

Anlage 6 -Auszug aus Abschlussbericht West 8-
Umfeldplanung Gürteltrasse Köln - Nippes

Stadt Köln

16.12.2016



Inhaltsangabe

Ausgangslage	3
Welche Chancen birgt die Neuplanung der Verkehrsstrasse?	6
Städtebauliche Setzungen	10
6 Modelle	12
Variante 1 Trassenführung brückennah	14
Variante 2 Separierte Trassenführung	17
Variante 3 Südliche Stadtstraße	24
Variante 4 Stadtbahn ebenerdig mittig	29
Variante 5 ebenerdige Stadtbahn + südliche Stadtstraße	34
Variante 6 Überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung	39

Ausgangslage

Welchen Effekt hat der Ringschluss auf das Umfeld von Köln-Nippes?



heutige Situation der großen Kölner Grünräume



Dilemma durch den fehlenden Ringschluss:

1. Merheimer Straße und Friedrich-Karl-Straße sind überlastet und unattraktiv.
2. Rund um die Stadtbahntrasse ist Restraum, Niemandsland, Wartebereich entstanden.



Situation im Umfeld der Friedrich-Karl-Straße



Situation im Umfeld Merheimer Straße

heutiges Umfeld der Friedrich-Karl-Straße und Merheimer Straße:

- Viel MIV
- Breite Fahrbahnen
- Zu knappe Stadtstruktur
- Wenig Raum für Fahrradfahrer und Fußgänger
- Kaum Straßenbäume
- heiße Sommertage
- maximale Versiegelung



Nordpark mit hoher Freiraumqualität



Zwischenraum am Nieheler Kirchweg

Welche Chancen birgt die Neuplanung der Verkehrstrasse?



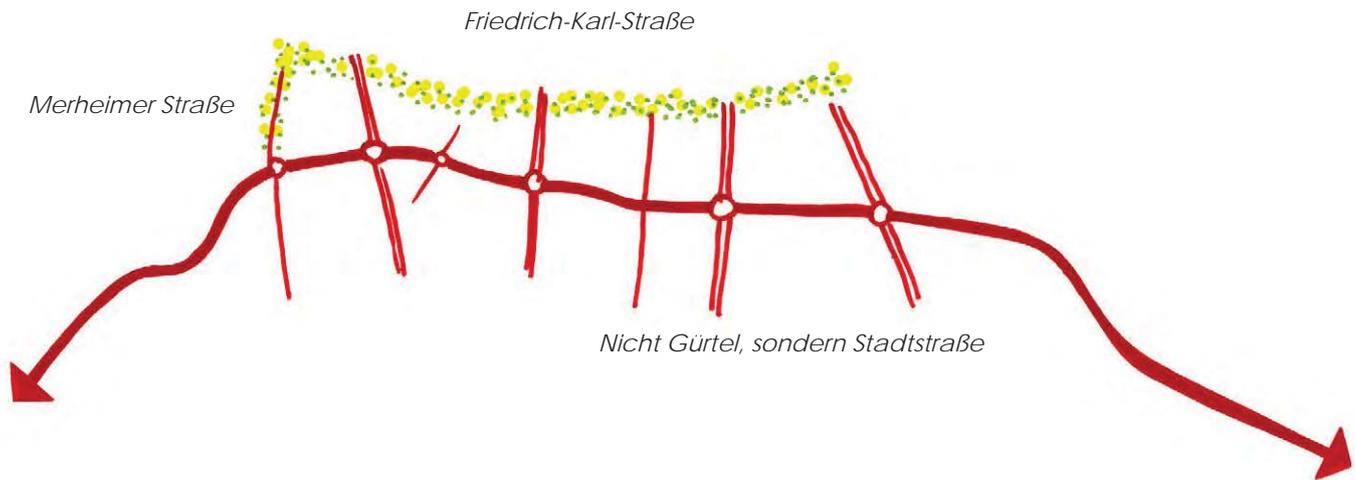


1. Parallel zur MIV Trasse entstehen eine Nahmobilitätsachse und eine Raumsequenz, die die westrheinschen nördlichen Grünflächen miteinander vernetzt

- Nutzung für Fahrradfahrer, Pedeleks und Fußgänger
- Die Resträume werden zu grünen Adressen
- Aufwertung und Fertigstellung der Vorhaltebereiche

