

**Sitzung der BV 9 am 26.09.2025****Anfrage von Herrn Dr. Laugs, SPD und Herrn Nicolin, FDP  
Erschließung Nördlich Wimpfener Straße****Frage 1:**

Welche baulichen Gründe sprechen gegen eine Erschließung der Quartiersgarage des Gebietes Nördlich Wimpfener Straße über die Münchener Straße?

**Antwort zur Frage 1:**

Die Münchener Straße ist aufgrund ihres Querschnitts und verkehrlichen Bedeutung in die Autobahnklasse EKA3 (Stadtautobahn) einzustufen. Bei Autobahnen sind die Aus- und Einfädungsstreifen ca. 150 bis 250m lang. Der Abschnitt zwischen den bestehenden Aus- und Einfädungsstreifen ist ca. 580m lang. Einen Mindestabstand zwischen Anschlusspunkten gibt es für EKA3 nicht.

Im Bereich der geplanten Erschließung befinden sich sowohl vor als auch hinter dem Erschließungsbereich Ingenieurbauwerke, die nicht baulich verändert werden können. Dabei handelt es sich um die Wanne Münchener Straße, die Straßenbrücke Kappeler Straße, die Fußgängerbrücke Hospitalstraße sowie eine Verkehrsschilderbrücke.

Die Wanne Münchener Straße liegt westlich der geplanten Maßnahme und könnte – je nach Ausdehnung der geplanten Verzögerungsspur – nicht verbreitert werden. Hieraus ergeben sich die baulichen Einschränkungen.

Die nutzbare Abschnittslänge verringert sich daher auf ca. 350m. Die beschränkte Länge des Bereiches erscheint ohne genaue Prüfung aus geometrischer Sicht für die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen knapp, zumal dadurch auch die Lage der Anschlussstelle in das Gebiet eingeschränkt wird, was starke Auswirkungen auf die Gestaltung des Baufeldes hat.

Auf eine Standspur müsste dann in diesem Abschnitt verzichtet werden und die Lage der Zufahrt wäre durch die Ausfahrt D-Benrath nicht sehr variabel. Eine seinerzeit von der BV9 gewünschte Anschlussstelle an die Karl-Hohmann-Straße wäre dann allerdings nach erster Einschätzung nicht mehr möglich.

Ein Anschluss von der Münchener Straße (ohne eine weitere Anbindung an das Wohngebiet, welche aufgrund steigender Durchfahrten in das Wohngebiet nicht empfohlen wird) würde unabdingbar zu Umwegefahrten führen, da lediglich die Verbindungen "rechts rein" und "rechts raus" von der Fahrtrichtung Osten auf der Münchener Straße realisierbar wäre.

Somit sind Umwegefahrten über die nächstgelegenen Anschlussstellen nicht zu vermeiden. Grundsätzlich ergibt sich zudem eine schlechte Erreichbarkeit der Tiefgarage, vor allem, wenn man aus dem Stadtgebiet und den Wohnstraßen kommt. Es müsste genauer betrachtet und geprüft werden, inwieweit eine Durchbrechung des bestehenden Schallschutzwalls Auswirkungen auf die Wirkung und die zulässige Bebauung im Wohngebiet hat.

Die oben genannten Gründe sprechen aus Sicht der Verwaltung gegen die Erschließung der Quartiersgarage von der Münchener Straße aus.

**Frage 2:**

Welche verkehrsrechtlichen Gründe sprechen gegen eine solche Erschließung?

**Antwort zur Frage 2:**

Es handelt sich bei der Münchener Straße um eine Hauptverkehrsstraße mit regionaler zwischengemeindlicher Verbindungsfunktion, die grundsätzlich anbaufrei zu halten ist.

Eine so kleinteilige Erschließung, wie eine Quartiersgarage/Tiefgarage, widerspricht dem autobahnähnlichen Charakter und der Funktion der Münchener Straße und ist im Hinblick auf die Netzhierarchie aus verkehrsplanerischer/strategischer Sicht nicht zu empfehlen.

Gemäß der Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) gilt, dass beim Übergang von Straßen außerhalb bebauter Gebiete zu Straßen innerhalb bebauter Gebiete die Kategorien aufeinander abgestimmt werden müssen. Dies trifft bei einer grundsätzlich anbaufreien Hauptverkehrsstraße mit Anschluss an eine Quartiersgarage/Tiefgarage nicht zu.

Zudem würde ein Anschluss die Leistungsfähigkeit der Münchener Straße beeinflussen.

**Frage 3:**

Welche rechtlichen Rahmenbedingungen müssten geändert werden, um eine solche Erschließung realisieren zu können, und wer könnte diese ändern?

**Antwort zur Frage 3:**

Auf Basis des aktuellen Status der Münchener Straße als außerörtliche, anbaufreie Straße müsste ein plangleicher Knotenpunkt geplant und dann gebaut werden. Ansonsten müsste die Kategorie der Straße von einer Außerorts- zu einer Innerorts-Lage geändert werden. Hierzu müssten sämtliche straßenverkehrsrechtlichen Folgen geklärt werden, einschließlich Parkmöglichkeiten, zulässiger Höchstgeschwindigkeit sowie weiterer Konsequenzen. Eine Änderung der Kategorie der Straße zu einer angebauten innerörtlichen Hauptverkehrsstraße ist somit in der Praxis nicht realisierbar.

Aus Sicht der Verwaltung kann eine Erschließung „Nördlich Wimpfener Straße“ aus den oben genannten Gründen nicht empfohlen werden.