

VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUM VERKEHRSKONZEPT HITDORF

Zusätzliche Verkehrs-
führungsvarianten

Im Auftrag des
Fachbereiches Stadtplanung
der Stadt Leverkusen

Köln, den 07.11.2011

VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUM VERKEHRSKONZEPT HITDORF

Zusätzliche Verkehrsführungsvarianten

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6

50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Bearbeitung:

Peter Gwiasda

Dahlia Strecker

07. November 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	8
2	Verkehrsführungsvarianten Hitdorf	11
2.1	Variante 4+ (mit L 43n und Verkehrskonzept)	12
2.2	Variante 6+ (Durchbindung Weinhäuserstraße).....	15
2.2.1	Verkehrsbelastung in Variante 6+ (vgl. Abb. 2-4):	16
2.2.2	Differenzdarstellung (Abb. 2-5):.....	17
2.2.3	Differenzdarstellung (Abb. 2-6):.....	18
2.2.4	Bewertung der Variante 6+.....	19
2.3	Variante 7+ (Durchbindung Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße).....	20
2.3.1	Verkehrsbelastung in Variante 7+ (vgl. Abb. 2-8)	21
2.3.2	Differenzdarstellung (Abb. 2-9):.....	22
2.3.3	Differenzdarstellung (Abb. 2-10):.....	23
2.3.4	Bewertung der Variante 7+.....	24
2.4	Variante 8+ („Echte“ Einbahnstraßenführung auf Hitdorfer Straße und Ringstraße)	25
2.4.1	Verkehrsbelastung in Variante 8+ (vgl. Abb. 2-12):	26
2.4.2	Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-13):	27
2.4.3	Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-14):	28
2.4.4	Bewertung der Variante 8+.....	29
2.5	Variante 9+ (Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße)	30
2.5.1	Verkehrsbelastung in Variante 9+ (vgl. Abb. 2-16):	31
2.5.2	Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-17):	32
2.5.3	Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-17):	33
2.5.4	Bewertung der Variante 9+.....	33
2.6	Variante 10+ („Echte“ Einbahnstraßenführung auf Ringstraße und Hitdorfer Straße und im Nebennetz).....	35
2.6.1	Verkehrsbelastung in Variante 10+ (vgl. Abb. 2-20):	36
2.6.2	Differenzdarstellung zu Variante 1 (vgl. Abb. 2-21)	37
2.6.3	Differenzdarstellung zu Variante 8+ (vgl. Abb. 2-22)	38
2.6.4	Bewertung der Variante 10+.....	39
3	Zusammenfassende Bewertung.....	40
3.1	Wirkungen im tabellarischen Überblick.....	41
3.2	Bewertung.....	43

4	Prognose Schwerverkehrsanteile	45
4.1	Fragestellung	45
4.2	Vorgehensweise.....	45
4.3	Ergebnisse der Schwerverkehrserhebung.....	46
4.4	Prognose der Schwerverkehrsanteile	48
5	Quellen.....	53

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2-1: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 4+	12
Abb. 2-2: Differenzdarstellung zwischen der Variante 1 und Variante 4+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	13
Abb. 2-3: Variante 6+: Darstellung der Maßnahmen im Netz	15
Abb. 2-4: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 6+	16
Abb. 2-5: Differenzdarstellung zwischen Variante 6+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	17
Abb. 2-6: Differenzdarstellung zwischen Variante 6+ und Variante 3+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	18
Abb. 2-7: Variante 7+: Darstellung der Maßnahmen im Netz	20
Abb. 2-8: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 7+	21
Abb. 2-9: Differenzdarstellung zwischen Variante 7+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	22
Abb. 2-10: Differenzdarstellung zwischen Variante 7+ und Variante 4+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	23
Abb. 2-11: Variante 8+: Darstellung der Maßnahmen im Netz	25
Abb. 2-12: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 8+	26
Abb. 2-13: Differenzdarstellung zwischen Variante 8+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	27
Abb. 2-14: Differenzdarstellung zwischen Variante 8+ und Variante 3+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	28
Abb. 2-15: Variante 9+: Darstellung der Maßnahmen im Netz	30
Abb. 2-16: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 9+	31
Abb. 2-17: Differenzdarstellung zwischen Variante 9+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	32
Abb. 2-18: Differenzdarstellung zwischen Variante 9+ und Variante 3+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	33
Abb. 2-19: Variante 10+: Darstellung der Maßnahmen im Netz	35
Abb. 2-20: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 10+	36
Abb. 2-21: Differenzdarstellung zwischen Variante 10+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)	37

Abb. 2-22: Differenzdarstellung zwischen Variante 10+ und Variante 8+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

38

Tabellenverzeichnis

Tab. 1-1:	Übersicht zu den Basisvarianten	8
Tab. 2-1:	Variantenübersicht (beige unterlegt = Varianten im Vorgutachten, grün unterlegt = Zusatzvergleichvariante)	11
Tab. 3-1:	Wirkungen der Verkehrsführungsvarianten im Vergleich mit Prognosenullfall (Variante 1)	41
Tab. 3-2:	Wirkungen der Verkehrsführungsvarianten im Vergleich mit den Varianten 3+, 4+ und 8+	42

1 Ausgangslage

Die Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf vom Februar 2011 hat die Ergebnisse des Verkehrskonzeptes aus dem Jahre 2000 überprüft und aktualisiert. Dabei wurden vier Varianten untersucht, die im Wesentlichen der Beschlusslage zum Verkehrskonzept von 2000 entsprachen. Diese Varianten hatten zwei Merkmale, die das Straßennetz betreffen:

1. Die Durchbindung der Ringstraße mit einer Lastverteilung auf die Ringstraße und die Hitdorfer Straße.
2. Bau der L 43 n im Zuge der Bernsteinstraße

Diese Merkmale wurden jeweils miteinander kombiniert. Zusätzlich wurde noch die Verkehrserzeugung von Hitdorf betrachtet. Dabei wurden zwei Prognosehorizonte unterschieden:

1. Auf Basis der bestehenden, **rechtskräftigen Bebauungspläne** wurde eine „Prognose 2020“ entwickelt.
2. Um die weiteren möglichen Verkehrsentwicklungen in Hitdorf abbilden zu können, wurde auf Grundlage der Verkehrserzeugung der Potenzialflächen zusätzlich eine „2020 +“ Variante erzeugt. Dies steht für den **maximalen Ausbaustand Hitdorfs** gemäß den Darstellungen des rechtswirksamen Flächennutzungsplans (FNP) der Stadt Leverkusen.

Daraus entstanden folgende Variantenkombinationen:

Tab. 1-1: Übersicht zu den Basisvarianten

Merkmale	ohne L 43n (Bernsteintrasse)	mit L 43n (Bernsteintrasse)
ohne Verkehrskonzept	Variante 1 (Prognose-Nullfall)	Variante 2
	Variante 1+ (Prognose-„2020 plus“)	
mit Verkehrskonzept	Variante 3	Variante 4
	Variante 3+	

Diese Varianten wurden in den letzten Wochen intensiv in Politik und Bürgerschaft diskutiert. Aus Sicht der Gutachter wird die Variante 3 zur sofortigen Umsetzung empfohlen. Eine spätere Ergänzung der Bernsteintrasse bringt eine zusätzlich Entlastung des östlichen Teils von Hitdorf.

Diese Ergebnisse, z.B. die begrenzten Entlastungswirkungen für den Westen Hitdorfs waren Anlass über weitere und weitergehende Maßnahmen nachzudenken. In Zuge der Diskussion über das Verkehrskon-

zept wurden seitens der Politik und der Bürgerschaft weitere Vorschläge für Verkehrsführungen benannt. Dabei handelt es sich um folgende Vorschläge.

**Maßnahmenvorschläge:
Zusätzliche Anbindungen**

Zusätzliche Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz, um den Verkehr aus den geplanten Baugebieten von den Sammelstraßen „Hitdorfer Straße“ und „Ringstraße“ fernzuhalten und direkt auf das übergeordnete Straßennetz zu führen.

Zu diesem Maßnahmenkreis zählen:

- Variante 6+ mit Anbindung der Weinhäuserstraße an die L 43.
- Variante 7+ mit zusätzlicher Anbindung der Fährstraße und der Grünstraße an die Bernsteintrasse, die vorausgesetzt wird.

Allgemeiner Hinweis

Die weitere Untersuchung der Verkehrsanbindungen an die „Bernsteintrasse“ bedeutet in diesem Zusammenhang keine Entscheidung für die „Bernsteintrasse“ als Verkehrsmodell. Die Untersuchungen zur Verkehrsvariante „Bernsteintrasse“ mit den Verkehrsanbindungen an die Verkehrsvariante „Bernsteintrasse“ sowie an die Langenfelder Straße erfolgen allein unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten der Verkehrssimulation. Mit diesen Verkehrsvarianten erfolgt zudem ein Eingriff in Natur und Landschaft mit Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur, die bisher nicht untersucht worden sind. Planungsrechtliche Bindungen und gesetzliche Bestimmungen führen zu Restriktionen (insbesondere Festsetzung in Bebauungsplänen, Darstellungen des Flächennutzungsplans, Ziele des sich bestehenden bzw. des neu aufzustellenden Landschaftsplans sowie der Regionalplanung), die ebenfalls noch nicht ermittelt worden sind. Für die untersuchten Variante „Bernsteintrasse“ und die verkehrlichen Anschlüsse (Ausbau Weinhäuserstraße, Grünstraße, Fährstraße) besteht kein Planungs- und Baurecht. Eine Umsetzung dieser Verkehrsvarianten setzt den Grunderwerb der erforderlichen Flächen voraus sowie weitere Finanzmittel zur Herstellung dieser Verkehrsstraßen. Die Anbindung von Verkehrsstraßen an klassifizierte Landesstraßen unterliegen Bestimmungen gem. Landesstraßengesetz NRW.

Eine verkehrstechnische Machbarkeit einer Trasse ist nur ein Teilaspekt unter einer Vielzahl von weiteren Faktoren die Berücksichtigung finden müssen.

**Maßnahmenvorschläge:
Einbahnführung**

Ein weiterer Maßnahmenvorschlag bezog sich auf die Einbahnführung des Verkehrs im Zuge der Hitdorfer Straße (Richtung Südost) und der Ringstraße in Richtung Nordwest. Mit dieser Lösung verbindet sich die Hoffnung auf einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss, was geringere Lärmemissionen zur Folge hat. Außerdem wird erwartet, dass dann mehr Parkraum im Zuge der Hitdorfer Straße gewonnen werden kann.

Da durch diese Lösung mehr Umwegfahrten erzeugt werden, wird zusätzlich eine Lösung mit Einbahnstraßenregelungen an den Querstraßen gerechnet.

Zu diesem Maßnahmenkreis zählen:

- Variante 8+ sieht die durchgängige Einbahnstraßenführung auf der Hitdorfer Straße und der Ringstraße vor.
- Variante 10+ basiert auf Variante 8+ und sieht zusätzlich Einbahnstraßenführungen im Zuge der Querstraßen vor.

Eine zusätzliche Fragestellung, die zudem in den Fragenkreis Einbahnstraßenführungen zählt ist die Führung der Langenfelder Straße zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße als Einbahnstraße. Dies soll Gestaltungsoptionen auf der Langenfelder Straße eröffnen und zu einer Entlastung dieses Straßenabschnittes beitragen.

Die dazugehörige Variante ist:

- Variante 9+ mit Einbahnstraßenführung im Zuge der Langenfelder Straße

Variantenvergleich

Diese Varianten werden in dieser Untersuchung dargestellt und mit dem Prognose-Nullfall (Variante 1) und der bislang favorisierten Variante 3+ verglichen.

Variante 1

Die Variante 1 beinhaltet die Bevölkerungszunahmen bis zum Jahr 2020 und beruht auf dem heutigen Straßennetz.

Variante 3+

Die Variante 3+ beinhaltet die Bevölkerungszunahmen jenseits des Jahres 2020 und stellt die potenziell mögliche Bevölkerungszunahme dar. Des Weiteren beruht sie auf der Verkehrsführung nach dem Verkehrskonzept.

Variante 4+

Um auch für die Variante 4 (Verkehrsführung nach dem Verkehrskonzept und Bernsteintrasse) die Belastung für den Prognosehorizont 2020+ zu erhalten, wurde zusätzlich noch die Variante 4+ erstellt. Diese beinhaltet somit die Verkehrsführung nach dem Verkehrskonzept und die Bernsteintrasse. Diese Variante 4+ stellt die Vergleichsvariante für die Variante 7+ dar.

2 Verkehrsführungsvarianten Hitdorf

In den folgenden Kapiteln werden die Varianten kurz erläutert und die Ergebnisse beschrieben. Den Varianten 6+ bis 10+ liegt jeweils der Prognosehorizont 2020+ zu Grunde.

Die jeweiligen Varianten werden jeweils mit der Variante 1 (Prognosenußfall 2020) verglichen. Diese Differenzdarstellung ermöglicht einen Vergleich mit allen bereits im ersten Teil des Gutachtens dargestellten Varianten.

Zusätzlich wird noch ein Vergleich auf der Basis des Prognosehorizontes 2020+ durchgeführt, um die Effekte der Kfz-Verkehrszunahme auszublenzen.

Danach folgt abschließend ein Vergleich der Be- und Entlastungswirkungen in einer Tabelle.

