

Anlage 1

Die Bezirksvertretung Nippes hat am 07.09.2006 die Verwaltung beauftragt, für den Bereich Weidenpesch westlich der Neusser Straße ein Verkehrsführungskonzept zu erstellen. Das wesentliche Ziel des Konzeptes soll die Ausarbeitung von Lösungen sein, die eine Verkehrsentslastung im Gebiet bewirken können.

Beschlusslage

Im Rahmen der Grundlagenuntersuchung wurden zunächst die bisher beschlossenen Maßnahmen, die für die zu erstellende Planung für diesen Bereich relevant sind, analysiert. Somit sind in die weiteren konzeptionellen Überlegungen folgende Maßnahmen und Prüfaufträge der Bezirksvertretung Nippes eingeflossen:

- Gesamtverkehrskonzept Köln (GVK)
Mit dem Beschluss des Rates wurde im Jahre 1993 das Gesamtverkehrskonzept Köln (GVK) gültig, das für den Stadtteil Weidenpesch im Stadtbezirk Nippes folgende Änderungen vorsieht:
 - Ausbau des Niehler Gürtels,
 - Ausbau der Planstraße als örtliche Hauptverkehrsstraße,
 - Entwidmung der Straßen Simonskaul und Schmiedegasse,
 - Aufnahme des Straßenzuges Kapuzinerstraße / Jesuitengasse / Planstraße / Merheimer Straße in das örtliche Hauptverkehrsnetz,
 - Entlastung Feuerstraße, Floriansgasse und Schmiedegasse zwischen dem Kreisel und der Neusser Straße,
- Verkehrsführungskonzept Weidenpesch,
- Einrichtung der Tempo 30-Zonen Weidenpesch- West I und Weidenpesch- West II
- Integration der Bergstraße in die Tempo 30-Zone Mauenheim-Ost
- Einrichtung einer Linksabbiegespur auf der Neusser Straße / Kreuzung Scheibenstraße / Kapuzinerstraße
- Prüfung des Verkehrsaufkommens im Bereich Bergstraße / Merheimer Straße / Friedrich-Karl-Straße / Neusser Straße

Heutige Verkehrssituation in Weidenpesch

1. Verkehrsführung und Erschließung, siehe Anlage 2

Die Analyse der heutigen Verkehrsführung und Erschließung des Gebietes hat Folgendes ergeben:

Die wesentliche Anbindung des Gebietes an das Hauptverkehrsstraßennetz erfolgt über die Neusser Straße.

Die parallel zur Neusser Straße verlaufende Verkehrsachse Mönchgasse – Jesuitengasse - Merheimer Straße hat für das Gebiet die Funktion einer Hupterschließungsstraße.

Diese Achse ist mit der Neusser Straße unter anderem über die Kapuzinerstraße und Friedrich-Karl-Straße verbunden. Da hier keine Linksabbiegermöglichkeiten stadtauswärts bestehen, übernehmen die Schmiedegasse und Bergstraße mit ihren links in die Neusser Straße in Richtung stadtauswärts abbiegenden Fahrzeugen eine Erschließungsfunktion für das Gebiet. Allerdings sind beide dieser Straßen aufgrund der reinen Wohnnutzung und des Ausbaus hierfür nicht geeignet.

Die fehlende Abbiegermöglichkeit von der Neusser Straße von Norden kommend links in die Scheibenstraße führt dazu, dass die Erschließungsverkehre zur Scheibenstraße über das westliche Weidenpesch über die Route von der Neusser Straße über Jesuitengasse zur Kapuzinerstraße und Scheibenstraße geleitet werden.

Die eingeschränkten Linksabbiegermöglichkeiten in der Neusser Straße stellen eindeutig ein verkehrliches Defizit nicht nur im Bezug auf unnötige Verkehre im Gebiet sondern auch auf erschwerte Anbindung des Gebietes an das übergeordnete Hauptstraßennetz dar.

Die innere Erschließung der Wohnbereiche erfolgt im Wesentlichen durch ein Einbahnstraßensystem.

Der festgestellte Durchgangsverkehr bezieht sich überwiegend auf den Kfz-Verkehr. Der Schwerlastdurchgangsverkehr fährt über die Neusser Straße. Die Anteile an Lkw-Verkehr (Längenkategorie 3: 12,5 m) im Gebiet sind überwiegend auf den Zielverkehr zurückzuführen und betragen 2-4 % des gesamten Verkehrsaufkommens. Ausnahme bilden hier die Verkehre, die die Bergstraße in Richtung Neusser Straße befahren. Die Anteile am Lkw-Verkehr in der oben angegebenen Längenkategorie liegen hier bei circa 10%.

Die Radverkehrserschließung erfolgt über die Neusser Straße. Die Einbahnstraßen im Gebiet sind für die Radfahrer in Gegenrichtung noch nicht freigegeben. Der Radverkehrsnetzplan sieht in Weidenpesch eine Radwegführung in der ersten Prioritätsstufe der Planung entlang der Neusser Straße zwischen Friedrich-Karl-Straße und Höhe Lachemer Weg vor. Die Realisierung dieses Vorhabens würde einen Lückenschluss bedeuten, da in den Bereichen nördlich und südlich des genannten Abschnitts der Neusser Straße bereits auf beiden Straßenseiten Radwege vorhanden sind. Bereits ausgebaut wurde in der ersten Prioritätsstufe die Radwegführung auf der Friedrich-Karl-Straße zwischen Neusser Straße und Merheimer Straße.

Vertiefte Erläuterungen bezüglich der verkehrlichen Erschließung sind der **Anlage 21** zu entnehmen.

2. Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Bei den im April 2008 durchgeführten Verkehrszählungen wurden mittels Kennzeichenerfassung die Durchgangsverkehre in der Morgenverkehrsspitze zwischen 7 und 8 Uhr und Abendspitze zwischen 17 und 18 Uhr erfasst.

2.1 Durchgangsverkehr (Morgenspitze), siehe Anlage 4

Die Auswertung hat ergeben, dass

- der Anteil an Durchgangsverkehr an allen Gebietsein- und ausfahrten insgesamt bei ca. 28 % liegt,

- die höchsten Anteile an Durchgangsverkehr in den Straßen: Simonskaul bei ca. 56%, Jesuitengasse 52% und südliche Merheimer Straße 76% des Gesamtaufkommens liegen,
- die höchste absolute Verkehrsbelastung durch den Durchgangsverkehr die südliche Merheimer Straße mit 394 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt, westliche Friedrich-Karl-Straße mit 247, Mönchgasse zwischen Jesuitengasse und Kapuzinerstraße mit 148 sowie Kapuzinerstraße mit 144 aufweist.

Weitere vertiefende Erläuterungen sind der **Anlage 21** und der Abbildung der **Anlage 4** zu entnehmen.

2.2 Durchgangsverkehr (Abendspitze), siehe Anlage 5

Die Auswertung hat ergeben, dass

- der Anteil an Durchgangsverkehr an allen Gebietsein- und ausfahrten bei insgesamt ca. 31 % liegt,
- die höchsten Anteile an Durchgangsverkehr in den Straßen Simonskaul mit 54%, Jesuitengasse mit 45%, südliche Merheimer Straße mit 67% und Bergstraße mit 48% des Gesamtaufkommens liegen,
- die höchsten absoluten Werte des Durchgangsverkehrs für die südliche Merheimer Straße 519 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt, westliche Friedrich-Karl-Straße 322, Mönchgasse zwischen Jesuitengasse und Kapuzinerstraße 94 sowie Kapuzinerstraße 148 betragen.

Weitere ausführliche Erläuterungen sind der **Anlage 21** zu entnehmen.