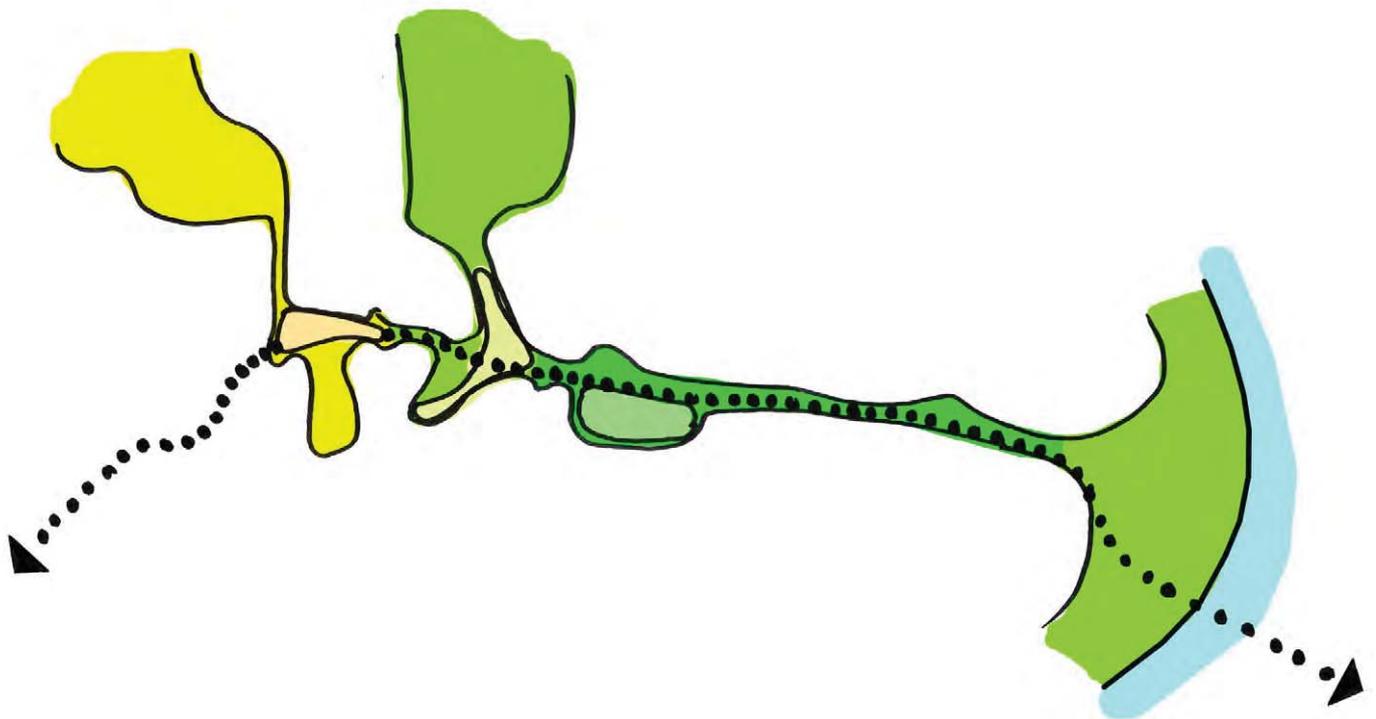


Welche Chancen birgt die Neuplanung der Verkehrsstrasse?



2. Das Umfeld der Merheimer Straße und das Umfeld der Friedrich-Karl-Straße können nachhaltig aufgewertet werden:

- weniger MIV
- weniger Lärm
- mehr Verkehrssicherheit
- mehr Grün
- mehr Zusammenhang / Gemeinschaft im Viertel



3. Für den MIV kann eine maßgeschneiderte, moderne Trasse entlang der Stadtbahn realisiert werden

- ruhiger Verkehrsstrom
- passende Lärmschutzmaßnahmen
- mehr Verkehrssicherheit in Kreuzungsbereichen
- Stadtstraße anstelle 'Gürtel'
- Zentrumscharakter stärken



Skizze zur Umgestaltung der Friedrich-Karl-Straße



Skizze zur Umgestaltung der Merheimer Straße

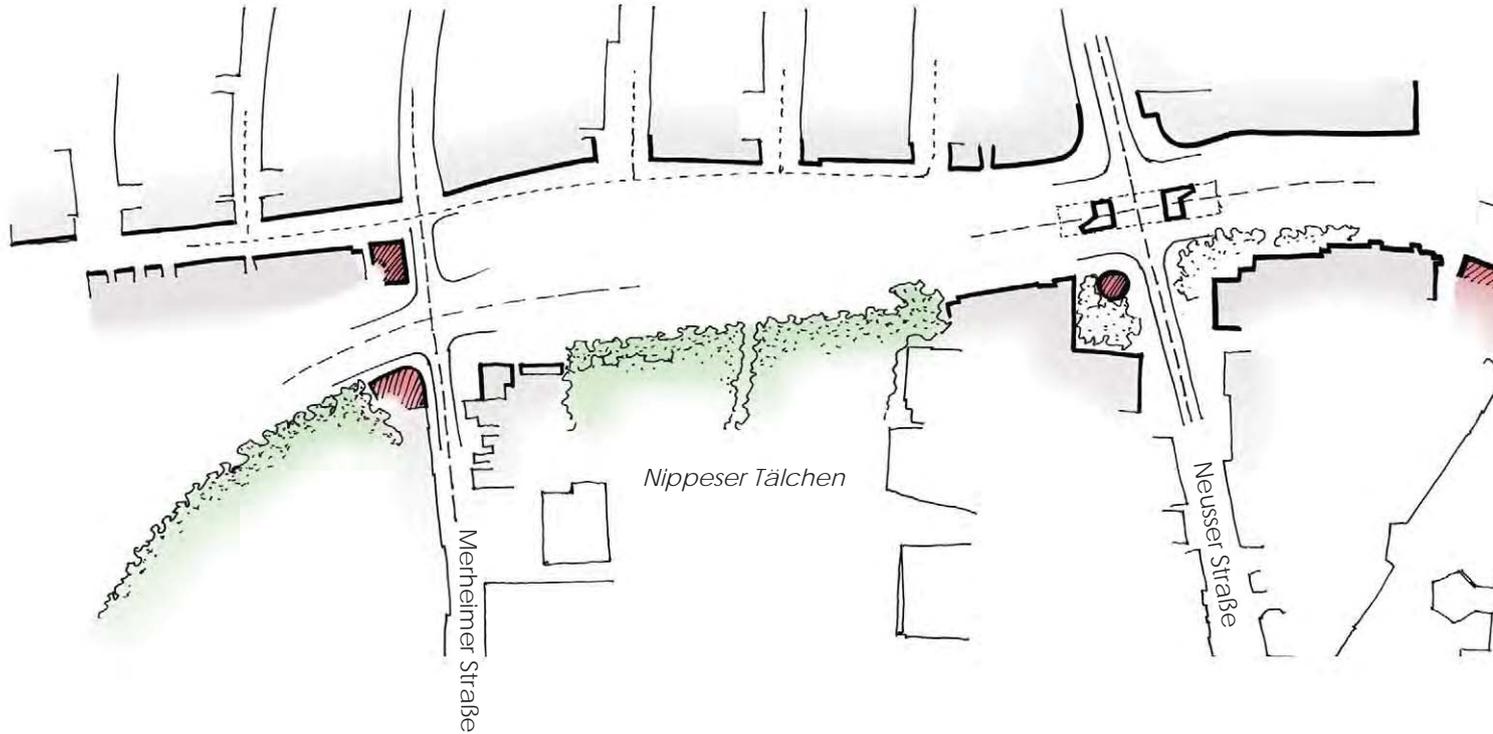
Umgestaltetes Umfeld der Friedrich-Karl-Straße und Merheimer Straße:

- Weniger MIV
- Weniger Fahrbahnen
- Städtische Wohnstraße
- Fahrradfahrer auf der Fahrbahn
- Mehr Straßenbäume
- Besseres Stadtklima
- Weniger Versiegelung

Städtebauliche Setzungen

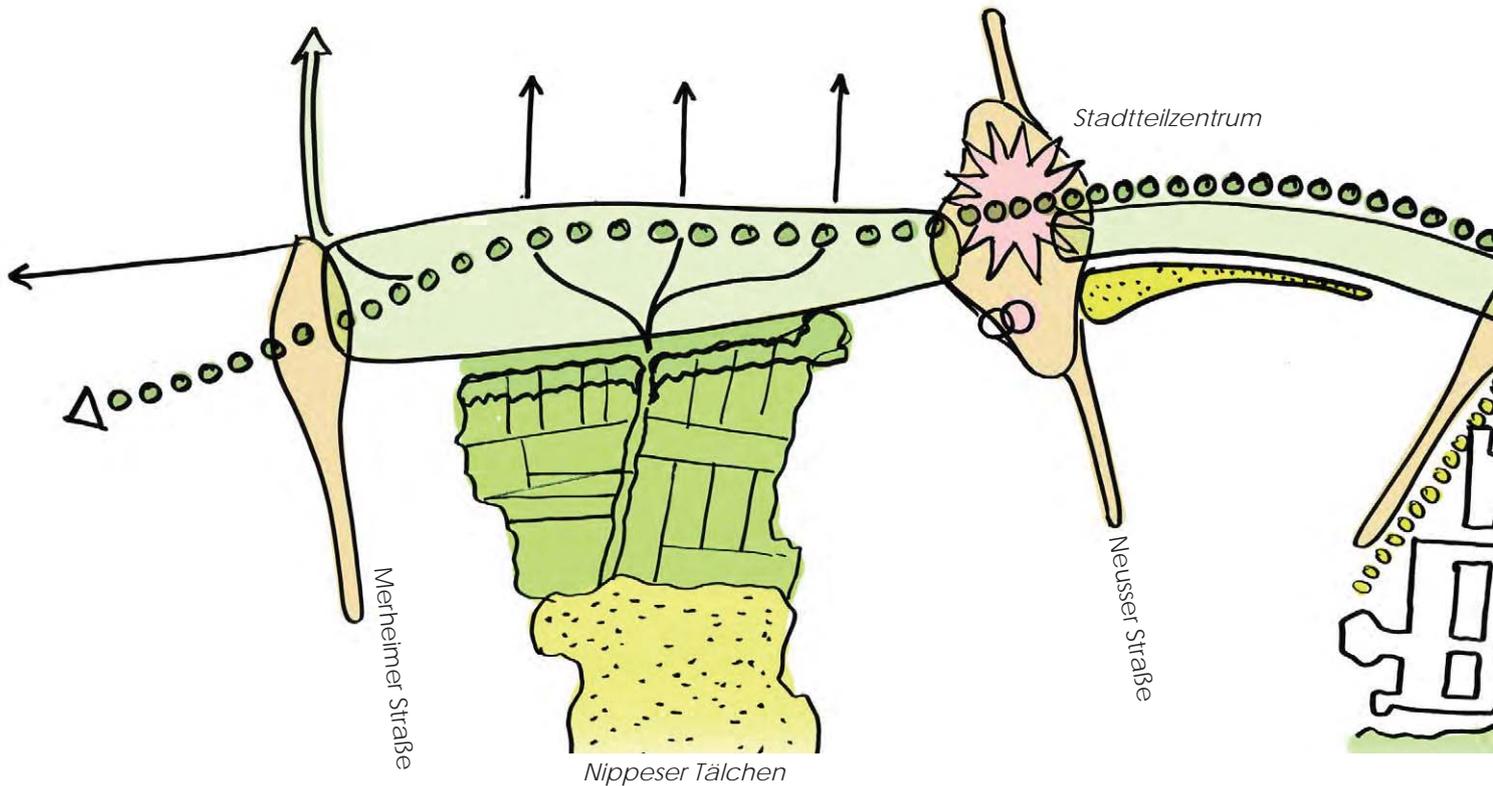
Raumkanten, hart und weich