Tab. 2-1: Variantenübersicht (beige unterlegt = Varianten im Vorgutachten, grün unterlegt = Zusatzvergleichvariante)

	Prognosehorizont			
	2020		2020+	
Netzzustand	ohne Bernsteintrasse (L43)	mit Bernsteintrasse (L43)	ohne Bernsteintrasse (L43)	mit Bernsteintrasse (L43)
heutiges Straßennetz	Variante 1 (Prognosenußfall)	Variante 2	Variante 1+ (Prognose-“2020 plus“)	
Verkehrsführung nach mit L 43 Verkehrskonzept	Variante 3	Variante 4	Variante 3+	Variante 4+
zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	Variante 5			
zusätzliche Durchbindung Weinhäuserstr			Variante 6+	
zusätzliche Durchbindung Weinhäuserstr., Fährstr., Grünstr				Variante 7+
zusätzlich Einbahnstraße Langenfelder Straße			Variante 9+	
Einbahnstraßen Ringstraße und Hitdorfer Straße			Variante 8+	
mit Einbahnstraße auf Langenfelder Str., Concordiastr. und Grünstr.			Variante 10+	

2.1 Variante 4+ (mit L 43n und Verkehrskonzept)

Zielsetzung

Diese Variante entspricht in der Verkehrsführung der Variante 4 aus dem vorangegangenen Gutachten und geht neben dem Verkehrskonzept auch von der Realisierung der L 43n (Bernsteintrasse) aus. In dieser Variante sollte also die Wirkung des Verkehrskonzeptes in Kombination mit der Realisierung der Bernsteintrasse (L 43n) beurteilt werden. Die sogenannten „Varianten“ beinhalten die Bebauung aller Reserveflächen mit Wohnnutzung, stellen also die maximale Verkehrserzeugung für den Prognosehorizont 2025 dar.

Wirkungen der Varianten

Verkehrsbelastung (vgl. Abb. 2-1):

- Der östliche Ortseingang (Hitdorfer Straße) ist mit 14.030 Kfz/24h um rund 6% weniger belastet als im Prognosenullfall.
- Der westliche Ortseingang (Hitdorfer Straße) ist mit 4.440 Kfz/24h um ca. 1% weniger belastet als im Prognosenullfall und bleibt somit nahezu unverändert.
- Der nördliche Ortseingang (Langenfelder Straße) ist mit 7.830 Kfz/24h um 17% höher belastet als im Prognosenullfall.
- Die Ringstraße ist zwischen Widdauener Straße und Langenfelder Straße mit 6.320 Kfz/24h um 48% stärker belastet.

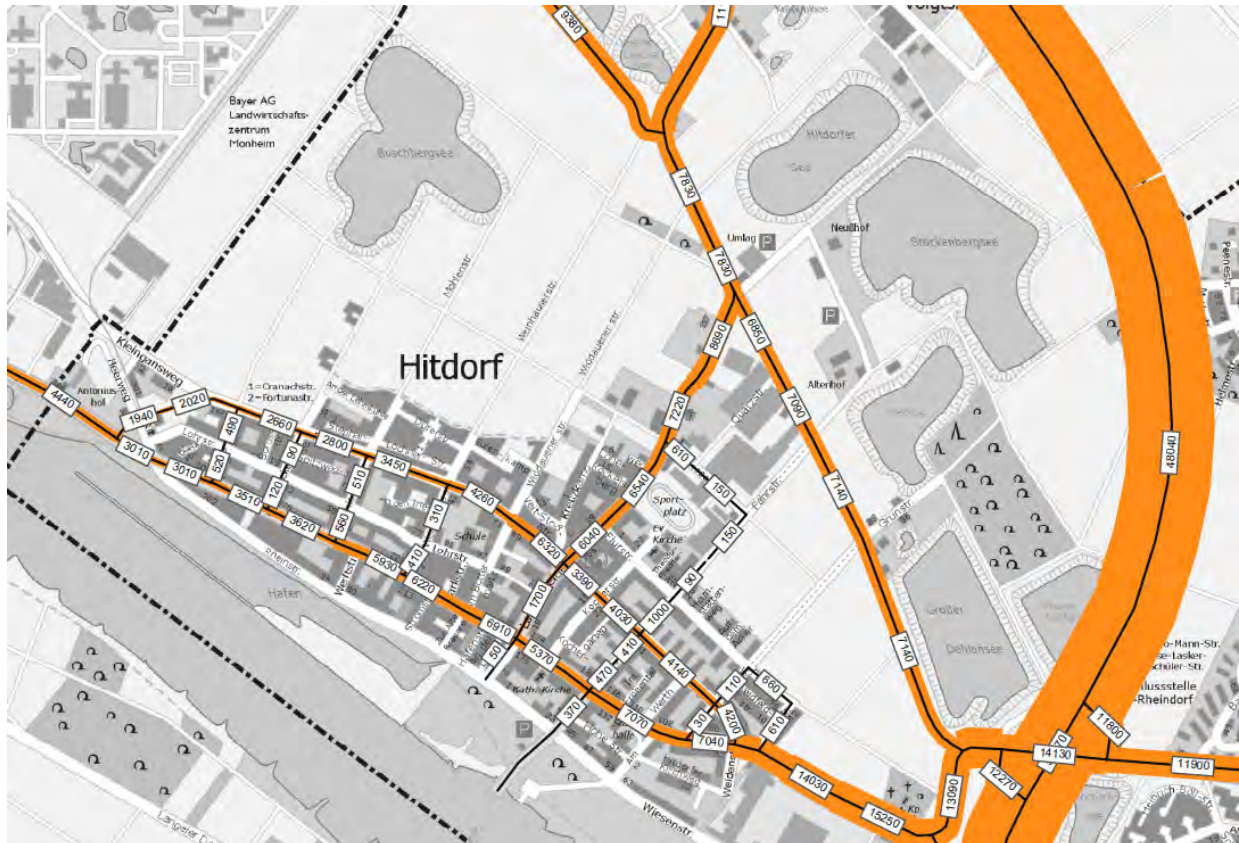


Abb. 2-1: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 4+

- Die Hitdorfer Straße ist zwischen Parkstraße und Langenfelder Straße mit 6.910 Kfz/24h um 17% geringer belastet.
- Die Ringstraße ist zwischen Fährstraße und Grünstraße mit 4.140 Kfz/24h um 23% geringer belastet als im Prognosenullfall.
- Die Hitdorfer Straße ist zwischen Fährstraße und Grünstraße mit 7.070 Kfz/24h (-10%) belastet.

Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-2)

Es zeigen sich für ganz Hitdorf, bis auf die Ringstraße westlich der Langenfelder Straße (+2.050 Kfz/24h) und Langenfelder Straße nördlich der Ringstraße (bis zu 2.480 Kfz/24h) Entlastungswirkungen gegenüber der Variante 1: Hitdorfer Straße zwischen Parkstraße und Langenfelder Straße -1.440 Kfz/24h, zwischen Fährstraße und Grünstraße -750 Kfz/24h; Ringstraße zwischen Fährstraße und Grünstraße -1.260 Kfz/24h). Das Grundmuster der Entlastungswirkungen ist mit Variante 4 vergleichbar. Allerdings mit Abweichungen im Ausmaß der Be- und Entlastungswirkungen.

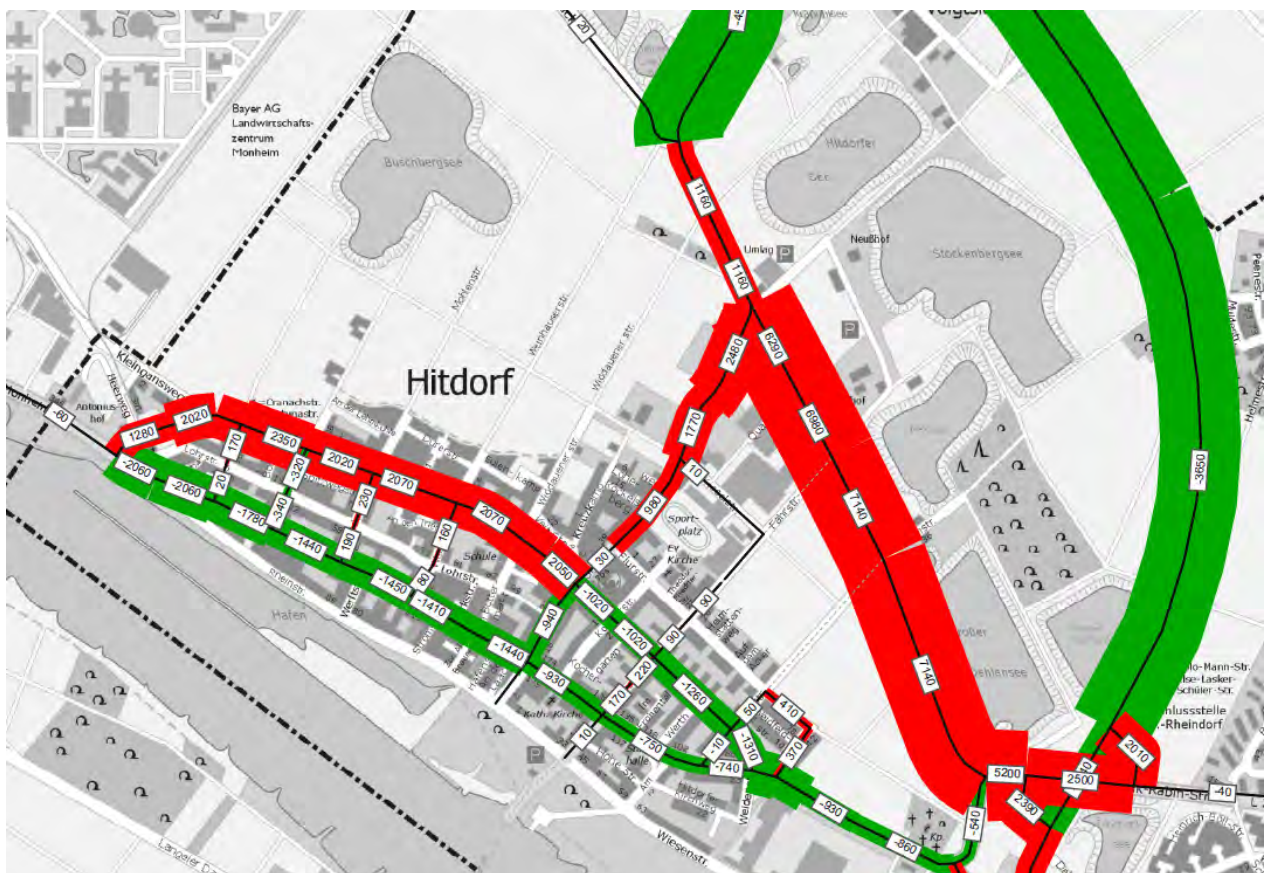


Abb. 2-2: Differenzdarstellung zwischen der Variante 1 und Variante 4+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

Auch bei dieser Variante bleibt der Verkehr in und aus Monheim im Wesentlichen gleich. Der Wert von -60 Kfz/24h liegt im täglichen Schwankungsbereich.

Der Verkehr am östlichen Ortseingang nimmt ab (-930 Kfz/24h). Dabei überlagern sich mehrere Wirkungen:

- Verlagerung des Durchgangsverkehrs, insbesondere im Zug der östlichen Ringstraße und der Langenfelder Straße.
- Weitgehende Verlagerung des Verkehrs in das Gewerbegebiet an der Bernstein- und Quarzstraße.

Dabei handelt es sich um ca. 2.200 Kfz/24h, wie aus Abb. 5-13 zu Variante 4 des ersten Gutachtens sichtbar wird. In Variante 4+ wird diese Entlastung allerdings zu über der Hälfte durch den Neuverkehr aus den zusätzlichen Baugebieten aufgefüllt. Die Entlastung gegenüber dem heutigen Zustand ist daher deutlich geringer (vgl. Abb. 2-2) als in Variante 4.

Vergleich zu Variante 4

In Abb. 2-2 wird deutlich, dass die Entlastungswirkungen im östlichen Bereich Hitdorfs hier ähnlich wie in Variante 4 festzustellen sind. Diese Entlastungswirkungen sind niedriger als in der Variante 4, da Hitdorf in der „+“-Variante auch mehr Einwohner beinhaltet. Die Effekte im westlichen Teil Hitdorfs sind auf die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes (vgl. Variante 3+) zurückzuführen. Auch hier sind bei Variante 4+ gegenüber der Variante 4 mehr Belastungen durch die zusätzlichen Siedlungsgebiete festzustellen. Von diesem Mehrverkehr ist die Ringstraße naturgemäß stärker betroffen als die Hitdorfer Straße.

Fazit

Die beiden Maßnahmenpakete Verkehrskonzept und L 43n (Bernsteintrasse) überlagern sich in der Variante 4+. Beide Maßnahmen ergänzen sich. Eine Synergie ist insbesondere im östlichen Hitdorf festzustellen, wo sowohl die östliche Hitdorfer Straße (-10%) und die östliche Ringstraße (-23%) entlastet werden können. Allerdings fällt die Entlastung der östlichen Ringstraße geringer aus, da hier der Verkehr aus den neuen Baugebieten in Richtung Leverkusen auftritt. Die Entlastungseffekte durch die L43n (Bernsteintrasse) die in Variante 4 noch sehr deutlich waren, werden in Variante 4+ durch den Verkehr der neuen Baugebiete aufgefüllt. Die L43m in der hier dargestellten Form ist als kaum geeignet den zusätzlichen Ziel und Quellverkehr aufzunehmen. Inwieweit neue Straßenverbindungen an die L43n einen Beitrag zur Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes leisten können, wird mit den folgenden Varianten untersucht.