2.3. Fahrzeugmengen und Geschwindigkeiten, siehe Anlage 6

Im Mai 2007 wurden in der Jesuitengasse, Merheimer Straße sowie Bergstraße Messungen über einen Zeitraum von 24 Stunden durchgeführt.

Erhoben und ausgewertet wurden Daten wie die Gesamtanzahl der Fahrzeuge im Querschnitt, mittlere Geschwindigkeit (Vm) und V85-Geschwindigkeit (V85). Diese Messgröße zeigt die Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Die Auswertung hat ergeben, dass

- das Verkehrsaufkommen in südliche Richtung generell höher ist,
- die erhobenen absoluten Spitzenwerte im Querschnitt
 - in der Jesuitengasse zwischen Kösliner Straße und Kapuzinerstraße und zwischen Floriansgasse und Kapuzinerstraße annähernd gleich sind und bei circa 570 Kfz (16-17 Uhr) liegen,
 - in der Merheimer Straße zwischen Nibelungenstraße und Theklastraße bei circa 950 Kfz (17-18 Uhr),
 - in der Bergstraße zwischen Merheimer Straße und Friedrich-Karl-Straße bei circa 510 Kfz (17-18 Uhr) liegen.
 - An keiner der Messstellen wurden auffällig hohe Geschwindigkeiten festgestellt. Somit sind keine Defizite in Bezug auf gefahrene Geschwindigkeiten zu erkennen. Die Werte liegen:
 - in der Jesuitengasse (Vm) zwischen 29 und 35 km/h und (V85) zwischen 36 und 42 km/h,
 - in der Merheimer Straße (Vm) bei 42 km/h und (V85) bei 49 km/h,
 - in der Bergstraße (Vm) zwischen 38 und 40 km/h und (V85) zwischen 46 und 48 km/h.

Weitere vertiefte Erläuterungen sind der **Anlage 21** zu entnehmen.

Erschließungsvarianten und Wirkungsanalyse

Damit das Ziel des Konzeptes - das westliche Weidenpesch vom Verkehr zu entlasten und zu beruhigen - erreicht werden kann, hat die Verwaltung unter Berücksichtigung der verkehrlichen und politischen Rahmenbedingungen und insbesondere im Hinblick auf den vorstehenden Entscheidungsprozess zielführende Verkehrsführungsvarianten ausgearbeitet und analysiert.

Dabei wurden zunächst die Maßnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Köln (GVK) überprüft. Der wesentliche Baustein der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Weidenpesch ist der beschlossene Ausbau des Niehler Gürtels. Daher war die Realisierung des Gürtelausbaus ein konzeptioneller Grundgedanke bei der Erstellung der langfristigen Varianten 3 und 4. Da die Umsetzung des Gürtels als eine langfristige Maßnahme zu sehen ist, hat die Verwaltung zwei kurzfristig umsetzbare Varianten 1 und 2, die verkehrliche Veränderungen „ohne Gürtelausbau“ enthalten, entwickelt. Die Varianten 1 und 2 können auch als „Vorstufe“ zu den Varianten 3 oder 4 gesehen werden, weil die dabei vorgeschlagene Änderungen mit den zukünftigen Lösungen nach dem Ausbau des Gürtels im Einklang stehen.

Alle Varianten wurden so konzipiert, dass eine sinnvolle schrittweise aufeinander aufgebaute Umsetzung der Maßnahmen bis zur weitgehenden Zielerreichung möglich ist.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Zusammenfassung der einzelnen Maßnahmen und deren Abhängigkeit bei der Umsetzung dar. Diese Maßnahmen, die in der Tabelle „fett umrahmt“ sind, können aufgrund der verkehrlichen und verkehrstechnischen Zusammenhänge nur in einem Schritt und nur in der, wie in der Tabelle aufgenommen, Reihenfolge realisiert werden.

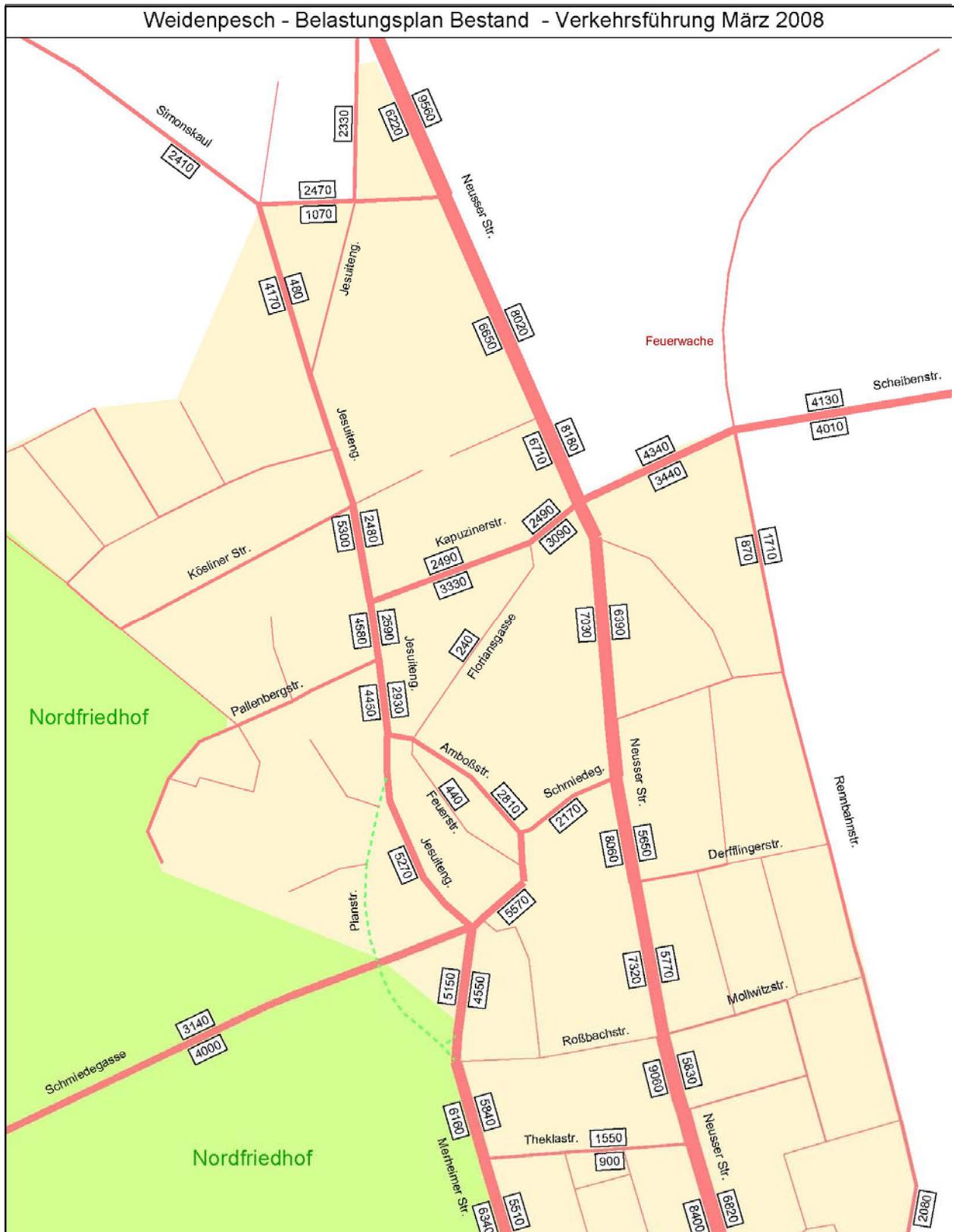
Maßnahmen	GVK-Vorgaben	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Umfahrt Kapuzinerstraße		X	X	X	X
Ausbau Klosterfraugasse als Erschließungsstraße		X	X	X	X
Sperrung Simonskaul	X	X	X		X
Drehung der Einbahnrichtung Amboßstraße			X	X	X
Neugestaltung Einmündung Jesuitengasse/Floriansgasse			X	X	X
Ausbau Niehler Gürtel	X			X	X
Linksabbieger Friedrich-Karl-Straße	X			X	X
Drehung Einbahnrichtung Schmiedegasse				X	X
Rechtsabbieger Neusser Straße/Schmiedegasse				X	X
Ausbau Planstraße als Umgehungsstraße	X				
Sperrung Schmiedegasse	X				

Auf Basis aktueller Verkehrszählungen vom April/Mai 2008 hat die Verwaltung durch das Verkehrsmanagementsystem VISUM alle Verkehrsführungsvarianten simuliert.

