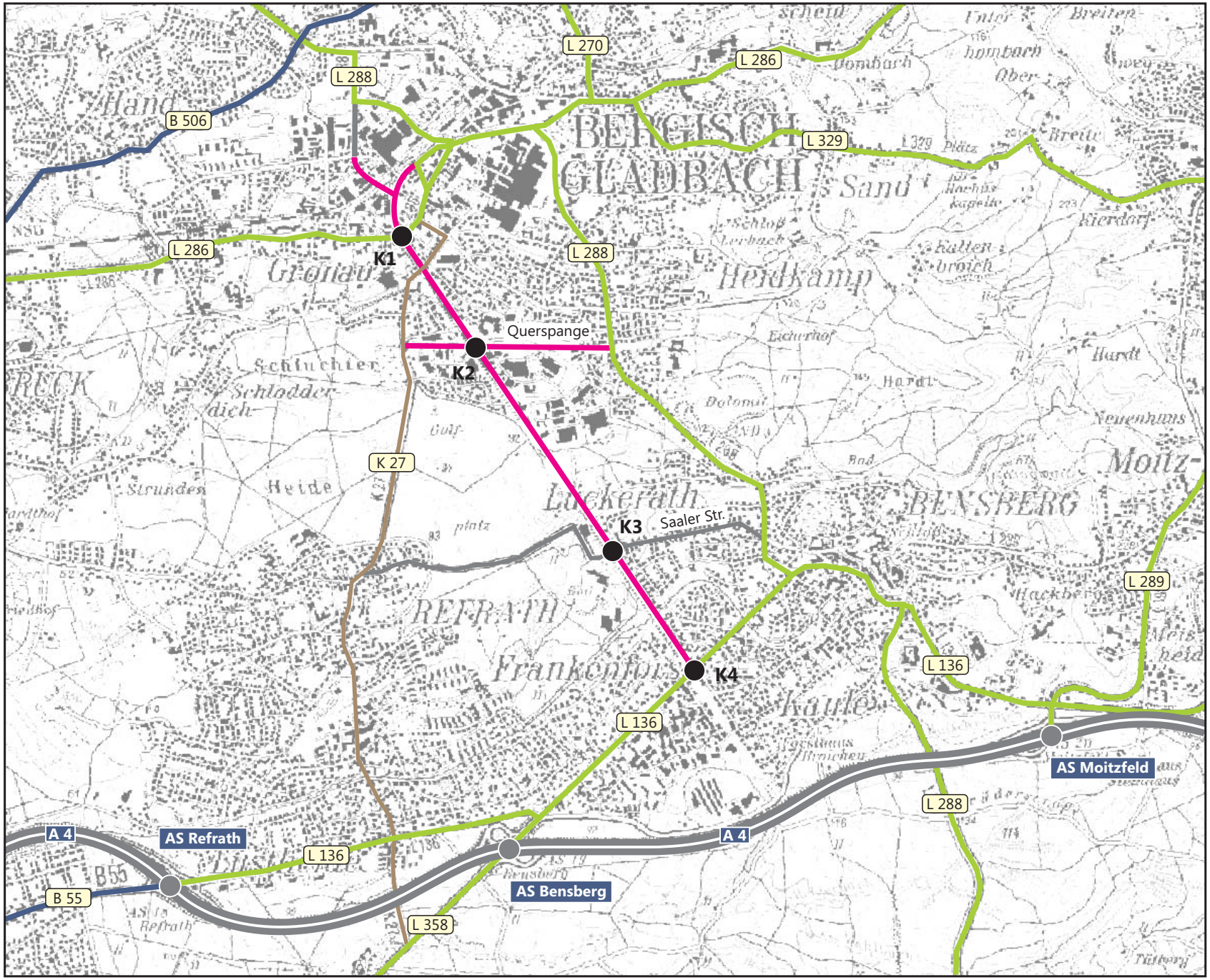
Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Planfall 2
(Kfz/24h)



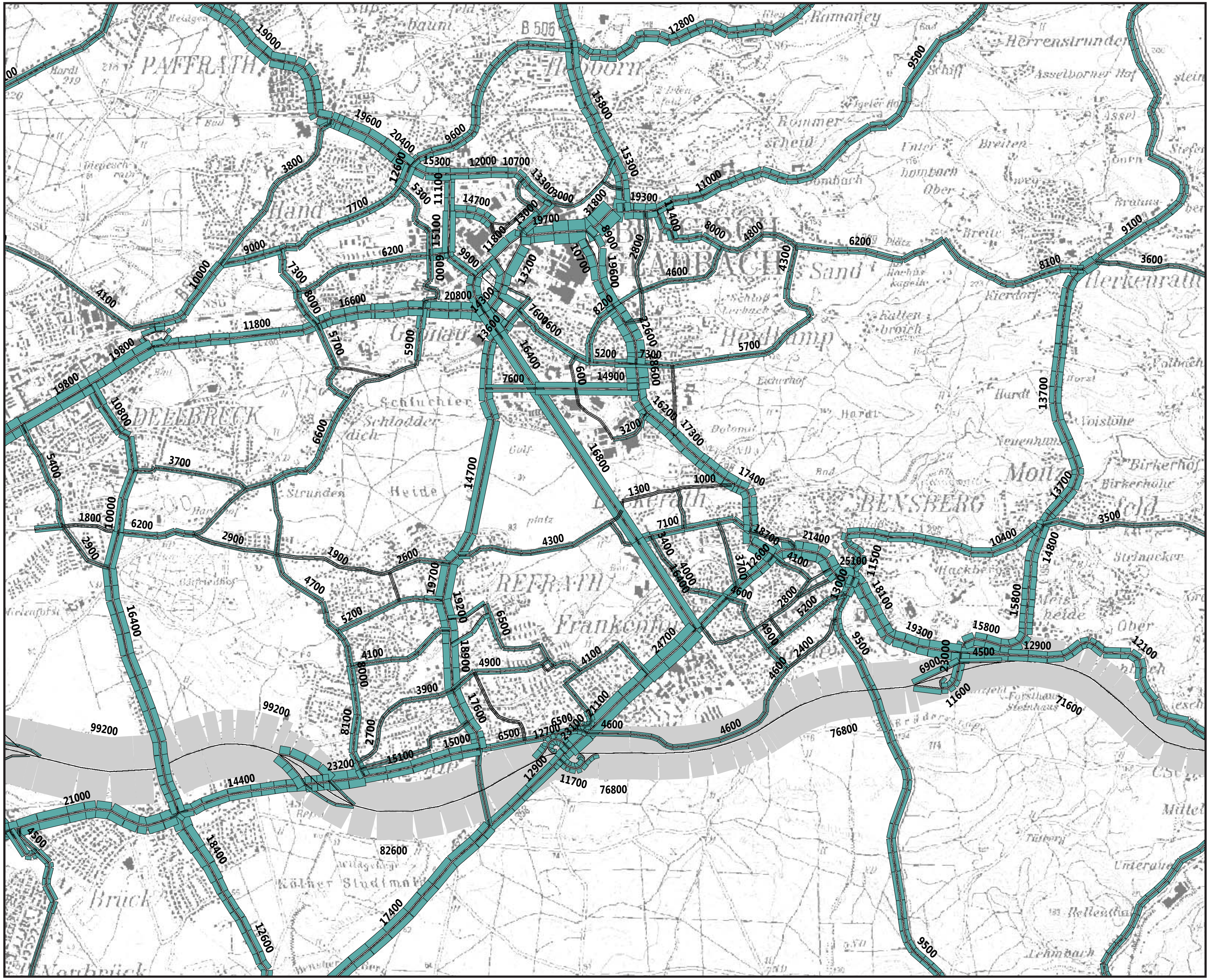
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 2 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 2 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz/24h)


L 270
L 286
L 288
B 506
L 329
BERGISCH GLADBACH
L 286
K1
L 288
Querspange
K2
K 27
K3
Saaler Str.
L 289
K4
L 136
L 136
AS Moitzfeld
L 288
A 4
AS Refrath
L 136
A 4
B 55
AS Bensberg
L 358

Planfall 3



VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR L 286
OU BERGISCH GLADBACH / REFRATH

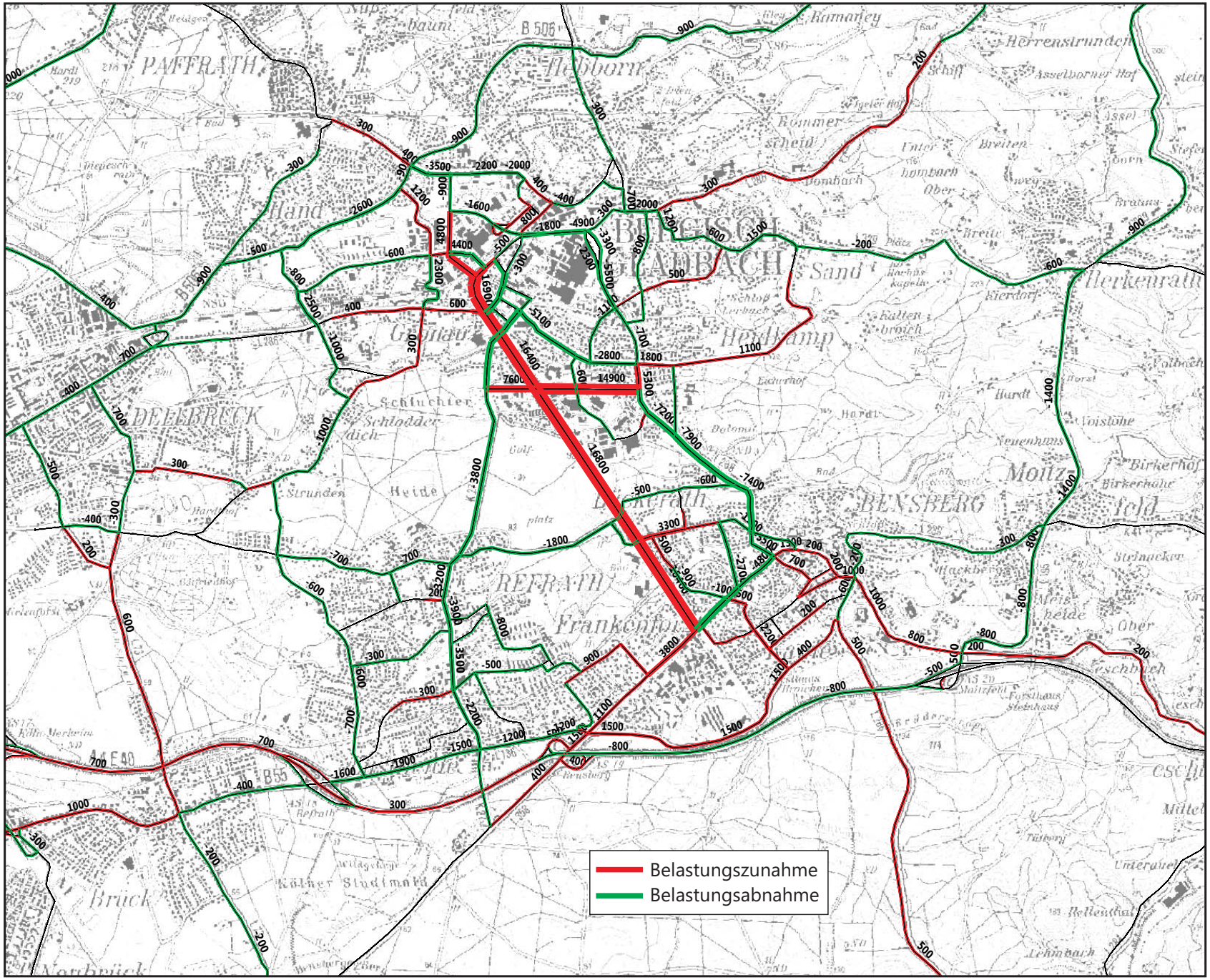
Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Planfall 3

(Kfz/24h)

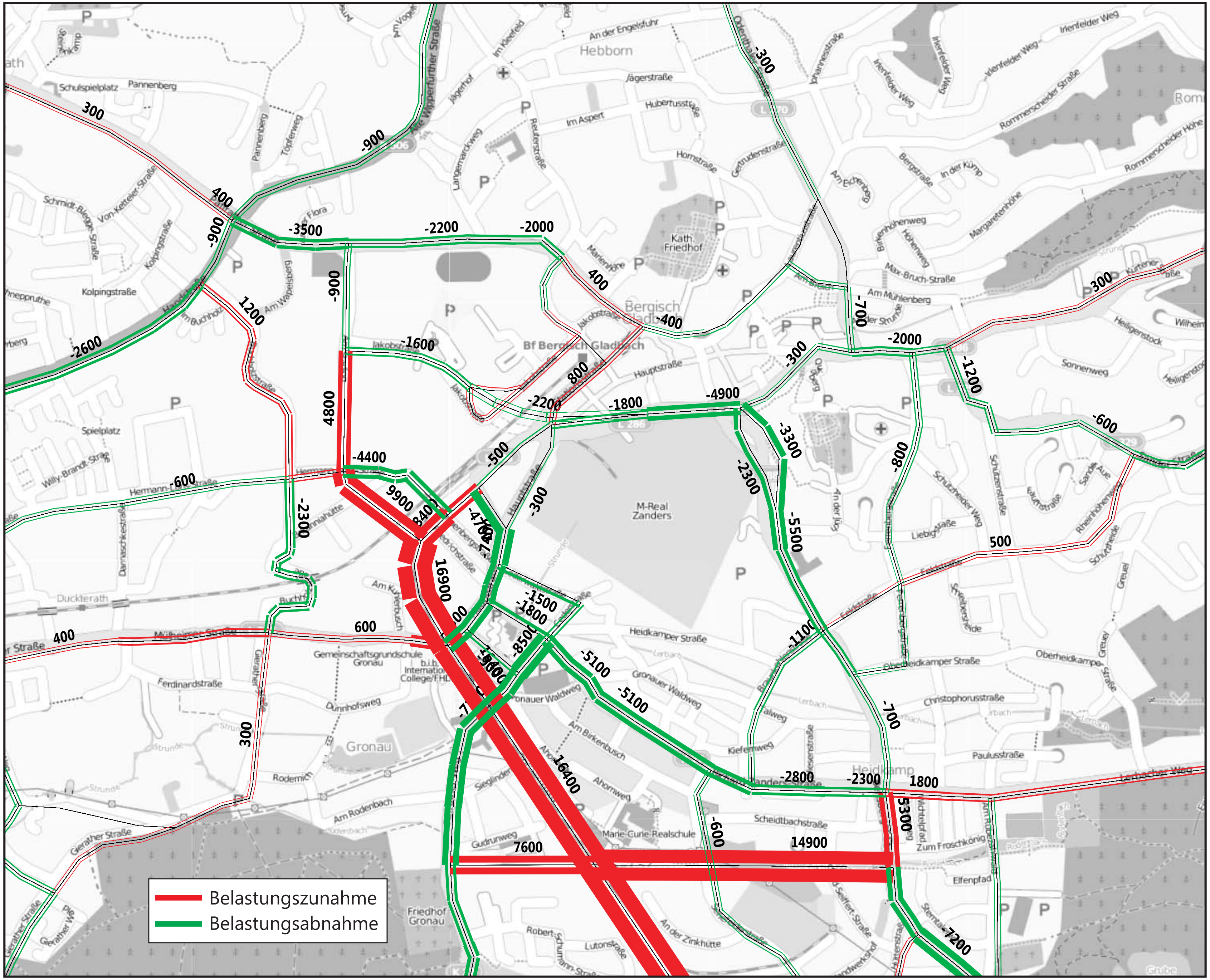
A2195/September 2009

IGS

Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Planfall 3
(Kfz/24h)

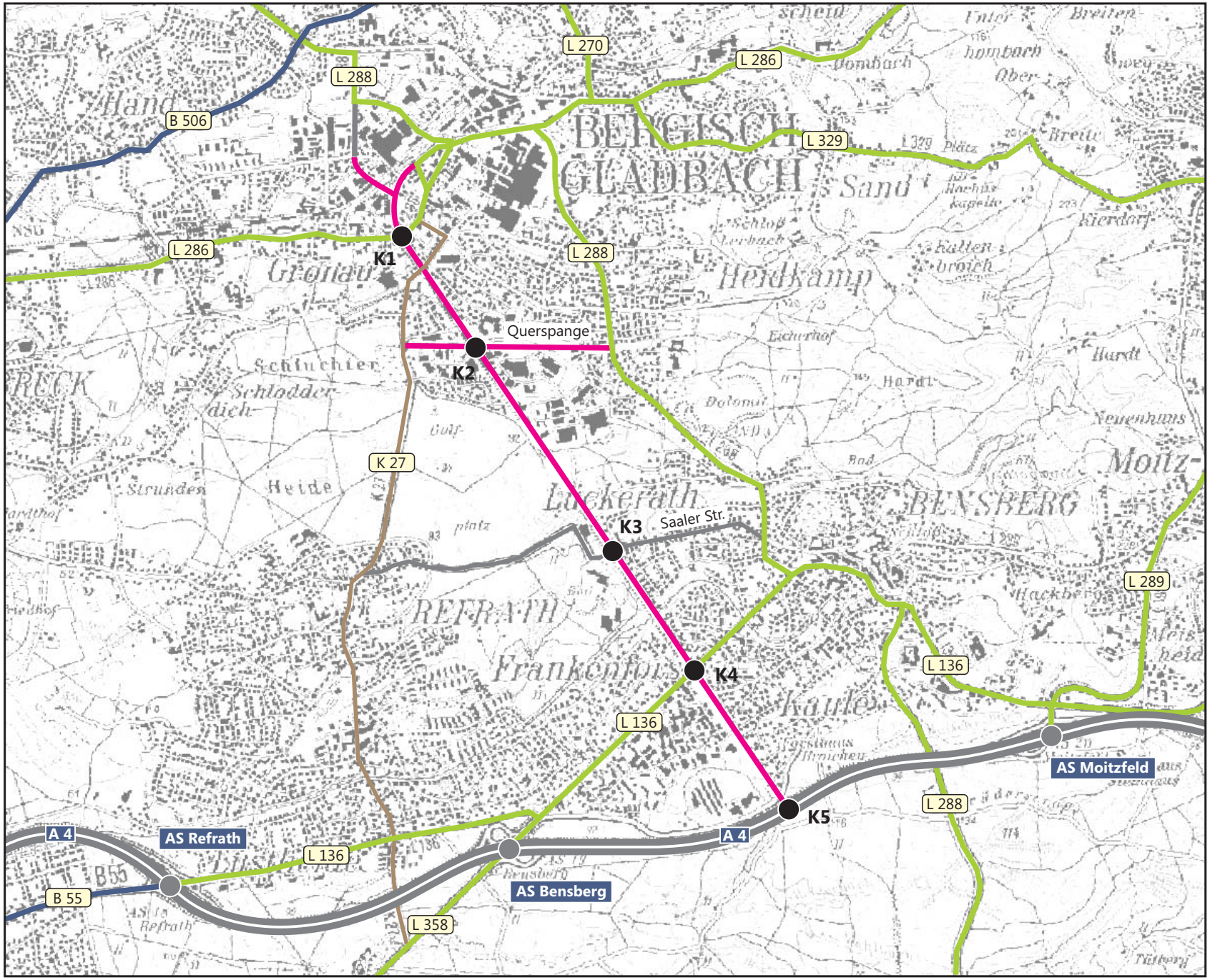


Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 3 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)