2.2 Variante 6+ (Durchbindung Weinhäuserstraße)

Basisvariante

Die Variante 6+ basiert auf Variante 3+ hinsichtlich der Maßnahmen und der Verkehrserzeugung. Die sogenannten „+Varianten“ beinhalten die Bebauung aller Reserveflächen mit Wohnnutzung, stellen also die maximale Verkehrserzeugung dar.

Maßnahmen im Überblick

Die Maßnahmen 1 und 2 entsprechen der Variante 3+ und damit der Empfehlung aus dem ersten Teil des Gutachtens.

1. Durchbindung der Ringstraße zur Hitdorfer Straße.
2. Punktuelle Einengungen der Fahrbahn auf der Ringstraße und Hitdorfer Straße, um eine bevorzugte Fahrtrichtung zu erreichen. Von Westen nach Osten soll auf der Hitdorfer Straße und in der entgegengesetzten Richtung auf der Ringstraße gefahren werden.
3. Als zusätzliche Maßnahme wird in Variante 6+ die Anbindung der Weinhäuserstraße an die Langenfelder Straße in Höhe der Einmündung Fahrenacker über einen Kreisverkehr sichergestellt.

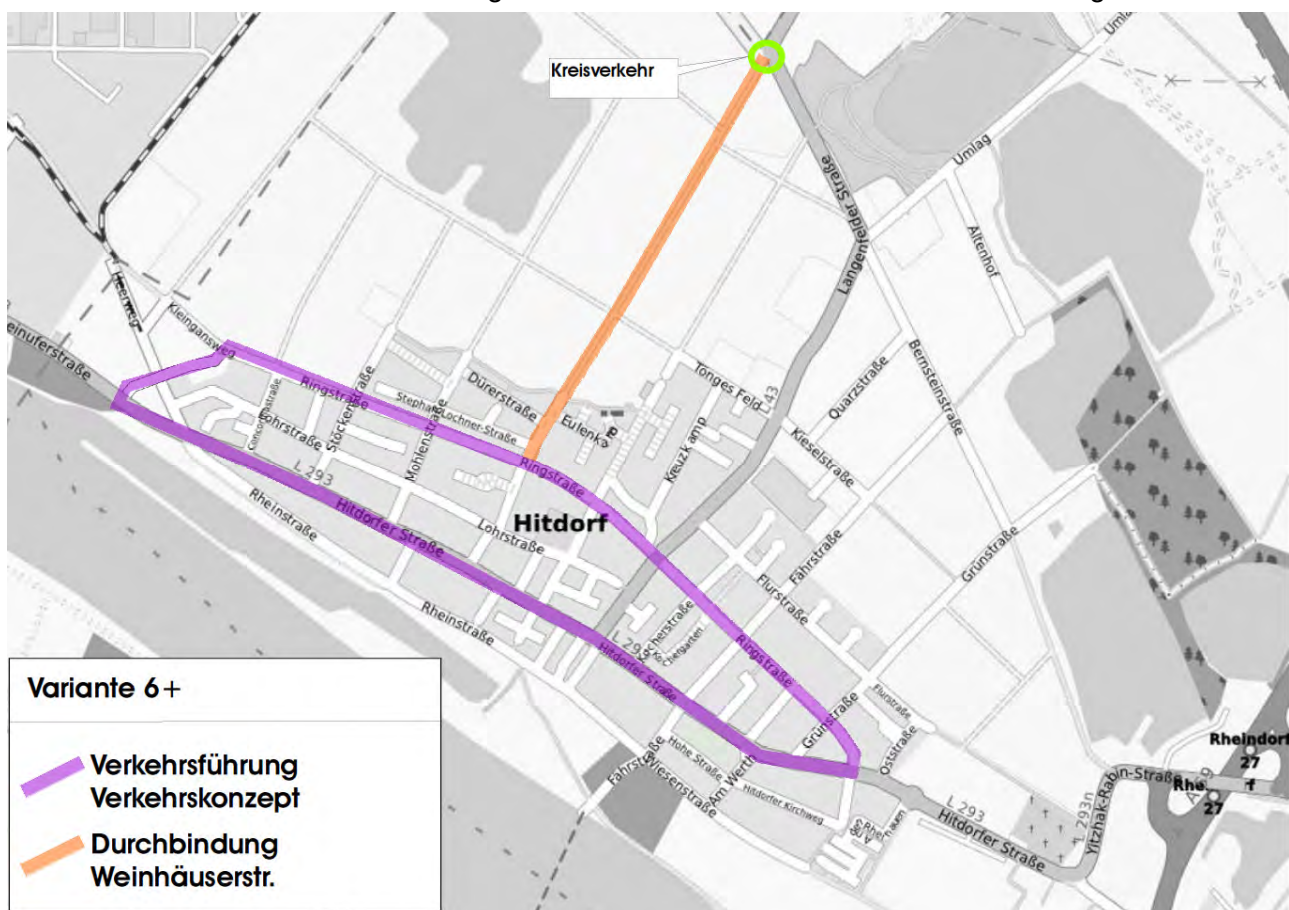


Abb. 2-3: Variante 6+: Darstellung der Maßnahmen im Netz

2.2.1 Verkehrsbelastung in Variante 6+ (vgl. Abb. 2-4):

- Östl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 16.090 Kfz/24h.
- Nördl. Ortseingang (Langenfelder Str.): 2.850 Kfz/24h.
- Westl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 4.750 Kfz/24h.
- Ringstraße zw. Widdauener und Langenfelder Str.: 3.790 Kfz/24h.
- Hitdorfer Str. zw. Parkstraße und Langenfelder Str.: 5.050 Kfz/24h.
- Ringstraße zwischen Fährstraße und Grünstraße: 6.760 Kfz/24h.
- Hitdorfer Str. zwischen Fährstraße und Grünstraße: 6.660 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Flurstraße und Kieselstraße: 2.540 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Ringstraße und Hitdorfer Str.: 250 Kfz/24h.
- Weinhäuserstraße nördlich der Ringstraße: 4.850 Kfz/24h.
- Weinhäuserstraße zw. Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 1.660 Kfz/24h.
- Mohlenstraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 720 Kfz/24h.
- Stöckenstraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 110 Kfz/24h.
- Concordiastraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 480 Kfz/24h.
- Fährstraße zwischen Ringstraße und Hitdorfer Str.: 450 Kfz/24h.
- Kocherstraße zwischen Ringstraße und Hitdorfer Str.: 50 Kfz/24h.



Abb. 2-4: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 6+

2.2.2 Differenzdarstellung (Abb. 2-5):

- Deutliche Entlastungswirkungen auf der Langenfelder Straße (-3.830 Kfz/2h nördliche Ortsausgang) durch die Durchbindung der Weinhäuserstraße (+4.850 Kfz/24h) an die Langenfelder Straße.
- Die deutliche Zunahmen auf der Ringstraße westlich der Weinhäuserstraße (+3.050 Kfz/24h zwischen Weinhäuserstraße und Mohlenstraße) und östlich der Langenfelder Straße (+1.570 Kfz/24 zwischen Kocherstraße und Fährstraße) resultieren aus den neuen Baugebieten.
- Durch die attraktive Anbindung des nordwestlichen Teils Hitdorf (Neubaugebiete) über die Weinhäuserstraße wird die Hitdorfer Straße insgesamt deutlich entlastet.

Vergleich Variante 1

Insgesamt zeigen sich eindeutige Verkehrssteigerungen durch die Baugebiete im Bereich westliche Hitdorfer Straße und Ringstraße. Durch die Durchbindung der Weinhäuserstraße wird dieses Gebiet attraktiv angebunden und die Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße eindeutig entlastet.



Abb. 2-5: Differenzdarstellung zwischen Variante 6+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.2.3 Differenzdarstellung (Abb. 2-6):

- Deutliche Entlastungswirkungen auf der Langenfelder Straße (-3.990 Kfz/24h nördliche Ortsausgang) durch die Durchbindung der Weinhäuserstraße (+4.850 Kfz/24h) an die Langenfelder Straße.
- Die Zunahmen auf der Ringstraße westlich der Weinhäuserstraße (+1.490 Kfz/24h zwischen Weinhäuserstraße und Mühlenstraße) und östlich der Langenfelder Straße (+950 Kfz/24h zwischen Kocherstraße und Fährstraße) resultieren aus der Verlagerung der Verkehre von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße.
- Durch die attraktive Anbindung des nordwestlichen Teils Hitdorf (Neubaugebiete) über die Weinhäuserstraße wird die Hitdorfer Straße leicht entlastet. Die Ringstraße dafür aber belastet.

Vergleich Variante 3+

Insgesamt zeigt sich gegenüber der Variante 3+ eindeutige Verkehrsverlagerungen von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße und der Langenfelder Straße auf die Weinhäuserstraße.

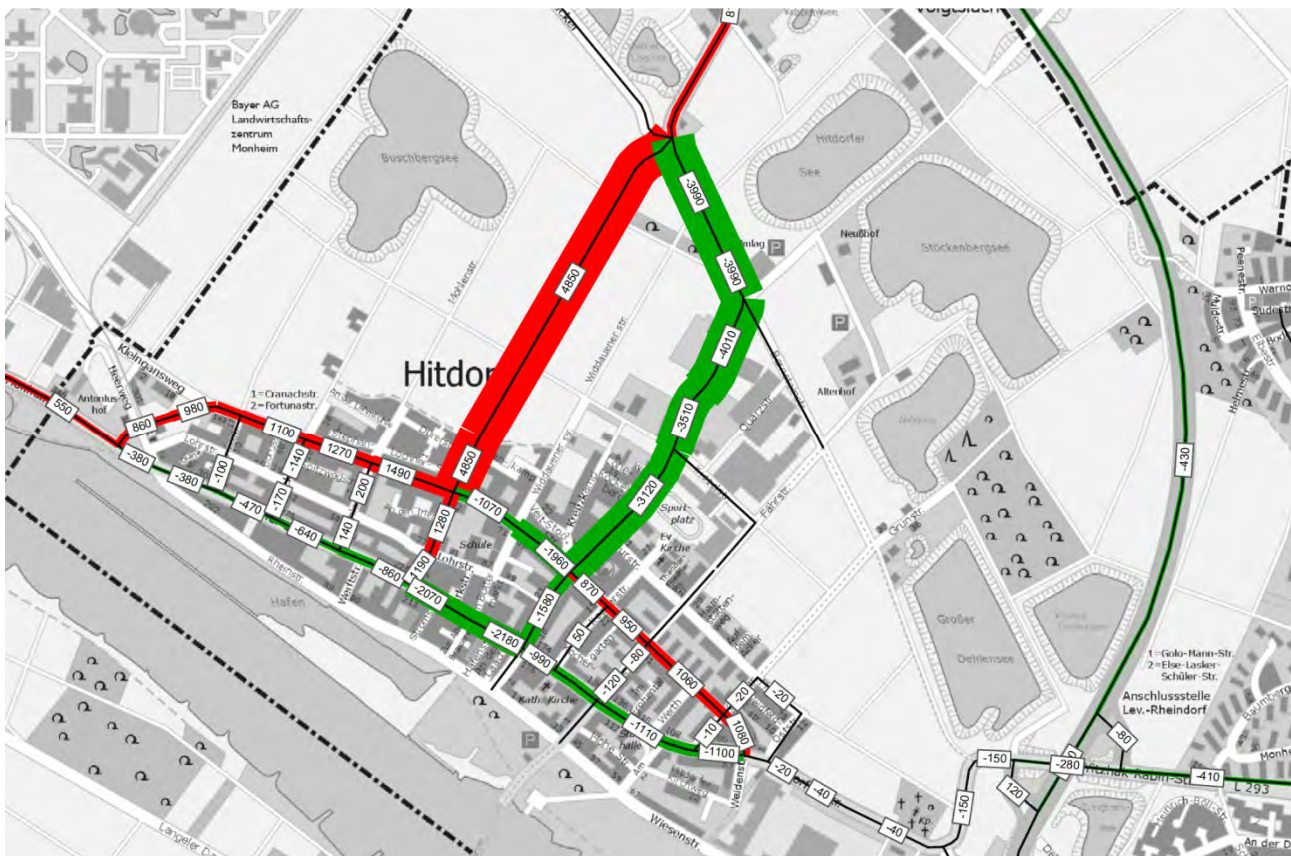


Abb. 2-6: Differenzdarstellung zwischen Variante 6+ und Variante 3+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.2.4 Bewertung der Variante 6+

Die Durchbindung der Weinhäuserstraße an die Ringstraße führt zu einer sehr deutlichen Entlastung der Langenfelder Straße. Da ein Kreisverkehr am Verkehrsknoten Langenfelder Straße / Fahnenacker / Weinhäuserstraße angenommen wurde, ist das Abbiegen in die Weinhäuserstraße sehr einfach. Auf diese Weise verkürzt sich der Weg in die Hitdorfer Wohngebiete und der größte Teil des Ziel- und Quellverkehrs in Richtung Hitdorf Nordwest nutzt diesen Weg.

Nach diesem Szenario bekommt die Weinhäuserstraße eine wesentlich höhere Verkehrsbelastung als die Langenfelder Straße. Auf diese Weise wird die klassifizierte Straße entlastet und durch eine neu zu bauende kommunale Straße konkurrenziert.

Die neue Trasse Weinhäuserstraße hat aber auch deutliche Wirkungen für die Verkehrsbelastungen innerorts. Dabei stehen positive und negative Wirkungen ganz dicht beieinander.

Die westliche Hitdorfer Straße und die Langenfelder Straße werden in einer Größenordnung von 30% bis 40% entlastet. Das betrifft vor allem den Ortskern von Hitdorf mit seinen hohen Belastungen.

