

Straßen-Neubau im Landschaftspark Kalkberge?

-

Ergänzung einer Variante 4 zur Bürgereingabe
durch die Bürgerinitiativen

Kalkberg (<https://kalkberg.kalkpost.de/>)

Mehr Grün in Kalk (www.mehr-gruen-in-kalk.de)

Buchforst Mobil (www.buchforst-mobil.de)

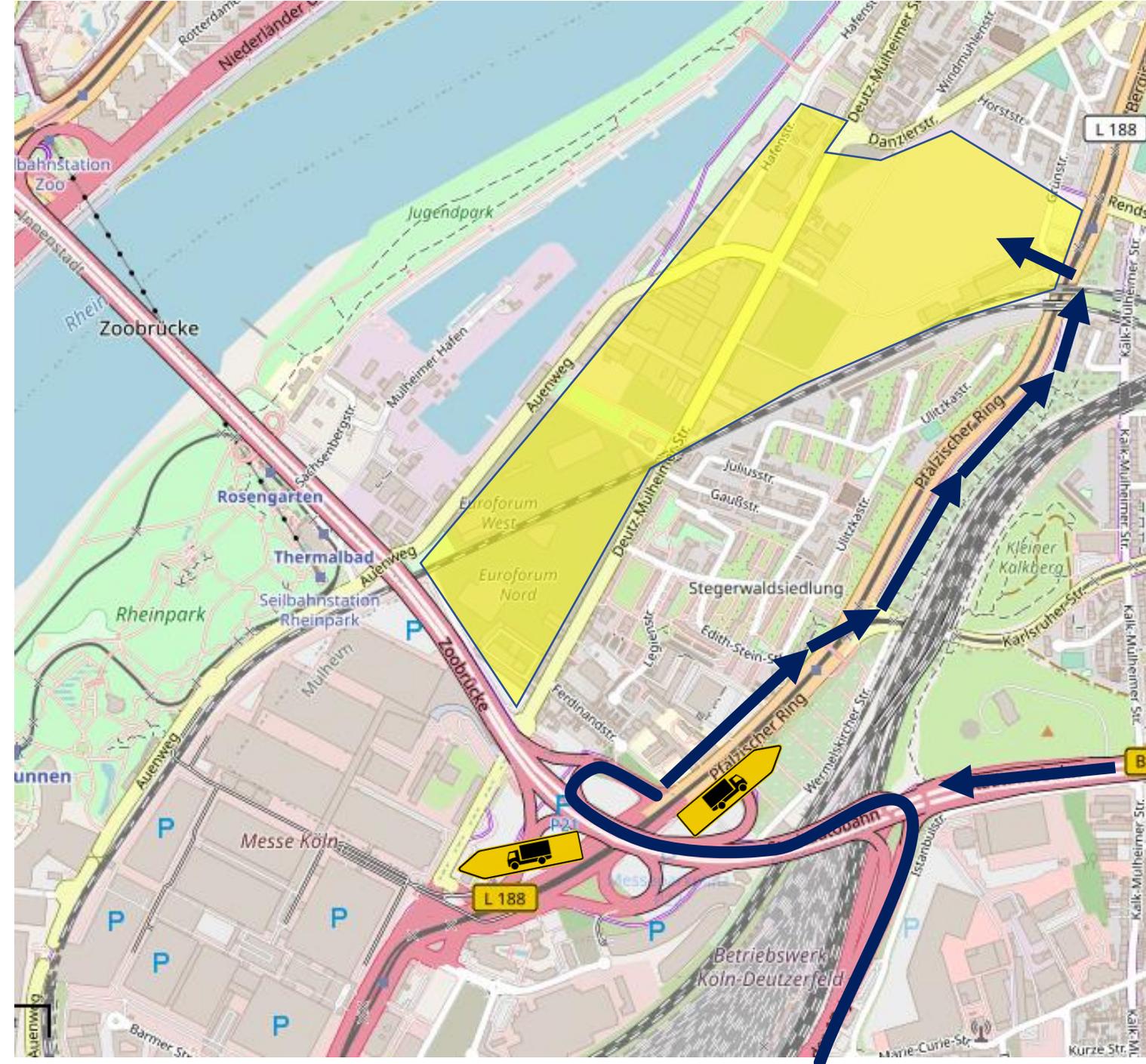
Stand 10.11.2023

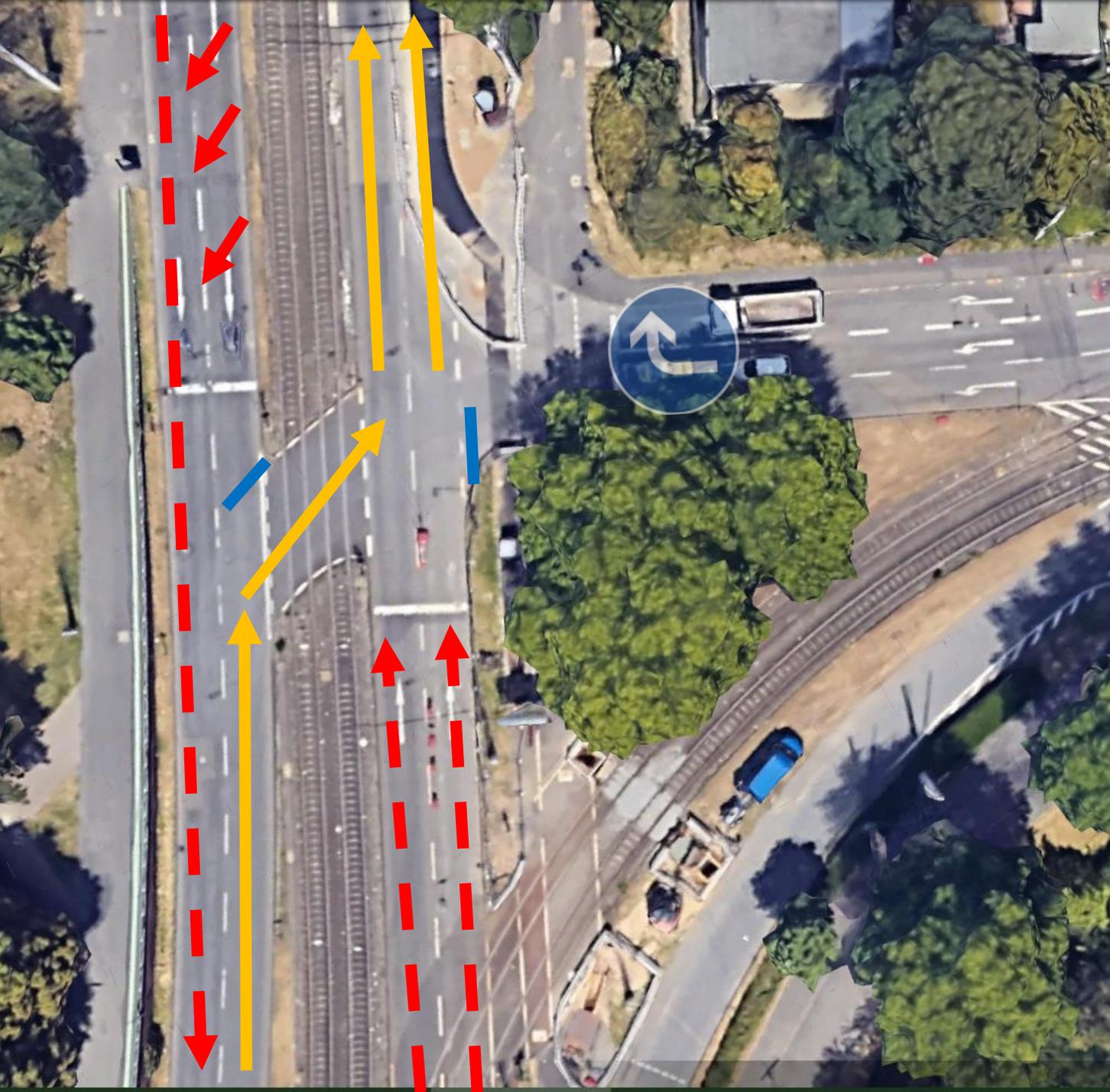
Weitere Alternative zum Netzelement 4

- Ergänzend zu den bereits vorgestellten Varianten haben die Bürgerinitiativen eine weitere Lösung (**Variante 4**) erarbeitet:
- Wie gehabt soll der MIV auf die **Stadtautobahn** geführt werden
- MIV wird unter Nutzung einer Spur der **Westseite** des **Pfälzischen Rings** Richtung Norden geführt (links der KVB-Gleise, vergleichbar mit Führung Mindener Str. in Deutz)