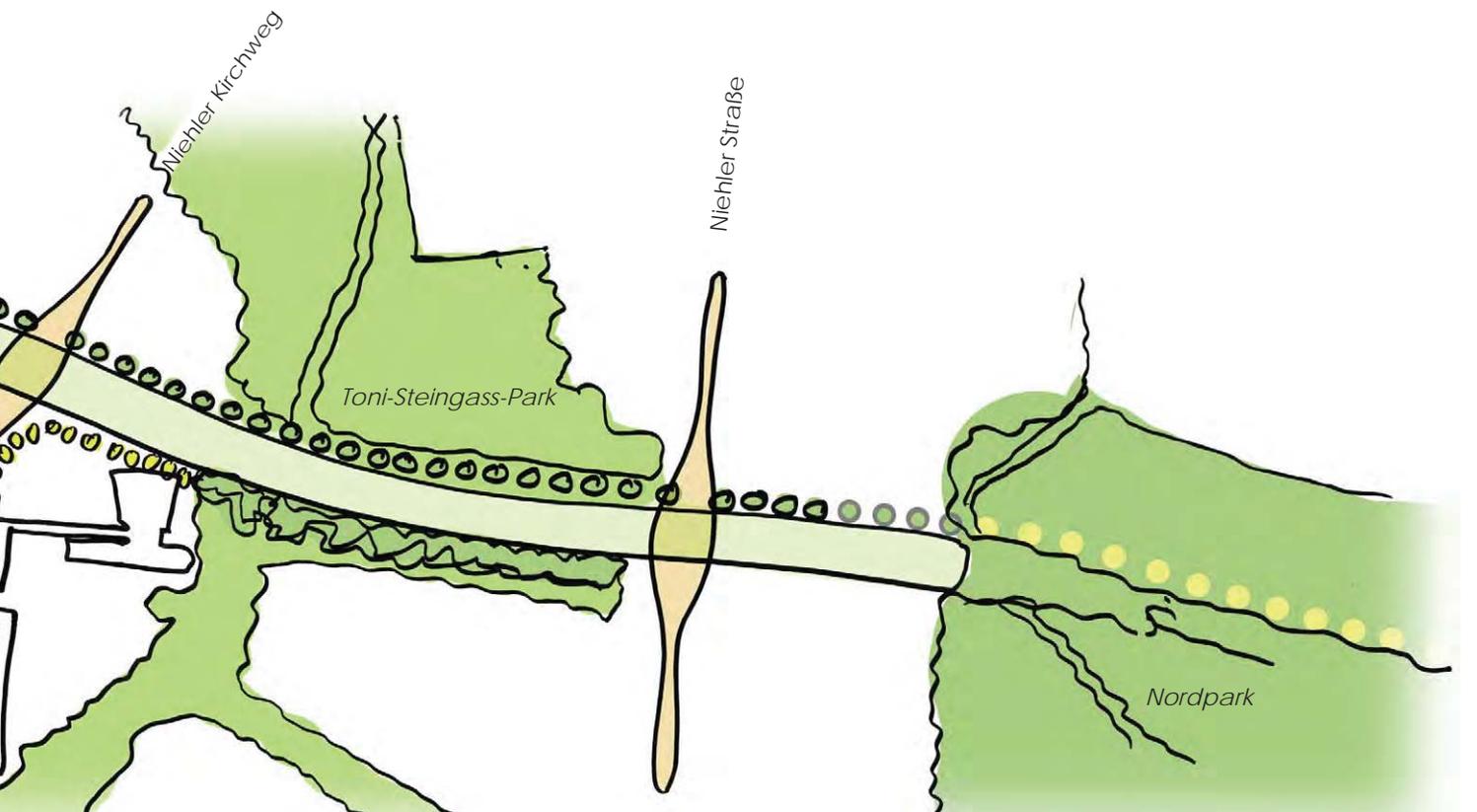
Kreuzungen schaffen / die Stadtstraße markieren / Rudimente ergänzen



Raumsequenzen

Nutzungen ein Gesicht am Ring geben Wohnen / Gewerbe / Schulen / Verwaltung
Jedem seinen angemessenen Grünraum / seine Visitenkarte