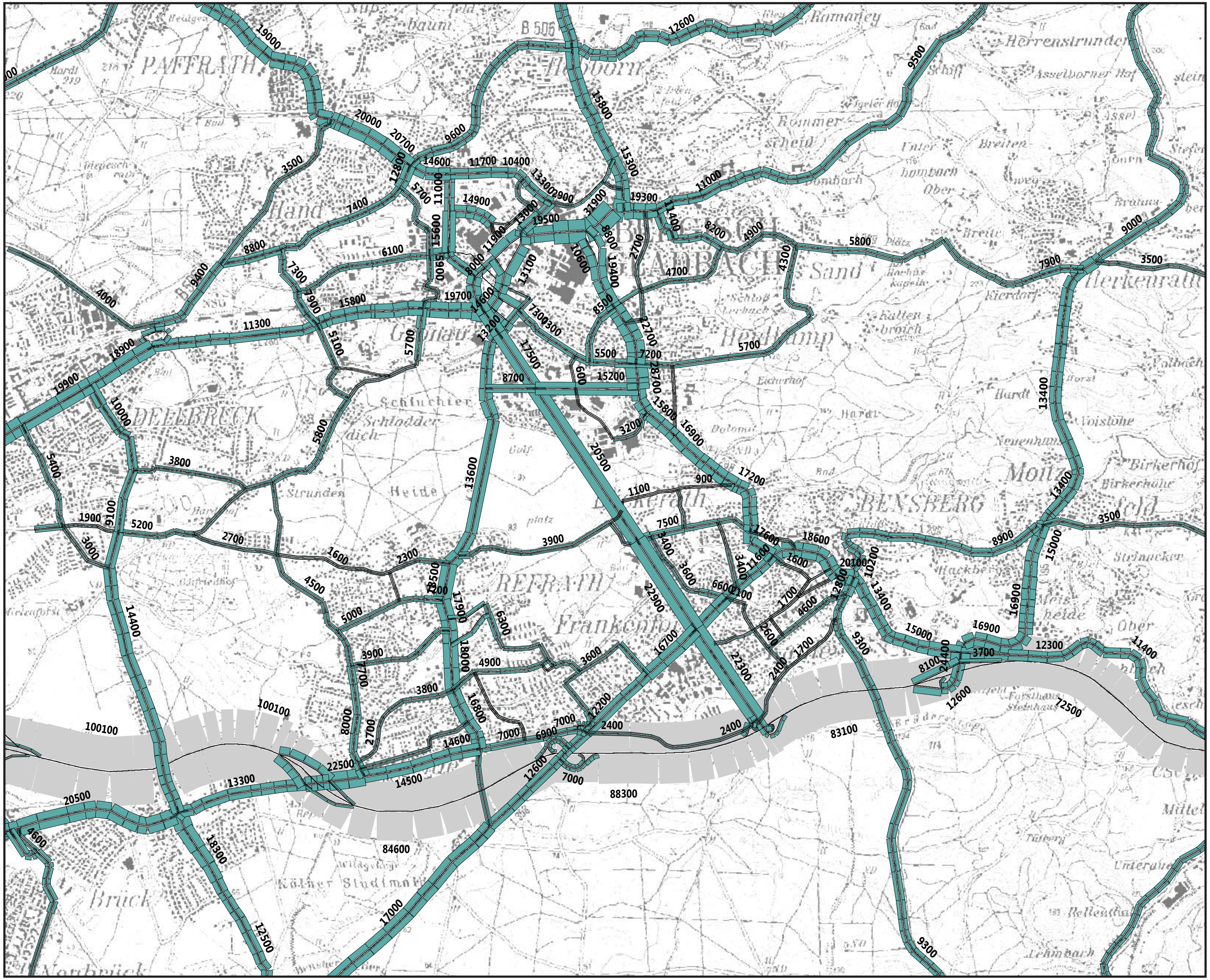


Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 3 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Zentrum von Bergisch Gladbach

(Kfz/24h)


L 270
L 286
L 288
B 506
L 329
BERGISCH GLADBACH
L 286
L 288
K1
Querspange
K2
K 27
K3
Saaler Str.
K4
K5
L 289
L 136
L 136
L 288
A 4
AS Refrath
L 136
B 55
AS Bensberg
A 4
AS Moitzfeld
L 358

Planfall 4



VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR L 286
OU BERGISCH GLADBACH / REFRATH

Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Planfall 4

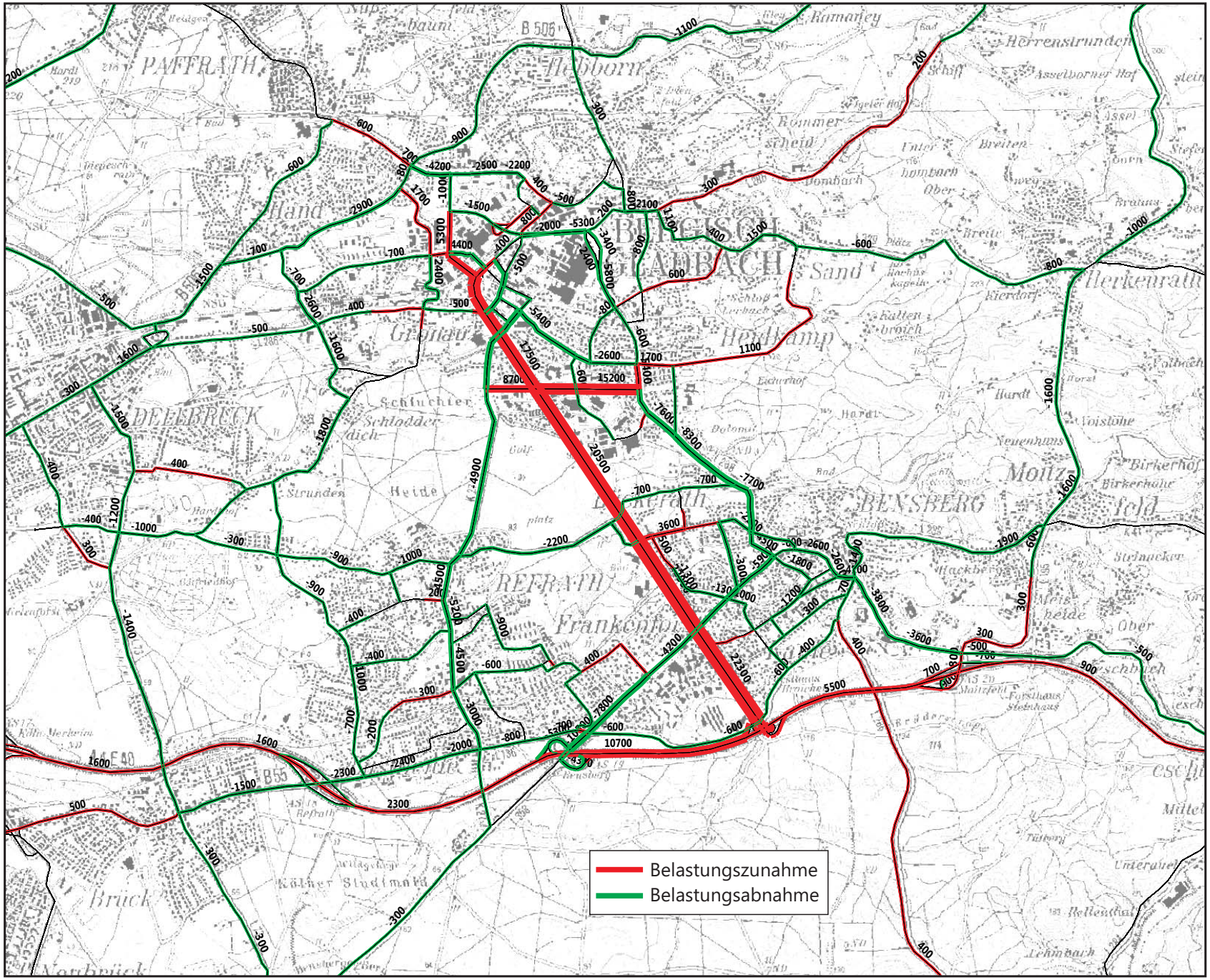
(Kfz/24h)

A2195/September 2009

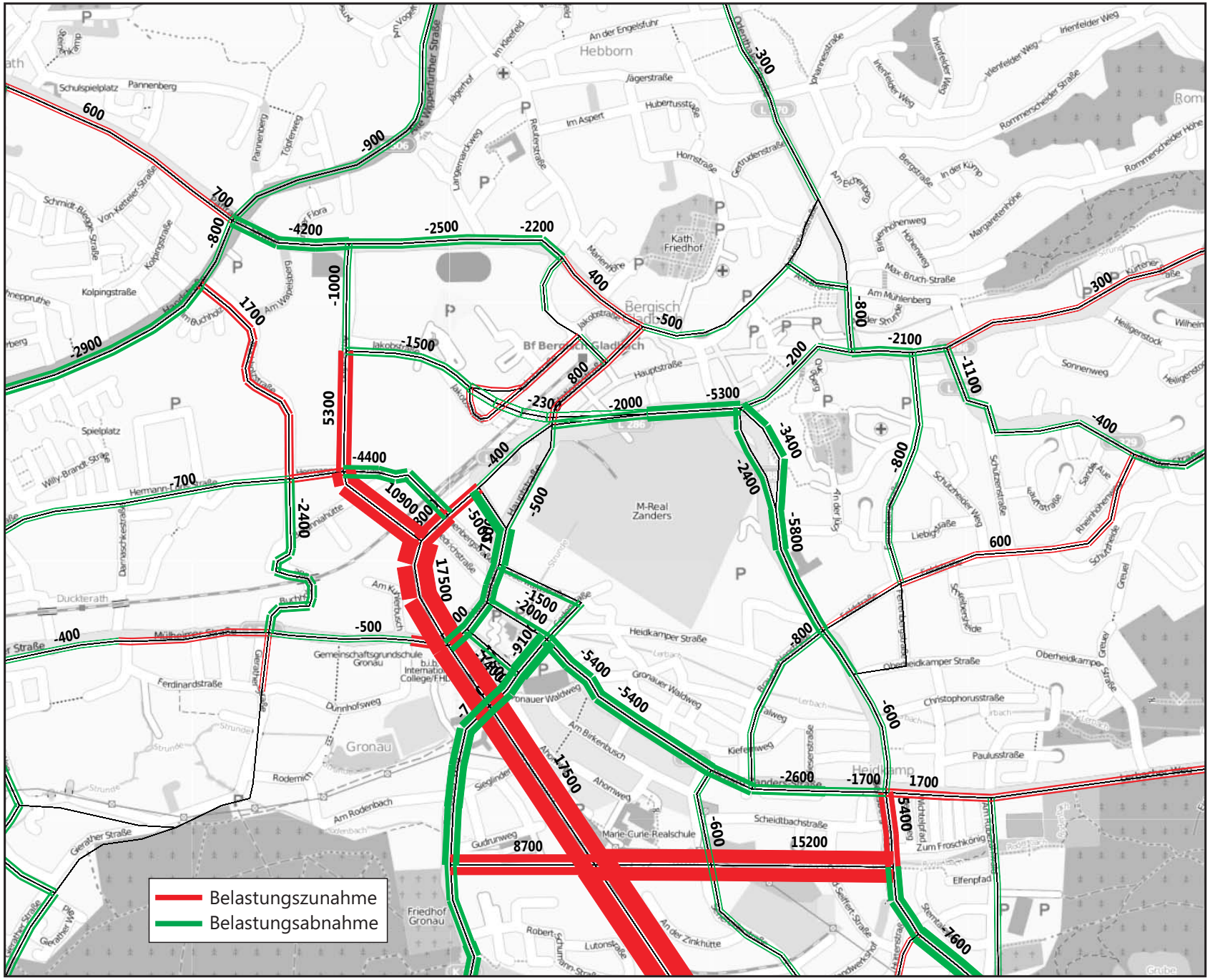
IGS

Anlage 42

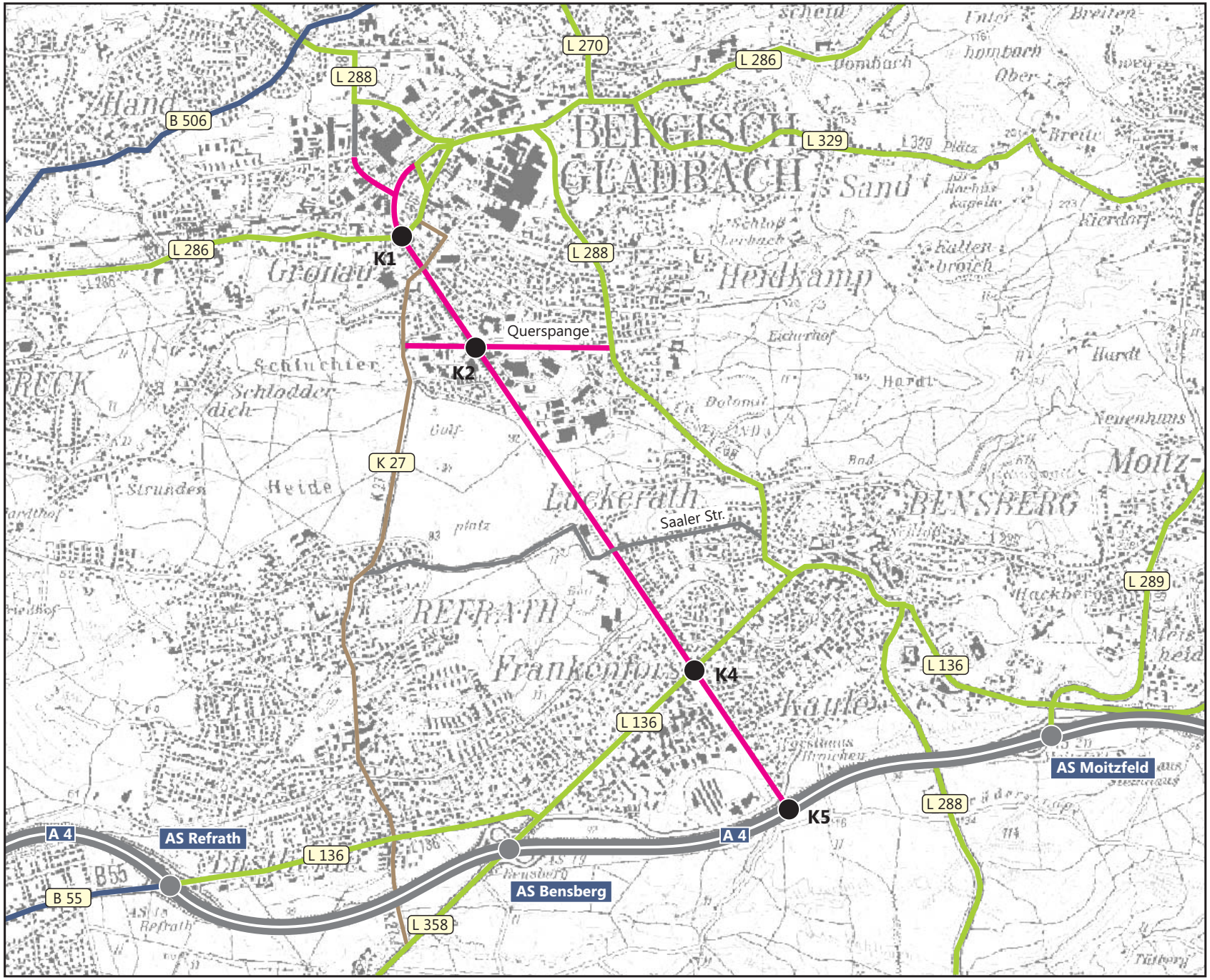
Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Planfall 4
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 4 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 4 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz/24h)


L 270
L 286
L 288
B 506
L 329
BERGISCH GLADBACH
L 286
K1
L 288
Querspange
K2
K 27
Saaler Str.
L 289
K4
L 136
L 136
AS Moitzfeld
L 288
K5
A 4
AS Refrath
L 136
A 4
B 55
AS Bensberg
L 358

Planfall 4a

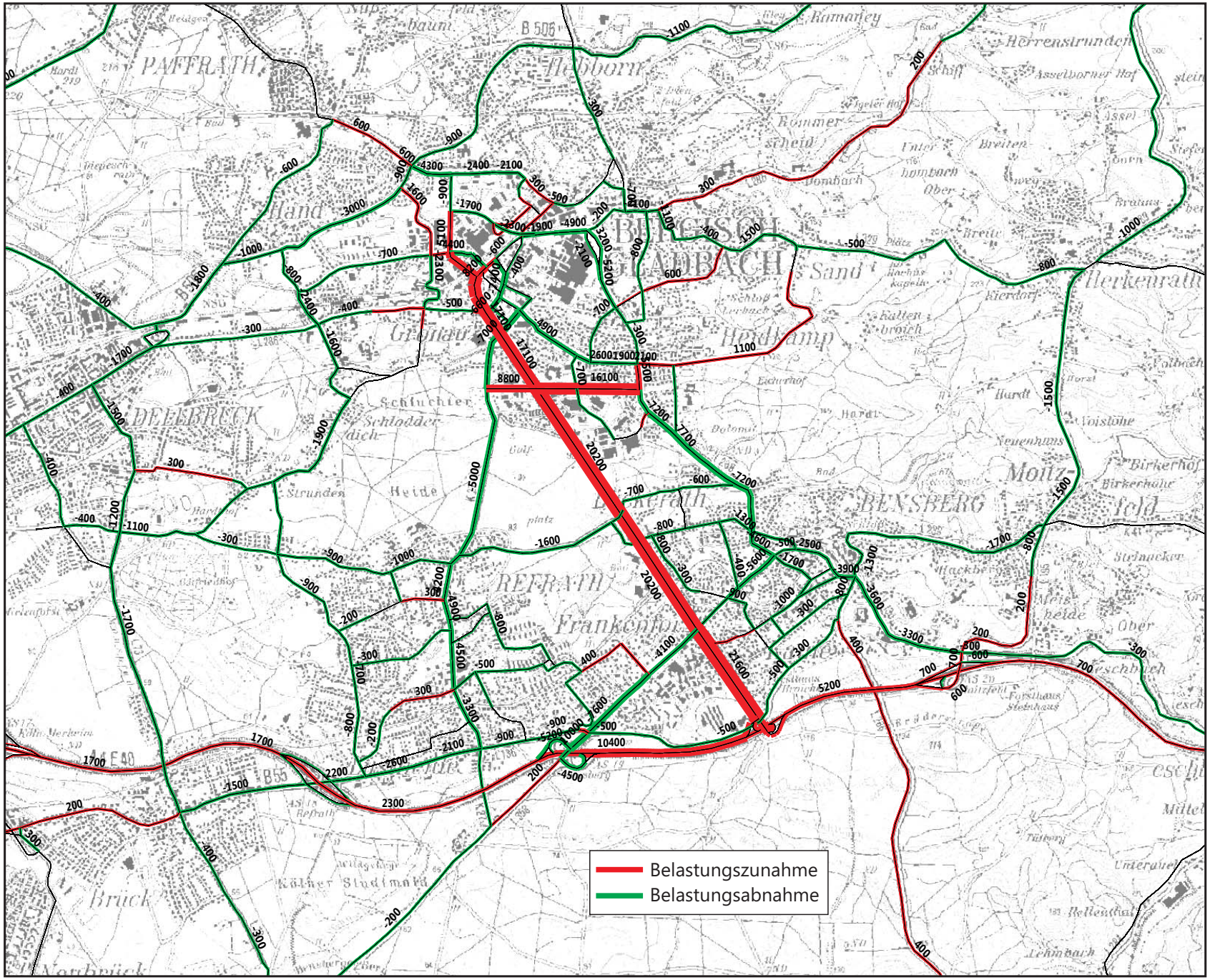
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 4a im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum

(Kfz/24h)