- Ausreichend Platz für **Kreuzung** (oder Kreisverkehr) auf Höhe des Parkplatzes P22 (Nord-Westliche Schleife des „Autobahnkreuzes“)
 - Mit Netzelement 3 ist hier ohnehin ein Umbau geplant, die Planungen könnten integriert werden
- Aufgrund der **lokalen Besonderheiten** des Pfälzischen Rings kann der MIV auf der Westseite Richtung Norden geführt werden (Überführung auf die Ostseite auf Höhe Stegerwaldsiedlung / Karlsruher Straße)
- Zwischen Grünstraße (geplante Kreuzung zur Erschließung Mülheim Süd) und Stadtautobahn ist der Pfälzische Ring mehr als 1,2 km (!) eine **innerstädtische Schneise quasi ohne lokale Erschließungsfunktion**

Wirkweise Variante 4

- Erschließung Mülheim Süd per Grünstraße wie Verwaltungsvorschlag
- Nutzbarkeit auch für MIV vom Kreuz Köln Ost
- Nutzbarkeit auch für LKW





Kreuzung Karlsruher Straße

- Fortführung über Karlsruher Straße bis Grünstraße
- Ggf. Entfall Linksabbieger von Buchforst
 - Keine Bedeutung für den MIV wegen direkter Autobahnanbindungen Buchforst und Frankfurter Straße
 - Dadurch auch weitere Optimierung für Stadtbahn
- Damit hier ampelfrei für Verkehr von Norden (ideal für MIV von Mülheim Süd Richtung Stadtautobahn)
- Leistungsstarke Überführung auf Ostseite mit adaptiver Verkehrssteuerung
 - „Dauergrün“ außer bei KVB (hier nur noch Linie 4)
 - Verkehr auf Ostseite von Süden kommend zweispurig und grün nur bei Bedarf (hier ohnehin geringe Verkehrsströme insb. nach Rückbau Messekreisel)
- Ab hier Verkehr Richtung Mülheim Süd (Grünstraße) wie Netzelement 4 nach Plan der Verwaltung
- Ggf. bauliche Gestaltung mit Trennelement oder Pollern (Beispiele in blau eingezeichnet), ggf. leichte Verbreiterung der Überführung (Kurvenradius)