Anhand der prognostizierten Verkehrsverlagerungen werden im Folgenden die verkehrlichen Auswirkungen der Änderungen der Verkehrsführung in Weidenpesch westlich der Neusser Straße analysiert.

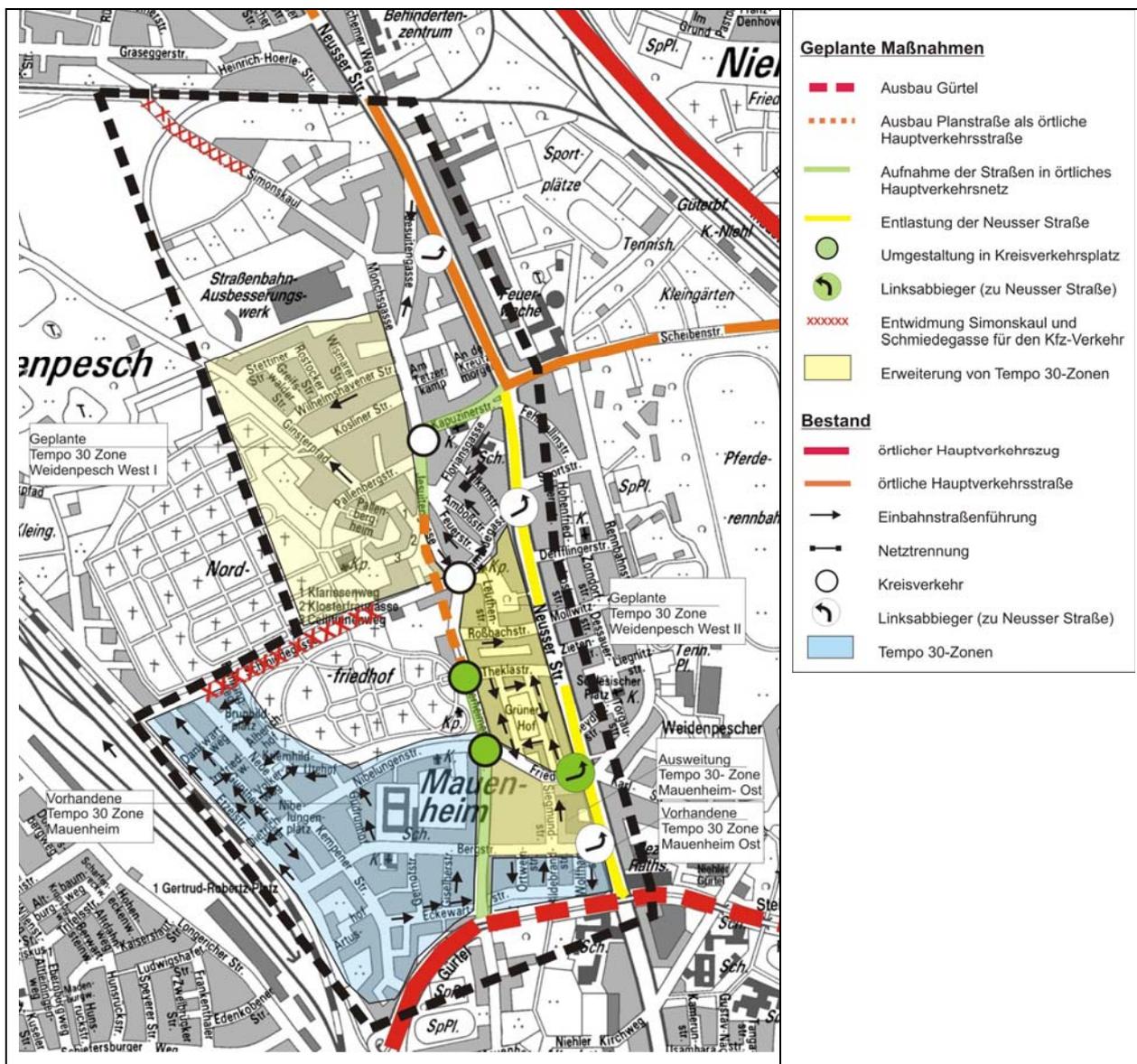
Die in der **Anlage 2** dargestellte heutige Verkehrsführung und nachfolgend abgebildete aktuellen Belastungszahlen in Kfz/24 Stunden (auch Anlage 3) sind die Grundlagen auf der die Verkehrssimulation der übrigen Varianten beruht.

Das Bild stellt das Verkehrsaufkommen im Bestand in Kfz/24 h dar.



GVK- Vorgaben (siehe Anlage 7)

- Realisierung des Niehler Gürtels und Schaffung des Linksabbiegers von der Friedrich-Karl-Straße in die Neusser Straße
- Bau der Planstraße mit der Funktion und dem Ausbau als eine örtliche Hauptverkehrsstraße
- Entwidmungen der Straßen Simonskaul und Schmiedegasse



Prognostizierte verkehrliche Auswirkungen (siehe Anlage 8) :

- Ausbau Niehler Gürtel

Als Folge des Gürtelausbaus soll eine deutliche Entlastung der Route: Merheimer Straße, Friedrich-Karl-Straße, Boltens Sternstraße erzielt werden. Diese Verkehrsabnahme würde ermöglichen, dass im Kreuzungsbereich Friedrich-Karl-Straße/Neusser Straße die heutigen zwei Richtungsfahrbahnen in Fahrtrichtung Amsterdamer Straße auf eine Richtungsfahrbahn reduziert werden könnten und somit anstelle der zweiten Richtungsfahrbahn ein Linksabbieger auf die Neusser Straße Fahrtrichtung stadtauswärts realisiert werden könnte.

Dies würde neben einer spürbaren Entlastung der Bergstraße auch Entlastungseffekte für die Merheimer Straße und Schmiedegasse bedeuten, da heute aufgrund des fehlenden Linksabbiegers an der Kreuzung Friedrich-Karl-Straße/Neusser Straße die stadtauswärts fahrenden Verkehre aus Richtung südlicher Merheimer Straße entweder über die Achse Merheimer Straße/Schmiedegasse oder über die Bergstraße auf die Neusser Straße gelangen.

- Ausbau Planstraße als örtliche Haupterschließungsstraße

Durch den Bau der Planstraße wären starke Entlastungen der Jesuitengasse, des Kreisverkehrs Jesuitengasse/Schmiedegasse/Merheimer Straße sowie der Amboßstraße zu erwarten. Allerdings handelt es sich lediglich um eine Verlagerung und Bündelung der Verkehre auf die Planstraße, die laut Prognose mit etwa 9.000 Fahrzeugen pro Tag belastet sein würde. Gegenüber der heutigen Verkehrsbelastung würden durch die gesteigerte Attraktivität dieser Strecke zusätzlich etwa 2000 Fahrzeuge überwiegend die nördliche Merheimer Straße belasten.