Die Kehrseite dieser Entwicklung ist die stärkere Belastung der Ringstraße und der Weinhäuserstraße zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße. Was vorher über die Hitdorfer Straße floss, findet jetzt seinen Weg eher direkt über die Ringstraße und naturgemäß wird auch die Verlängerung der Weinhäuserstraße zur Hitdorfer Straße genutzt.

Es handelt sich also überwiegend um eine Verlagerung innerhalb Hitdorfs, wobei die Entlastung des zentralen Bereiches vor allem auf Kosten der Ringstraße geht.

2.3 Variante 7+ (Durchbindung Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße)

Basisvariante

Die Variante 7+ basiert auf Variante 4+ hinsichtlich der Maßnahmen und der Verkehrserzeugung. Das bedeutet, auch in der Vergleichsvariante ist die Bernsteintrasse enthalten.

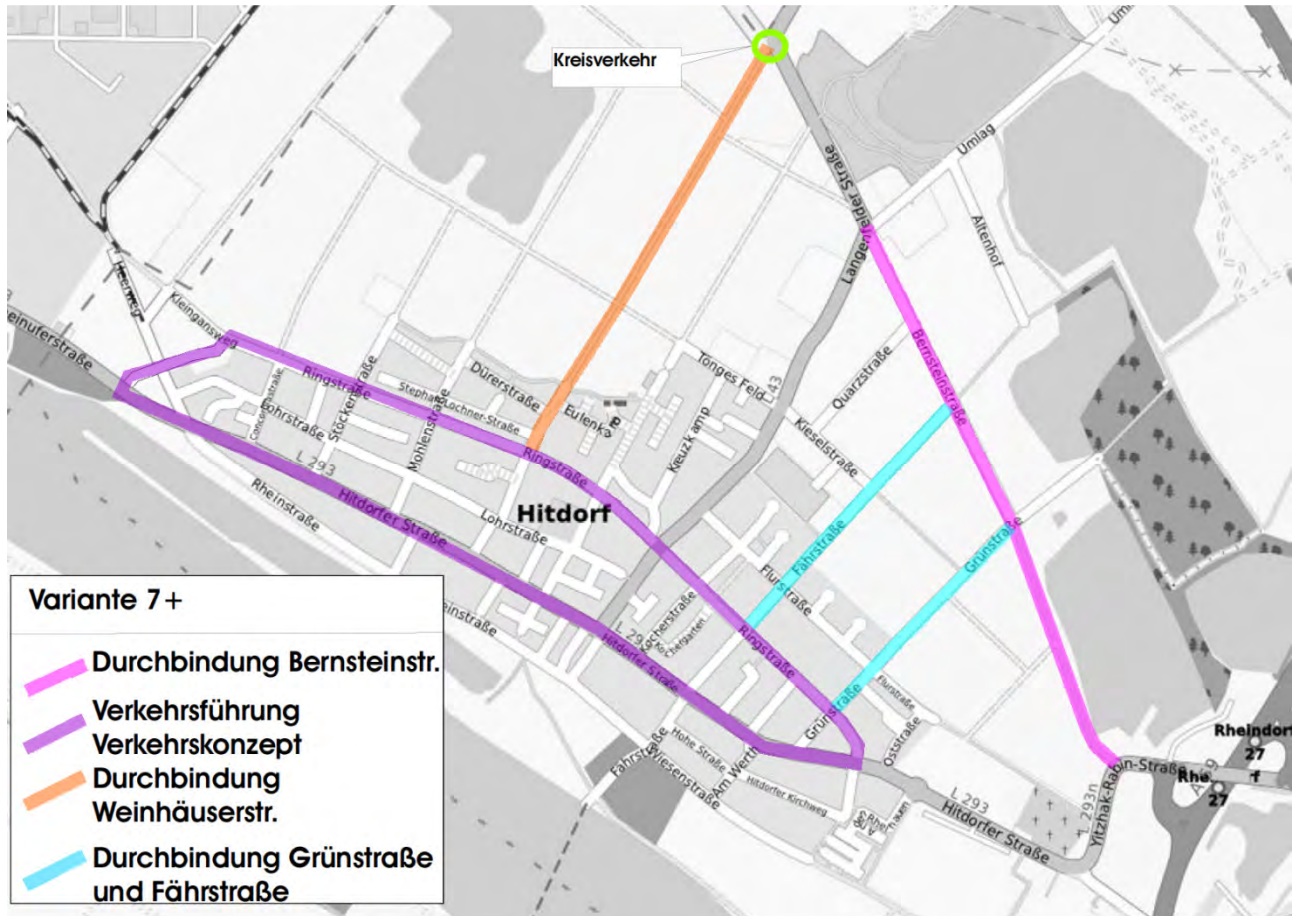


Abb. 2-7: Variante 7+: Darstellung der Maßnahmen im Netz

Maßnahmen der Basisvariante

1. Durchbindung der Ringstraße zur Hitdorfer Straße.
2. Verengung der Fahrbahn auf der Ringstraße und Hitdorfer Straße und Verkehrsführung auf bevorzugter Fahrbahn.
3. Neubau der L 43 im Zuge der Bernsteinstraße mit Durchbindung zur Yitzhak-Rabin-Straße.

Zusätzliche Maßnahmen

4. Anbindung der Weinhäuserstraße an die Langenfelder Straße in Höhe der Einmündung Fahrenacker über einen Kreisverkehr.
5. Durchbindung der Grünstraße und Fährstraße an die L 43n (Bernsteintrasse).

2.3.1 Verkehrsbelastung in Variante 7+ (vgl. Abb. 2-8)

- Östl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 12.180 Kfz/24h.
- Nördl. Ortseingang (Langenfelder Str.): 4.420 Kfz/24h.
- Westl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 4.750 Kfz/24h.
- Ringstr. zw. Widdauener und Langenfelder Str.: 3.740 Kfz/24h.
- Hitdorfer Str. zw. Parkstr. und Langenfelder Str.: 4.780 Kfz/24h.
- Ringstraße zwischen Fährstraße und Grünstraße: 4.100 Kfz/24h.
- Hitdorfer Straße zwischen Fährstr. und Grünstr.: 6.290 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zwischen Flurstr. und Kieselstr.: 1.620 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Ringstr. und Hitdorfer Str.: 180 Kfz/24h.
- Weinhäuserstr. nördlich der Ringstraße: 5.180 Kfz/24h.
- Weinhäuserstr. zw. Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 1.560 Kfz/24h.
- Mohlenstraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 680 Kfz/24h.
- Stöckenstraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 90 Kfz/24h.
- Concordiastraße zw. Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 460 Kfz/24h.
- Fährstraße zwischen Ringstr. und Hitdorfer Straße: 580 Kfz/24h.
- Kocherstraße zw. Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 50 Kfz/24h.



Abb. 2-8: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 7+

2.3.2 Differenzdarstellung (Abb. 2-9):

- Deutliche Entlastungswirkungen auf der Langenfelder Straße (-2.260 Kfz/2h nördliche Ortsausgang) durch die Durchbindung der Weinhäuserstraße (+5.180 Kfz/24h) an die Langenfelder Straße.
- Die deutliche Zunahmen auf der Ringstraße westlich der Weinhäuserstraße (+3.180 Kfz/24h zwischen Weinhäuserstraße und Mühlenstraße) resultieren aus den neuen Baugebieten.
- Durch die attraktive Anbindung des nordwestlichen Teils Hitdorf (Neubaugebiete) über die Weinhäuserstraße wird die Hitdorfer Straße insgesamt deutlich entlastet.
- Zusätzlich werden aber auch Verkehre von der Autobahn auf die L 43 verlagert und somit näher an Hitdorf vorbeigeführt.

Vergleich Variante 1

Die Zunahmen der Verkehre im östlichen und westlichen Bereich Hitdorfs werden von den Baugebieten in Hitdorf verursacht. Die Zunahmen finden weitestgehend auf den neuen Anbindungen der Fährstraße, Grünstraße und Weinhäuserstraße statt. Die Langenfelder Straße und die Hitdorfer Straße werden hingegen entlastet.

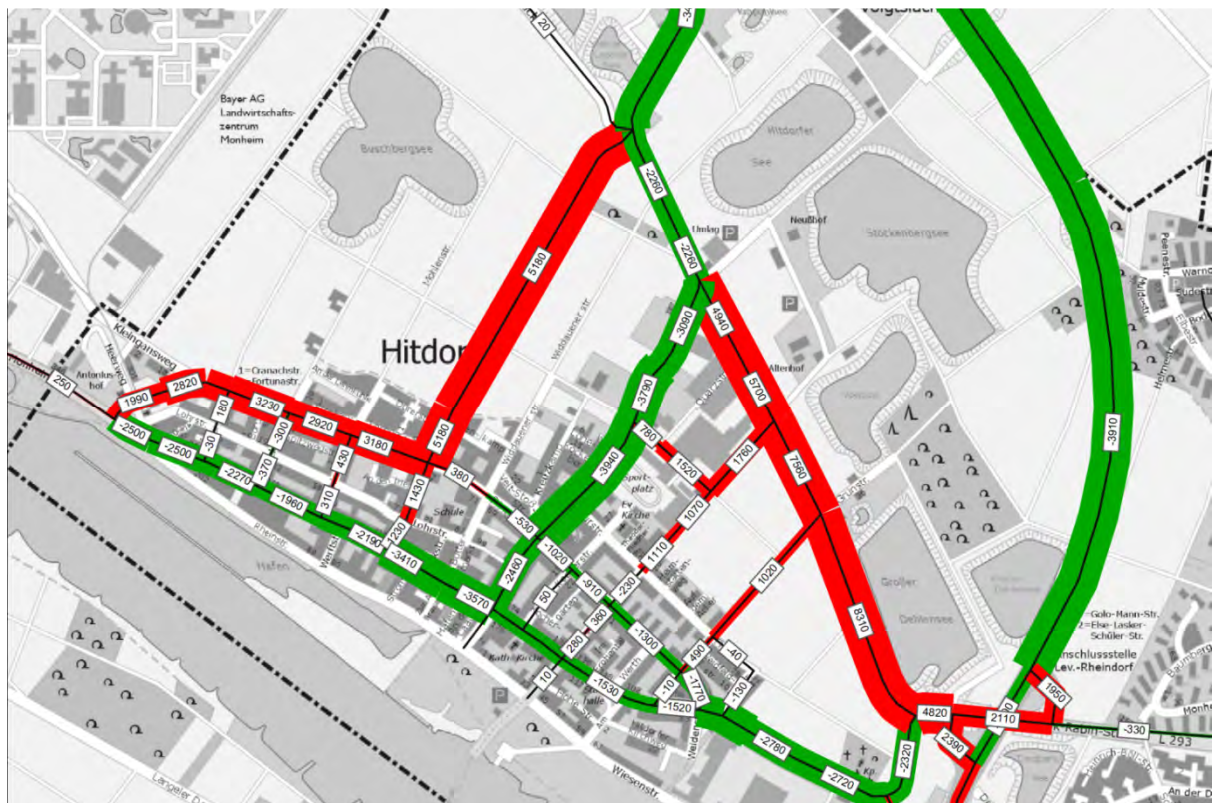


Abb. 2-9: Differenzdarstellung zwischen Variante 7+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.3.3 Differenzdarstellung (Abb. 2-10):

- Deutliche Entlastungswirkungen auf der Langenfelder Straße (-3.420 Kfz/2h). Der größte Teil des Neuverkehrs der Weinhäuserstraße resultiert aus dieser Verlagerung.
- Die Zunahmen auf der Ringstraße westlich der Weinhäuserstraße resultieren aus Verlagerungswirkungen von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße.
- Durch die attraktive Anbindung des nordwestlichen Teils Hitdorf (Neubaugebiete) über die Weinhäuserstraße wird die Hitdorfer Straße insgesamt deutlich entlastet.
- Zusätzlich wird Verkehr von der Autobahn auf die L 43 verlagert und somit näher an Hitdorf vorbeigeführt. Gegenüber der Variante 4+ fallen diese natürlich geringer aus.

Vergleich Variante 4+

Insgesamt zeigt sich gegenüber der Variante 4+ eindeutige Verkehrsverlagerungen von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße und der Langenfelder Straße auf die Weinhäuserstraße sowie auf die Anbindungen Fährstraße und Grünstraße.



Abb. 2-10: Differenzdarstellung zwischen Variante 7+ und Variante 4+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.3.4 Bewertung der Variante 7+

Betrachtet man die Ergebnisse der Variante 7+ allein, also ohne die die Weinhäuserstraße, sind die Auswirkungen sehr begrenzt. Gegenüber Variante 4+ (Bernsteintrasse) können für die östliche Ringstraße keine positiven Zusatzeffekte erreicht werden. Lediglich der östliche Abschnitt der Hitdorfer Straße, der ja überwiegend außerorts verläuft wird entlastet, da Verkehrsmengen aus den geplanten Neubaugebieten in Hitdorf West hier hinaus verlagert werden können. Diese nutzen den etwas kürzeren Weg über die Grünstraße zur Bernsteintrasse.

Durch die Durchbindung der Fährstraße wird sogar die Bernsteintrasse weiter entlastet, da Verkehr zum Gewerbegebiet über die Fährstraße abgewickelt wird.

Die Bernsteintrasse wird also nur im südöstlichen Teil besser in Wert gesetzt, im nordwestlichen Teil verliert sie sogar an Verkehrswert, was als Argument für den Neubau der L 43n eher negativ ist.