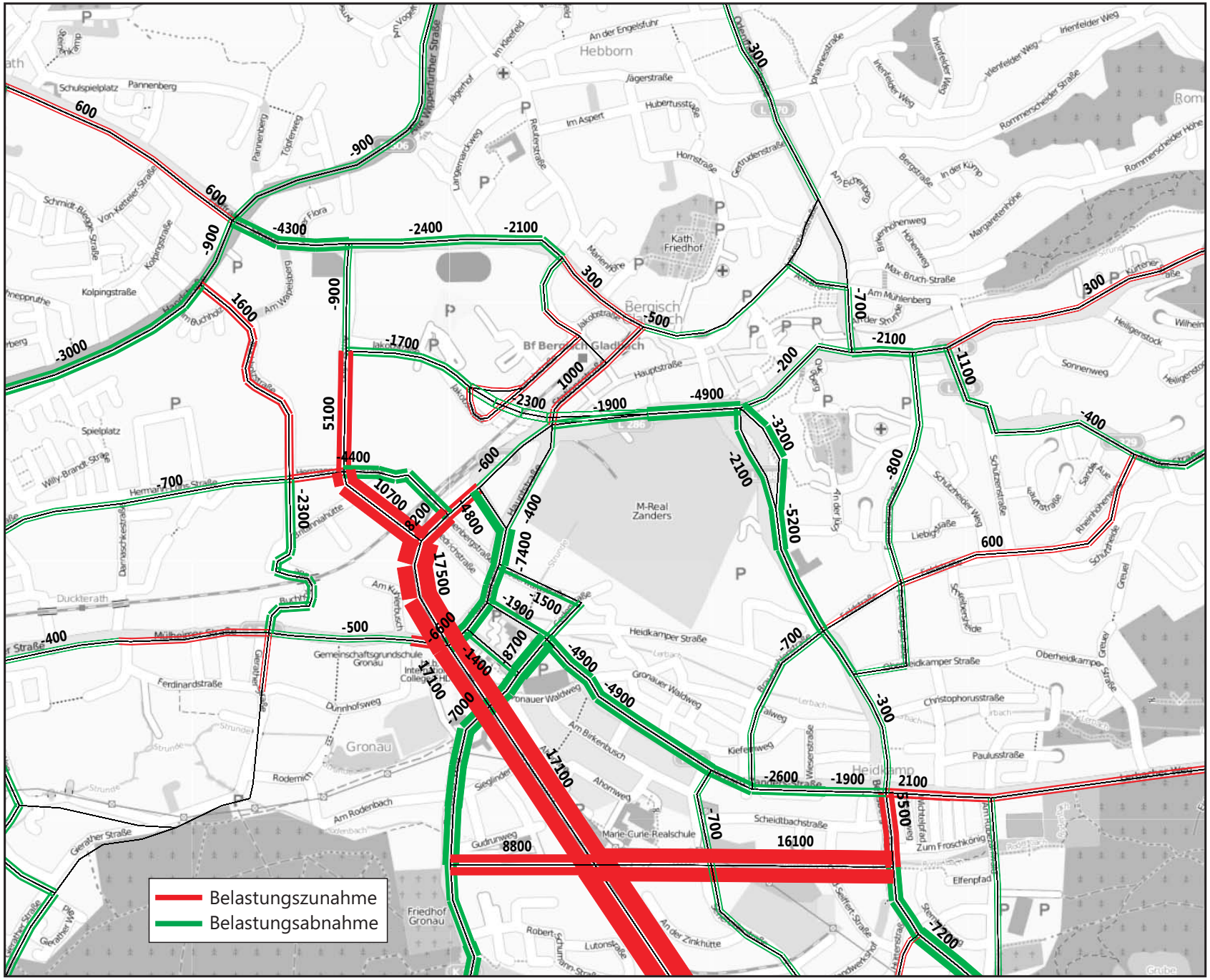
A2195/Dezember 2009

IGS

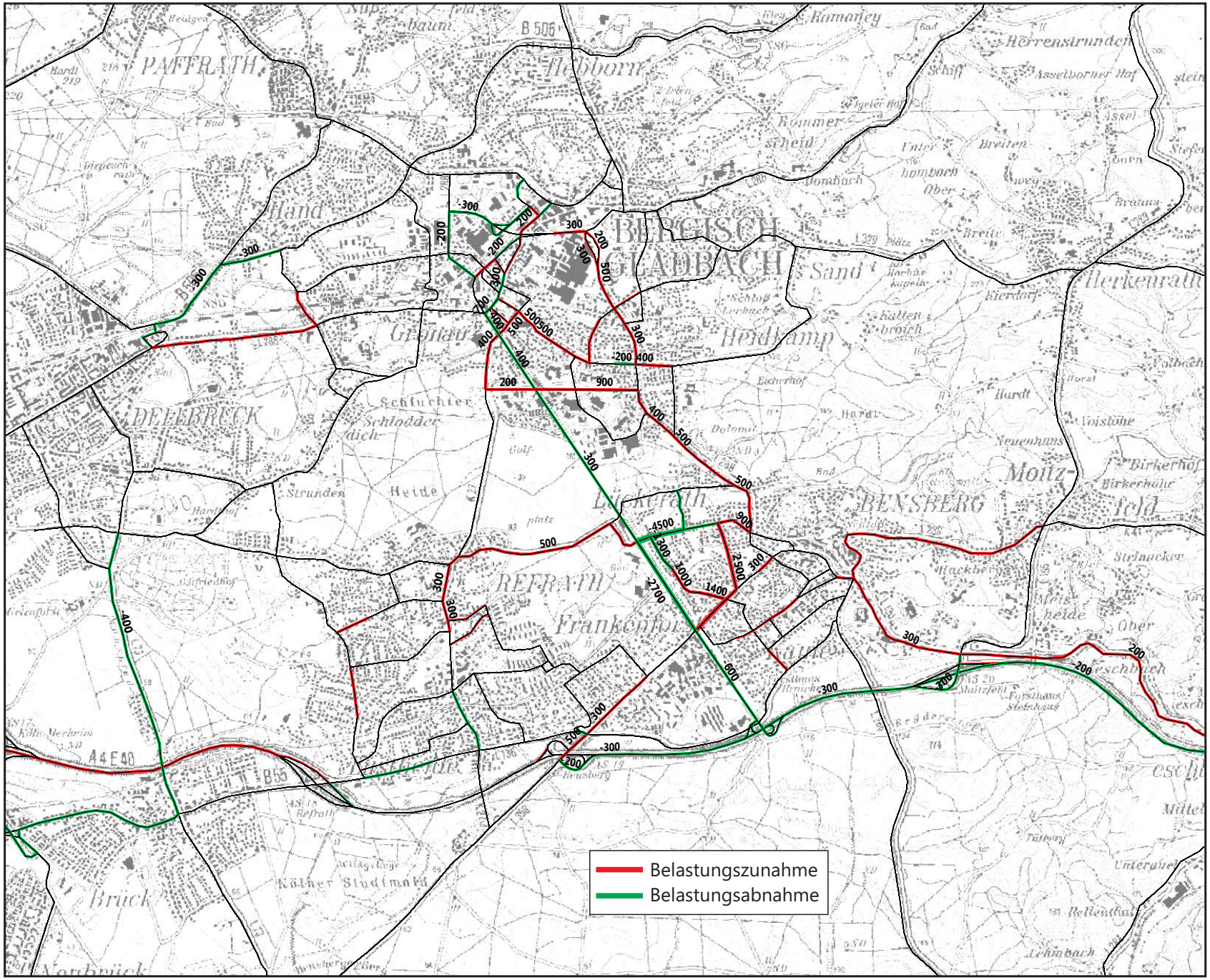
Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Planfall 4a
(Kfz/24h)



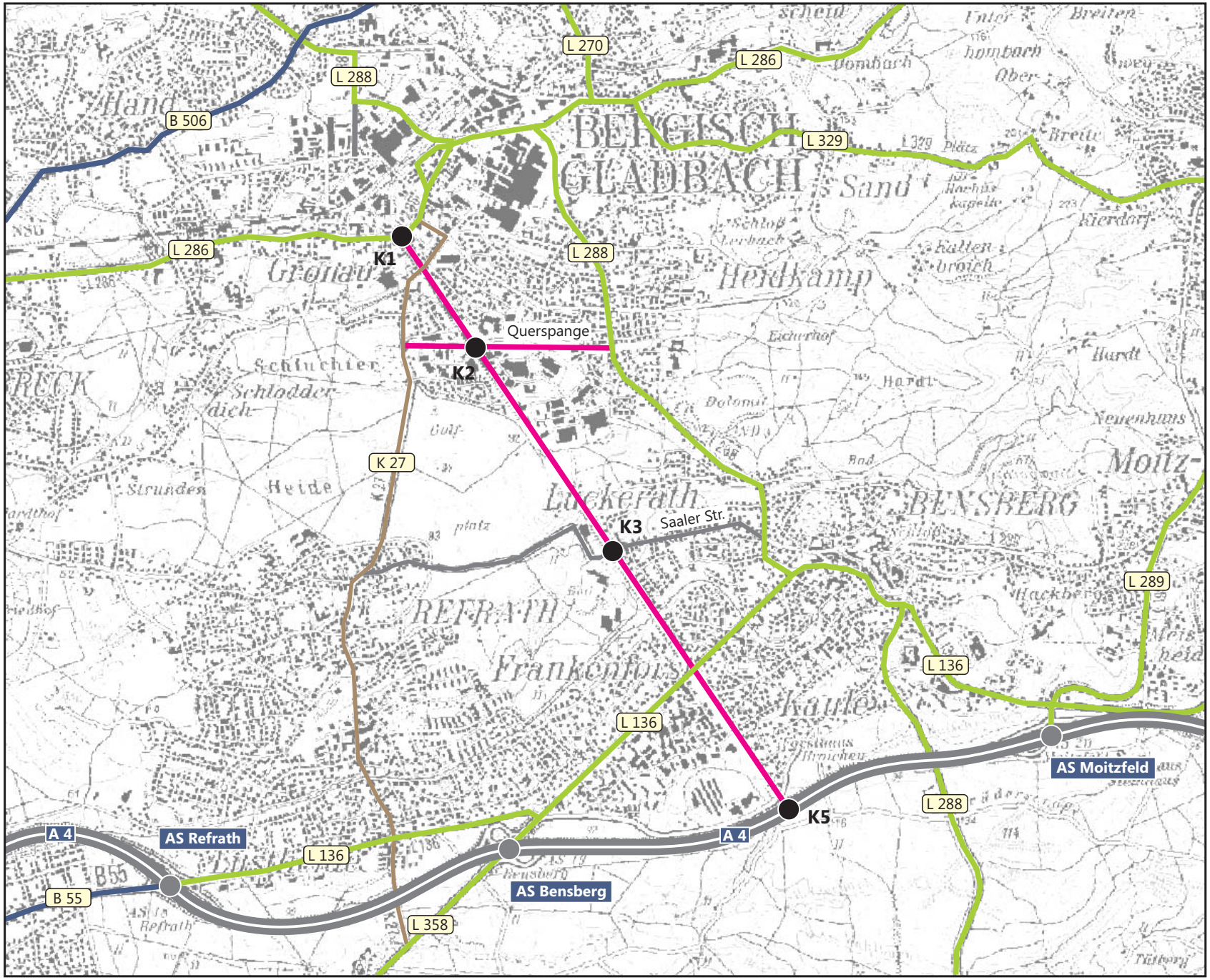
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 4a im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)



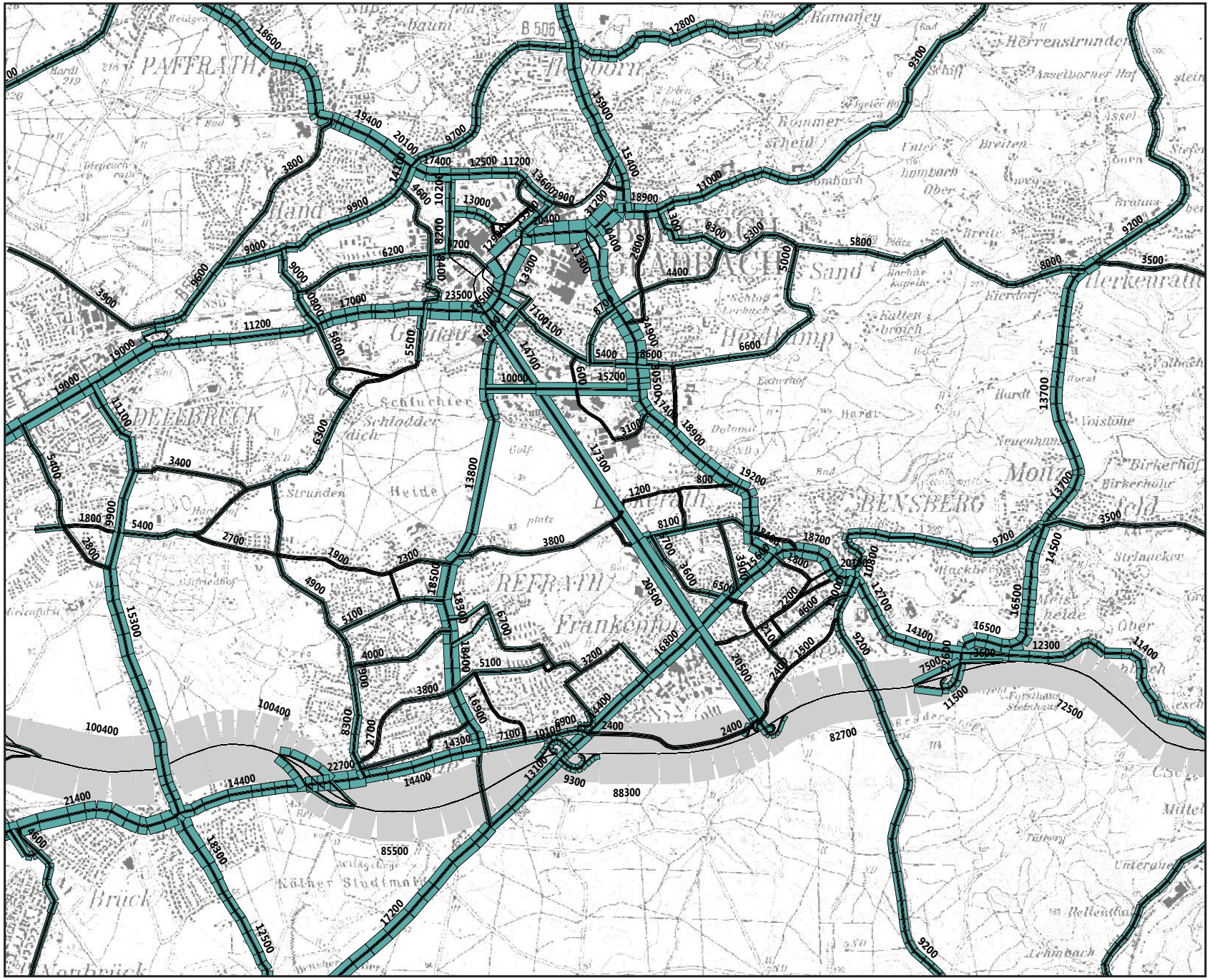
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 4a im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 4a im Vergleich zum Planfall 4 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)

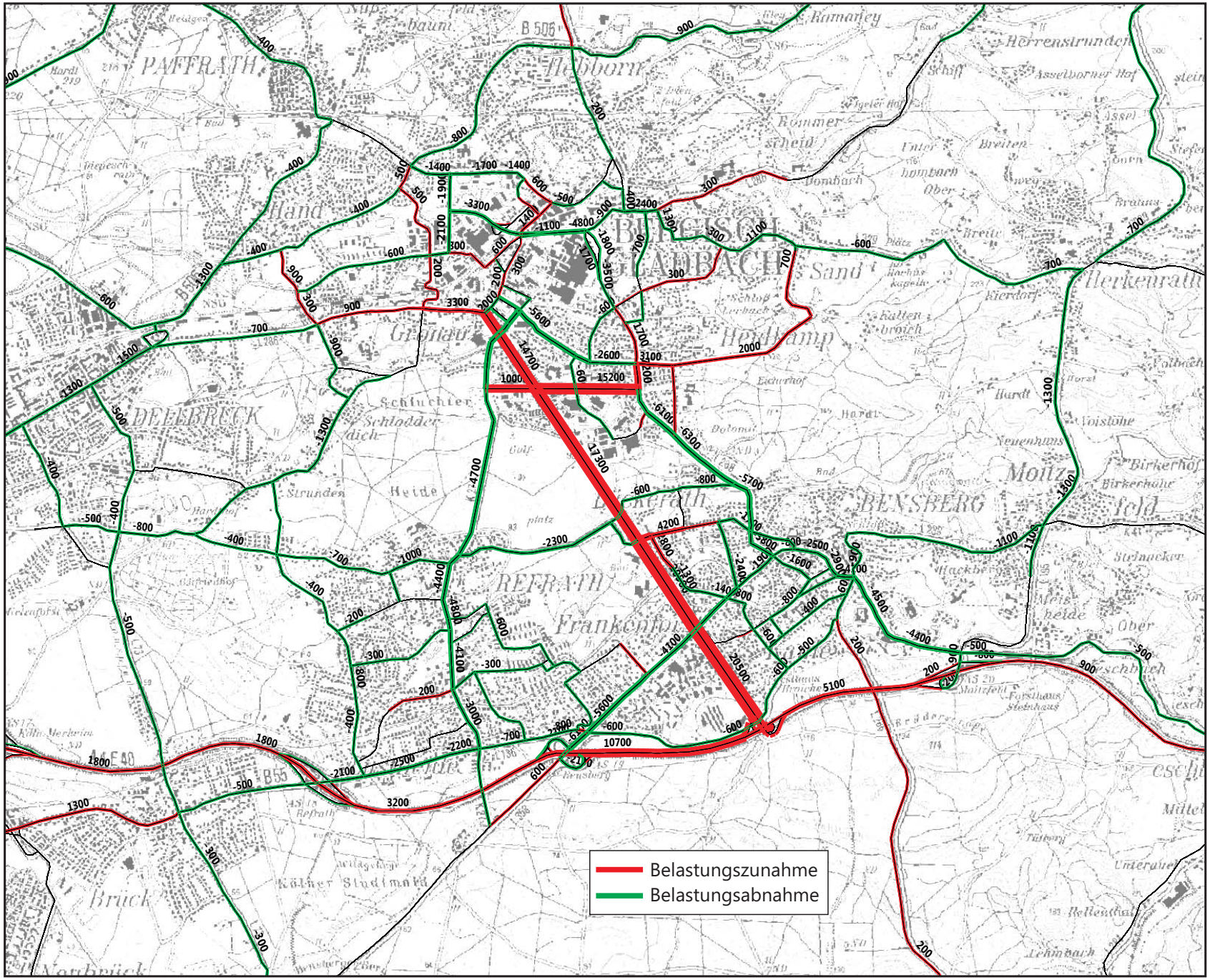

L 270
L 286
L 288
B 506
L 329
BERGISCH GLADBACH
L 286
K1
L 288
Querspange
K2
K 27
K3
Saaler Str.
L 289
L 136
L 136
AS Moitzfeld
K5
L 288
A 4
AS Refrath
L 136
A 4
AS Bensberg
B 55
L 358

Planfall 5

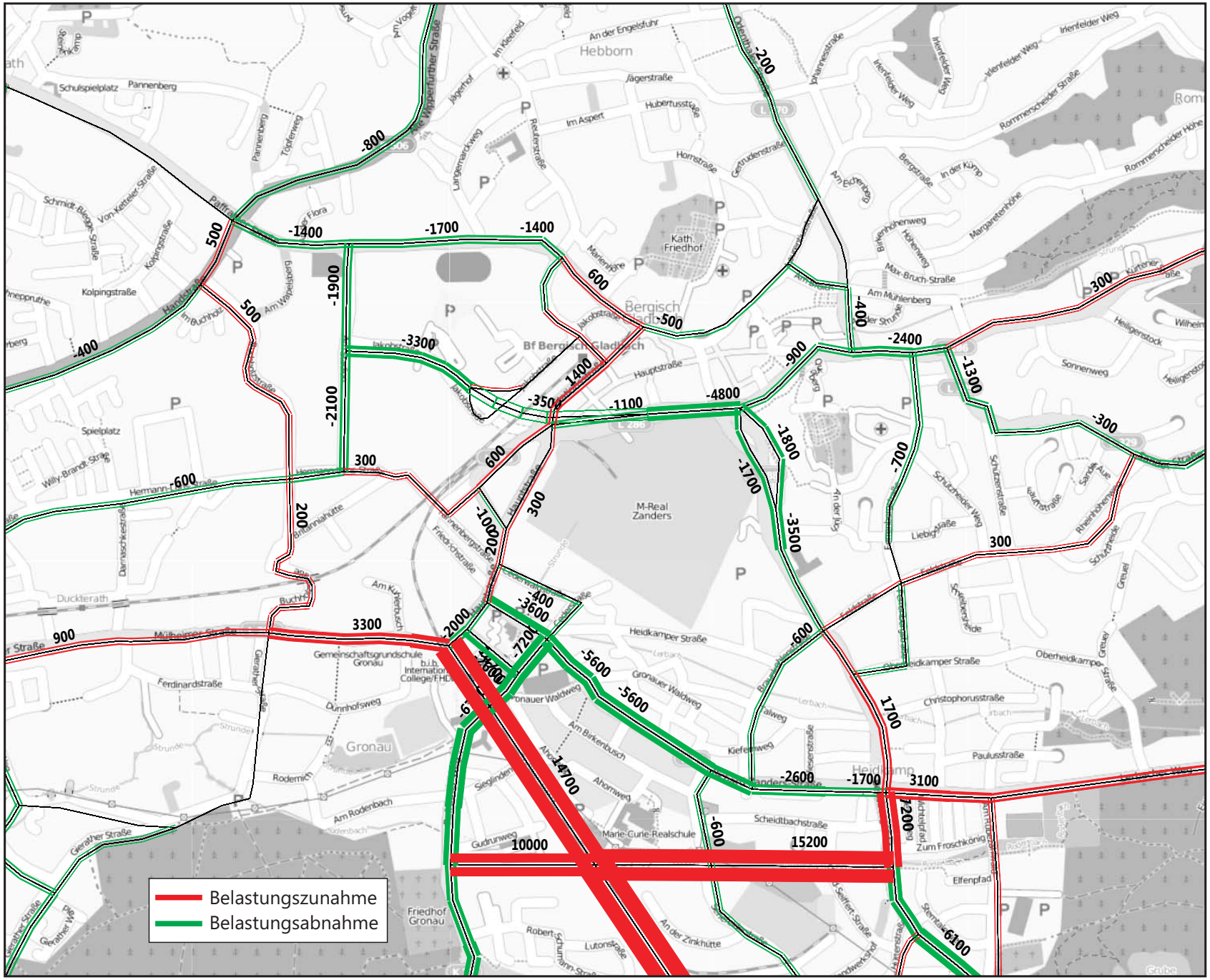


Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Planfall 5
(Kfz/24h)