- Entwidmung der Straße Simonskaul und Schmiedegasse

Eine Entlastung des Wohnbereichs westlich der Neusser Straße würde durch die Sperrung in der Schmiedegasse und der Straße Simonskaul erfolgen.

Die im Gesamtverkehrskonzept (GVK) festgelegte Entwidmung und Wandlung in Grün – oder Freiflächen der Schmiedegasse zwischen Neue Kempener Straße und Merheimer Straße würde dazu führen, dass der westlich der Neusser Straße liegende Teil von Weidenpesch aus westlicher Richtung nicht mehr erschlossen wäre. Die Erschließung von Norden würde dann nur erschwert über die Wilhelm-Sollmann-Straße und von Süden über die neue Kempener Straße bzw. den Gürtel erfolgen. Angesichts der Tatsache, dass die Route bereits heute stark belastet ist und eine Verkehrszunahme in der Achse Neue Kempener Straße, die in einer Tempo 30-Zone liegt, unerwünscht ist, sollte von einer Entwidmung der Schmiedegasse abgesehen werden.

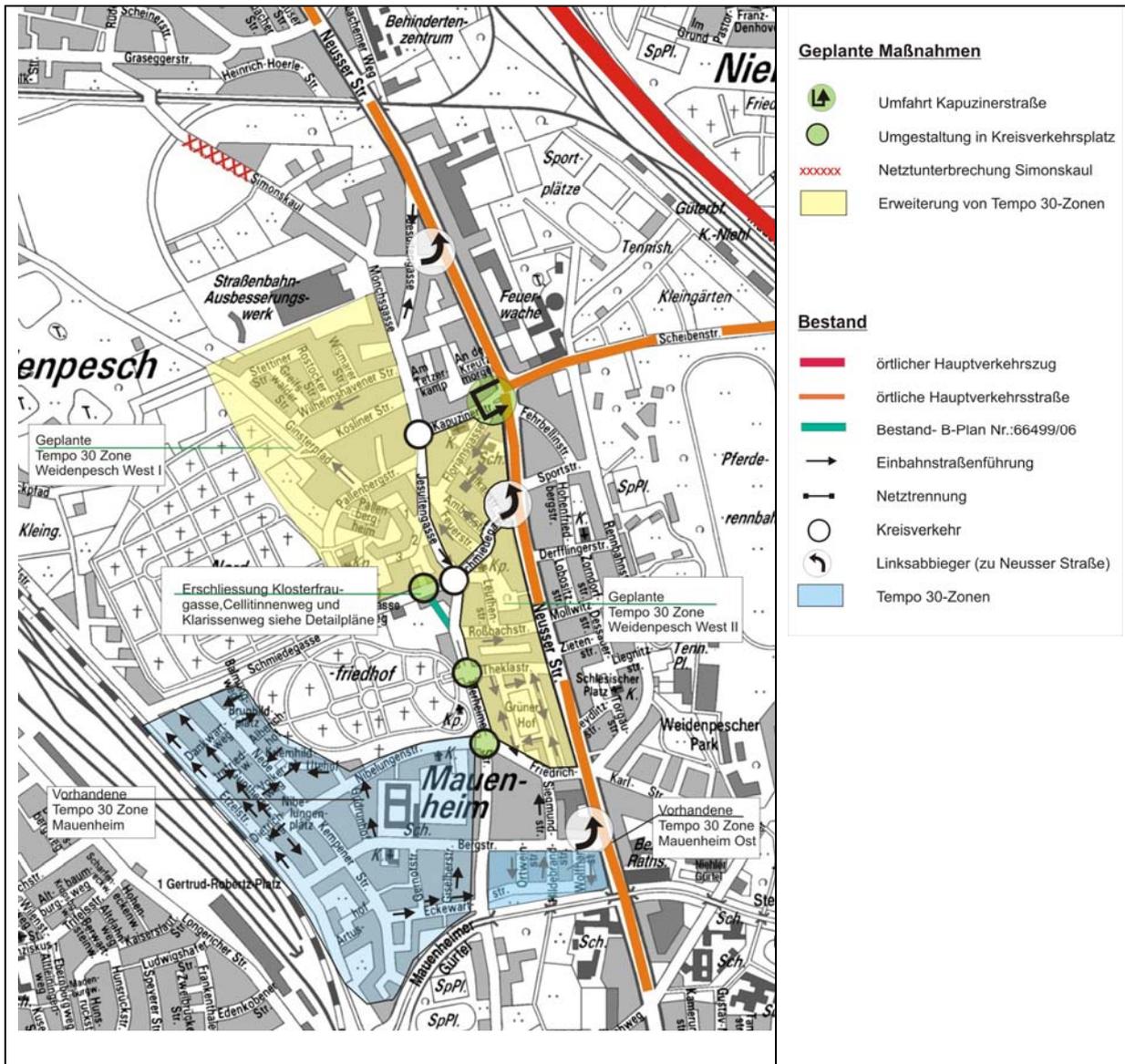
- Tempo 30-Zonen

In Bezug auf die Ausweitung von Tempo 30-Zonen würde es diese Variante erlauben, durch die starke Verkehrsreduzierung auf der Bergstraße zwischen Merheimer Straße und Neusser Straße die Bergstraße und Siegmundstraße in die bestehende Tempo 30-Zone Mauenheim-Ost zu integrieren.

Eine Ausweitung der geplanten Tempo 30-Zonen Weidenpesch-West I und Weidenpesch-West II wäre bei Umsetzung dieser Variante nicht möglich, da die Verkehrsmengen und Anteile an Durchgangsverkehr in der Jesuitengasse und Mönchgasse die für die Zonenregelung gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte überschreiten.

Variante 1 (siehe Anlagen 9-11)

- Ausbau der Klostersgasse als Erschließungsstraße
- Schaffung eines indirekten Linksabbiegers in die Scheibenstraße durch die Wendefahrt auf der Kapuzinerstraße
- Netzdurchtrennung in der Straße Simonskaul