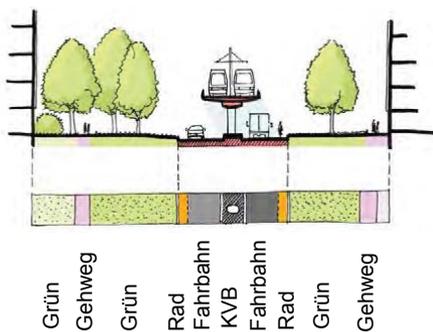
6 Modelle

6 Modelle Trassenführung

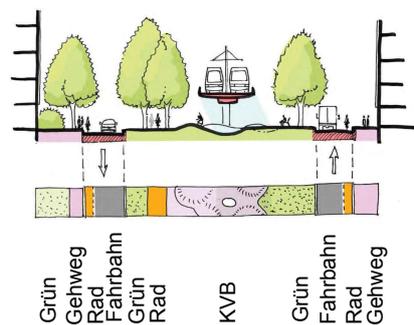
Die untersuchten Modelle können grob in zwei Kategorien unterteilt werden; zum Einen Modelle mit Erhalt der Bahntrasse in Hochlage und zum Anderen Modelle zur ebenerdigen Führung der Stadtbahntrasse.

Die Modelle, die vom Erhalt des Brückenbauwerks ausgehen, sind zu unterscheiden in drei Varianten, bei denen durch Straßenneubau eine Schließung des Rings untersucht wird und eine Variante, bei der die Nutzung als überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung untersucht wird. Die optimale Lage ergibt sich aus der Nutzbarkeit und Ausstrahlung der angrenzenden öffentlichen, privaten und halböffentlichen Grünräume.

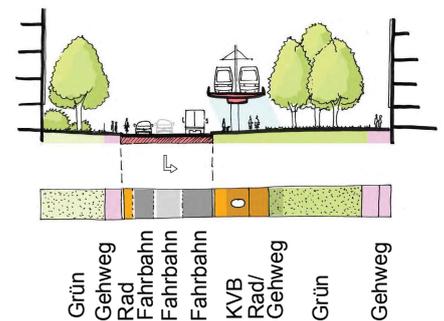
Die Modelle, die vom Abbruch des Brückenbauwerks ausgehen, befassen sich insbesondere mit der möglichen Phasierbarkeit der neuen Trasse und den Kreuzungspunkten.



Variante 1
Trassenführung brückennah



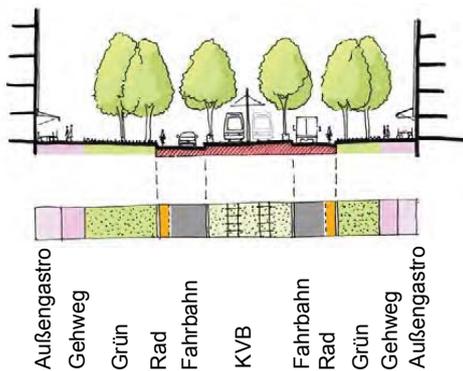
Variante 2
Separierte Trassenführung



Variante 3
Gebündelte Trassenführung

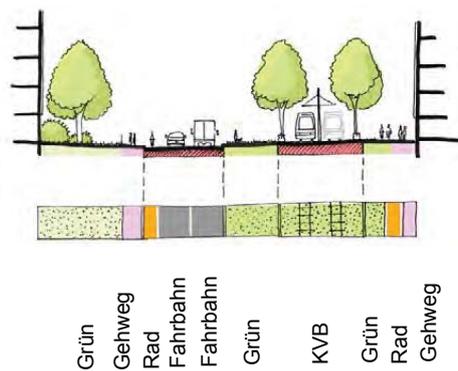
Möglichst vergleichbare Ausgangssituationen:

- Die Trassenführungen werden in erster Linie aus dem Blickwinkel der Qualitäten des Freiraumes betrachtet.
- Anzahl der Fahrbahnen wird gering gehalten; der Radschnellweg liegt möglichst frei.
- Die freiwerdenden Grünflächen werden als öffentlicher Grünraum betrachtet und nicht als Restfläche.
- Kreuzungspunkte sind kompakt und übersichtlich gehalten.
- Die Leistungsfähigkeit der Kreuzungspunkte ist nicht verkehrstechnisch berechnet; sie gründet auf Annahmen die mit dem Verkehrsplanungsamt abgestimmt wurden. Im Falle einer detaillierten Ausarbeitung müssen diese Annahmen kritisch geprüft werden.
- Die vorgeschlagenen Haltestellen befinden sich an vermutet sinnvollen Stellen an der Neusser Straße. Ihre Lage und Dimensionen müssen im Falle einer detaillierten Ausarbeitung kritisch geprüft werden.