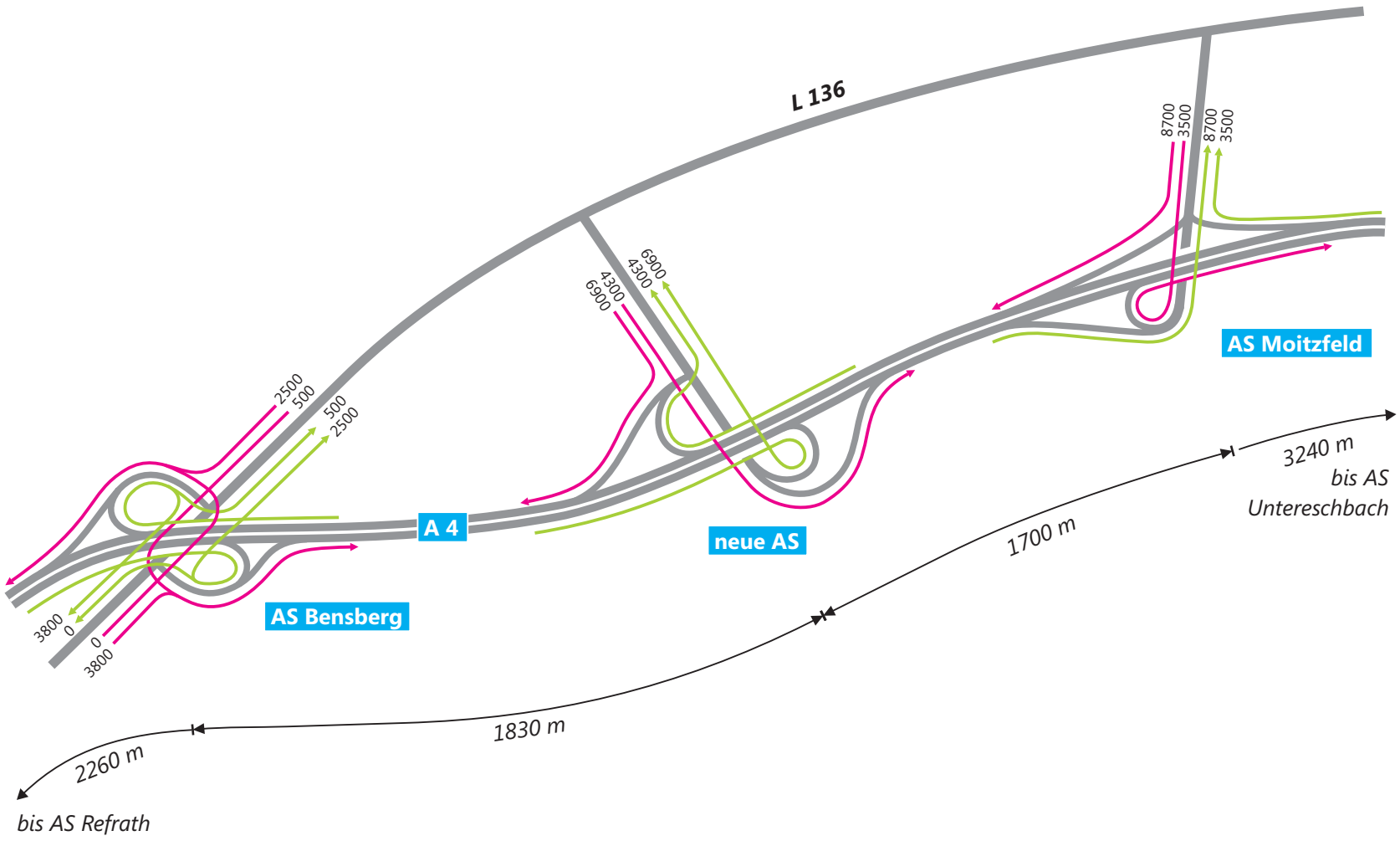
Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Planfall 5
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 5 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)

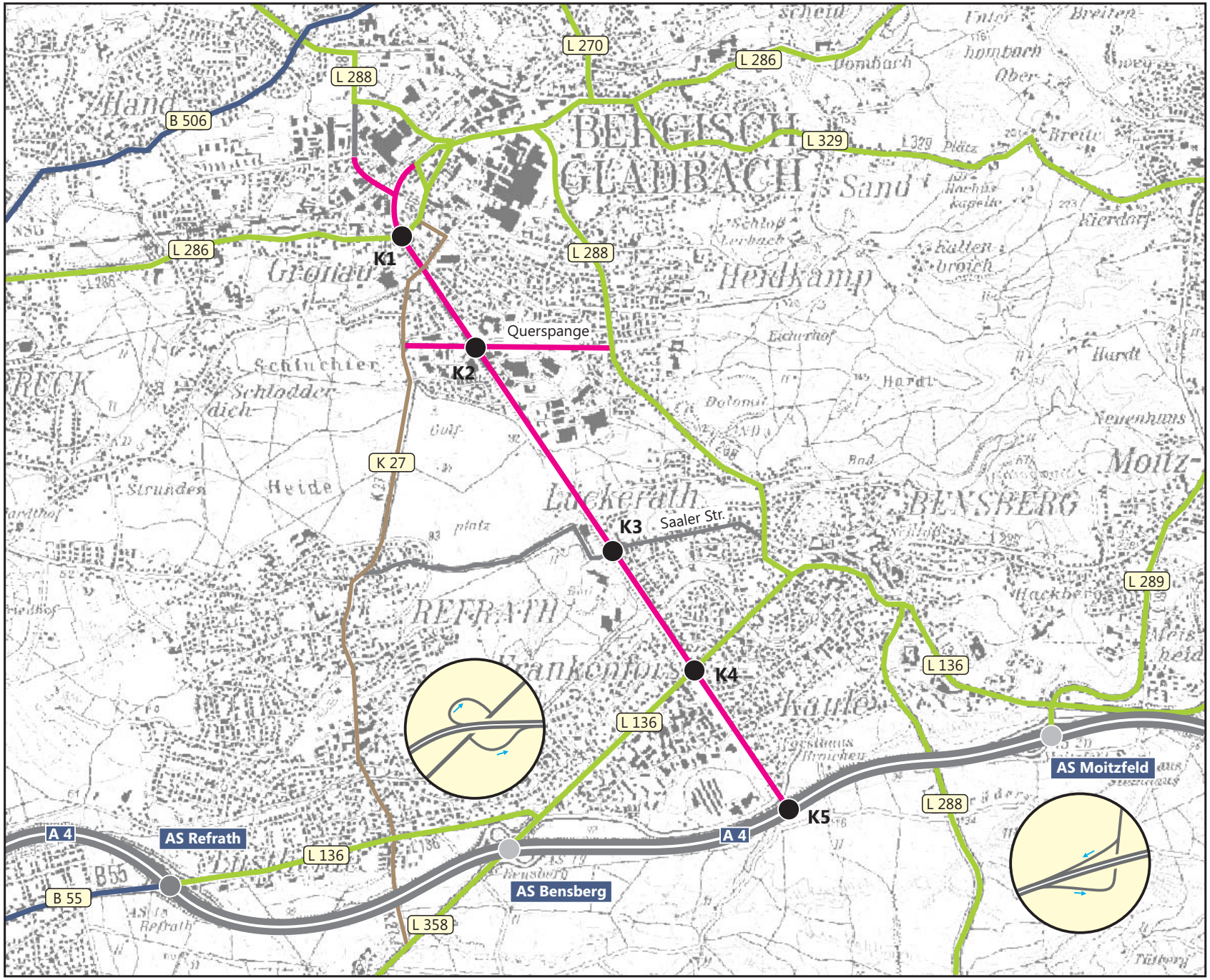


Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 5 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz/24h)

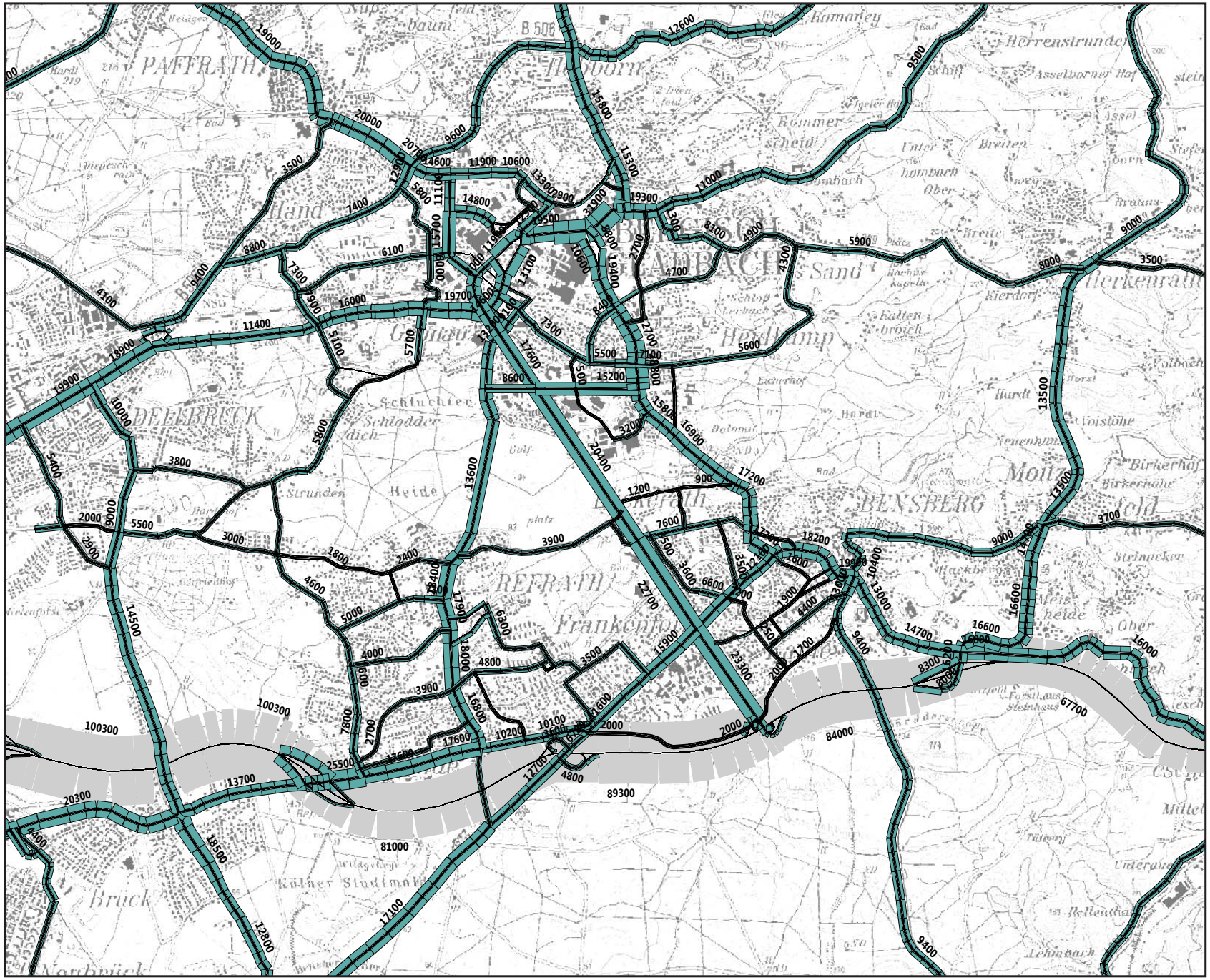


Kfz-Belastungen an den Anschlussstellen der A 4 im Planfall 4

(Kfz/24h)

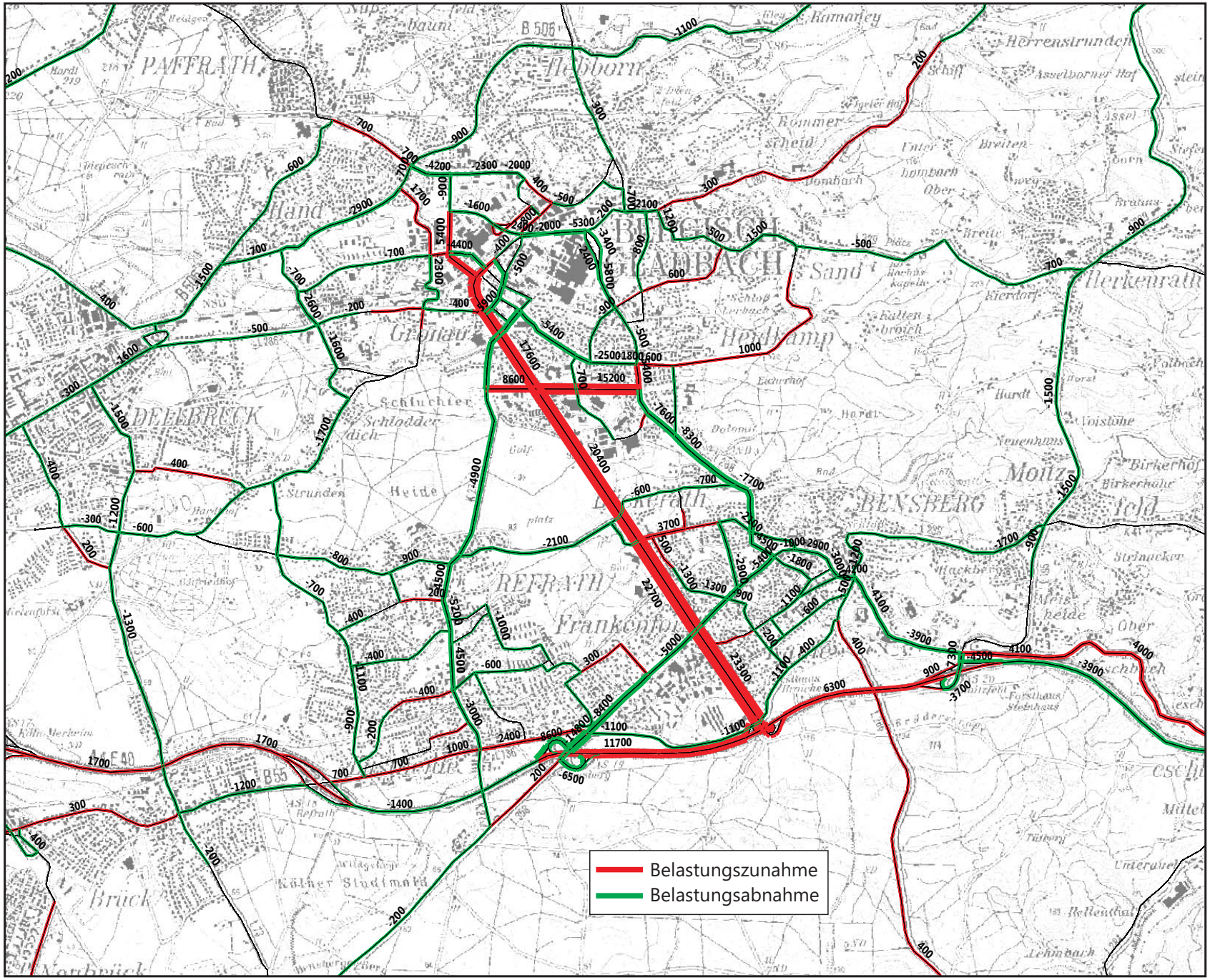

L 270
L 286
L 288
B 506
L 329
BERGISCH GLADBACH
L 286
K1
L 288
Querspange
K2
K 27
K3
Saaler Str.
L 289
K4
L 136
L 136
AS Moitzfeld
K5
L 288
A 4
AS Refrath
L 136
A 4
B 55
AS Bensberg
L 358

Planfall 6

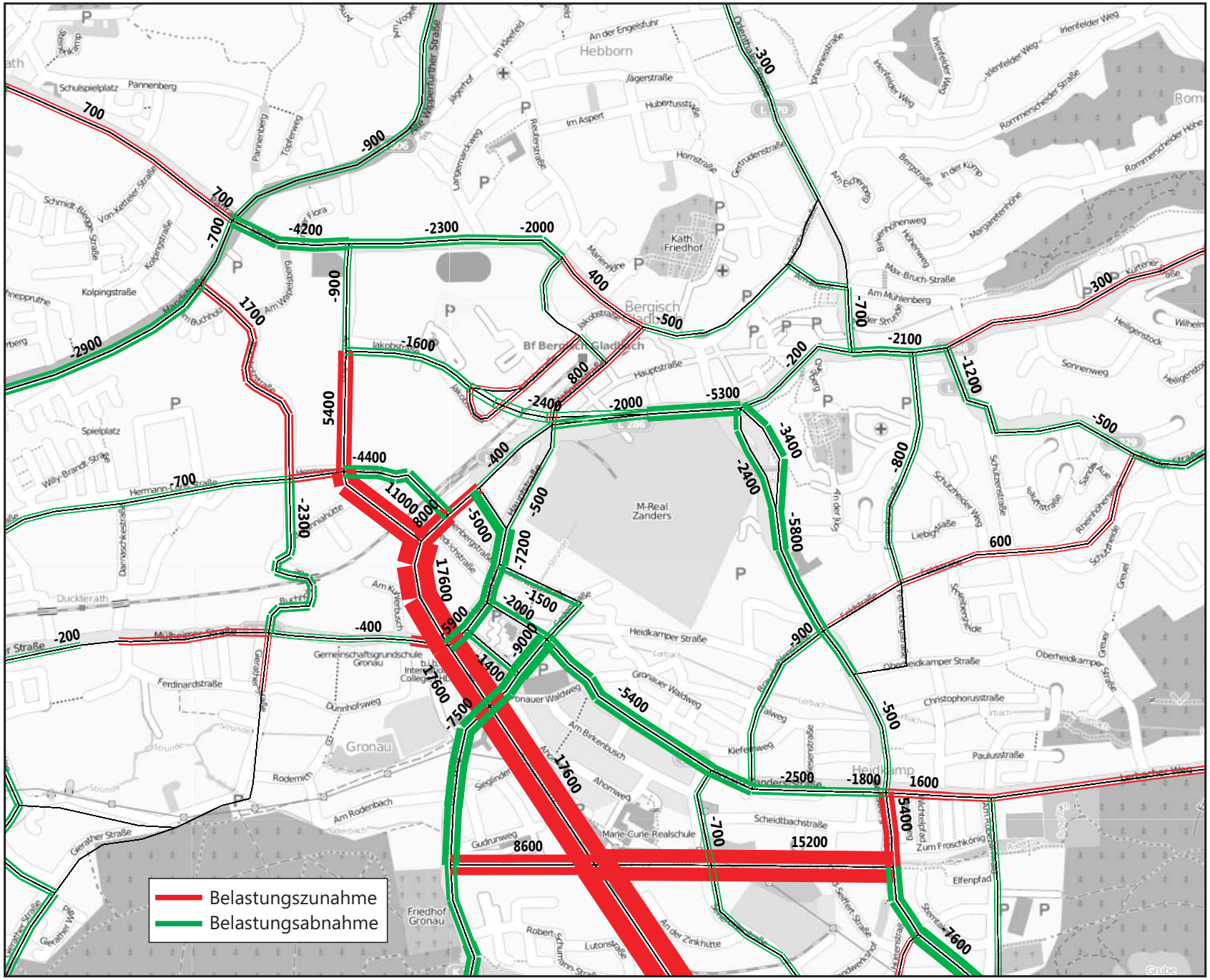


Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Planfall 6
(Kfz/24h)