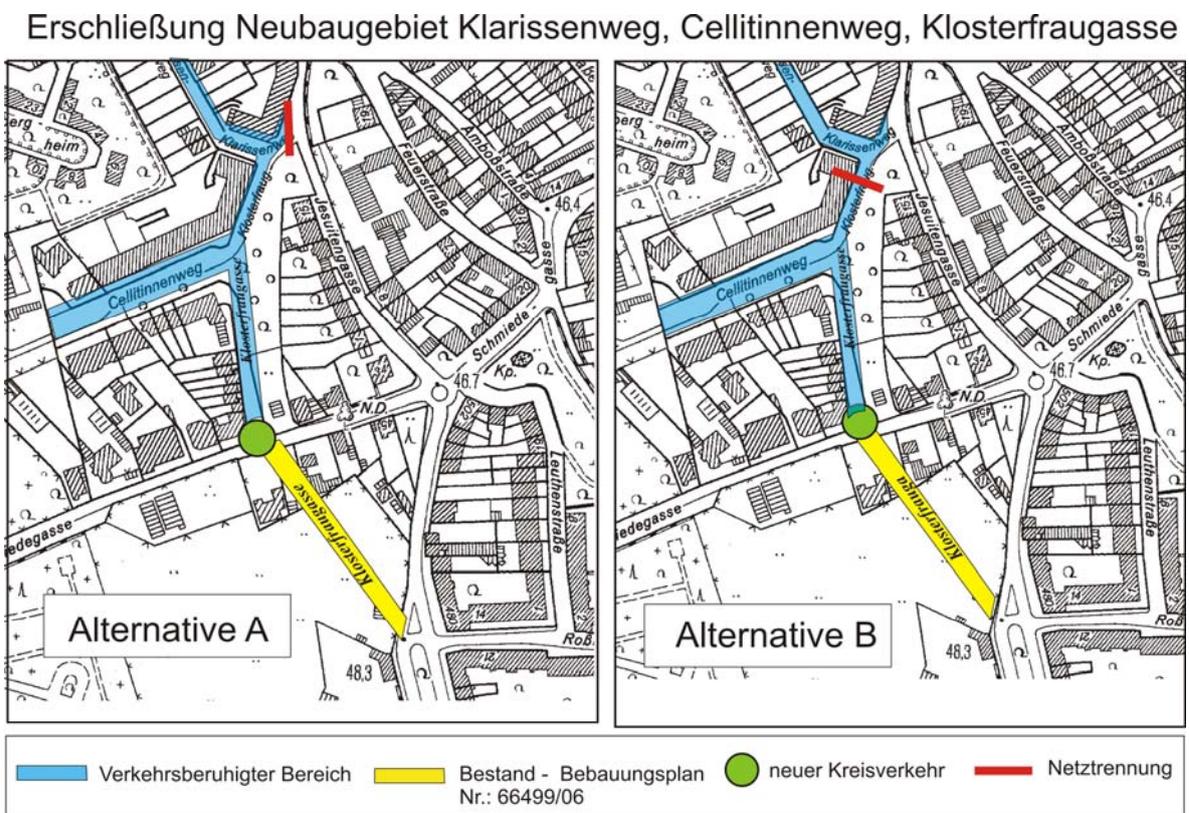


Prognostizierte verkehrliche Auswirkungen:

Durch den in dieser Variante nicht realisierten Gürtelausbau ist aufgrund der bestehenden Verkehrsmengen im Kreuzungsbereich Friedrich-Karl-Straße/Neusser Straße die Realisierung eines Linksabbiegers auf die Neusser Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts nicht möglich. Dies führt dazu, dass die Änderungen der Verkehrsführung in der Schmiedegasse zwischen Jesuitengasse und Neusser Straße nicht umsetzbar sind, weil der Linksabbieger in der Schmiedegasse zur Neusser Straße stadtauswärts beibehalten werden muss.

o Ausbau der Planstraße als Erschließungsstraße (Klosterfraugasse)

In dieser und allen folgenden Varianten wurde der Ausbau der Klosterfraugasse berücksichtigt. Entgegen der GVK-Vorgaben allerdings wurde sie nicht als Umgehungsstraße für die Neusser Straße betrachtet, sondern als Erschließungsstraße für das Neubaugebiet Klosterfraugasse (nördlich Schmiedegasse)/ Cellitinnenweg/Klarissenweg zugrunde gelegt. Für diese Erschließung wurden zwei Alternativen (A und B) ausgearbeitet. In beiden Alternativen wird dieser Bereich über den neu zu bauenden Kreisverkehr Schmiedegasse erschlossen.



In Bezug auf die Verkehrsverteilung sind keine Differenzen zwischen Alternative A und B zu erkennen. Die Unterschiede bestehen in der Erschließung des oben angegebenen Neubaugebietes an das bestehende Verkehrsnetz. Entsprechend der Alternative A wird das ganze Wohngebiet nur vom Süden über den neuen Kreisverkehr erschlossen. In der Alternative B wird das Gebiet durch die Sperrung aufgeteilt, so dass der Bereich Klarissenweg nur von Norden über die Jesuitengasse und der Bereich Cellitinnenweg/Klosterfraugasse nur von Süden über den neuen Kreisverkehr erschlossen wird.

Da eine innere Netztrennung aus städtebaulicher Sicht ungünstig ist, wird von der Verwaltung ein Ausbau der Klosterfraugasse und die Erschließung entsprechend der Alternative A zugrunde gelegt. Diese ist Bestandteil aller vier Varianten des Konzeptes.

- Schaffung eines indirekten Linksabbiegers in die Scheibenstraße durch die Wendefahrt auf der Kapuzinerstraße

Die fehlende Linksabbiegermöglichkeit von der Neusser Straße stadteinwärts in die Scheibenstraße verursacht unerwünschte Verkehre auf der Route von der Neusser Straße über die Jesuitengasse zur Kapuzinerstraße und Scheibenstraße. Die Lösung des Problems wäre die Schaffung einer gesonderten Linksabbiegerspur in der Neusser Straße. Eine direkte Linksabbiegermöglichkeit verursacht jedoch enorme Eingriffe in die Stadtbahnpriorisierung. Die aufgrund von Gegenverkehr wartenden Linksabbieger auf der Gleistrasse würden nicht hinnehmbare Verzögerungen für den Stadtbahnbetrieb hervorrufen. Des Weiteren wäre eine leistungsfähige Abwicklung der Kfz-Verkehre an diesem Knotenpunkt nicht mehr gegeben.

Eine umsetzbare Verbesserung der Situation bildet die Lösung mit dem Bau einer Wendefahrt in der Kapuzinerstraße. Diese Maßnahme ist Bestandteil aller nachfolgenden Varianten. Durch diese Regelung können die in Richtung Scheibenstraße fließenden Verkehre auf der Neusser Straße bleiben, in der Kreuzung Kapuzinerstraße rechts abbiegen, wenden und geradeaus über die Neusser Straße die Scheibenstraße erreichen.

Die Akzeptanz der Wendefahrt auf der Kapuzinerstraße wäre gemäß der durchgeführten Verkehrssimulation sehr hoch. Die Verlagerung dieser Verkehre auf die Neusser Straße würde zur Entlastung des Bereiches nördlich der Kapuzinerstraße führen. Ein weiterer Vorteil der Wendefahrt wäre ein Rückgang der heute häufig zu beobachtenden illegalen und verkehrsgefährdenden Linksabbiegevorgänge von der Neusser Straße in die Scheibenstraße.

Für die Abwicklung der zusätzlichen rechts von der Neusser Straße in die Kapuzinerstraße abbiegenden Fahrzeuge ist es erforderlich, die heutige Richtungsfahrbahn geradeaus mit Abbiegemöglichkeit rechts in einen reinen Rechtsabbiegerfahrstreifen umzuwandeln.

Aufgrund der Wartepflicht der Fahrzeuge gegenüber den Fußgängern können nur wenige Fahrzeuge die Grünphase zum Abbiegen in die Kapuzinerstraße nutzen. Für einen reibungslosen Verkehrsfluss müsste der von stadtauswärts kommende Geradeausverkehr auf der Neusser Straße über die Fahrspur abgewickelt werden, in der die Gleise der KVB liegen und die heute ausschließlich von Straßenbahnen genutzt wird.

- Netzdurchtrennung in der Straße Simonskaul

Durch die Sperrung der Straße Simonskaul in Verbindung mit dem indirekten Linksabbieger in die Scheibenstraße durch die Wendefahrt Kapuzinerstraße wird der Durchgangsverkehr in Richtung Süden zur Friedrich-Karl-Straße und Osten zur Schmiedegasse auf den Hauptverkehrszug Neusser Straße verlagert.

Durch die unverändert hohe Belastung auf der Bergstraße und in der Schmiedegasse ist die Tempo 30-Zone Mauenheim-Ost und die geplante Tempo 30-Zone Weidenpesch-West II nicht durch besagte Straßen erweiterbar.