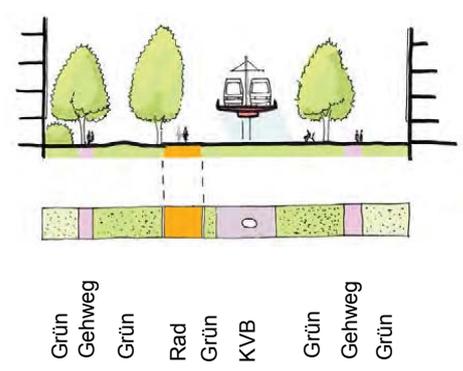
Variante 4

S-Bahn ebenerdig mittig



Variante 5

S-Bahn ebenerdig parallel geführt



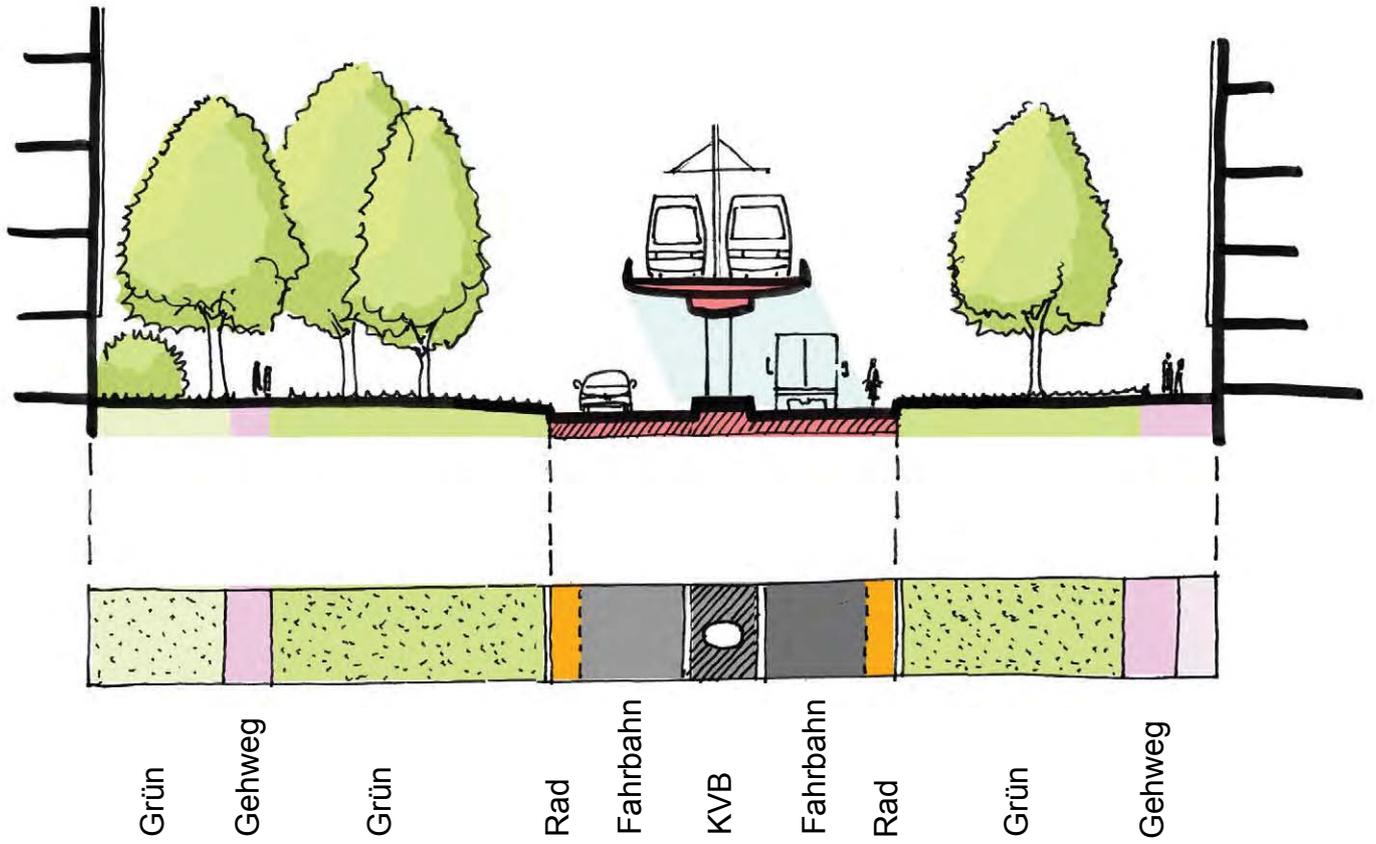
Variante 6

Überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung

Variante 1

Trassenführung brückennah





Prinzipienschnitt



Variante 1

Trassenführung brückennah

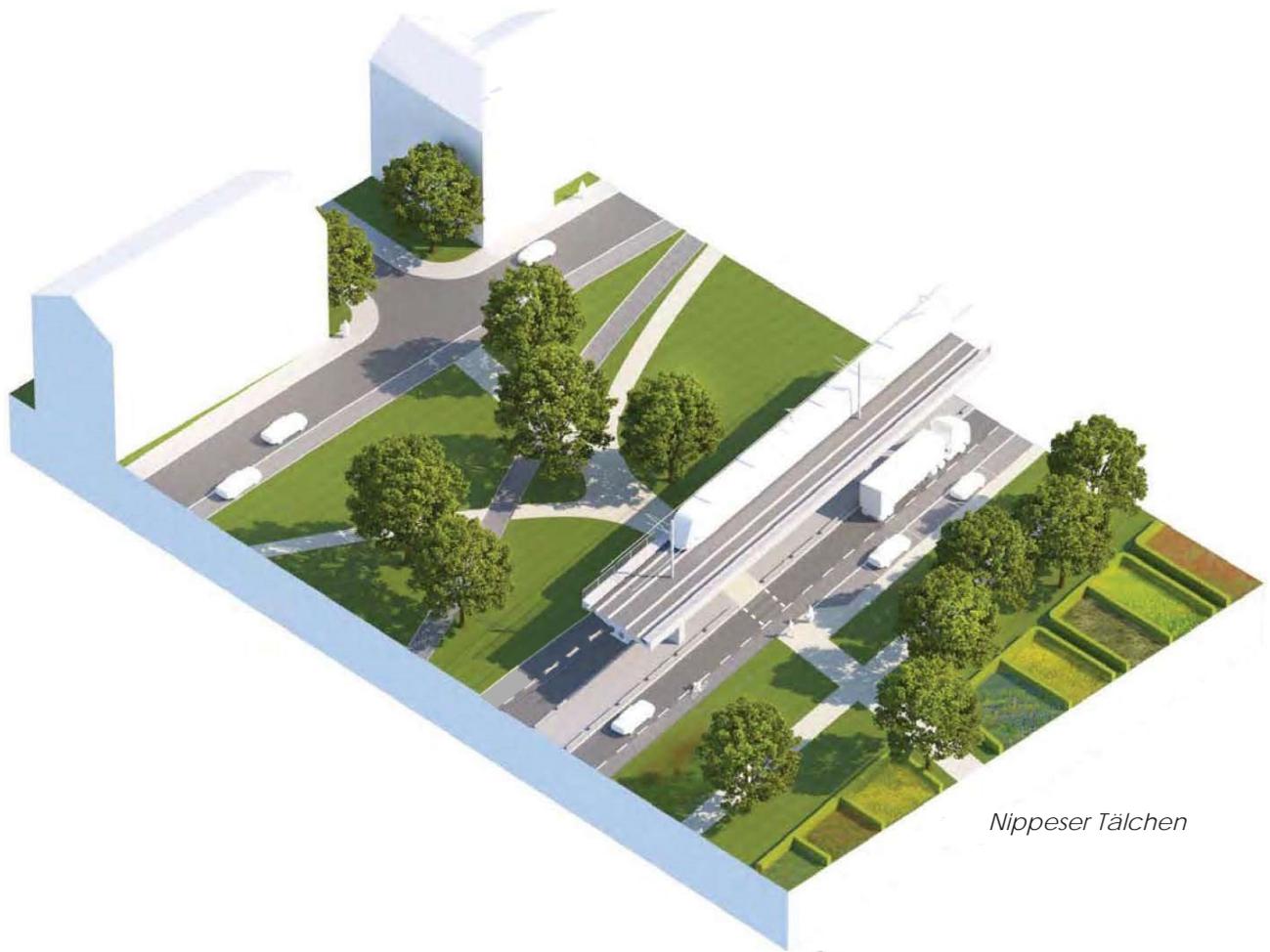


Detail Neusser Straße