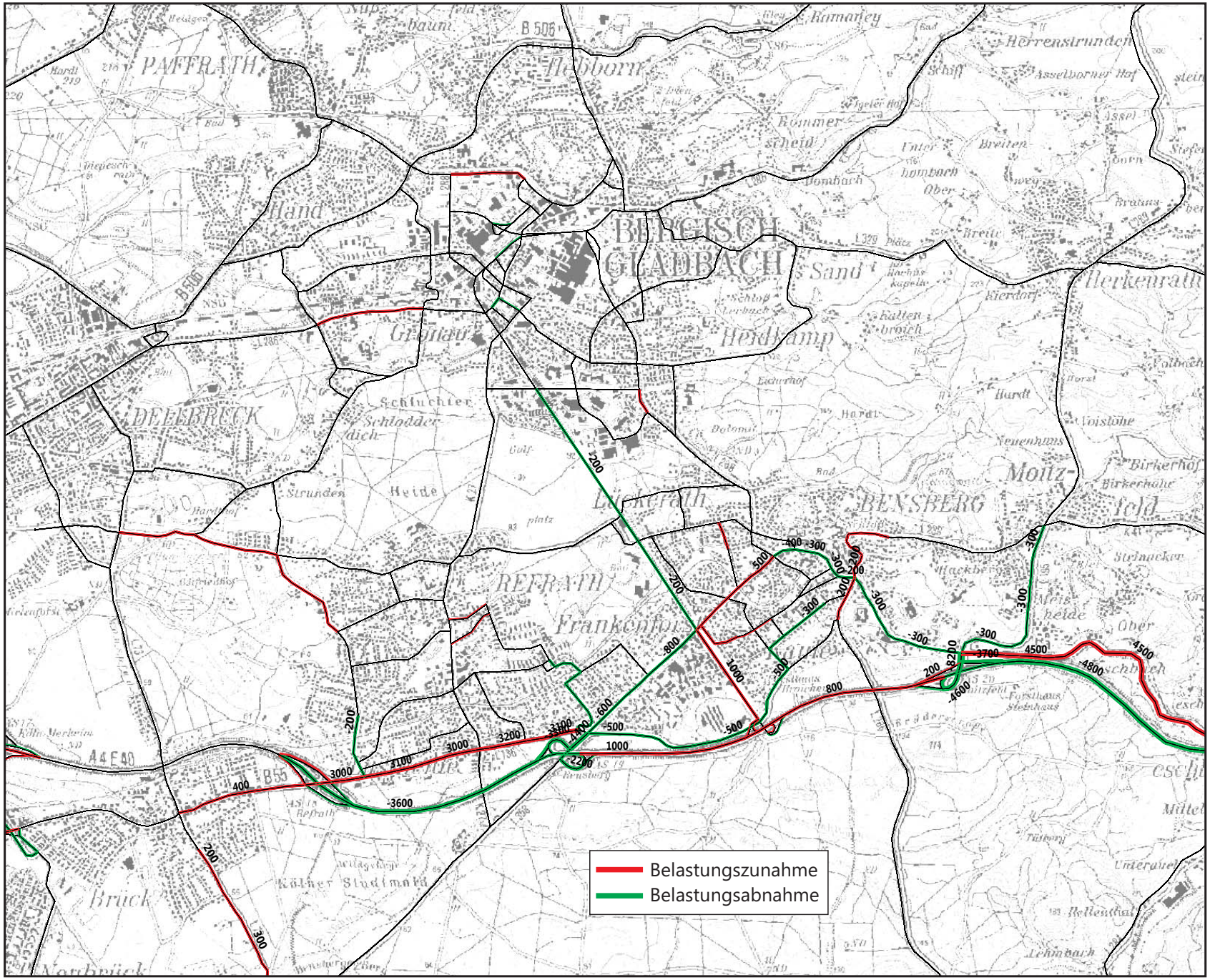
Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Planfall 6
(Kfz/24h)



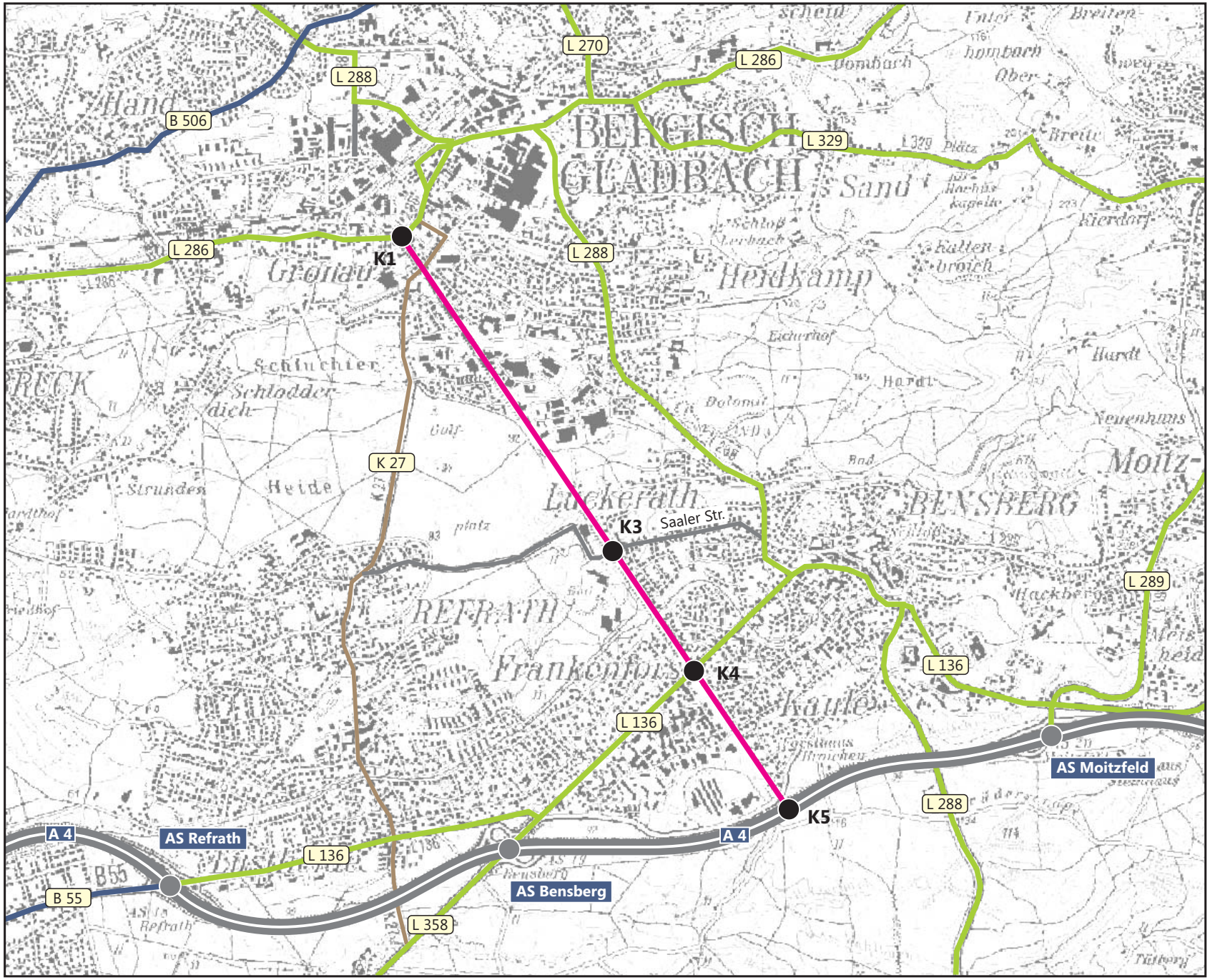
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 6 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)



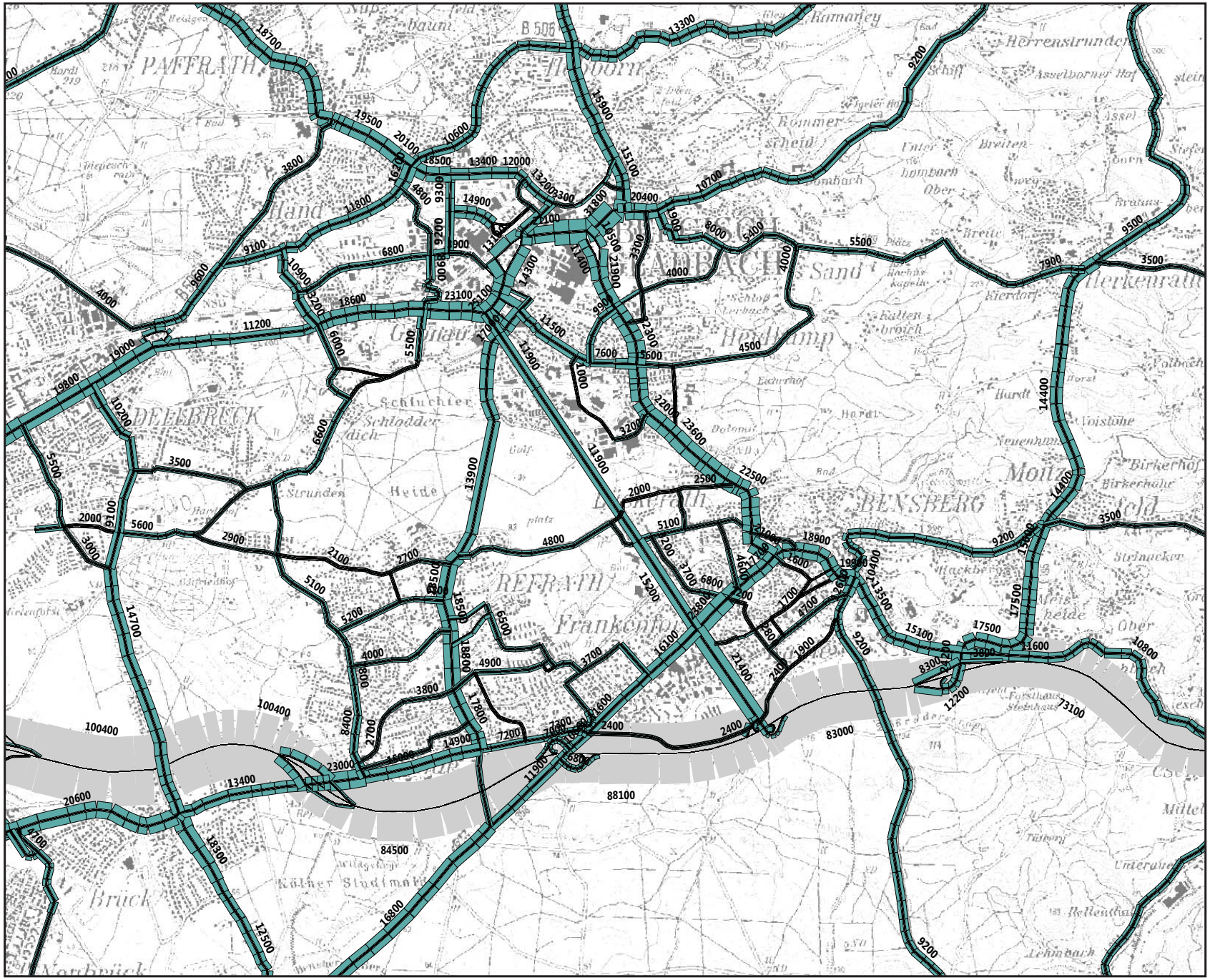
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 6 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 6 im Vergleich zum Planfall 4 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)

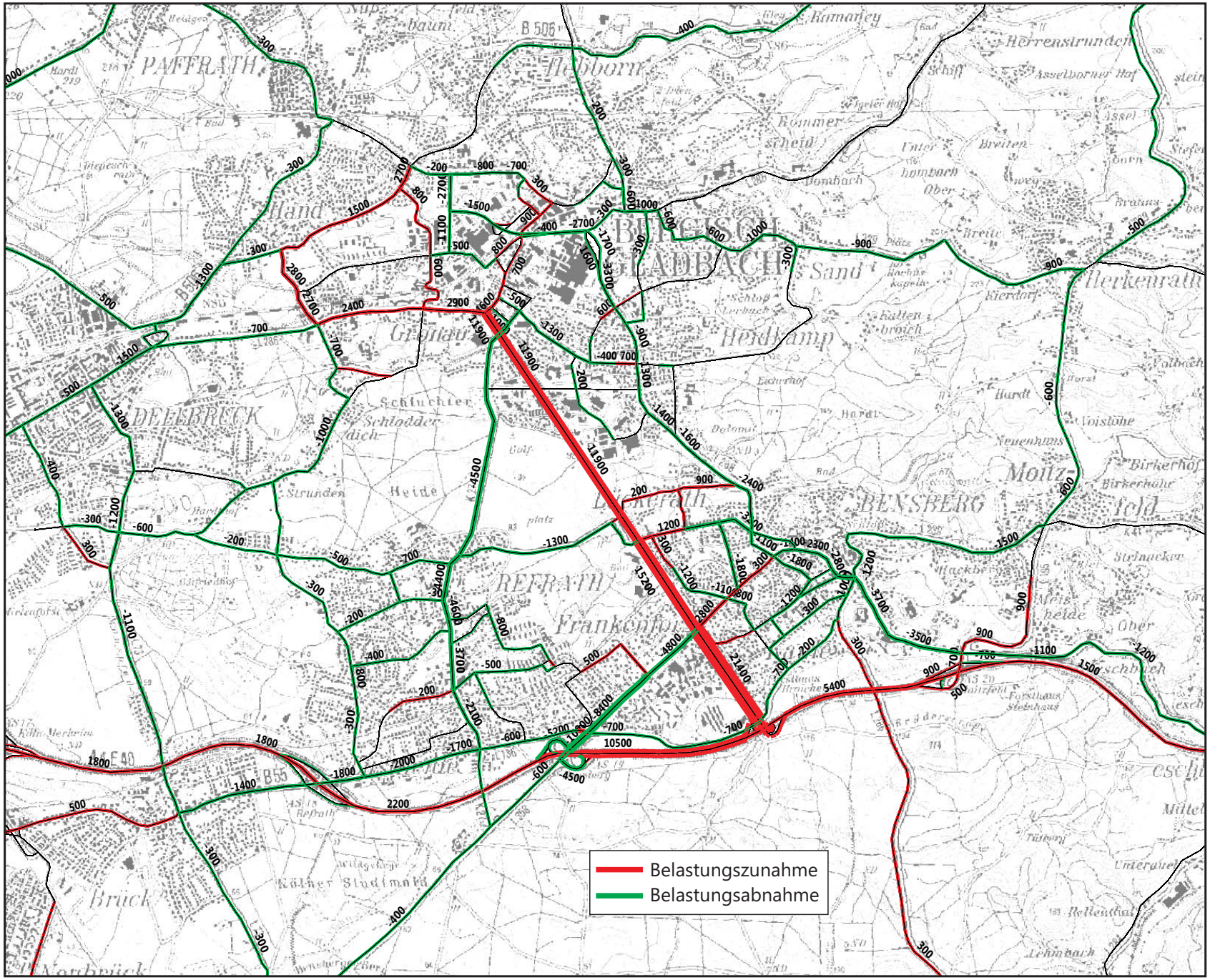

L 270
L 286
L 288
B 506
L 329
BERGISCH GLADBACH
L 286
K1
L 288
Grotlau
Heidkamp
K 27
Lückerath
K3
Saaler Str.
BENSBERG
L 289
REFRATH
K4
L 136
L 136
AS Moitzfeld
K5
L 288
A 4
AS Refrath
L 136
A 4
B 55
AS Bensberg
L 358

Planfall 7

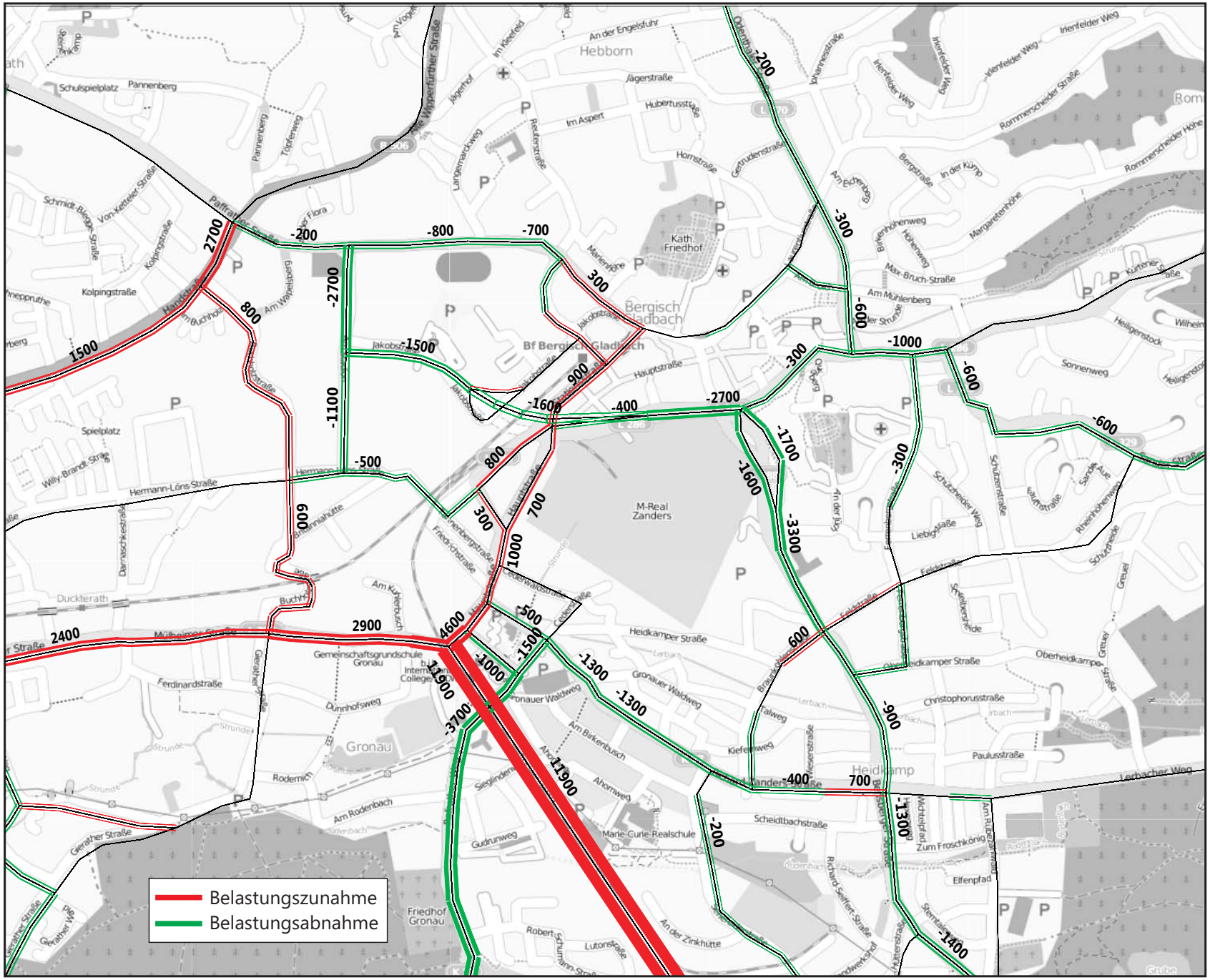


Kfz-Belastungen am Werktag für den Untersuchungsraum Planfall 7
(Kfz/24h)

Kfz-Belastungen am Werktag für das Zentrum von Bergisch Gladbach Planfall 7
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 7 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum
(Kfz/24h)



Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Planfalls 7 im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Zentrum von Bergisch Gladbach
(Kfz/24h)