Auch vor dem Hintergrund der Argumentation gegenüber dem Baulastträger sollte in jedem Fall auf die Anbindung Fährstraße verzichtet werden. Die Anbindung der Grünstraße bringt zwar eine bessere Auslastung der Bernsteintrasse, dem stehen aber nur sehr begrenzte Entlastungswirkungen innerorts gegenüber. Der Nutzen dieser Maßnahme ist also nur begrenzt.

2.4 Variante 8+ („Echte“ Einbahnstraßenführung auf Hitdorfer Straße und Ringstraße)

Basisvariante

Die Variante 8+ basiert auf Variante 3+. Diese Variante 3+ beinhaltet die Bebauung aller Reserveflächen mit Wohnnutzung. Die sogenannten „+Varianten“ stellen jeweils die mögliche Entwicklung nach dem Jahr 2020 dar.

Maßnahmen im Überblick

1. Durchbindung der Ringstraße zur Hitdorfer Straße.
2. „Echte“ Einbahnstraßenführung auf der Ringstraße und Hitdorfer Straße.
3. Wie bei Variante 3+ mit der bevorzugten Fahrtrichtung wird von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgegangen.

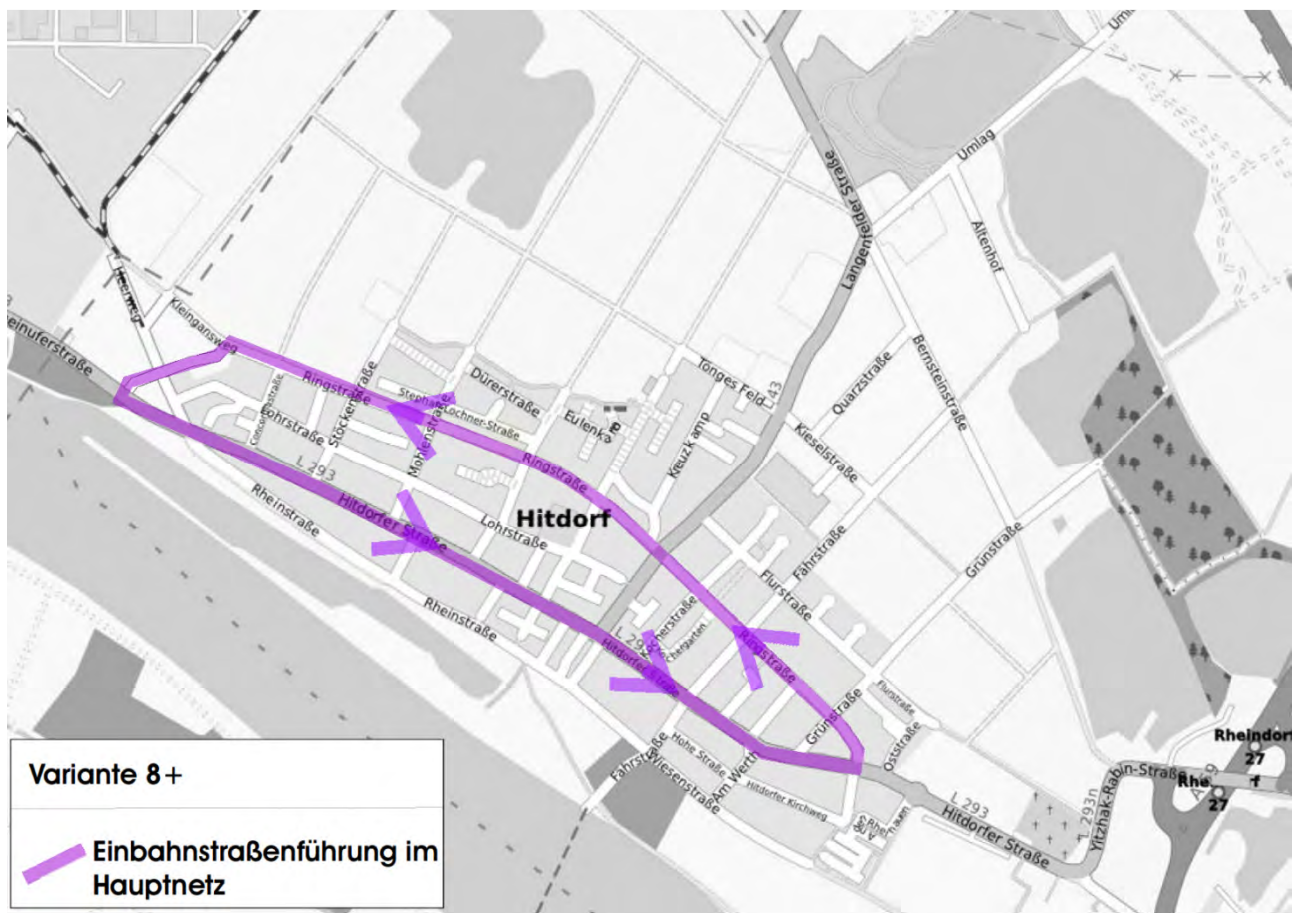


Abb. 2-11: Variante 8+: Darstellung der Maßnahmen im Netz

2.4.1 Verkehrsbelastung in Variante 8+ (vgl. Abb. 2-12):

- Östl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 15.900 Kfz/24h.
- Nördl. Ortseingang (Langenfelder Str.): 7.800 Kfz/24h.
- Westl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 4.770 Kfz/24h.
- Ringstr. zw. Widdauener und Langenfelder Str.: 6.920 Kfz/24h.
- Hitdorfer Str. zw. Parkstraße und Langenfelder Str.: 6.960 Kfz/24h.
- Ringstr. zwischen Fährstraße und Grünstraße: 6.690 Kfz/24h.
- Hitdorfer Straße zw. Fährstraße und Grünstraße: 6.530 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Flurstraße und Kieselstraße: 6.180 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Ringstr. und Hitdorfer Straße: 3.190 Kfz/24h.
- Weinhäuserstraße zw. Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 2.080 Kfz/24h.
- Mohlenstraße zwischen Lohrstr und Hitdorfer Str: 1.560 Kfz/24h.
- Stöckenstraße zwischen Lohrstr und Hitdorfer Str: 130 Kfz/24h.
- Concordiastraße zwischen Lohrstr und Hitdorfer Str: 520 Kfz/24h.
- Fährstraße zwischen Ringstr. und Hitdorfer Str.: 1.690 Kfz/24h.
- Kocherstraße zwischen Ringstr. und Hitdorfer Str.: 610 Kfz/24h.

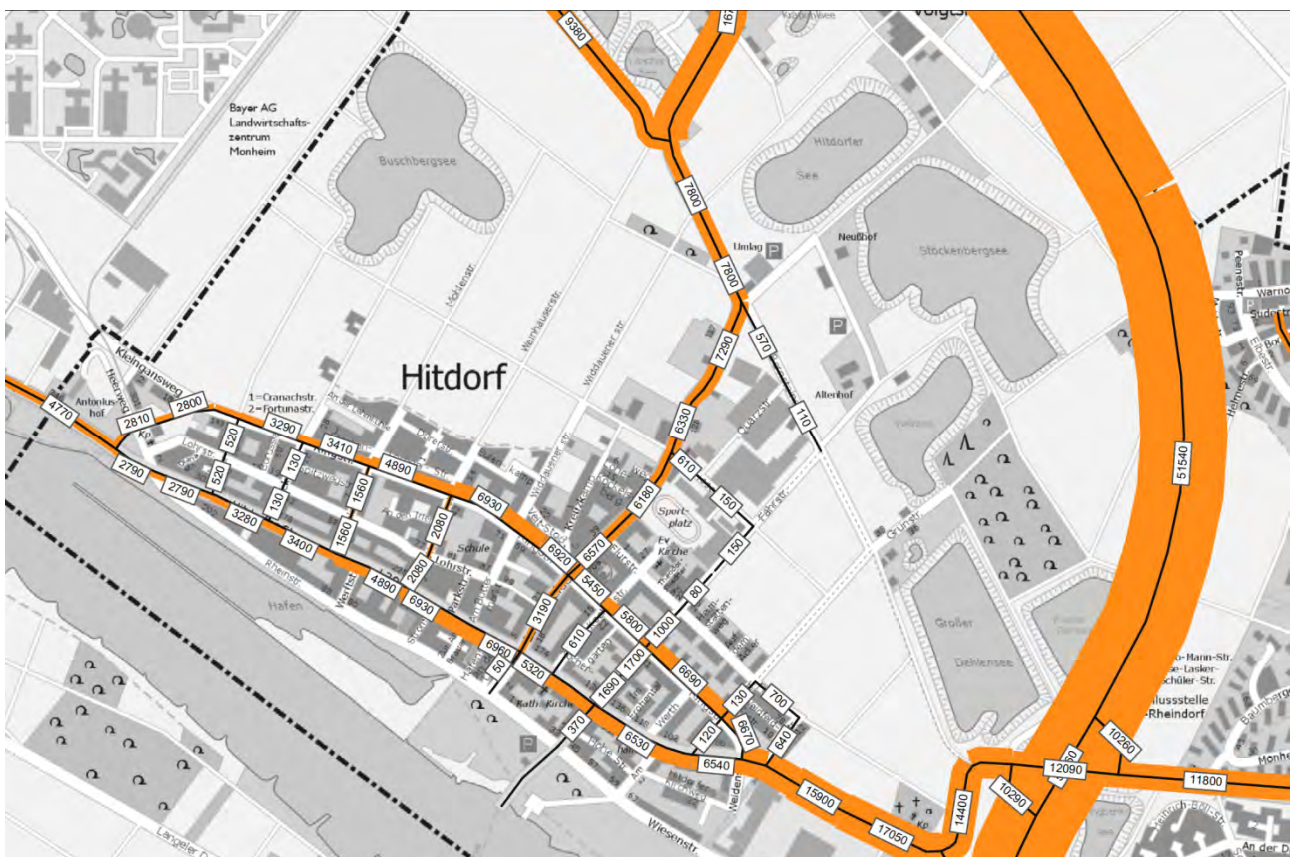


Abb. 2-12: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 8+

2.4.2 Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-13):

- Deutliche Verlagerung von Verkehren von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße.
- Zusätzlich ergeben sich Mehrverkehre durch die neuen Baugebiete besonders auf der Ringstraße westlich der Langenfelder Straße.
- Verkehrszunahmen auf der Langenfelder Straße Richtung Autobahn (+1.130 Kfz/24h) und auf der Hitdorfer Straße Richtung Leverkusen Rheindorf (+950 Kfz/24h) durch die neuen Baugebiete.
- Durch die Einbahnstraßenführung werden die Querstraßen zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße stärker belastet (Bsp.: Weinhäuserstr. +1.750 Kfz/24h und Fährstraße +1.390 Kfz/24h).

Vergleich Variante 1

Insgesamt zeigen sich eindeutige Verkehrssteigerungen durch die Baugebiete im Bereich westliche Ringstraße und auf der Langenfelder Straße Richtung Autobahn. Durch die Durchbindung der Ringstraße und die Einbahnstraßenführung verteilen sich die Verkehre auf der Ringstraße und der Hitdorfer Straße sehr gleichmäßig. Zunahmen auf den Querstraßen zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße resultieren aus der Einbahnstraßenführung.



Abb. 2-13: Differenzdarstellung zwischen Variante 8+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.4.3 Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-14):

- Durch die reine Einbahnstraßenführung ergeben sich zusätzliche Verlagerungswirkungen von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße.
- Zusätzlich ergeben sich durch die Einbahnstraßenführung aufgrund von teilweise längeren Wegen durch Hitdorf eindeutig neue Wegpräferenzen. Die Langenfelder Straße gewinnt an Bedeutung (+970 Kfz/24h). Die Hitdorfer Straße Richtung Leverkusen Rheindorf verliert leicht an Bedeutung (-230 Kfz/24h), Richtung Monheim gewinnt sie an Bedeutung (+570 Kfz/24h).
- Des Weiteren führt die Einbahnstraßenführung zu Verkehrszunahmen auf Querstraßen zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße (Bsp.: Weinhäuserstraße +1.620 Kfz/24h, Fährstraße +1.120 Kfz/24h und Langenfelder Straße +1.360 Kfz/24h).

Vergleich Variante 3+

Insgesamt zeigen sich eindeutige Verkehrsverlagerungen. Dies resultiert aus der Einbahnstraßenführung. Neben der Verlagerung von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße führen Weglängenveränderungen zu neuen Wegpräferenzen. Die Querstraßen zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße werden eindeutig stärker belastet.