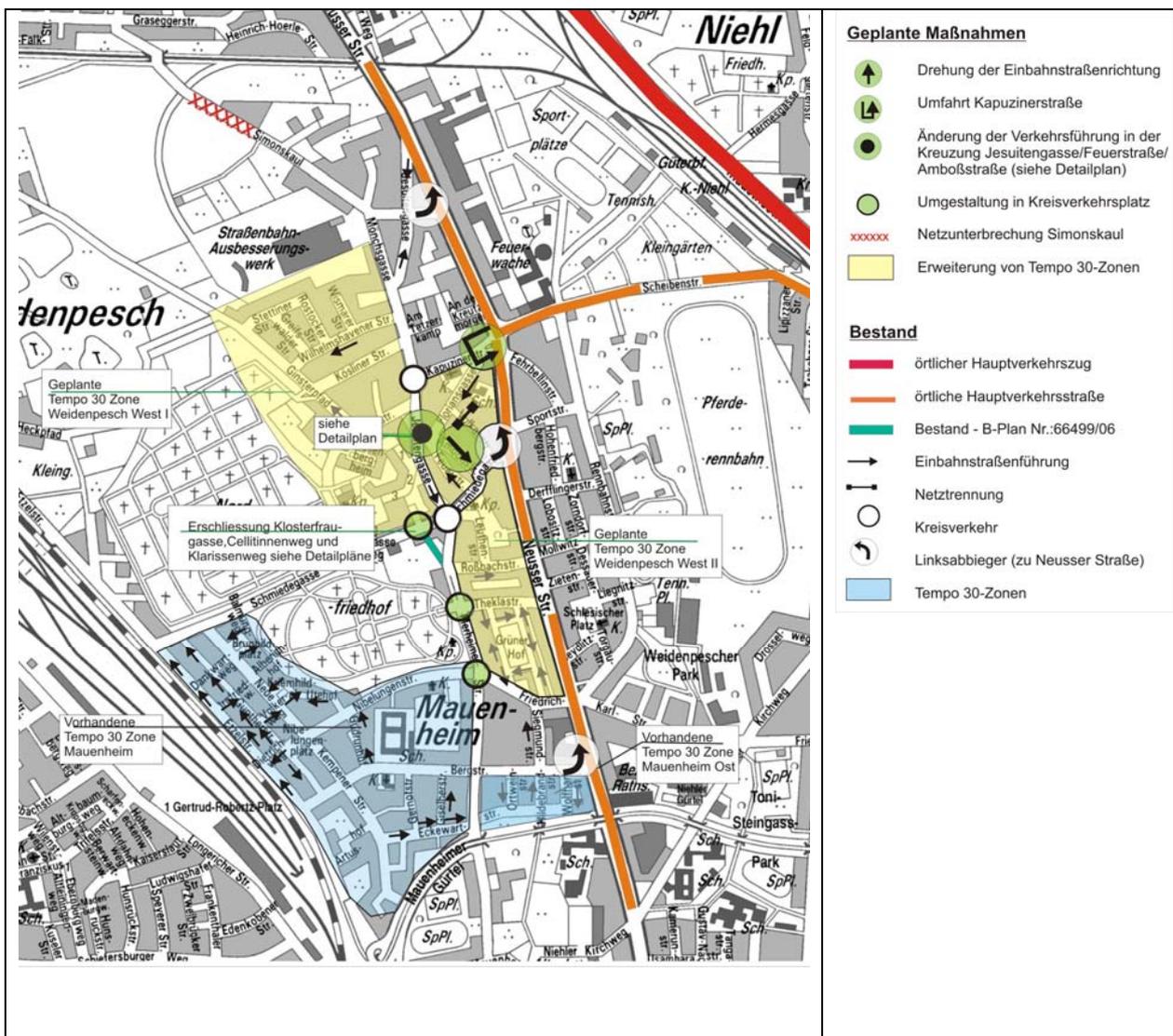
Der Zielerreichungsgrad bei der Umsetzung dieser Variante ist im Vergleich zu anderen Lösungen als geringster zu bewerten.

Variante 2 (siehe Anlagen 13-15)

Diese Variante baut auf Variante 1 auf und wird um zusätzliche Maßnahmen ergänzt.

- Ausbau der Klostergasse als Erschließungsstraße

- Schaffung eines indirekten Linksabbiegers in die Scheibenstraße durch die Wendefahrt auf der Kapuzinerstraße
- Netzdurchtrennung in der Straße Simonskaul und zusätzlich
- Drehung der Einbahnstraßenrichtung der Amboßstraße
- Umgestaltung des Knotens Jesuitengasse/ Feuerstraße/ Amboßstraße/ Floriansgasse



Prognostizierte verkehrliche Auswirkungen:

Die Umsetzung der Änderungen der Verkehrsführung, wie die Umgestaltung des Knotens, Drehung der Einbahnrichtung der Amboßstraße und Straßenunterbrechung in der Straße Simonskaul, deren Realisierung auch ohne den Gürtelausbau möglich ist, kann zur Verkehrsentslastung im Gebiet führen. Ausgenommen davon bleiben allerdings die Floriansgasse und Schmiedegasse zwischen Amboßstraße und Neusser Straße, in denen eine geringfügige Verkehrszunahme zu verzeichnen ist.

Die Beschreibung zum Ausbau der Klosterfraugasse ist der Variante 1 zu entnehmen.

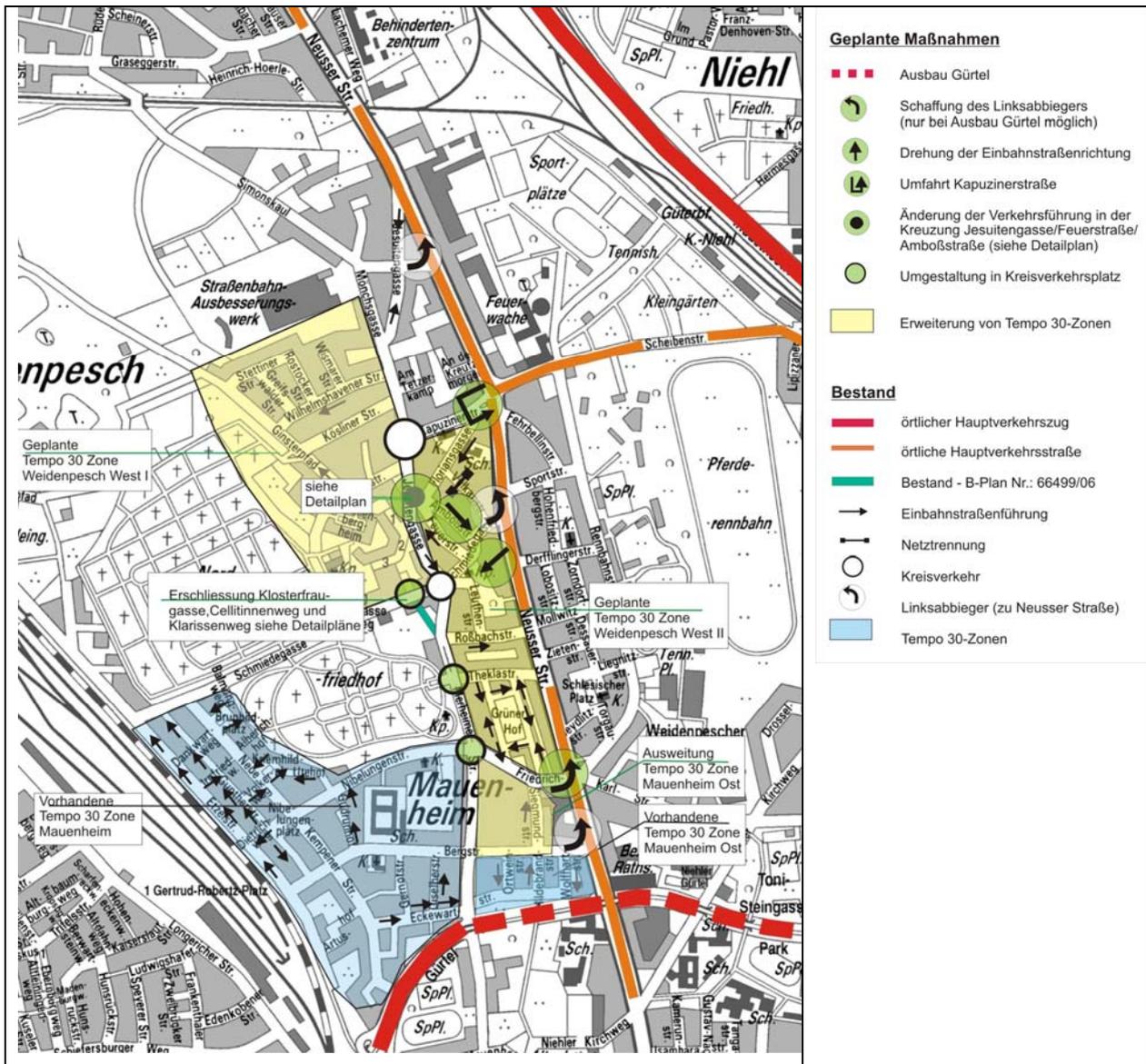
Die Auswirkungen der Schaffung des indirekten Linksabbiegers in die Scheibenstraße durch die Wendefahrt Kapuzinerstraße und der Netzdurchtrennung in der Straße Simonskaul wurden bereits in Variante 1 erläutert.