Anhang

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	88.600	10.060	11,3%	7.630	8,6%	92.900	12.260	13,2%	9.290	10,0%	5.052	7,9%	975	15,9%
2	A4, östlich AS Refrath	72.700	8.170	11,2%	6.200	8,5%	76.200	9.950	13,1%	7.540	9,9%	4.144	7,8%	800	15,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	68.100	7.570	11,1%	5.750	8,4%	71.400	9.230	12,9%	7.000	9,8%	3.883	7,7%	749	15,6%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	68.100	7.570	11,1%	5.750	8,4%	71.400	9.230	12,9%	7.000	9,8%	3.883	7,7%	749	15,6%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	62.400	7.570	12,1%	5.750	9,2%	65.400	9.230	14,1%	7.000	10,7%	3.556	8,5%	686	17,0%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	18.200	1.180	6,5%	0	0,0%	20.000	1.410	7,1%	940	4,7%	1.057	0,0%	164	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	8.800	560	6,3%	380	4,2%	9.700	670	6,9%	450	4,6%	513	4,1%	80	5,5%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	13.600	500	3,7%	340	2,5%	14.900	600	4,1%	400	2,7%	787	2,4%	122	3,2%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	14.900	760	5,1%	510	3,4%	16.400	910	5,6%	610	3,7%	867	3,3%	134	4,4%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.000	270	3,8%	180	2,6%	7.700	320	4,2%	220	2,8%	407	2,5%	63	3,4%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	18.600	1.350	7,3%	910	4,9%	20.400	1.630	8,0%	1.080	5,3%	1.078	4,8%	167	6,4%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	18.800	1.160	6,2%	780	4,2%	20.600	1.390	6,8%	930	4,5%	1.088	4,0%	169	5,4%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	16.400	1.040	6,3%	700	4,2%	18.000	1.250	6,9%	830	4,6%	951	4,1%	148	5,5%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.200	780	5,5%	520	3,7%	15.600	940	6,0%	620	4,0%	824	3,6%	128	4,8%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	14.400	730	5,1%	490	3,4%	15.800	880	5,6%	580	3,7%	835	3,3%	130	4,4%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	18.200	930	5,1%	620	3,4%	20.000	1.110	5,6%	740	3,7%	1.057	3,3%	164	4,4%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	23.000	1.260	5,5%	850	3,7%	25.200	1.520	6,0%	1.010	4,0%	1.332	3,6%	207	4,8%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	31.300	1.720	5,5%	1.160	3,7%	34.400	2.070	6,0%	1.380	4,0%	1.818	3,6%	282	4,8%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	28.500	1.880	6,6%	1.260	4,4%	31.300	2.260	7,2%	1.500	4,8%	1.654	4,3%	257	5,8%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	9.300	290	3,2%	200	2,1%	10.200	350	3,5%	230	2,3%	539	2,1%	84	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	17.600	840	4,8%	570	3,2%	19.300	1.020	5,3%	680	3,5%	1.020	3,1%	158	4,2%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	16.500	790	4,8%	530	3,2%	18.100	950	5,3%	630	3,5%	956	3,1%	148	4,2%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	14.500	800	5,5%	530	3,7%	15.900	960	6,0%	640	4,0%	840	3,6%	130	4,8%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	22.100	1.670	7,6%	1.120	5,1%	24.300	2.010	8,3%	1.340	5,5%	1.284	4,9%	199	6,6%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	20.600	1.440	7,0%	970	4,7%	22.600	1.730	7,7%	1.150	5,1%	1.194	4,6%	185	6,1%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	20.500	1.490	7,3%	1.000	4,9%	22.500	1.790	8,0%	1.190	5,3%	1.189	4,8%	184	6,4%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	21.900	1.290	5,9%	870	4,0%	24.000	1.550	6,5%	1.030	4,3%	1.268	3,9%	197	5,2%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	9.400	350	3,7%	230	2,5%	10.300	420	4,1%	280	2,7%	544	2,4%	84	3,2%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	12.800	350	2,7%	240	1,8%	14.100	420	3,0%	280	2,0%	745	1,8%	116	2,4%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.600	340	6,0%	230	4,1%	6.100	400	6,6%	270	4,4%	322	4,0%	50	5,3%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	20.000	1.020	5,1%	680	3,4%	22.000	1.220	5,6%	810	3,7%	1.162	3,3%	180	4,4%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	16.000	750	4,7%	500	3,1%	17.600	900	5,1%	600	3,4%	930	3,1%	144	4,1%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	17.900	990	5,5%	660	3,7%	19.700	1.180	6,0%	790	4,0%	1.041	3,6%	162	4,8%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	5.200	160	3,0%	110	2,0%	5.700	190	3,3%	130	2,2%	301	2,0%	47	2,6%
35	Gierather Straße in Gierath	6.200	210	3,4%	140	2,3%	6.800	260	3,8%	170	2,5%	359	2,2%	56	3,0%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	12.400	600	4,8%	400	3,2%	13.600	720	5,3%	480	3,5%	719	3,1%	112	4,2%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	3.300	80	2,5%	50	1,7%	3.600	100	2,7%	60	1,8%	190	1,6%	30	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	7.200	100	1,4%	70	0,9%	7.900	120	1,5%	80	1,0%	417	0,9%	65	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	11.000	730	6,6%	490	4,4%	12.100	870	7,2%	580	4,8%	639	4,3%	99	5,8%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	8.700	440	5,1%	300	3,4%	9.600	530	5,6%	360	3,7%	507	3,3%	79	4,4%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	11.100	1.040	9,3%	700	6,3%	12.200	1.250	10,2%	830	6,8%	645	6,1%	100	8,2%

Detaillierte Verkehre
- derzeitige Situation
(2009)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	94.100	11.390	12,1%	8.640	9,2%	98.600	13.880	14,1%	10.520	10,7%	5.362	8,4%	1.035	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	78.500	9.410	12,0%	7.140	9,1%	82.300	11.470	13,9%	8.700	10,6%	4.475	8,4%	864	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	74.000	8.780	11,9%	6.670	9,0%	77.600	10.710	13,8%	8.120	10,5%	4.220	8,3%	814	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	74.000	8.780	11,9%	6.670	9,0%	77.600	10.710	13,8%	8.120	10,5%	4.220	8,3%	814	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	68.400	8.860	13,0%	6.730	9,8%	71.700	10.800	15,1%	8.190	11,4%	3.899	9,0%	752	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	18.700	1.240	6,6%	0	0,0%	20.500	1.490	7,3%	990	4,8%	1.083	0,0%	168	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	9.600	620	6,5%	420	4,4%	10.500	750	7,1%	500	4,7%	555	4,2%	86	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	14.400	550	3,8%	370	2,6%	15.800	660	4,2%	440	2,8%	835	2,5%	130	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	15.100	790	5,2%	530	3,5%	16.600	950	5,7%	630	3,8%	877	3,4%	136	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	7.100	280	3,9%	190	2,7%	7.800	340	4,3%	220	2,9%	412	2,6%	64	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	19.000	1.420	7,5%	960	5,0%	20.900	1.710	8,2%	1.140	5,4%	1.104	4,9%	171	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	19.300	1.230	6,3%	820	4,3%	21.200	1.470	7,0%	980	4,6%	1.120	4,2%	174	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	16.900	1.100	6,5%	740	4,4%	18.600	1.320	7,1%	880	4,7%	983	4,2%	153	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.700	830	5,6%	560	3,8%	16.100	990	6,2%	660	4,1%	851	3,7%	132	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	14.800	770	5,2%	520	3,5%	16.200	930	5,7%	620	3,8%	856	3,4%	133	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	18.400	960	5,2%	650	3,5%	20.200	1.150	5,7%	770	3,8%	1.067	3,4%	166	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	23.100	1.310	5,6%	880	3,8%	25.400	1.570	6,2%	1.040	4,1%	1.342	3,7%	208	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	32.100	1.810	5,6%	1.220	3,8%	35.200	2.180	6,2%	1.450	4,1%	1.860	3,7%	289	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	29.200	1.980	6,8%	1.330	4,6%	32.100	2.380	7,4%	1.580	4,9%	1.696	4,4%	263	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	9.700	320	3,2%	210	2,2%	10.700	380	3,6%	250	2,4%	565	2,1%	88	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.200	900	4,9%	600	3,3%	20.000	1.080	5,4%	720	3,6%	1.057	3,2%	164	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	17.100	850	4,9%	570	3,3%	18.800	1.020	5,4%	680	3,6%	993	3,2%	154	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	14.800	840	5,6%	560	3,8%	16.300	1.010	6,2%	670	4,1%	861	3,7%	134	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	23.000	1.780	7,8%	1.200	5,2%	25.200	2.140	8,5%	1.420	5,7%	1.332	5,1%	207	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	21.100	1.520	7,2%	1.020	4,8%	23.200	1.830	7,9%	1.220	5,2%	1.226	4,7%	190	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	21.200	1.590	7,5%	1.070	5,0%	23.300	1.910	8,2%	1.270	5,4%	1.231	4,9%	191	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	23.000	1.390	6,1%	940	4,1%	25.200	1.670	6,6%	1.110	4,4%	1.332	4,0%	207	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	9.700	370	3,8%	250	2,6%	10.700	450	4,2%	300	2,8%	565	2,5%	88	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	13.700	390	2,8%	260	1,9%	15.000	460	3,1%	310	2,1%	793	1,8%	123	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.800	360	6,2%	240	4,2%	6.400	440	6,8%	290	4,5%	338	4,1%	52	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	20.500	1.070	5,2%	720	3,5%	22.500	1.290	5,7%	860	3,8%	1.189	3,4%	184	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	16.900	810	4,8%	540	3,2%	18.500	970	5,3%	650	3,5%	978	3,1%	152	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	18.800	1.060	5,6%	710	3,8%	20.600	1.270	6,2%	850	4,1%	1.088	3,7%	169	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	5.600	170	3,1%	120	2,1%	6.100	210	3,4%	140	2,3%	322	2,0%	50	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	6.900	240	3,5%	160	2,4%	7.600	290	3,9%	200	2,6%	402	2,3%	62	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	12.800	630	4,9%	430	3,3%	14.100	760	5,4%	510	3,6%	745	3,2%	116	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	3.600	90	2,5%	60	1,7%	4.000	110	2,8%	70	1,8%	211	1,7%	33	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	7.600	110	1,4%	70	0,9%	8.300	130	1,5%	90	1,0%	439	0,9%	68	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	11.100	750	6,8%	510	4,6%	12.200	900	7,4%	600	4,9%	645	4,4%	100	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	9.400	490	5,2%	330	3,5%	10.300	590	5,7%	390	3,8%	544	3,4%	84	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	11.600	1.110	9,6%	750	6,4%	12.700	1.330	10,5%	890	7,0%	671	6,3%	104	8,4%

Detaillierte Verkehre - Prognose-Null-Fall (2025)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	94.700	11.470	12,1%	8.700	9,2%	99.300	13.980	14,1%	10.600	10,7%	5.400	8,4%	1.042	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	79.200	9.490	12,0%	7.200	9,1%	83.000	11.570	13,9%	8.770	10,6%	4.513	8,4%	871	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	73.200	8.680	11,9%	6.590	9,0%	76.700	10.580	13,8%	8.020	10,5%	4.171	8,3%	805	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	73.200	8.680	11,9%	6.590	9,0%	76.700	10.580	13,8%	8.020	10,5%	4.171	8,3%	805	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	68.400	8.860	13,0%	6.730	9,8%	71.700	10.800	15,1%	8.190	11,4%	3.899	9,0%	752	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	18.300	1.210	6,6%	0	0,0%	20.100	1.460	7,3%	970	4,8%	1.062	0,0%	165	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	8.800	570	6,5%	390	4,4%	9.700	690	7,1%	460	4,7%	513	4,2%	80	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	15.000	570	3,8%	380	2,6%	16.500	690	4,2%	460	2,8%	872	2,5%	135	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	13.800	720	5,2%	490	3,5%	15.200	870	5,7%	580	3,8%	803	3,4%	125	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	5.900	230	3,9%	160	2,7%	6.500	280	4,3%	190	2,9%	343	2,6%	53	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	22.100	1.650	7,5%	1.110	5,0%	24.300	1.990	8,2%	1.320	5,4%	1.284	4,9%	199	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	19.400	1.230	6,3%	830	4,3%	21.300	1.480	7,0%	980	4,6%	1.125	4,2%	175	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	17.600	1.140	6,5%	770	4,4%	19.300	1.370	7,1%	910	4,7%	1.020	4,2%	158	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.500	820	5,6%	550	3,8%	15.900	980	6,2%	650	4,1%	840	3,7%	130	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	15.500	810	5,2%	540	3,5%	17.000	970	5,7%	650	3,8%	898	3,4%	139	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	21.600	1.130	5,2%	760	3,5%	23.700	1.350	5,7%	900	3,8%	1.252	3,4%	194	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	23.400	1.320	5,6%	890	3,8%	25.700	1.590	6,2%	1.060	4,1%	1.358	3,7%	211	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	28.300	1.600	5,6%	1.070	3,8%	31.100	1.920	6,2%	1.280	4,1%	1.643	3,7%	255	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	28.400	1.920	6,8%	1.290	4,6%	31.200	2.310	7,4%	1.540	4,9%	1.649	4,4%	256	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.000	330	3,2%	220	2,2%	11.000	390	3,6%	260	2,4%	581	2,1%	90	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.100	890	4,9%	600	3,3%	19.900	1.080	5,4%	720	3,6%	1.051	3,2%	163	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	16.500	810	4,9%	550	3,3%	18.100	980	5,4%	650	3,6%	956	3,2%	148	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	12.300	690	5,6%	470	3,8%	13.500	830	6,2%	550	4,1%	713	3,7%	111	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	19.900	1.540	7,8%	1.040	5,2%	21.800	1.850	8,5%	1.230	5,7%	1.152	5,1%	179	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	22.100	1.590	7,2%	1.070	4,8%	24.300	1.910	7,9%	1.270	5,2%	1.284	4,7%	199	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	27.200	2.040	7,5%	1.370	5,0%	29.900	2.450	8,2%	1.630	5,4%	1.580	4,9%	245	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	16.500	1.000	6,1%	670	4,1%	18.100	1.200	6,6%	800	4,4%	956	4,0%	148	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	9.700	370	3,8%	250	2,6%	10.600	440	4,2%	290	2,8%	560	2,5%	87	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	12.700	360	2,8%	240	1,9%	13.900	430	3,1%	290	2,1%	734	1,8%	114	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.600	350	6,2%	240	4,2%	6.200	420	6,8%	280	4,5%	328	4,1%	51	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	17.300	900	5,2%	610	3,5%	19.000	1.090	5,7%	720	3,8%	1.004	3,4%	156	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	13.200	630	4,8%	430	3,2%	14.500	760	5,3%	510	3,5%	766	3,1%	119	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	12.100	680	5,6%	460	3,8%	13.300	820	6,2%	550	4,1%	703	3,7%	109	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	3.800	120	3,1%	80	2,1%	4.200	140	3,4%	90	2,3%	222	2,0%	34	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	6.200	220	3,5%	150	2,4%	6.800	260	3,9%	170	2,6%	359	2,3%	56	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	11.500	570	4,9%	380	3,3%	12.600	680	5,4%	450	3,6%	666	3,2%	103	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.200	110	2,5%	70	1,7%	4.600	130	2,8%	90	1,8%	243	1,7%	38	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.100	110	1,4%	80	0,9%	8.900	140	1,5%	90	1,0%	470	0,9%	73	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.200	830	6,8%	560	4,6%	13.400	990	7,4%	660	4,9%	708	4,4%	110	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	7.500	390	5,2%	260	3,5%	8.200	470	5,7%	310	3,8%	433	3,4%	67	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	6.700	640	9,6%	430	6,4%	7.300	770	10,5%	510	7,0%	386	6,3%	60	8,4%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)	14.300	990	6,9%	660	4,6%	15.700	1.190	7,6%	790	5,0%	830	4,5%	129	6,0%
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße	13.700	940	6,9%	630	4,6%	15.000	1.140	7,6%	760	5,0%	793	4,5%	123	6,0%
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange	12.600	820	6,5%	550	4,4%	13.800	980	7,1%	650	4,7%	729	4,2%	113	5,7%
46	Querspange, westlich L286n	7.800	570	7,3%	390	4,9%	8.600	690	8,0%	460	5,3%	454	4,8%	71	6,4%
47	Querspange, östlich L286n	13.900	1.140	8,2%	770	5,5%	15.300	1.370	9,0%	910	6,0%	808	5,4%	125	7,1%

Detaillierte Verkehre
- Planfall 1
(2025)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	95.600	11.570	12,1%	8.780	9,2%	100.200	14.110	14,1%	10.690	10,7%	5.449	8,4%	1.051	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	80.800	9.690	12,0%	7.350	9,1%	84.700	11.810	13,9%	8.950	10,6%	4.606	8,4%	889	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	84.100	9.980	11,9%	7.580	9,0%	88.200	12.170	13,8%	9.220	10,5%	4.796	8,3%	926	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	79.200	9.400	11,9%	7.130	9,0%	83.000	11.450	13,8%	8.680	10,5%	4.513	8,3%	871	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	69.100	8.950	13,0%	6.790	9,8%	72.400	10.910	15,1%	8.270	11,4%	3.937	9,0%	760	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	17.500	1.160	6,6%	0	0,0%	19.200	1.390	7,3%	930	4,8%	1.014	0,0%	157	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	8.800	570	6,5%	390	4,4%	9.700	690	7,1%	460	4,7%	513	4,2%	80	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	13.400	510	3,8%	340	2,6%	14.700	610	4,2%	410	2,8%	777	2,5%	121	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	13.300	690	5,2%	470	3,5%	14.600	830	5,7%	550	3,8%	771	3,4%	120	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	6.100	240	3,9%	160	2,7%	6.700	290	4,3%	190	2,9%	354	2,6%	55	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	15.100	1.130	7,5%	760	5,0%	16.600	1.360	8,2%	900	5,4%	877	4,9%	136	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	16.900	1.080	6,3%	720	4,3%	18.600	1.290	7,0%	860	4,6%	983	4,2%	153	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	13.500	870	6,5%	590	4,4%	14.800	1.050	7,1%	700	4,7%	782	4,2%	121	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.700	830	5,6%	560	3,8%	16.100	990	6,2%	660	4,1%	851	3,7%	132	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	15.600	810	5,2%	550	3,5%	17.100	980	5,7%	650	3,8%	904	3,4%	140	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	21.300	1.110	5,2%	750	3,5%	23.400	1.340	5,7%	890	3,8%	1.236	3,4%	192	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	23.600	1.330	5,6%	890	3,8%	25.900	1.600	6,2%	1.060	4,1%	1.369	3,7%	212	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	27.700	1.560	5,6%	1.050	3,8%	30.400	1.880	6,2%	1.250	4,1%	1.606	3,7%	249	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	28.400	1.920	6,8%	1.290	4,6%	31.200	2.310	7,4%	1.540	4,9%	1.649	4,4%	256	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.000	330	3,2%	220	2,2%	11.000	390	3,6%	260	2,4%	581	2,1%	90	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.200	900	4,9%	600	3,3%	20.000	1.080	5,4%	720	3,6%	1.057	3,2%	164	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	16.100	800	4,9%	540	3,3%	17.700	960	5,4%	640	3,6%	935	3,2%	145	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	11.900	670	5,6%	450	3,8%	13.100	810	6,2%	540	4,1%	692	3,7%	107	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	19.500	1.510	7,8%	1.020	5,2%	21.400	1.820	8,5%	1.210	5,7%	1.131	5,1%	175	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	22.400	1.610	7,2%	1.080	4,8%	24.600	1.940	7,9%	1.290	5,2%	1.300	4,7%	202	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	27.100	2.020	7,5%	1.360	5,0%	29.700	2.430	8,2%	1.620	5,4%	1.569	4,9%	244	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	16.200	980	6,1%	660	4,1%	17.800	1.180	6,6%	790	4,4%	941	4,0%	146	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	8.200	310	3,8%	210	2,6%	9.000	380	4,2%	250	2,8%	476	2,5%	74	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	12.400	350	2,8%	230	1,9%	13.600	420	3,1%	280	2,1%	719	1,8%	112	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.300	330	6,2%	220	4,2%	5.800	390	6,8%	260	4,5%	306	4,1%	48	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	16.400	860	5,2%	580	3,5%	18.000	1.030	5,7%	680	3,8%	951	3,4%	148	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	12.100	580	4,8%	390	3,2%	13.300	700	5,3%	460	3,5%	703	3,1%	109	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	12.600	710	5,6%	480	3,8%	13.800	850	6,2%	570	4,1%	729	3,7%	113	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	3.600	110	3,1%	70	2,1%	3.900	130	3,4%	90	2,3%	206	2,0%	32	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	5.600	200	3,5%	130	2,4%	6.200	240	3,9%	160	2,6%	328	2,3%	51	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	11.700	580	4,9%	390	3,3%	12.800	690	5,4%	460	3,6%	676	3,2%	105	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.200	110	2,5%	70	1,7%	4.600	130	2,8%	90	1,8%	243	1,7%	38	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	7.700	110	1,4%	70	0,9%	8.500	130	1,5%	90	1,0%	449	0,9%	70	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.300	830	6,8%	560	4,6%	13.500	1.000	7,4%	670	4,9%	713	4,4%	111	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	7.500	390	5,2%	260	3,5%	8.200	470	5,7%	310	3,8%	433	3,4%	67	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	6.700	650	9,6%	430	6,4%	7.400	780	10,5%	520	7,0%	391	6,3%	61	8,4%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4	19.800	1.560	7,9%	1.050	5,3%	21.700	1.880	8,7%	1.250	5,8%	1.147	5,2%	178	6,9%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)	20.200	1.400	6,9%	940	4,6%	22.200	1.680	7,6%	1.120	5,0%	1.173	4,5%	182	6,0%
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße	17.000	1.180	6,9%	790	4,6%	18.700	1.420	7,6%	940	5,0%	988	4,5%	153	6,0%
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange	13.500	870	6,5%	590	4,4%	14.800	1.050	7,1%	700	4,7%	782	4,2%	121	5,7%
46	Querspange, westlich L286n	9.300	680	7,3%	460	4,9%	10.200	820	8,0%	540	5,3%	539	4,8%	84	6,4%
47	Querspange, östlich L286n	14.300	1.170	8,2%	790	5,5%	15.700	1.410	9,0%	940	6,0%	830	5,4%	129	7,1%