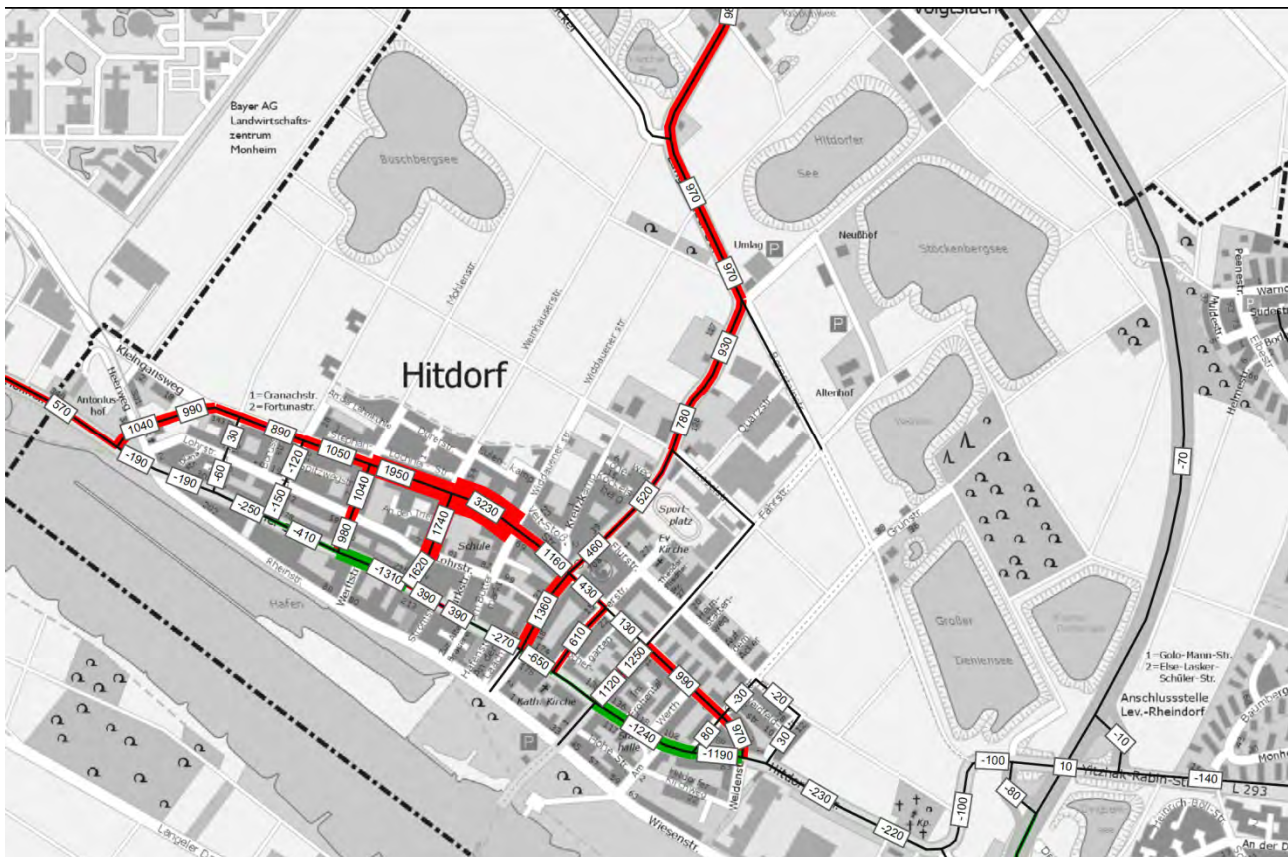


Abb. 2-14: Differenzdarstellung zwischen Variante 8+ und Variante 3+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.4.4 Bewertung der Variante 8+

Durch die Durchbindung der Ringstraße und die Einbahnstraßenführung verteilen sich die Verkehre auf der Ringstraße und der Hitdorfer Straße deutlich gleichmäßiger als bei der Variante 3+. Dies kommt eher der Hitdorfer Straße zu Gute. Während die Ringstraße mehr Verkehr aufnehmen muss. Besonders gravierend ist, dass hier Verkehr aus dem Hitdorfer Zentrum verdrängt wird, die eigentlich ihr Ziel in Hitdorf Zentrum haben.

Hauptnachteil dieser Lösung ist, dass die Querstraßen zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße besonders belastet werden. Davon betroffen ist neben der Mohlenstraße, der Weinhäuserstraße und der Fährstraße auch die Langenfelder Straße zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße.

Diese Belastungsverteilung erklärt sich durch die erzwungenen Umwegfahrten, die ein echtes Einbahnstraßensystem nun mal nach sich zieht.

Im Grunde hat sich damit das Ergebnis wiederholt dass bereits im Jahr 2000 innerhalb der Bürgerwerkstatt diskutiert wurde. Damals wurde die echte Einbahnführung zugunsten der bevorzugten Fahrtrichtung aufgegeben.

2.5 Variante 9+ (Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße)

Basisvariante

Die Variante 9+ basiert auf Variante 3+. Diese Variante 3+ beinhaltet die Bebauung aller Reserveflächen mit Wohnnutzung. Die sogenannten „+Varianten“ stellen jeweils die mögliche Entwicklung nach dem Jahr 2020 dar.

Maßnahmen im Überblick

1. Durchbindung der Ringstraße zur Hitdorfer Straße.
2. Bauliche Maßnahmen zur Verengung der Fahrbahn auf der Ringstraße und Hitdorfer Straße, um eine bevorzugte Fahrtrichtung zu erreichen. Von Westen nach Osten soll auf der Hitdorfer Straße gefahren werden, für die entgegengesetzte Richtung aber auf der Ringstraße.
3. Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße in Richtung Hitdorfer Straße zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße.

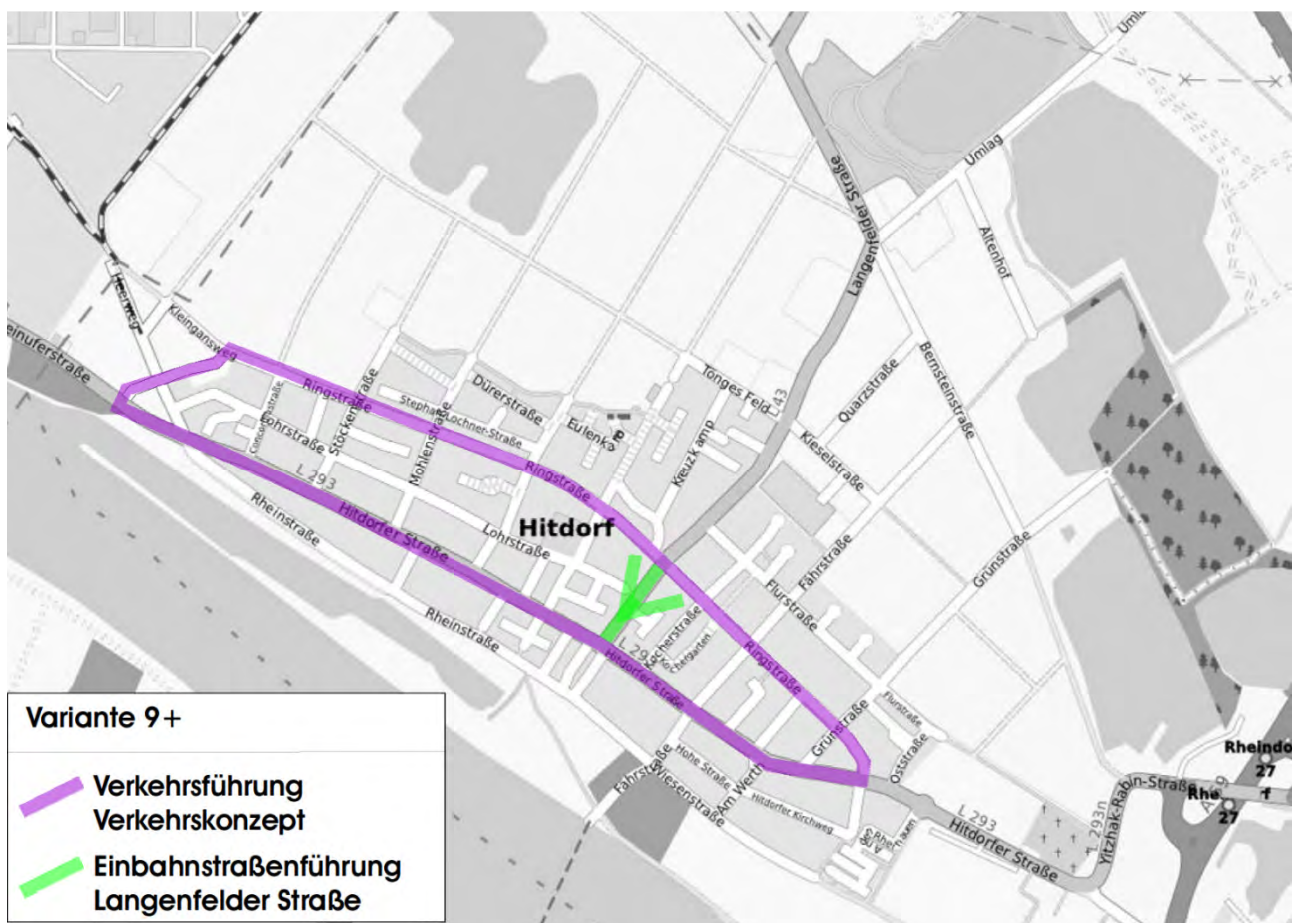


Abb. 2-15: Variante 9+: Darstellung der Maßnahmen im Netz

2.5.1 Verkehrsbelastung in Variante 9+ (vgl. Abb. 2-16):

- Östl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 16.500 Kfz/24h.
- Nördl. Ortseingang (Langenfelder Str.): 7.230 Kfz/24h.
- Westl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 4.770 Kfz/24h.
- Ringstr. zw. Widdauener und Langenfelder Str.: 7.950 Kfz/24h.
- Hitdorfer Str. zw. Parkstraße und Langenfelder Str.: 5.700 Kfz/24h.
- Ringstraße zwischen Fährstraße und Grünstraße: 6.510 Kfz/24h.
- Hitdorfer Str. zwischen Fährstraße und Grünstraße: 7.310 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Flurstraße und Kieselstraße: 6.270 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Ringstr. und Hitdorfer Str.: 130 Kfz/24h.
- Weinhäuserstraße zw. Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 1.470 Kfz/24h.
- Mohlenstraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 590 Kfz/24h.
- Stöckenstraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 120 Kfz/24h.
- Concordiastraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 500 Kfz/24h.
- Fährstraße zwischen Ringstr. und Hitdorfer Straße: 460 Kfz/24h.
- Kocherstraße zwischen Ringstr. und Hitdorfer Straße: 120 Kfz/24h.

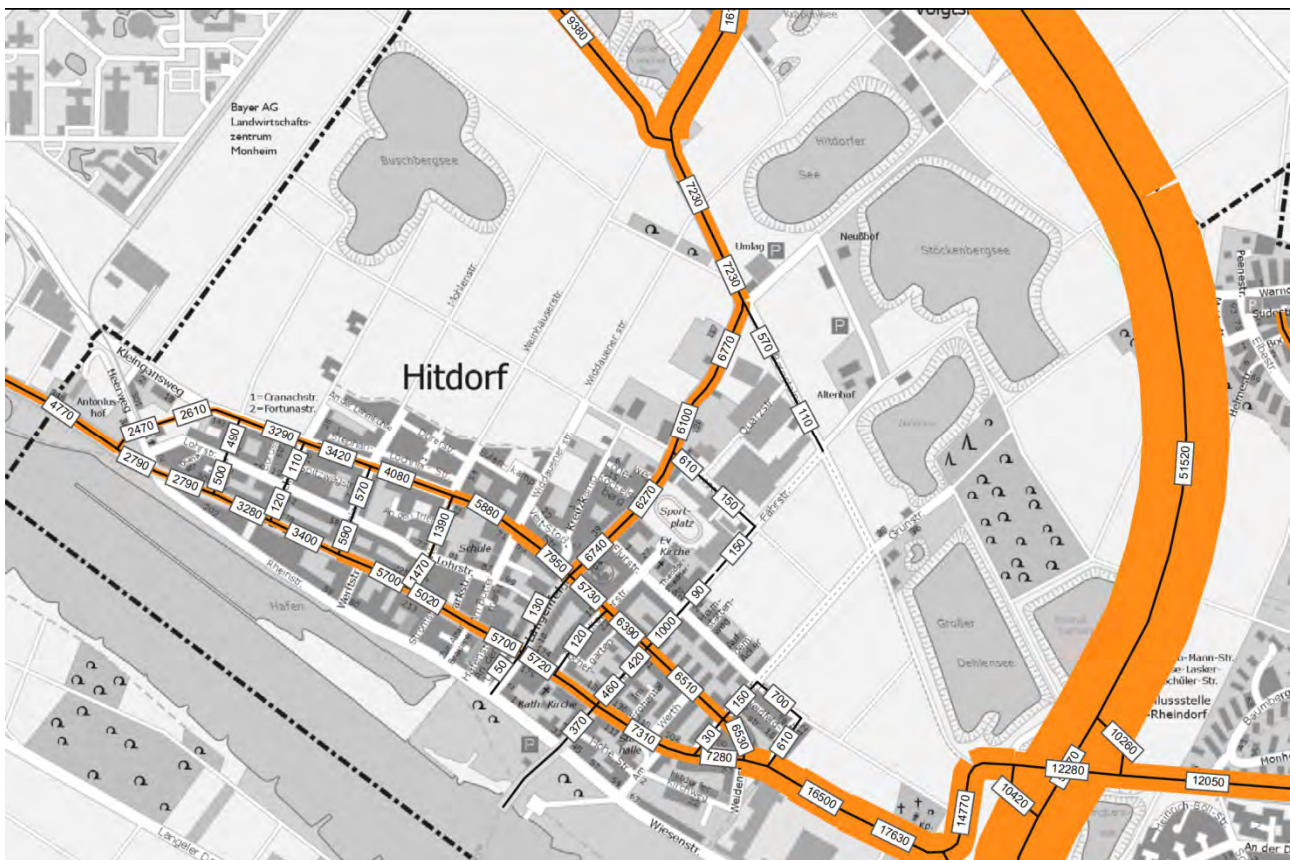


Abb. 2-16: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 9+

2.5.2 Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-17):

- Verkehrsverlagerung von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße.
- Zusätzlich ergeben sich Mehrverkehre durch die neuen Baugebiete besonders auf der Ringstraße westlich der Langenfelder Straße.
- Verkehrszunahmen auf der Langenfelder Straße Richtung Autobahn (+550 Kfz/24h) und auf der Hitdorfer Straße Richtung Leverkusen Rheindorf (+1.540 Kfz/24h) durch die neuen Baugebiete.
- Durch die Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße wird die Langenfelder Straße um 2.510 Kfz/24h entlastet. Diese verlagern sich auf angrenzende Querstraßen.