Vorteile der Variante 4

- Minimaler Aufwand
 - Baulich: Keine Rampen erforderlich und benötigte Verkehrsflächen sind fast vollständig bereits als Straße angelegt
 - Planerisch: Integrierte Planung mit Netzelement 3 möglich
 - Im Kern geht es nur um den Bau einer Kreuzung (ohne Stadtbahn), Markierungsarbeiten und die Anpassung einer Ampelanlage
 - Hingegen Verwaltungsvorschlag: komplexe Rampen unterhalb der Stadtautobahn Richtung Kalkberg, Straßenneubau am Kalkberg, Neubau Kreuzung Karlsruher Straße am Kalkberg (Querung Linie 3), Komplettumbau Kreuzung Pfälzischer Ring/Karlsruher Straße (Linien 3 und 4)
- Kaum Beeinträchtigung der Stadtbahn (Betrachtung bis Kreuzung Grünstraße)
 - Bei Zufahrt zu Mülheim Süd lediglich einmalige Querung der Linie 4 auf Höhe Karlsruher Straße
 - Bei Verkehr von Grünstraße bis Stadtautobahn keinerlei KVB-Querung
 - Hingegen Netzelement 4 der Verwaltung: Nord-Süd-Verkehr muss Linien 4 und 3 queren, Süd-Nord-Verkehr muss Linie 3 queren (jeweils erschwert beim Linksabbiegen)
- Nutzung der bestehenden Schneise des Pfälzischen Rings und der Bestandsflächen an Stadtautobahn / Karlsruher Straße (echte Bündelung des Verkehrs)
- Keine Beteiligung der Deutschen Bahn
- Hohe Leistungsfähigkeit für den MIV und durchgängige Nutzbarkeit für LKW
- Keine Konflikte mit Fuß- oder Radverkehr
- Kombinierbar mit Netzelement 3 und unserem Verbesserungsvorschlag für das Netzelement 3 (u.a. verbesserte Erreichbarkeit Messeparkhaus)
- Selbstverständlich Vermeidung aller bereits aufgezeigten Nachteile eines Straßenneubaus am Kalkberg

Mögliche Fragestellungen

- **Führung des Verkehrs links der Gleise?**
 - Normale zweispurige Straße, kein „Linksverkehr“
 - Führung links der Gleise kein Novum in Köln, entspricht der Führung auf der Mindener Straße in Deutz
 - Deutliche Markierungen erforderlich, hierzu auch Nutzung der Schilderbrücke möglich
 - Fahrbahnbreite von 7,5 m erlaubt problemlos 2 Fahrstreifen (selbst am gerade umgebauten Fußgängerüberweg Stegerwaldsiedlung sind es 7,0 m im Bestand)
 - Einrichtung von Trennelementen bei 7,5 m Bestandsbreite möglich
- **Überführung bereits auf Höhe Stadtautobahn?**
 - Hierbei müssten aber Linien 3 und 4 gequert werden statt nur Linie 4
 - Höherer Aufwand durch neue Gleisquerung statt Nutzung bestehender Kreuzung
 - Könnte in Konflikt stehen mit der geplanten Überführung am Netzelement 3
- **Verkehrliche Leistungsfähigkeit im Vergleich zum Verwaltungsvorschlag?**
 - Aufgrund weniger Ampeln, weniger Abbiegevorgängen und weniger KVB-Querungen sind unsere Vorschläge insgesamt für alle Verkehrsarten leistungsfähiger

Anhang 1: Luftbilder Pfälzischer Ring

- Überblick Stadtautobahn, Pfälzischer Ring, Mülheim Süd und Kalkberge
- Ansicht Pfälzischer Ring zwischen Stadtautobahn und Karlsruher Straße
- Autobahnabfahrt / Pfälzischer Ring
- Pfälzischer Ring / Karlsruher Straße
- Einengung Pfälzischer Ring Höhe Grünstraße



1943

Image Landsat / Copernicus

Google Earth

50°57'03.95" N 6°59'39.07" O Höhe 49 m sichthöhe 1.33 km





Image Landsat / Copernicus

Google Earth



Image Landsat / Copernicus

Google Earth



Anhang 2: Verkehrsführung Mindener Straße

- Streetview: Durchfahrt vom Ottoplatz bis Deutzer Brücke links der Gleise
- Luftbilder der Kreuzungssituationen







Image Landsat / Copernicus



Image Landsat / Copernicus

50°56'10.37" N 6°58'17.68" E

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

- BI Kalkberg (<https://kalkberg.kalkpost.de/>)
- BI Mehr Grün in Kalk (www.mehr-gruen-in-kalk.de)
- BI Buchforst Mobil (www.buchforst-mobil.de)