Detaillierte Verkehre
- Planfall 2
(2025)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	94.600	11.460	12,1%	8.700	9,2%	99.200	13.970	14,1%	10.590	10,7%	5.394	8,4%	1.041	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	78.800	9.450	12,0%	7.170	9,1%	82.600	11.510	13,9%	8.730	10,6%	4.492	8,4%	867	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	73.300	8.690	11,9%	6.600	9,0%	76.800	10.600	13,8%	8.030	10,5%	4.176	8,3%	806	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	73.300	8.690	11,9%	6.600	9,0%	76.800	10.600	13,8%	8.030	10,5%	4.176	8,3%	806	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	68.300	8.850	13,0%	6.720	9,8%	71.600	10.790	15,1%	8.180	11,4%	3.893	9,0%	751	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	18.000	1.200	6,6%	0	0,0%	19.800	1.440	7,3%	960	4,8%	1.046	0,0%	162	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	8.700	570	6,5%	380	4,4%	9.600	680	7,1%	450	4,7%	507	4,2%	79	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	14.900	570	3,8%	380	2,6%	16.400	680	4,2%	450	2,8%	867	2,5%	134	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	13.700	710	5,2%	480	3,5%	15.000	860	5,7%	570	3,8%	793	3,4%	123	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	5.900	230	3,9%	160	2,7%	6.500	280	4,3%	190	2,9%	343	2,6%	53	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	22.500	1.680	7,5%	1.130	5,0%	24.700	2.020	8,2%	1.340	5,4%	1.305	4,9%	203	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	19.500	1.240	6,3%	830	4,3%	21.400	1.490	7,0%	990	4,6%	1.131	4,2%	175	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	17.600	1.140	6,5%	770	4,4%	19.300	1.370	7,1%	910	4,7%	1.020	4,2%	158	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.400	810	5,6%	550	3,8%	15.800	980	6,2%	650	4,1%	835	3,7%	130	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	15.100	790	5,2%	530	3,5%	16.600	950	5,7%	630	3,8%	877	3,4%	136	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	18.900	990	5,2%	660	3,5%	20.800	1.190	5,7%	790	3,8%	1.099	3,4%	171	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	16.400	930	5,6%	620	3,8%	18.000	1.110	6,2%	740	4,1%	951	3,7%	148	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	27.700	1.560	5,6%	1.050	3,8%	30.400	1.880	6,2%	1.250	4,1%	1.606	3,7%	249	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	29.000	1.960	6,8%	1.320	4,6%	31.800	2.360	7,4%	1.570	4,9%	1.680	4,4%	261	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.000	330	3,2%	220	2,2%	11.000	390	3,6%	260	2,4%	581	2,1%	90	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.600	920	4,9%	620	3,3%	20.400	1.100	5,4%	730	3,6%	1.078	3,2%	167	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	13.900	690	4,9%	460	3,3%	15.300	830	5,4%	550	3,6%	808	3,2%	125	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	13.400	760	5,6%	510	3,8%	14.700	910	6,2%	600	4,1%	777	3,7%	121	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	17.900	1.390	7,8%	930	5,2%	19.600	1.670	8,5%	1.110	5,7%	1.036	5,1%	161	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	20.600	1.480	7,2%	1.000	4,8%	22.600	1.780	7,9%	1.180	5,2%	1.194	4,7%	185	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	26.100	1.950	7,5%	1.310	5,0%	28.600	2.340	8,2%	1.560	5,4%	1.511	4,9%	234	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	15.800	960	6,1%	640	4,1%	17.300	1.150	6,6%	760	4,4%	914	4,0%	142	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	9.500	360	3,8%	240	2,6%	10.400	430	4,2%	290	2,8%	550	2,5%	85	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	12.500	350	2,8%	240	1,9%	13.700	420	3,1%	280	2,1%	724	1,8%	112	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.600	350	6,2%	240	4,2%	6.200	420	6,8%	280	4,5%	328	4,1%	51	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	17.200	900	5,2%	600	3,5%	18.900	1.080	5,7%	720	3,8%	999	3,4%	155	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	13.400	640	4,8%	430	3,2%	14.700	770	5,3%	510	3,5%	777	3,1%	121	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	12.400	700	5,6%	470	3,8%	13.600	840	6,2%	560	4,1%	719	3,7%	112	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	3.900	120	3,1%	80	2,1%	4.300	150	3,4%	100	2,3%	227	2,0%	35	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	6.000	210	3,5%	140	2,4%	6.600	250	3,9%	170	2,6%	349	2,3%	54	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	10.900	540	4,9%	360	3,3%	12.000	650	5,4%	430	3,6%	634	3,2%	98	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.800	120	2,5%	80	1,7%	5.300	150	2,8%	100	1,8%	280	1,7%	43	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	5.500	80	1,4%	50	0,9%	6.000	90	1,5%	60	1,0%	317	0,9%	49	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	11.800	800	6,8%	540	4,6%	13.000	960	7,4%	640	4,9%	687	4,4%	107	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	13.800	720	5,2%	480	3,5%	15.100	860	5,7%	570	3,8%	798	3,4%	124	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	6.900	660	9,6%	450	6,4%	7.600	800	10,5%	530	7,0%	402	6,3%	62	8,4%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)	14.700	1.010	6,9%	680	4,6%	16.100	1.220	7,6%	810	5,0%	851	4,5%	132	6,0%
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße	15.300	1.060	6,9%	710	4,6%	16.800	1.270	7,6%	850	5,0%	888	4,5%	138	6,0%
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange	14.900	970	6,5%	650	4,4%	16.400	1.170	7,1%	770	4,7%	867	4,2%	134	5,7%
46	Querspange, westlich L286n	6.900	510	7,3%	340	4,9%	7.600	610	8,0%	410	5,3%	402	4,8%	62	6,4%
47	Querspange, östlich L286n	13.600	1.110	8,2%	750	5,5%	14.900	1.340	9,0%	890	6,0%	787	5,4%	122	7,1%
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)	15.400	930	6,1%	630	4,1%	16.900	1.120	6,6%	750	4,4%	893	4,0%	139	5,3%
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße	7.700	390	5,1%	260	3,4%	8.400	470	5,6%	310	3,7%	444	3,3%	69	4,4%
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	9.000	590	6,5%	390	4,4%	9.900	700	7,1%	470	4,7%	523	4,2%	81	5,7%

Detaillierte Verkehre
- Planfall 3
(2025)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	95.500	11.560	12,1%	8.770	9,2%	100.100	14.090	14,1%	10.680	10,7%	5.443	8,4%	1.050	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	80.700	9.670	12,0%	7.340	9,1%	84.600	11.790	13,9%	8.940	10,6%	4.600	8,4%	888	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	84.200	10.000	11,9%	7.590	9,0%	88.300	12.180	13,8%	9.230	10,5%	4.802	8,3%	927	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	79.300	9.410	11,9%	7.140	9,0%	83.100	11.470	13,8%	8.690	10,5%	4.519	8,3%	872	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	69.200	8.960	13,0%	6.800	9,8%	72.500	10.920	15,1%	8.280	11,4%	3.942	9,0%	761	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	17.200	1.140	6,6%	0	0,0%	18.900	1.370	7,3%	910	4,8%	999	0,0%	155	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	8.700	570	6,5%	380	4,4%	9.600	680	7,1%	450	4,7%	507	4,2%	79	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	13.100	500	3,8%	340	2,6%	14.400	600	4,2%	400	2,8%	761	2,5%	118	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	13.300	690	5,2%	470	3,5%	14.600	830	5,7%	550	3,8%	771	3,4%	120	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	6.400	250	3,9%	170	2,7%	7.000	300	4,3%	200	2,9%	370	2,6%	57	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	15.200	1.140	7,5%	760	5,0%	16.700	1.370	8,2%	910	5,4%	882	4,9%	137	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	16.900	1.080	6,3%	720	4,3%	18.600	1.290	7,0%	860	4,6%	983	4,2%	153	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	13.700	890	6,5%	600	4,4%	15.000	1.070	7,1%	710	4,7%	793	4,2%	123	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.400	810	5,6%	550	3,8%	15.800	980	6,2%	650	4,1%	835	3,7%	130	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	14.400	750	5,2%	500	3,5%	15.800	900	5,7%	600	3,8%	835	3,4%	130	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	17.900	940	5,2%	630	3,5%	19.700	1.130	5,7%	750	3,8%	1.041	3,4%	162	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	16.700	940	5,6%	630	3,8%	18.300	1.130	6,2%	750	4,1%	967	3,7%	150	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	27.200	1.540	5,6%	1.030	3,8%	29.900	1.850	6,2%	1.230	4,1%	1.580	3,7%	245	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	29.100	1.970	6,8%	1.320	4,6%	31.900	2.370	7,4%	1.570	4,9%	1.686	4,4%	262	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.000	330	3,2%	220	2,2%	11.000	390	3,6%	260	2,4%	581	2,1%	90	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.900	930	4,9%	630	3,3%	20.700	1.120	5,4%	740	3,6%	1.094	3,2%	170	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	13.300	660	4,9%	440	3,3%	14.600	790	5,4%	520	3,6%	771	3,2%	120	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	13.600	770	5,6%	510	3,8%	14.900	920	6,2%	610	4,1%	787	3,7%	122	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	17.700	1.370	7,8%	920	5,2%	19.400	1.650	8,5%	1.100	5,7%	1.025	5,1%	159	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	20.700	1.490	7,2%	1.000	4,8%	22.700	1.790	7,9%	1.190	5,2%	1.199	4,7%	186	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	26.100	1.950	7,5%	1.310	5,0%	28.700	2.350	8,2%	1.560	5,4%	1.516	4,9%	235	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	15.400	930	6,1%	630	4,1%	16.900	1.120	6,6%	750	4,4%	893	4,0%	139	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	8.100	310	3,8%	210	2,6%	8.900	370	4,2%	250	2,8%	470	2,5%	73	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	12.200	340	2,8%	230	1,9%	13.400	410	3,1%	280	2,1%	708	1,8%	110	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.300	330	6,2%	220	4,2%	5.800	390	6,8%	260	4,5%	306	4,1%	48	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	16.400	860	5,2%	580	3,5%	18.000	1.030	5,7%	680	3,8%	951	3,4%	148	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	12.400	590	4,8%	400	3,2%	13.600	710	5,3%	480	3,5%	719	3,1%	112	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	12.000	680	5,6%	460	3,8%	13.200	820	6,2%	540	4,1%	697	3,7%	108	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	3.600	110	3,1%	70	2,1%	3.900	130	3,4%	90	2,3%	206	2,0%	32	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	5.300	190	3,5%	130	2,4%	5.800	220	3,9%	150	2,6%	306	2,3%	48	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	10.700	530	4,9%	350	3,3%	11.700	630	5,4%	420	3,6%	618	3,2%	96	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	5.200	130	2,5%	90	1,7%	5.700	160	2,8%	110	1,8%	301	1,7%	47	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	5.400	80	1,4%	50	0,9%	5.900	90	1,5%	60	1,0%	312	0,9%	48	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	11.800	800	6,8%	540	4,6%	13.000	960	7,4%	640	4,9%	687	4,4%	107	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	14.200	740	5,2%	500	3,5%	15.600	890	5,7%	590	3,8%	824	3,4%	128	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	6.700	640	9,6%	430	6,4%	7.300	770	10,5%	510	7,0%	386	6,3%	60	8,4%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4	20.300	1.600	7,9%	1.080	5,3%	22.300	1.930	8,7%	1.280	5,8%	1.178	5,2%	183	6,9%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)	20.900	1.440	6,9%	970	4,6%	22.900	1.730	7,6%	1.150	5,0%	1.210	4,5%	188	6,0%
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße	18.700	1.290	6,9%	870	4,6%	20.500	1.550	7,6%	1.030	5,0%	1.083	4,5%	168	6,0%
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange	15.900	1.030	6,5%	700	4,4%	17.500	1.240	7,1%	830	4,7%	925	4,2%	143	5,7%
46	Querspange, westlich L286n	7.900	580	7,3%	390	4,9%	8.700	700	8,0%	460	5,3%	460	4,8%	71	6,4%
47	Querspange, östlich L286n	13.800	1.130	8,2%	760	5,5%	15.200	1.360	9,0%	910	6,0%	803	5,4%	125	7,1%
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)	15.900	970	6,1%	650	4,1%	17.500	1.160	6,6%	770	4,4%	925	4,0%	143	5,3%
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße	7.300	370	5,1%	250	3,4%	8.000	440	5,6%	300	3,7%	423	3,3%	66	4,4%
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	9.900	640	6,5%	430	4,4%	10.900	770	7,1%	520	4,7%	576	4,2%	89	5,7%

Detaillierte Verkehre
- Planfall 4
(2025)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	95.700	11.590	12,1%	8.790	9,2%	100.300	14.120	14,1%	10.700	10,7%	5.454	8,4%	1.053	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	80.800	9.690	12,0%	7.350	9,1%	84.700	11.810	13,9%	8.950	10,6%	4.606	8,4%	889	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	84.000	9.960	11,9%	7.560	9,0%	88.000	12.140	13,8%	9.200	10,5%	4.785	8,3%	923	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	79.000	9.370	11,9%	7.110	9,0%	82.800	11.420	13,8%	8.660	10,5%	4.502	8,3%	869	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	69.000	8.940	13,0%	6.780	9,8%	72.300	10.890	15,1%	8.260	11,4%	3.932	9,0%	759	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	17.100	1.140	6,6%	0	0,0%	18.800	1.360	7,3%	910	4,8%	993	0,0%	154	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	8.700	570	6,5%	380	4,4%	9.600	680	7,1%	450	4,7%	507	4,2%	79	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	12.800	490	3,8%	330	2,6%	14.100	590	4,2%	390	2,8%	745	2,5%	116	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	13.100	680	5,2%	460	3,5%	14.400	820	5,7%	550	3,8%	761	3,4%	118	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	6.300	250	3,9%	170	2,7%	6.900	300	4,3%	200	2,9%	365	2,6%	57	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	15.200	1.140	7,5%	760	5,0%	16.700	1.370	8,2%	910	5,4%	882	4,9%	137	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	16.900	1.080	6,3%	720	4,3%	18.600	1.290	7,0%	860	4,6%	983	4,2%	153	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	13.800	900	6,5%	600	4,4%	15.200	1.080	7,1%	720	4,7%	803	4,2%	125	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.400	810	5,6%	550	3,8%	15.800	980	6,2%	650	4,1%	835	3,7%	130	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	14.400	750	5,2%	500	3,5%	15.800	900	5,7%	600	3,8%	835	3,4%	130	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	17.900	940	5,2%	630	3,5%	19.700	1.130	5,7%	750	3,8%	1.041	3,4%	162	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	16.500	930	5,6%	630	3,8%	18.100	1.120	6,2%	740	4,1%	956	3,7%	148	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	27.600	1.560	5,6%	1.050	3,8%	30.300	1.870	6,2%	1.250	4,1%	1.601	3,7%	248	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	29.100	1.970	6,8%	1.320	4,6%	31.900	2.370	7,4%	1.570	4,9%	1.686	4,4%	262	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.000	330	3,2%	220	2,2%	11.000	390	3,6%	260	2,4%	581	2,1%	90	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.800	930	4,9%	620	3,3%	20.600	1.110	5,4%	740	3,6%	1.088	3,2%	169	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	13.200	650	4,9%	440	3,3%	14.500	780	5,4%	520	3,6%	766	3,2%	119	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	13.300	750	5,6%	500	3,8%	14.600	900	6,2%	600	4,1%	771	3,7%	120	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	18.100	1.410	7,8%	950	5,2%	19.900	1.690	8,5%	1.120	5,7%	1.051	5,1%	163	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	21.000	1.510	7,2%	1.010	4,8%	23.000	1.810	7,9%	1.210	5,2%	1.215	4,7%	189	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	26.200	1.960	7,5%	1.320	5,0%	28.800	2.360	8,2%	1.570	5,4%	1.522	4,9%	236	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	15.900	960	6,1%	650	4,1%	17.400	1.160	6,6%	770	4,4%	919	4,0%	143	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	8.300	320	3,8%	210	2,6%	9.100	380	4,2%	250	2,8%	481	2,5%	75	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	12.300	350	2,8%	230	1,9%	13.500	420	3,1%	280	2,1%	713	1,8%	111	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.300	330	6,2%	220	4,2%	5.800	390	6,8%	260	4,5%	306	4,1%	48	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	16.400	860	5,2%	580	3,5%	18.000	1.030	5,7%	680	3,8%	951	3,4%	148	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	12.300	590	4,8%	400	3,2%	13.500	710	5,3%	470	3,5%	713	3,1%	111	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	12.400	700	5,6%	470	3,8%	13.600	840	6,2%	560	4,1%	719	3,7%	112	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	4.100	130	3,1%	90	2,1%	4.500	150	3,4%	100	2,3%	238	2,0%	37	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	5.200	180	3,5%	120	2,4%	5.700	220	3,9%	150	2,6%	301	2,3%	47	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	10.700	530	4,9%	350	3,3%	11.700	630	5,4%	420	3,6%	618	3,2%	96	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	5.200	130	2,5%	90	1,7%	5.700	160	2,8%	110	1,8%	301	1,7%	47	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	5.500	80	1,4%	50	0,9%	6.000	90	1,5%	60	1,0%	317	0,9%	49	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.000	810	6,8%	550	4,6%	13.200	980	7,4%	650	4,9%	697	4,4%	108	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	14.000	730	5,2%	490	3,5%	15.400	880	5,7%	590	3,8%	814	3,4%	126	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	7.100	680	9,6%	460	6,4%	7.800	820	10,5%	540	7,0%	412	6,3%	64	8,4%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4	19.700	1.550	7,9%	1.040	5,3%	21.600	1.870	8,7%	1.240	5,8%	1.141	5,2%	177	6,9%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)	18.400	1.270	6,9%	850	4,6%	20.200	1.530	7,6%	1.020	5,0%	1.067	4,5%	166	6,0%
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße	18.400	1.270	6,9%	850	4,6%	20.200	1.530	7,6%	1.020	5,0%	1.067	4,5%	166	6,0%
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange	15.600	1.010	6,5%	680	4,4%	17.100	1.220	7,1%	810	4,7%	904	4,2%	140	5,7%
46	Querspange, westlich L286n	8.000	590	7,3%	400	4,9%	8.800	710	8,0%	470	5,3%	465	4,8%	72	6,4%
47	Querspange, östlich L286n	14.700	1.200	8,2%	810	5,5%	16.100	1.440	9,0%	960	6,0%	851	5,4%	132	7,1%
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)	15.900	970	6,1%	650	4,1%	17.500	1.160	6,6%	770	4,4%	925	4,0%	143	5,3%
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße	7.500	380	5,1%	250	3,4%	8.200	460	5,6%	300	3,7%	433	3,3%	67	4,4%
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	9.700	630	6,5%	430	4,4%	10.700	760	7,1%	510	4,7%	565	4,2%	88	5,7%