Vergleich Variante 1

Insgesamt zeigen sich eindeutige Verkehrssteigerungen durch die Baugebiete im Bereich Ringstraße. Durch das Verkehrskonzept (Durchbindung der Ringstraße und bauliche Engstellen auf Hitdorfer Straße und Ringstraße) ergeben sich zusätzlich Verlagerungen von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße. Sehr deutlich wird auch eine Zunahme im Bereich der nördlichen Langenfelder Straße. Dieser ist auf die Gewerbeflächen in Hitdorf Nord zurückzuführen, die dort noch aufgesiedelt werden können.

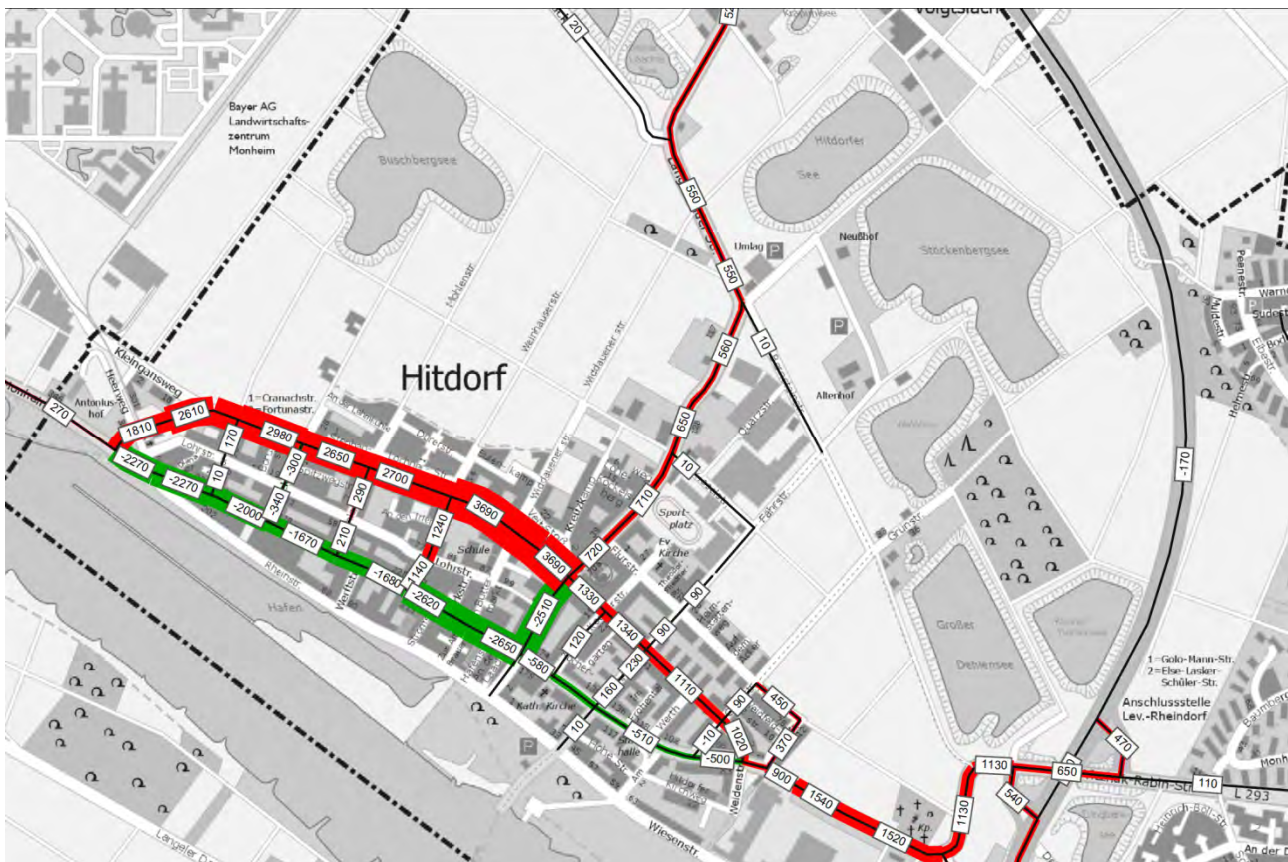


Abb. 2-17: Differenzdarstellung zwischen Variante 9+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.5.3 Differenzdarstellung (vgl. Abb. 2-17):

- Die Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße führt besonders im Kernbereich Hitdorfs zu spürbaren Verkehrsabnahmen (-1.700 Kfz/24h). Die Langenfelder Straße wird hauptsächlich über die Weinhäuserstraße und Ringstraße umfahren.
- Die Hitdorfer Straße wird besonders im Kernbereich zwischen Weinhäuserstraße und Langenfelder Straße (-1.540 Kfz/24h) entlastet.

Vergleich Variante 3+

Insgesamt zeigen sich durch die Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße (zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße) Verkehrsverlagerungen im Kernbereich Hitdorfs. Besonders die Ringstraße und Weinhäuserstraße werden zu Gunsten von Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße stärker belastet.

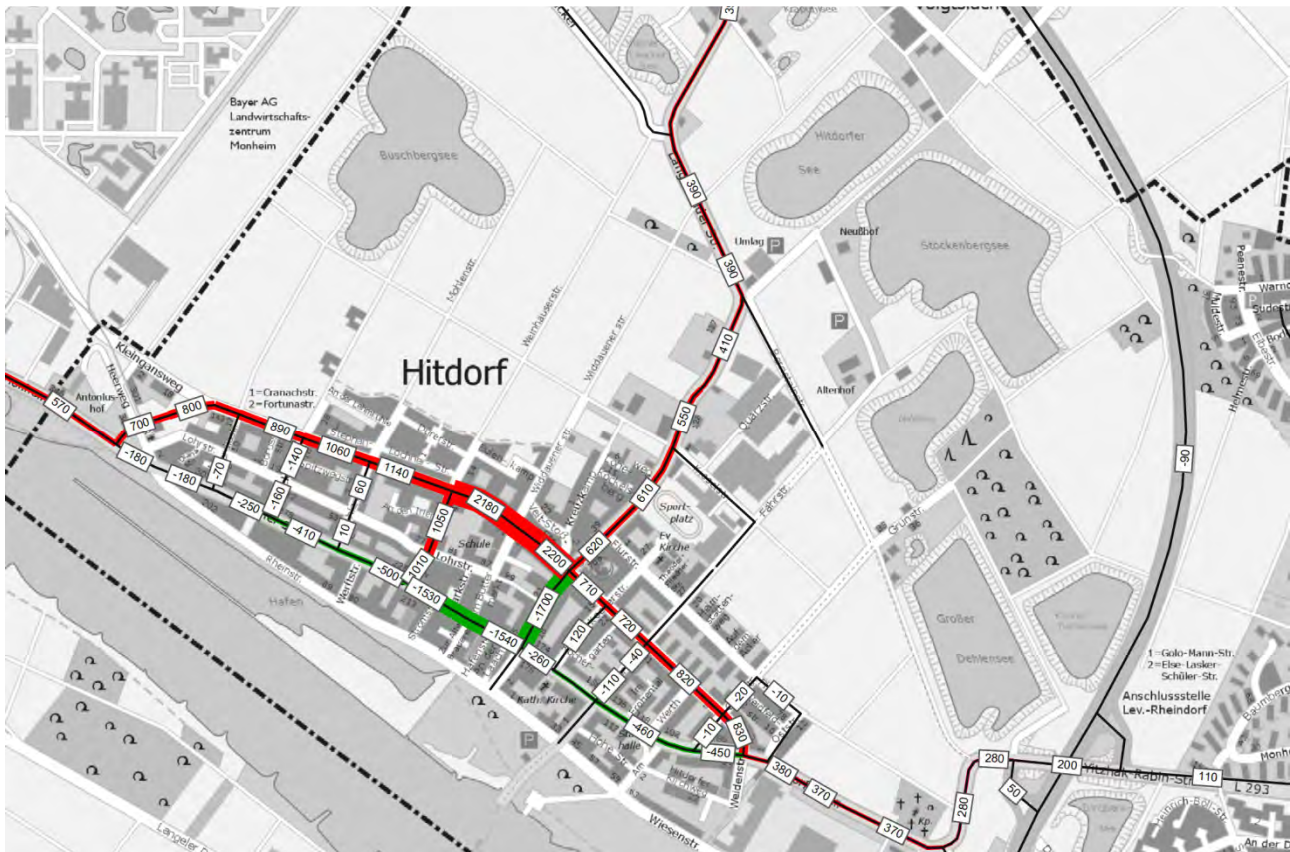


Abb. 2-18: Differenzdarstellung zwischen Variante 9+ und Variante 3+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.5.4 Bewertung der Variante 9+

Durch die Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße in Richtung Hitdorfer Straße ergeben

sich zudem enorme Entlastungswirkungen für die Langenfelder Straße auf diesem Abschnitt. Die Umfahrung dieses Abschnitts erfolgt laut Verkehrsmodell hauptsächlich über die Weinhäuserstraße und Ringstraße, aber auch vereinzelt über die Kocherstraße.

Das Ziel die Langenfelder Straße nachhaltig zu entlasten kann erreicht werden, wobei die Verkehrsmengen nicht verschwinden, sondern in die Weinhäuserstraße verlagert werden. Insgesamt profitiert die Hitdorfer Straße im zentralen Bereich von dieser Maßnahme. Allerdings wird dies durch eine Verkehrszunahme auf der Ringstraße weitestgehend aufgehoben. Diese Mehrverkehre treten auf der Ringstraße besonders im Bereich der Kindergärten auf.

Außerdem stellt sich die Frage, ob die Verdrängung in die Nebenstraßen, insbesondere die Weinhäuserstraße dies rechtfertigt.

In der Basisvariante ist das Verkehrskonzept schon umgesetzt. Die Verkehre, die wie im Verkehrskonzept vorgesehen auf der Hitdorfer Straße in Richtung Südosten und im weiteren Verlauf die Langenfelder Straße nutzen, werden durch eine Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße (in Richtung Hitdorfer Str.) auf die Ringstraße verdrängt. Erlaubt man hingegen nur noch das Einbiegen aus der Hitdorfer Straße in die Langenfelder Straße (Einbahnstraßenführung in Richtung Ringstraße) werden weniger Verkehre auf angrenzende Querstraße und die Ringstraße verdrängt.

2.6 Variante 10+ („Echte“ Einbahnstraßenführung auf Ringstraße und Hitdorfer Straße und im Nebennetz)

Basisvariante

Die Variante 10+ basiert auf Variante 8+.

Maßnahmen im Überblick

1. Durchbindung der Ringstraße zur Hitdorfer Straße.
2. „Echte“ Einbahnstraßenführung auf der Ringstraße und Hitdorfer Straße.
3. Einbahnstraßenführung auf der Langenfelder Straße, Grünstraße und Concordiastraße in Richtung Hitdorfer Straße zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße.