Die Auswirkungen auf die Tempo 30-Zonen entsprechen der Variante 1.

Variante 3 (siehe Anlagen 16-17 und 20)

- Realisierung des Niehler Gürtels und Schaffung eines Linksabbiegers in der Friedrich-Karl-Straße
- Ausbau der Planstraße als Erschließungsstraße (Klosterfraugasse)
- Schaffung eines indirekten Linksabbiegers in die Scheibenstraße durch die Wendefahrt auf der Kapuzinerstraße
- Drehung der Einbahnstraßenrichtung der Amboßstraße
- Umgestaltung des Knotens
Jesusgasse/Feuerstraße/Amboßstraße/Floriansgasse

- o Drehung der Einbahnstraßenrichtung auf der Schmiedegasse zwischen Feuerstraße und Amboßstraße



Prognostizierte verkehrliche Auswirkungen:

- o Zur Realisierung des Niehler Gürtels und Schaffung des Linksabbiegers an der Kreuzung Friedrich- Karl-Straße/Neusser Straße siehe die Erläuterungen aus den GVK-Vorgaben, Seite 10.
- o Zum Ausbau der Planstraße als Erschließungsstraße (Klosterfraugasse) siehe die Erläuterungen aus der Variante 1, Seite 13

- Zur Schaffung eines indirekten Linksabbiegers in die Scheibenstraße durch die Wendefahrt auf der Kapuzinerstraße siehe die Erläuterungen aus der Variante 1, Seite 14

- Änderungen der Verkehrsführung

Durch die Drehung der Einbahnrichtung Amboßstraße und Schmiedegasse zwischen Amboßstraße und Feuerstraße würde der heute aus Richtung Süden kommende Durchgangsverkehr, der die Verkehrsachse Merheimer Straße und Schmiedegasse nutzt, um an der Einmündung Schmiedegasse/Neusser Straße das Gebiet westlich der Neusser Straße zu verlassen, komplett unterbunden. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist nur dann möglich, wenn der Linksabbieger Friedrich-Karl-Straße/Neusser Straße infolge des Ausbaus des Gürtels, eingerichtet wird.

Durch weitgehende Entlastung der Schmiedegasse zwischen Merheimer Straße und Neusser Straße kann das Rechtsabbiegen von der Neusser Straße in die Schmiedegasse zugelassen werden. Dies würde zur deutlichen Verbesserung der Erschliessung des Bereiches Vulkanstraße-Schmiedegasse führen.

Zur weiteren Entlastung und Unterbindung der möglichen Verkehrsverlagerungen ist die Änderung der Verkehrsführung in der Einmündung Jesuitengasse/Floriansgasse/Amboßstraße/Feuerstraße erforderlich. Die Realisierung dieser Lösung kann allerdings nur durch die bauliche Umgestaltung des Knotens erfolgen.

- Tempo 30-Zonen

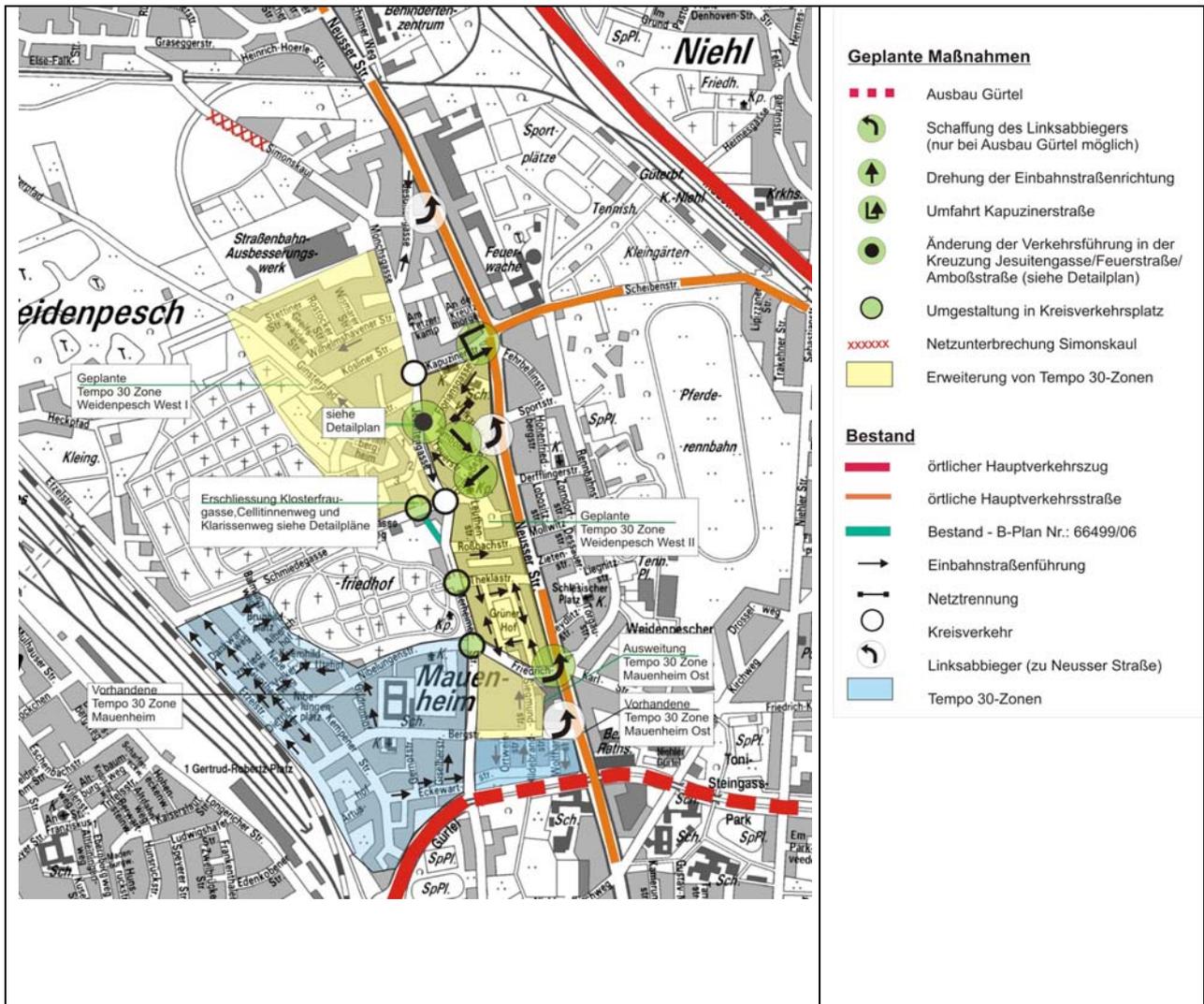
In Bezug auf die Ausweitung der Tempo 30-Zonen würde die Realisierung dieser Variante bedeuten, dass die Tempo 30-Zone Mauenheim-Ost um die Bergstraße und Siegmundstraße ausgeweitet werden könnte.