Detaillierte Verkehre
- Planfall 4a
(2025)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	95.800	11.600	12,1%	8.800	9,2%	100.400	14.140	14,1%	10.710	10,7%	5.460	8,4%	1.054	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	81.600	9.780	12,0%	7.420	9,1%	85.500	11.920	13,9%	9.030	10,6%	4.649	8,4%	897	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	84.200	10.000	11,9%	7.590	9,0%	88.300	12.180	13,8%	9.230	10,5%	4.802	8,3%	927	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	78.900	9.360	11,9%	7.100	9,0%	82.700	11.410	13,8%	8.650	10,5%	4.497	8,3%	868	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	69.200	8.960	13,0%	6.800	9,8%	72.500	10.920	15,1%	8.280	11,4%	3.942	9,0%	761	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	17.300	1.150	6,6%	0	0,0%	19.000	1.380	7,3%	920	4,8%	1.004	0,0%	156	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	8.800	570	6,5%	390	4,4%	9.700	690	7,1%	460	4,7%	513	4,2%	80	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	13.900	530	3,8%	360	2,6%	15.300	640	4,2%	420	2,8%	808	2,5%	125	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	13.000	680	5,2%	460	3,5%	14.300	820	5,7%	540	3,8%	756	3,4%	117	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	6.500	260	3,9%	170	2,7%	7.100	310	4,3%	200	2,9%	375	2,6%	58	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	15.300	1.140	7,5%	770	5,0%	16.800	1.380	8,2%	910	5,4%	888	4,9%	138	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	17.000	1.080	6,3%	730	4,3%	18.700	1.300	7,0%	860	4,6%	988	4,2%	153	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	12.800	830	6,5%	560	4,4%	14.100	1.000	7,1%	670	4,7%	745	4,2%	116	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.500	820	5,6%	550	3,8%	15.900	980	6,2%	650	4,1%	840	3,7%	130	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	15.500	810	5,2%	540	3,5%	17.000	970	5,7%	650	3,8%	898	3,4%	139	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	21.400	1.120	5,2%	750	3,5%	23.500	1.340	5,7%	890	3,8%	1.242	3,4%	193	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	23.300	1.320	5,6%	880	3,8%	25.600	1.580	6,2%	1.050	4,1%	1.353	3,7%	210	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	27.700	1.560	5,6%	1.050	3,8%	30.400	1.880	6,2%	1.250	4,1%	1.606	3,7%	249	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	28.400	1.920	6,8%	1.290	4,6%	31.200	2.310	7,4%	1.540	4,9%	1.649	4,4%	256	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.000	330	3,2%	220	2,2%	11.000	390	3,6%	260	2,4%	581	2,1%	90	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.300	900	4,9%	610	3,3%	20.100	1.090	5,4%	720	3,6%	1.062	3,2%	165	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	15.900	780	4,9%	530	3,3%	17.400	940	5,4%	630	3,6%	919	3,2%	143	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	11.800	670	5,6%	450	3,8%	13.000	800	6,2%	530	4,1%	687	3,7%	107	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	19.800	1.530	7,8%	1.030	5,2%	21.700	1.840	8,5%	1.230	5,7%	1.147	5,1%	178	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	22.700	1.630	7,2%	1.100	4,8%	24.900	1.960	7,9%	1.300	5,2%	1.316	4,7%	204	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	27.800	2.080	7,5%	1.400	5,0%	30.500	2.500	8,2%	1.660	5,4%	1.612	4,9%	250	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	17.200	1.040	6,1%	700	4,1%	18.900	1.260	6,6%	830	4,4%	999	4,0%	155	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	8.800	340	3,8%	230	2,6%	9.700	400	4,2%	270	2,8%	513	2,5%	80	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	12.500	350	2,8%	240	1,9%	13.700	420	3,1%	280	2,1%	724	1,8%	112	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.300	330	6,2%	220	4,2%	5.800	390	6,8%	260	4,5%	306	4,1%	48	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	16.800	870	5,2%	590	3,5%	18.400	1.050	5,7%	700	3,8%	972	3,4%	151	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	12.600	600	4,8%	410	3,2%	13.800	720	5,3%	480	3,5%	729	3,1%	113	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	12.800	720	5,6%	480	3,8%	14.000	870	6,2%	580	4,1%	740	3,7%	115	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	3.500	110	3,1%	70	2,1%	3.800	130	3,4%	90	2,3%	201	2,0%	31	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	5.700	200	3,5%	140	2,4%	6.300	240	3,9%	160	2,6%	333	2,3%	52	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	11.400	560	4,9%	380	3,3%	12.500	680	5,4%	450	3,6%	660	3,2%	102	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.200	110	2,5%	70	1,7%	4.600	130	2,8%	90	1,8%	243	1,7%	38	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	7.700	110	1,4%	70	0,9%	8.400	130	1,5%	90	1,0%	444	0,9%	69	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	12.300	830	6,8%	560	4,6%	13.500	1.000	7,4%	670	4,9%	713	4,4%	111	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	7.500	390	5,2%	260	3,5%	8.200	470	5,7%	310	3,8%	433	3,4%	67	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	6.500	620	9,6%	420	6,4%	7.100	750	10,5%	500	7,0%	375	6,3%	58	8,4%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4	18.700	1.480	7,9%	990	5,3%	20.500	1.770	8,7%	1.180	5,8%	1.083	5,2%	168	6,9%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)	18.700	1.290	6,9%	870	4,6%	20.500	1.550	7,6%	1.030	5,0%	1.083	4,5%	168	6,0%
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße	15.800	1.090	6,9%	730	4,6%	17.300	1.310	7,6%	870	5,0%	914	4,5%	142	6,0%
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange	13.400	870	6,5%	580	4,4%	14.700	1.040	7,1%	690	4,7%	777	4,2%	121	5,7%
46	Querspange, westlich L286n	9.100	670	7,3%	450	4,9%	10.000	800	8,0%	530	5,3%	528	4,8%	82	6,4%
47	Querspange, östlich L286n	13.800	1.130	8,2%	760	5,5%	15.200	1.360	9,0%	910	6,0%	803	5,4%	125	7,1%

Detaillierte Verkehre
- Planfall 5
(2025)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	95.700	11.590	12,1%	8.790	9,2%	100.300	14.120	14,1%	10.700	10,7%	5.454	8,4%	1.053	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	77.300	9.260	12,0%	7.030	9,1%	81.000	11.290	13,9%	8.560	10,6%	4.405	8,4%	850	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	85.200	10.110	11,9%	7.670	9,0%	89.300	12.320	13,8%	9.340	10,5%	4.856	8,3%	937	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	80.100	9.510	11,9%	7.220	9,0%	84.000	11.590	13,8%	8.790	10,5%	4.568	8,3%	881	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	64.600	8.370	13,0%	6.350	9,8%	67.700	10.200	15,1%	7.730	11,4%	3.681	9,0%	710	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	17.200	1.140	6,6%	0	0,0%	18.900	1.370	7,3%	910	4,8%	999	0,0%	155	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	8.700	570	6,5%	380	4,4%	9.600	680	7,1%	450	4,7%	507	4,2%	79	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	13.200	500	3,8%	340	2,6%	14.500	600	4,2%	400	2,8%	766	2,5%	119	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	16.000	840	5,2%	560	3,5%	17.600	1.010	5,7%	670	3,8%	930	3,4%	144	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	9.300	370	3,9%	250	2,7%	10.200	440	4,3%	290	2,9%	539	2,6%	84	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	14.500	1.080	7,5%	730	5,0%	15.900	1.300	8,2%	870	5,4%	840	4,9%	130	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	16.600	1.050	6,3%	710	4,3%	18.200	1.270	7,0%	840	4,6%	962	4,2%	149	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	13.400	870	6,5%	580	4,4%	14.700	1.040	7,1%	690	4,7%	777	4,2%	121	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.400	810	5,6%	550	3,8%	15.800	980	6,2%	650	4,1%	835	3,7%	130	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	14.600	760	5,2%	510	3,5%	16.000	910	5,7%	610	3,8%	845	3,4%	131	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	17.900	940	5,2%	630	3,5%	19.700	1.130	5,7%	750	3,8%	1.041	3,4%	162	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	16.700	940	5,6%	630	3,8%	18.300	1.130	6,2%	750	4,1%	967	3,7%	150	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	27.200	1.540	5,6%	1.030	3,8%	29.900	1.850	6,2%	1.230	4,1%	1.580	3,7%	245	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	29.100	1.970	6,8%	1.320	4,6%	31.900	2.370	7,4%	1.570	4,9%	1.686	4,4%	262	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	10.000	330	3,2%	220	2,2%	11.000	390	3,6%	260	2,4%	581	2,1%	90	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.900	930	4,9%	630	3,3%	20.700	1.120	5,4%	740	3,6%	1.094	3,2%	170	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	13.300	660	4,9%	440	3,3%	14.600	790	5,4%	520	3,6%	771	3,2%	120	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	13.500	760	5,6%	510	3,8%	14.800	910	6,2%	610	4,1%	782	3,7%	121	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	17.700	1.370	7,8%	920	5,2%	19.400	1.650	8,5%	1.100	5,7%	1.025	5,1%	159	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	20.700	1.490	7,2%	1.000	4,8%	22.700	1.790	7,9%	1.190	5,2%	1.199	4,7%	186	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	26.200	1.960	7,5%	1.320	5,0%	28.800	2.360	8,2%	1.570	5,4%	1.522	4,9%	236	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	15.400	930	6,1%	630	4,1%	16.900	1.120	6,6%	750	4,4%	893	4,0%	139	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	8.200	310	3,8%	210	2,6%	9.000	380	4,2%	250	2,8%	476	2,5%	74	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	12.300	350	2,8%	230	1,9%	13.500	420	3,1%	280	2,1%	713	1,8%	111	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.400	330	6,2%	220	4,2%	5.900	400	6,8%	270	4,5%	312	4,1%	48	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	16.400	860	5,2%	580	3,5%	18.000	1.030	5,7%	680	3,8%	951	3,4%	148	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	12.400	590	4,8%	400	3,2%	13.600	710	5,3%	480	3,5%	719	3,1%	112	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	12.000	680	5,6%	460	3,8%	13.200	820	6,2%	540	4,1%	697	3,7%	108	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	3.600	110	3,1%	70	2,1%	3.900	130	3,4%	90	2,3%	206	2,0%	32	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	5.300	190	3,5%	130	2,4%	5.800	220	3,9%	150	2,6%	306	2,3%	48	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	10.800	540	4,9%	360	3,3%	11.900	640	5,4%	430	3,6%	629	3,2%	98	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	5.300	130	2,5%	90	1,7%	5.800	160	2,8%	110	1,8%	306	1,7%	48	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	5.500	80	1,4%	50	0,9%	6.000	90	1,5%	60	1,0%	317	0,9%	49	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	11.800	800	6,8%	530	4,6%	12.900	960	7,4%	640	4,9%	682	4,4%	106	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	14.300	750	5,2%	500	3,5%	15.700	900	5,7%	600	3,8%	830	3,4%	129	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	6.700	640	9,6%	430	6,4%	7.300	770	10,5%	510	7,0%	386	6,3%	60	8,4%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4	21.200	1.680	7,9%	1.130	5,3%	23.300	2.020	8,7%	1.340	5,8%	1.231	5,2%	191	6,9%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)	20.700	1.430	6,9%	960	4,6%	22.700	1.720	7,6%	1.140	5,0%	1.199	4,5%	186	6,0%
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße	18.600	1.280	6,9%	860	4,6%	20.400	1.540	7,6%	1.030	5,0%	1.078	4,5%	167	6,0%
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange	16.000	1.040	6,5%	700	4,4%	17.600	1.250	7,1%	830	4,7%	930	4,2%	144	5,7%
46	Querspange, westlich L286n	7.800	570	7,3%	390	4,9%	8.600	690	8,0%	460	5,3%	454	4,8%	71	6,4%
47	Querspange, östlich L286n	13.800	1.130	8,2%	760	5,5%	15.200	1.360	9,0%	910	6,0%	803	5,4%	125	7,1%
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)	16.000	970	6,1%	650	4,1%	17.600	1.170	6,6%	780	4,4%	930	4,0%	144	5,3%
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße	7.300	370	5,1%	250	3,4%	8.000	440	5,6%	300	3,7%	423	3,3%	66	4,4%
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	10.000	650	6,5%	440	4,4%	11.000	780	7,1%	520	4,7%	581	4,2%	90	5,7%

Detaillierte Verkehre
- Planfall 6
(2025)

	Querschnitt	DTV Kfz/24h	GV Kfz/24h	GVA %	SV Kfz/24h	SVA %	DTV-W Kfz/24h	GV-W Kfz/24h	GVA-W %	SV-W Kfz/24h	SVA-W %	MT Kfz/h	pT %	MN Kfz/h	pN %
1	A4, westlich AS Refrath	95.800	11.600	12,1%	8.800	9,2%	100.400	14.140	14,1%	10.710	10,7%	5.460	8,4%	1.054	17,0%
2	A4, östlich AS Refrath	80.600	9.660	12,0%	7.330	9,1%	84.500	11.780	13,9%	8.930	10,6%	4.595	8,4%	887	16,8%
3	A4, östlich AS Bensberg	84.000	9.970	11,9%	7.570	9,0%	88.100	12.160	13,8%	9.210	10,5%	4.791	8,3%	925	16,7%
4	A4, westlich AS Moitzfeld	79.200	9.400	11,9%	7.130	9,0%	83.000	11.450	13,8%	8.680	10,5%	4.513	8,3%	871	16,7%
5	A4, östlich AS Moitzfeld	69.700	9.030	13,0%	6.860	9,8%	73.100	11.010	15,1%	8.350	11,4%	3.975	9,0%	767	18,2%
6	B506, Bergisch-Gladbacher Straße, westlich L286	17.300	1.150	6,6%	0	0,0%	19.000	1.380	7,3%	920	4,8%	1.004	0,0%	156	0,0%
7	B506, Alte Wipperfürther Straße, nördlich L288	9.700	630	6,5%	420	4,4%	10.600	750	7,1%	500	4,7%	560	4,2%	87	5,7%
8	L73, Dellbrücker Mauspfad, südlich Dellbrück	13.400	510	3,8%	340	2,6%	14.700	610	4,2%	410	2,8%	777	2,5%	121	3,3%
9	L136, Lustheide, westlich Neufeldweg (K27)	13.600	710	5,2%	480	3,5%	14.900	850	5,7%	570	3,8%	787	3,4%	122	4,6%
10	L136, Frankenforster Straße, östlich Neufeldweg (K27)	6.600	260	3,9%	170	2,7%	7.200	310	4,3%	210	2,9%	380	2,6%	59	3,5%
11	L136, Frankenforster Straße, nordöstlich Buchenallee	14.700	1.100	7,5%	740	5,0%	16.100	1.320	8,2%	880	5,4%	851	4,9%	132	6,5%
12	L136, Steinstraße, östlich Buddestraße (L288)	17.200	1.090	6,3%	730	4,3%	18.900	1.310	7,0%	870	4,6%	999	4,2%	155	5,5%
13	L136, Overather Straße, westlich AS Moitzfeld	13.800	890	6,5%	600	4,4%	15.100	1.070	7,1%	710	4,7%	798	4,2%	124	5,7%
14	L270, Odenthaler Straße, südlich Romaneyer Straße (B506)	14.500	820	5,6%	550	3,8%	15.900	980	6,2%	650	4,1%	840	3,7%	130	4,9%
15	L286, Mülheimer Straße, westlich Buchholzstraße	16.900	880	5,2%	590	3,5%	18.600	1.060	5,7%	710	3,8%	983	3,4%	153	4,6%
16	L286, Mülheimer Straße, östlich Buchholzstraße	21.000	1.100	5,2%	740	3,5%	23.100	1.320	5,7%	880	3,8%	1.221	3,4%	189	4,6%
17	L286, Hauptstraße, nördlich Cederwaldstraße	24.100	1.360	5,6%	910	3,8%	26.400	1.630	6,2%	1.080	4,1%	1.395	3,7%	216	4,9%
18	L286, An der Gohrsmühle, östlich Tunnel	29.600	1.670	5,6%	1.120	3,8%	32.500	2.010	6,2%	1.340	4,1%	1.717	3,7%	266	4,9%
19	L286, Schnabelsmühle, westlich Odenthaler Straße (L270)	29.000	1.960	6,8%	1.320	4,6%	31.800	2.360	7,4%	1.570	4,9%	1.680	4,4%	261	5,9%
20	L286, Kürtener Straße, nordöstlich Bergisch Gladbach	9.700	320	3,2%	210	2,2%	10.700	380	3,6%	250	2,4%	565	2,1%	88	2,8%
21	L288, Paffrather Straße, nördlich Handstraße (B506)	18.300	900	4,9%	610	3,3%	20.100	1.090	5,4%	720	3,6%	1.062	3,2%	165	4,3%
22	L288, Paffrather Straße, südlich Handstraße (B506)	16.900	830	4,9%	560	3,3%	18.500	1.000	5,4%	670	3,6%	978	3,2%	152	4,3%
23	L288, Jakobstraße, westlich Tunnel	13.600	770	5,6%	510	3,8%	14.900	920	6,2%	610	4,1%	787	3,7%	122	4,9%
24	L288, Bensberger Straße, südlich Schnabelsmühle (L286)	20.000	1.550	7,8%	1.040	5,2%	21.900	1.860	8,5%	1.240	5,7%	1.157	5,1%	180	6,8%
25	L288, Bensberger Straße, nördlich Richard-Zanders-Straße	20.300	1.460	7,2%	980	4,8%	22.300	1.760	7,9%	1.170	5,2%	1.178	4,7%	183	6,3%
26	L288, Bensberger Straße, südlich Richard-Zanders-Straße	20.000	1.500	7,5%	1.010	5,0%	22.000	1.800	8,2%	1.200	5,4%	1.162	4,9%	180	6,5%
27	L288, Bensberger Straße, nördlich Bensberg	21.500	1.300	6,1%	880	4,1%	23.600	1.570	6,6%	1.040	4,4%	1.247	4,0%	193	5,3%
28	L289, Wipperfürther Straße, westlich Moitzfeld	8.400	320	3,8%	210	2,6%	9.200	380	4,2%	260	2,8%	486	2,5%	75	3,3%
29	L289, Friedrich-Ebert-Straße, nördlich Moitzfeld	13.100	370	2,8%	250	1,9%	14.400	440	3,1%	300	2,1%	761	1,8%	118	2,5%
30	L329, Herkenrather Straße, östlich Bergisch Gladbach	5.000	310	6,2%	210	4,2%	5.500	370	6,8%	250	4,5%	291	4,1%	45	5,4%
31	K27, nördlich Vürfels in Refrath	17.100	890	5,2%	600	3,5%	18.800	1.070	5,7%	710	3,8%	993	3,4%	154	4,6%
32	K27, Dolmannstraße, nördlich Refrath	12.700	610	4,8%	410	3,2%	13.900	730	5,3%	490	3,5%	734	3,1%	114	4,2%
33	K27, Refrather Weg, südlich Gronauer Mühlenweg	15.500	870	5,6%	590	3,8%	17.000	1.050	6,2%	700	4,1%	898	3,7%	139	4,9%
34	Golfplatzstraße, östlich Refrath	4.400	140	3,1%	90	2,1%	4.800	160	3,4%	110	2,3%	254	2,0%	39	2,7%
35	Gierather Straße in Gierath	6.000	210	3,5%	140	2,4%	6.600	250	3,9%	170	2,6%	349	2,3%	54	3,1%
36	Paffrather Straße, östlich Am Stadion	12.200	600	4,9%	410	3,3%	13.400	720	5,4%	480	3,6%	708	3,2%	110	4,3%
37	Buchholzstraße, nördlich Hermann-Löns-Straße	4.400	110	2,5%	70	1,7%	4.800	130	2,8%	90	1,8%	254	1,7%	39	2,2%
38	Buchholzstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	8.100	110	1,4%	80	0,9%	8.900	140	1,5%	90	1,0%	470	0,9%	73	1,2%
39	Stadionstraße, nordöstlich Kreisverkehrsplatz	11.900	810	6,8%	540	4,6%	13.100	970	7,4%	650	4,9%	692	4,4%	107	5,9%
40	Am Stadion, südlich Jakobstraße (L288)	8.400	440	5,2%	290	3,5%	9.200	530	5,7%	350	3,8%	486	3,4%	75	4,6%
41	Richard-Zanders-Straße, südöstlich Refrather Weg (K27)	10.500	1.000	9,6%	680	6,4%	11.500	1.210	10,5%	800	7,0%	608	6,3%	94	8,4%
42	L286n, nördlich Anschluss an die A4	19.500	1.540	7,9%	1.040	5,3%	21.400	1.850	8,7%	1.230	5,8%	1.131	5,2%	175	6,9%
43	L286n, nördlich Frankenforster Straße (L136)	13.800	960	6,9%	640	4,6%	15.200	1.150	7,6%	770	5,0%	803	4,5%	125	6,0%
44	L286n, nördlich Anbindung Saaler Straße	10.800	750	6,9%	500	4,6%	11.900	900	7,6%	600	5,0%	629	4,5%	98	6,0%
45	L286n, nördlich Anbindung Querspange	10.800	740	6,9%	500	4,6%	11.900	890	7,5%	600	5,0%	629	4,5%	98	6,0%
46	Querspange, westlich L286n	0	0	7,3%	0	4,9%	0	0	8,0%	0	5,3%	0	4,8%	0	6,4%
47	Querspange, östlich L286n	0	0	8,2%	0	5,5%	0	0	9,0%	0	6,0%	0	5,4%	0	7,1%
48	Planstraße, nördlich Hauptstraße (L286)	0	0	6,1%	0	4,1%	0	0	6,6%	0	4,4%	0	4,0%	0	5,3%
49	Planstraße, westlich Dechant-Müller-Straße	0	0	5,1%	0	3,4%	0	0	5,6%	0	3,7%	0	3,3%	0	4,4%
50	Planstraße, südlich Hermann-Löns-Straße	0	0	6,5%	0	4,4%	0	0	7,1%	0	4,7%	0	4,2%	0	5,7%

Detaillierte Verkehre
- Planfall 7
(2025)