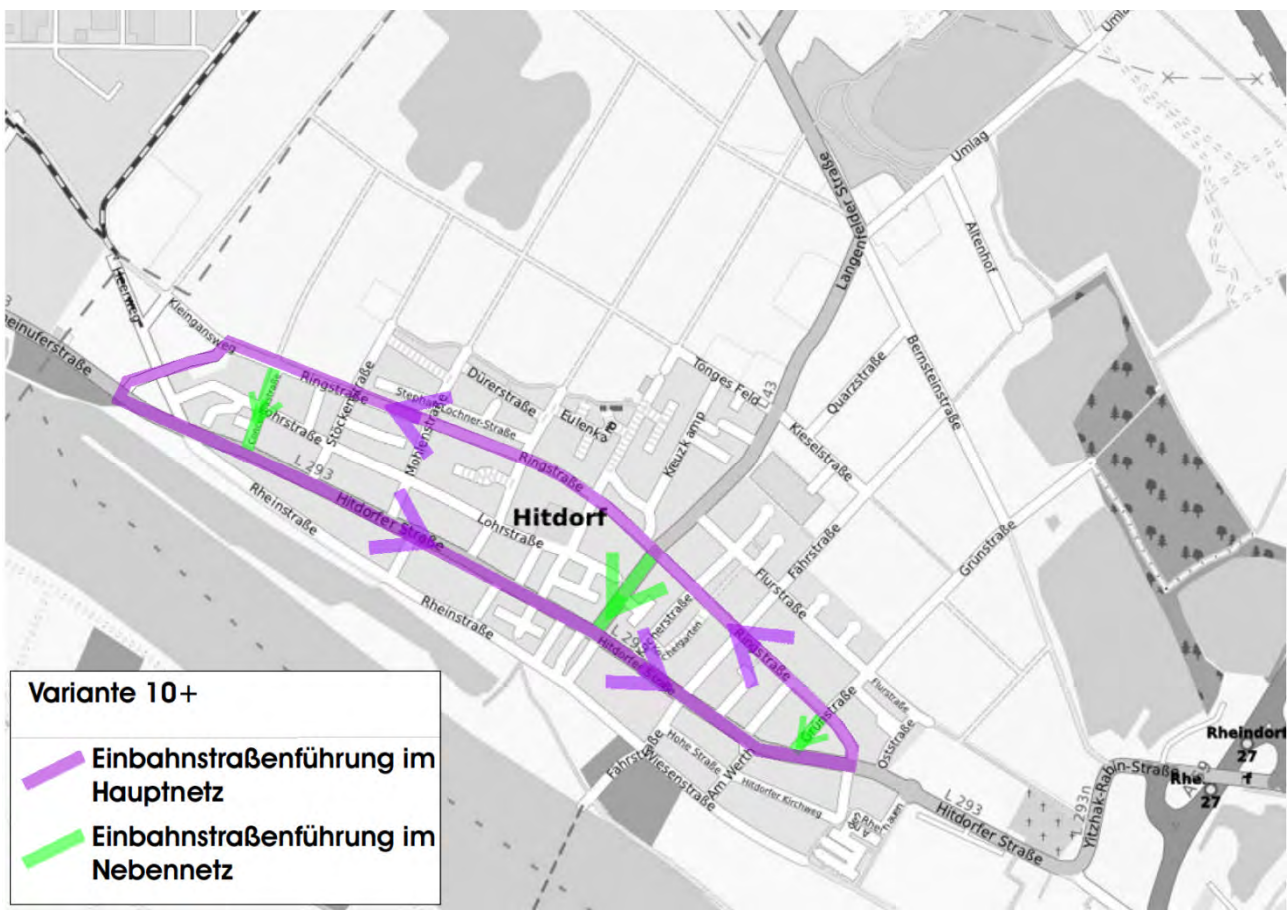


Abb. 2-19: Variante 10+: Darstellung der Maßnahmen im Netz

2.6.1 Verkehrsbelastung in Variante 10+ (vgl. Abb. 2-20):

- Östl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 16.080 Kfz/24h.
- Nördl. Ortseingang (Langenfelder Str.): 7.390 Kfz/24h.
- Westl. Ortseingang (Hitdorfer Str.): 4.560 Kfz/24h.
- Ringstr. zw. Widdauener und Langenfelder Str.: 6.920 Kfz/24h.
- Hitdorfer Str. zw. Parkstraße und Langenfelder Str.: 6.730 Kfz/24h.
- Ringstraße zwischen Fährstraße und Grünstraße: 6.660 Kfz/24h.
- Hitdorfer Str. zwischen Fährstraße und Grünstraße: 6.740 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Flurstraße und Kieselstraße: 5.710 Kfz/24h.
- Langenfelder Str. zw. Ringstr. und Hitdorfer Str.: 750 Kfz/24h.
- Weinhäuserstraße zw. Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 2.080 Kfz/24h.
- Mohlenstraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 1.560 Kfz/24h.
- Stöckenstraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 150 Kfz/24h.
- Concordiastraße zwischen Lohrstr. und Hitdorfer Str.: 500 Kfz/24h.
- Fährstraße zwischen Ringstr. und Hitdorfer Straße: 1.690 Kfz/24h.
- Kocherstraße zwischen Ringstr. und Hitdorfer Str.: 2.520 Kfz/24h.

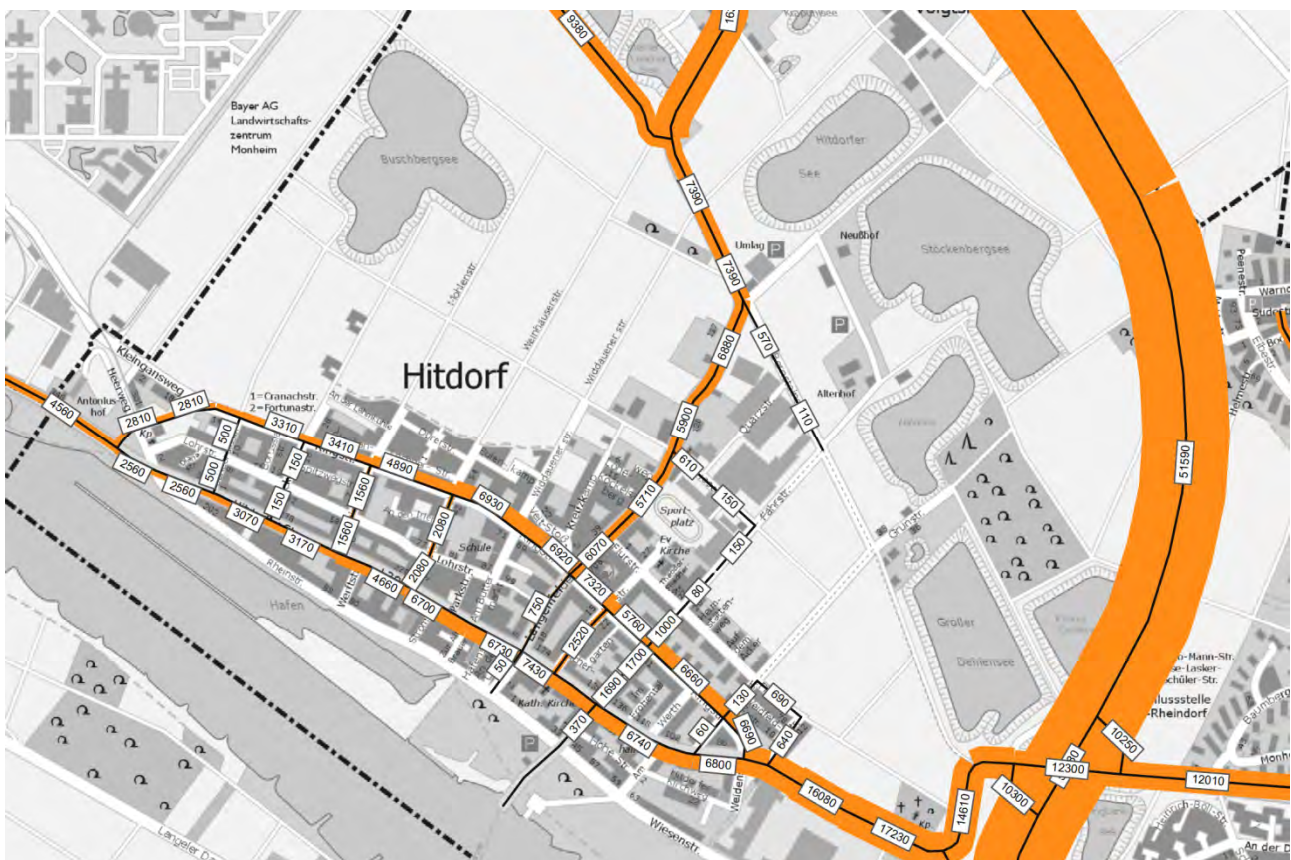


Abb. 2-20: Kfz-Tagesbelastungen (DTV_w) in Variante 10+

2.6.2 Differenzdarstellung zu Variante 1 (vgl. Abb. 2-21)

- Im Vergleich zu Variante 1 werden eindeutige Verkehrssteigerungen durch die Baugebiete bewirkt. Dies wird durch die Verkehrszunahmen auf den Zufahrtstraßen, insbesondere der Langenfelder Straße und der Hitdorfer Straße sichtbar. Die dort ablesbaren Verkehrszunahmen (Langenfelder Straße Richtung Autobahn +720 Kfz/24h und auf der Hitdorfer Straße Richtung Leverkusen Rheindorf +1.130 Kfz/24h) sind durch die neuen Baugebiete zu erklären.
- Auf den ersten Blick entspricht das Belastungsbild dem der Variante 8+) Durch die die Einbahnstraßenführungen verteilen sich die Verkehre auf der Ringstraße und der Hitdorfer Straße sehr gleichmäßig. Gegenüber Variante 1 bedeutet dies eine Belastungszunahme auf der Ringstraße.
- Auch die Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Querstraßen zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße ist schon aus Variante 8+ bekannt. Durch die Einbahnstraßenführungen auf der Langenfelder Straße (zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße) ergeben sich Unterschiede im Belastungsbild, die aber erst sichtbar und verständlich werden, wenn die Differenz zwischen 8+ und 10+ betrachtet wird (vgl. hierzu Abb. 2-22).

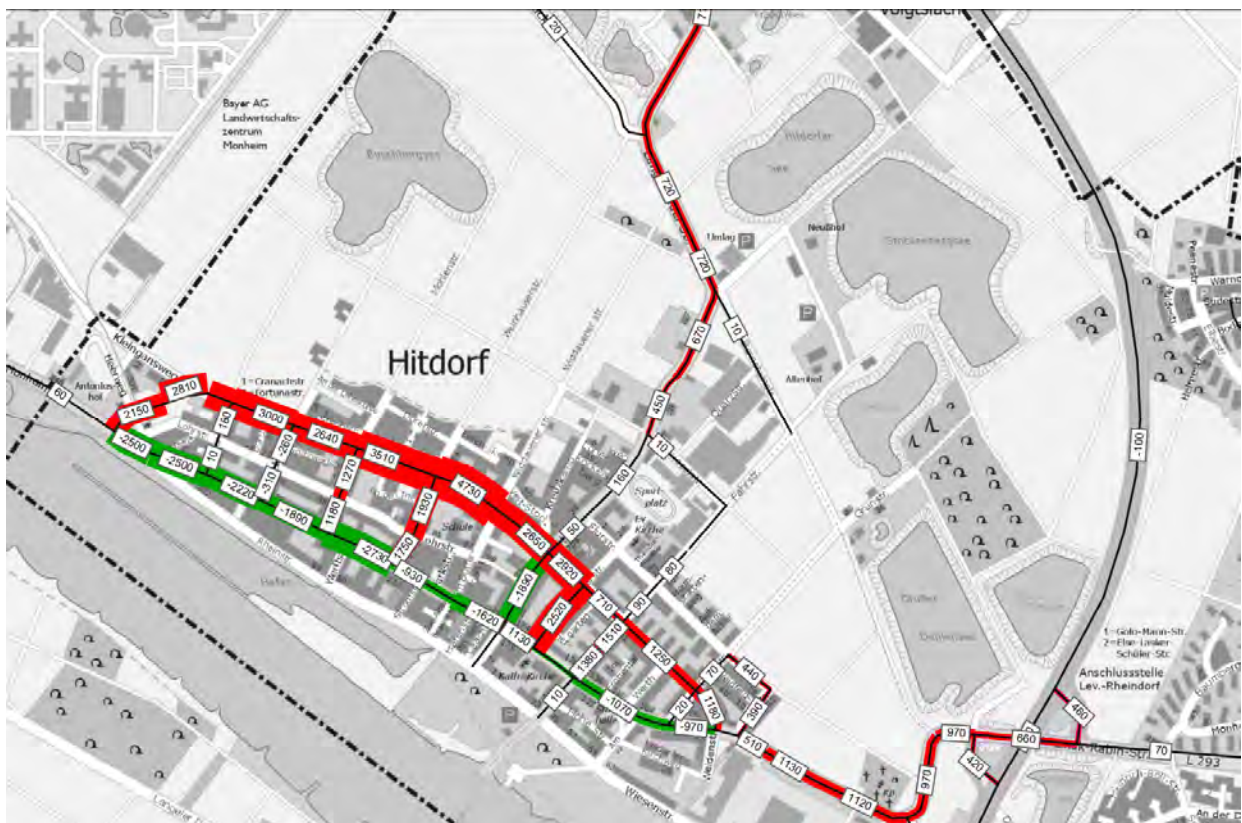


Abb. 2-21: Differenzdarstellung zwischen Variante 10+ und Variante 1 (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.6.3 Differenzdarstellung zu Variante 8+ (vgl. Abb. 2-22)

- Im Vergleich zu Variante 8+ werden die Wirkungen der Einbahnstraßenlösung deutlich. Die Verlagerungswirkungen konzentrieren sich nunmehr auf einen wesentlich engeren Bereich. Hauptwirkung ist die Verlagerung von der Langenfelder Straße (zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße) auf die Kocherstraße.
- Die in Variante 10+ angenommene Einbahnstraßenlösung für Hitdorfer Straße und Ringstraße führt gegenüber Variante 9+ zu einer Verschiebung der Belastungswirkungen. Da von der Hitdorfer Straße nicht mehr in die Langenfelder Straße abgebogen werden kann, weichen die Kfz dann über die Kocherstraße aus. Auf diese Weise entsteht ein reger Umfahrsverkehr in der Größenordnung von ca. 2.000 Fahrzeugen am Tag (vgl. hierzu Abb. 2-22).
- Daneben ist ein begrenzter Verlagerungseffekt für Durchgangsverkehr festzustellen. Dabei handelt es sich aber nur um 200 bis 300 Fahrzeuge pro Tag.



Abb. 2-22: Differenzdarstellung zwischen Variante 10+ und Variante 8+ (rot = Verkehrszunahme; grün = Verkehrsabnahme)

2.6.4 Bewertung der Variante 10+

Neben den Effekten, wie sie bereits aus Variante 8+ bekannt sind, verdeutlicht diese Variante sehr stark die Risiken, die mit Einbahnstraßenlösungen verbunden sind. Dies führt fast immer zu kleinräumigen Verkehrsverlagerungen. Dieses wiederum hat die Belastung bislang kaum belasteter Straßen zur Folge. In unseren Fall wäre dies die Kocherstraße.

Auch eine Änderung der Einbahnrichtung bringt hier wenig Erleichterung. In diesem Fall würde nicht die Kocherstraße sondern die Weinhäuserstraße den zusätzlichen Verkehr aufnehmen.

Die Langenfelder Straße wird durch die Verkehrsführung entsprechend Variante 8+ deutlich stärker belastet, um durch die Einbahnstraßenführung wieder entlastet zu werden. Dies verdeutlicht den Druck der durch Variante 8+ auf den Querstraßen lastet und der sich durch Einbahnstraßenführungen nur verlagern aber nicht beseitigen lässt.

Als Ergänzung zu Variante 8+ ist die Einbahnstraßenführung Langenfelder Straße nicht zu empfehlen.