Die geplante Tempo 30-Zone Weidenpesch-West II kann aufgrund der stark reduzierten Durchgangsverkehre auf der Schmiedegasse bis zur Kapuzinerstraße eingerichtet werden.

Eine Ausweitung der geplanten Tempo 30 - Zonen Weidenpesch - West I wäre bei Umsetzung dieser Variante nicht möglich, da die Verkehrsmengen auf der Jesuitengasse nördlich des Kreisverkehrs Kapuzinerstraße für die Aufnahme der Straßen in die Zone immer noch zu hoch sind.

Variante 4 (siehe Anlagen 18-20)

- Realisierung des Niehler Gürtels und Schaffung eines Linksabbiegers in der Friedrich-Karl-Straße
- Ausbau der Planstraße als Erschließungsstraße Kloostergasse
- Schaffung eines indirekten Linksabbiegers in die Scheibenstraße durch die Wendefahrt auf der Kapuzinerstraße
- Drehung der Einbahnstraßenrichtung der Amboßstraße
- Umgestaltung des Knotens Jesuitengasse/Feuerstraße/Amboßstraße/Floriansgasse
- Drehung der Einbahnstraßenrichtung auf der Schmiedegasse zwischen Feuerstraße und Amboßstraße
- Netzunterbrechung in der Straße Simonskaul



Prognostizierte verkehrliche Auswirkungen:

Die Variante 4 unterscheidet sich von der Variante 3 lediglich durch die hinzukommende Trennung der Durchfahrt in der Straße Simonskaul. Daher sind alle weiteren Auswirkungen analog der Variante 3 zu betrachten.

Wie in Variante 1 beschrieben, unterbindet die Netzdurchtrennung in der Straße Simonskaul den unerwünschten Durchgangsverkehr aus Richtung Nord-Westen. Dies bedeutet im Vergleich zur Variante 3 eine weitere Verkehrsentlastung im Gebiet.

Die Auswirkungen auf die Tempo 30-Zonen entsprechen der Variante 3.

Die Wirkungsanalyse der Kombination aller Maßnahmen nach dieser Variante stellt den höchsten Erreichungsgrad des gesetzten Zieles, das Gebiet Weidenpesch westlich der Neusser Straße vom Verkehr zu entlasten, dar.

Fazit:

In der nachfolgenden Tabelle sind die prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen auf die ausgewählten Straßen des Gebietes je nach Variante zusammengestellt. Die Werte in der Tabelle stellen die erhobene Anzahl der Kraftfahrzeuge im Querschnitt im Zeitraum von 24 Stunden (Kfz/24 h) dar.

Straße bzw. Straßenabschnitt	Bestand	Simulation-Differenz zu Bestand Varianten			
		1	2	3	4
Floriansgasse	240	250	250	500	500
Amboßstraße	2810	200	-2400	-900	-1150
Feuerstraße	440	--	--	750	750
Schmiedegasse zwischen Jesuitengasse und Feuerstraße	5570	0	-2150	-4400	-4350
Schmiedegasse zwischen Amboßstraße und Neusser Straße	2170	0	1600	0	-500
Jesuitengasse zwischen Kösliner Straße und Kapuziner Straße	7780	-1200	-950	-500	-950
Jesuitengasse zwischen Kapuzinerstraße und Pallenbergstraße	7070	-500	-1400	-950	-1100
Jesuitengasse zwischen Pallenbergstraße und Floriansgasse	7380	-650	-2700	-2750	-2700
Jesuitengasse zwischen Floriansgasse und Schmiedegasse	5270	-550	-1650	-1450	-1800
Bergstraße zwischen Merheimer Straße und Neusser Straße	6030	0	-700	-4400	-4400

Differenzwerte unter 200 Kfz/DTV werden im Netzmodell nicht dargestellt	 Verkehrsabnahme  Verkehrszunahme
---	--

Für eine wirkungsvolle Verkehrsentslastung des Stadtteils Weidenpesch westlich der Neusser Straße ist die Realisierung des Niehler Gürtels von großem Vorteil, da durch

diese Maßnahme die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Linksabbiegers von der Friedrich-Karl-Straße auf die Neusser Straße stadtauswärts geschaffen werden können. Infolge dessen kann auf die Linksabbiegemöglichkeit Schmiedegasse/Neusser Straße für den Durchgangsverkehr verzichtet werden. Dies führt zur wirksamen Unterbindung der Durchgangsverkehre in der Schmiedegasse und Bergstraße. Die deutliche Verkehrsentslastung ermöglicht dann die Einbeziehung dieser Bereiche in die Tempo 30-Zonen.

Das Verkehrsaufkommen im Straßenzug Mönchsgasse-Jesuitengasse wird reduziert. Dennoch ist aufgrund der verbleibenden Verkehrsmengen die Einbeziehung dieser Straßen in eine Tempo 30-Zone in allen Varianten nicht möglich.

Im Zuge der Einrichtung von Tempo 30-Zonen werden alle dafür geeigneten Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

Durch die Unterbrechung der Straße Simonskaul kann der Bereich nördlich der Kapuzinerstraße auch ohne die Realisierung des Niehler Gürtels vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dabei ist jedoch mit der Verkehrszunahme unter anderem in der Wilhelm-Sollmann-Straße und Neusser Straße zu rechnen.

Die im Gesamtverkehrskonzept (GVK) geplante Umgehungsstraße mit der Funktion einer örtlichen Hauptverkehrsstraße entspricht nicht dem Ziel des hier vorgelegten Konzeptes das Wohngebiet westlich der Neusser Straße vom Verkehr zu entlasten und zu beruhigen. Angesichts des gesetzten Ziels dient diese Achse in allen vorgestellten Varianten lediglich der Entlastung des Kerngebietes Weidenpesch und einer reinen Erschließung des Neubaugebietes um den Klarissenweg. Die Funktion der Straße als reine Erschließungsstraße ermöglicht die Reduzierung des Straßenquerschnittes und eine variable, wie in der Alternativen A vorgeschlagen, Verkehrserschließung des Neubaugebietes.

Die Variante 4 wird als wirkungsvollste in Bezug auf die Verkehrsentslastung im Gebiet bewertet. Da diese Lösung nur den Ausbau des Niehler Gürtels beinhaltet, kann sie allerdings als langfristige Maßnahme betrachtet werden. Von den zwei Varianten, die zunächst auch ohne Ausbau des Gürtels umgesetzt werden können, wird von der

Verwaltung eine schrittweise Umsetzung wie folgt vorgeschlagen: im ersten Schritt die Variante 1 und auf dieser aufbauend im zweiten Schritt die Variante 2. Nach dem Ausbau des Niehler Gürtels können dann im dritten Schritt die verbleibenden Maßnahmen aus der Variante 4 umgesetzt werden.

Die alternativ zu der Variante 4 vorgeschlagene Variante 3 unterscheidet sich lediglich in der Sperrung der Durchfahrt Simonskaul. Diese Alternative lässt sich in der gleichen schrittweisen Umsetzung mit der Variante 1 und 2 kombinieren.

Diese Vorgehensweise zeigt, dass im westlichen Weidenpesch eine weitgehende Verkehrsentslastung und Verkehrsberuhigung nur schrittweise erreicht werden kann.