

Entwicklung des Verkehrskonzeptes für den Anschluß des im Rahmen des B-Plans Nr. 5434 geplanten Lidl-Marktes an die Kölner Straße

Ausgangssituatuion:

- **Es liegt eine verkehrstechnische Beurteilung vom Mai 2004 mit folgenden Kerninhalten vor:**
 - Verkehrszählung weist Spitzenbelastung zwischen 17.30 h und 18.30 h aus
 - In der Spitzenstunde 11 Schrankenschließungen
 - Der geplante Anschluß des B-Plan-Gebietes wird mit jeder Schrankenschließung überstaut. Aus dem B-Plan-Gebiet können bei Schrankenschließungen keine Linksabbieger ausfahren
 - Aus Verkehrszählungen an anderen Lidl-Märkten läßt sich für den Lidl-Markt in der Spitzenstunde ein Verkehrsaufkommen von 75 Kfz/h prognostizieren
 - Für den geplanten sozialen Wohnungsbau (28 Wohneinheiten) läßt sich in der Spitzenstunde ein Verkehrsaufkommen von 11 Kfz/h prognostizieren
 - In den Berechnungen der Leistungsfähigkeit zweier dargestellter Verkehrskonzepte wird ein 10%-igen Zuschlag berücksichtigt, der vorstellbaren zukünftigen Verkehrszunahmen Rechnung trägt
 - Verkehrskonzept 1 läßt alle Verkehrsbeziehungen zu. Für den Linksabbiegeverkehr aus dem B-Plan-Gebiet ergibt sich eine unzureichende Verkehrsqualität. Alle anderen Verkehrsbeziehungen sind unproblematisch
 - Verkehrskonzept 2 untersagt das Linksabbiegen aus dem B-Plan-Gebiet. Dieses Konzept weist für das gesamte Verkehrssystem eine ausreichende Leistungsfähigkeit aus
- **Verkehrskonzept 2 weckt Befürchtungen, dass es zu Schleichverkehr durch die Wohngebiete entlang der Ferdinand-Stucker-Str. und der Dariusstr. kommt**

Prioritäten bei der Entwicklung des Verkehrskonzeptes:

- **Keine Verschlechterung der Verkehrsqualität auf der Kölner Str.**
- **Kein Schleichverkehr durch Wohngebiete**

Prüfung neuer Verkehrskonzepte:

1. **Ausfahrt des B-Plan-Gebietes gegenüber der Graf-Adolf-Str. und Beampelung des gesamten Kreuzungsbereiches**
 - Gewährleistung eines geregelten Linksabbiegeverkehrs aus dem B-Plan-Gebiet
 - Kein Schleichverkehr durch Wohngebiete
 - Rotphasen der Kölner Str. führen zu längeren Rückstaulängen auf der Kölner Str.
 - In der Spitzenverkehrszeit kann es zu einer Überstauung des Hindenburgplatzes kommen
 - Fazit: Stark negativer Einfluß auf die Verkehrsqualität der Kölner Str.

2. Ausfahrt des B-Plan-Gebietes ~35 m nördlich der Graf-Adolf Str.; Einfädelhilfe für die Linksabbieger aus dem B-Plan-Gebiet

- Linksabbieger vom B-Plan-Gebiet ist nicht auf Verkehrslücke Kölner Str. aus Richtung Zentrum, sondern nur auf Verkehrslücke Kölner Str. aus Richtung BAB angewiesen
- Ausfahrtsituation wird durch Schrankenschließungen begünstigt
- Umweg über Wohngebiete ist unattraktiv
- Verkehrsqualität der Kölner Str. wird nur unwesentlich beeinflusst
- Ungewöhnliche Verkehrsführung kann bei den Verkehrsteilnehmern zu Verwirrung führen. Aus diesem Grund lehnt die Polizei und das Straßenverkehrsamt das Konzept ab.
- Fazit: Theoretisch praktikable Lösung. In der Praxis werden wegen der ungewöhnlichen Verkehrsführung Probleme befürchtet

3. Ausfahrt des B-Plan-Gebietes ~35 m nördlich der Graf-Adolf Str.; Lichtsignalisierung nördlich der Ausfahrt des B-Plan-Gebietes:

- **Kurz vor Schrankenschließung kündigt ein Gelbsignal die Schrankenschließung an**
- **Es folgt ein Rotsignal, das die Autos aus Richtung Zentrum während der Schrankenschließung nördlich der Ausfahrt des B-Plan-Gebietes halten läßt**
- Ausfahrtsituation wird durch Schrankenschließungen begünstigt
 - Bei jeder Schrankenschließung können 4 Autos ungehindert vom B-Plan-Gebiet links auf die Kölner Str. abbiegen
 - Bei 11 Schrankenschließungen in der Spitzenstunde ist diese ungehinderte Ausfahrt alle 5-6 Minuten möglich
 - In der Spitzenstunde ist die ungehinderte Ausfahrt von 44 Kfz möglich
- Umweg über Wohngebiete ist unattraktiv
 - 30 km-Zone; Fahrbahnerhöhungen zur Verkehrsberuhigung
 - weitgehend einspurig; bei Gegenverkehr Wartezeit
 - Evtl. Bahnschrankenschließung an der Dariusstr.
 - Wartezeit an der beampelten Ausfahrt von der Dariusstr. auf die Kölner Str.
- Verkehrsqualität der Kölner Str. wird nur unwesentlich beeinflusst (Rückstaulänge bei Schrankenschließung erhöht sich um 25 m)
- In der Spitzenverkehrszeit kann es zu geringfügigem Rückstau auf dem Lidl-Parkplatz kommen
- Fazit: Praktikable Lösung. Den Prioritäten wird Rechnung getragen. Zustimmung seitens des Fachbereichs Verkehr