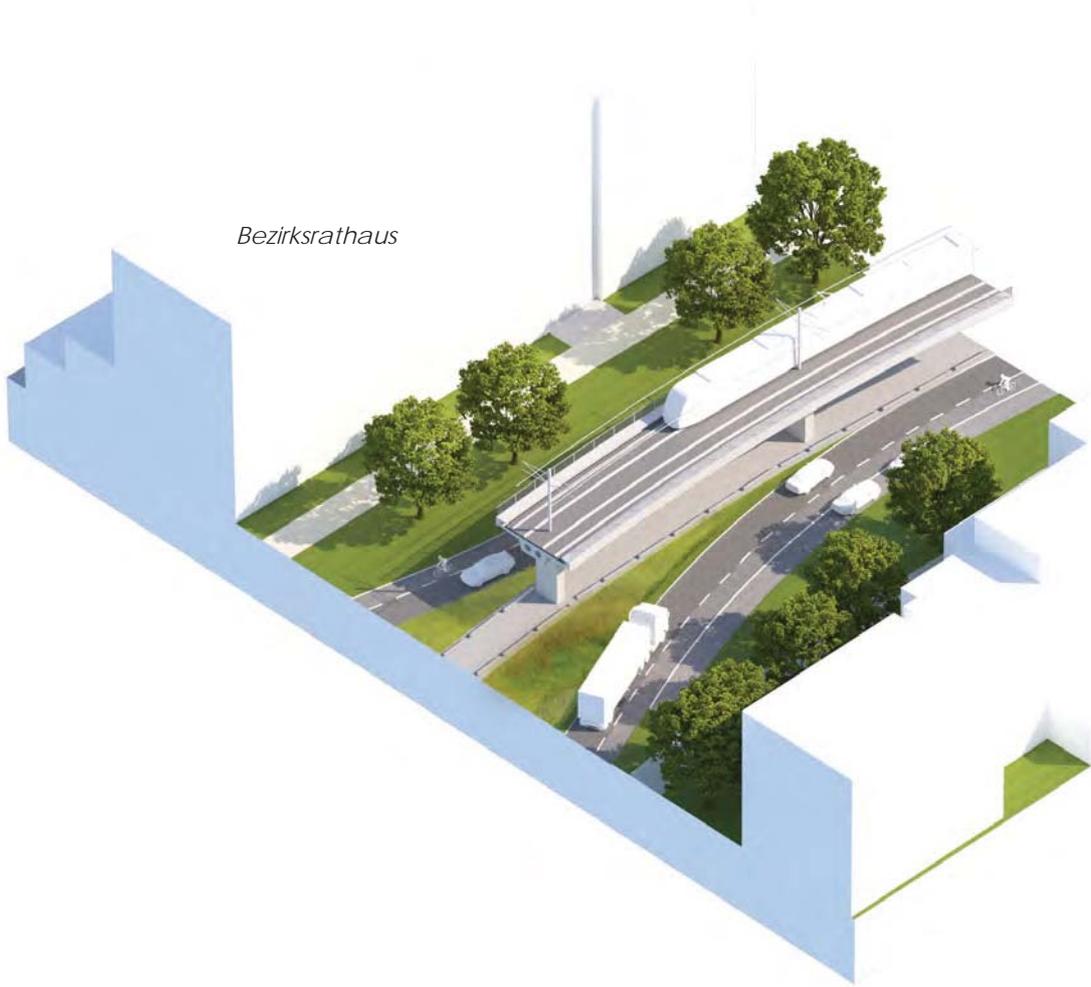


Variante 1

Trassenführung brückennah



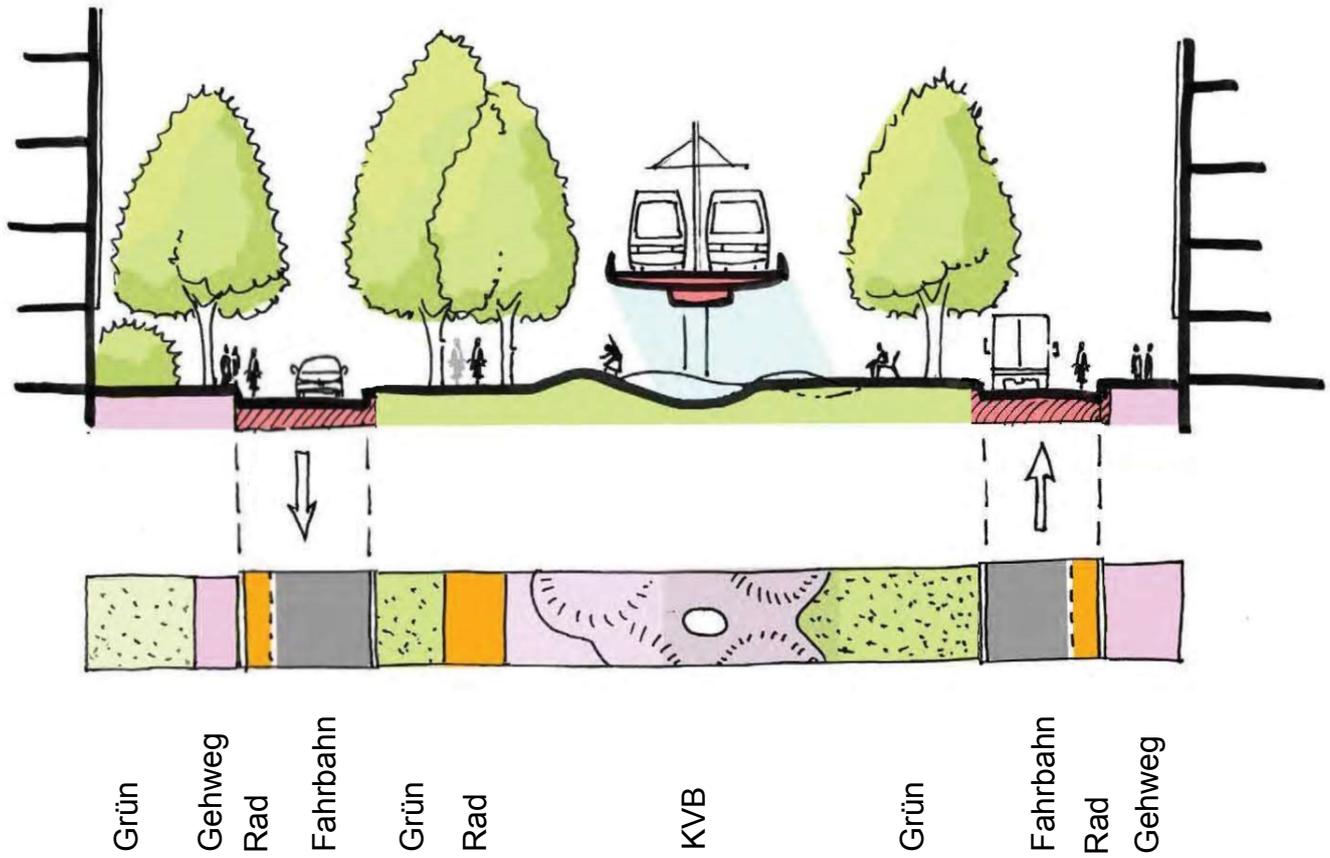
Bezirksrathaus



Variante 2

Parkway Separierte Trassenführung





Prinziipschnitt

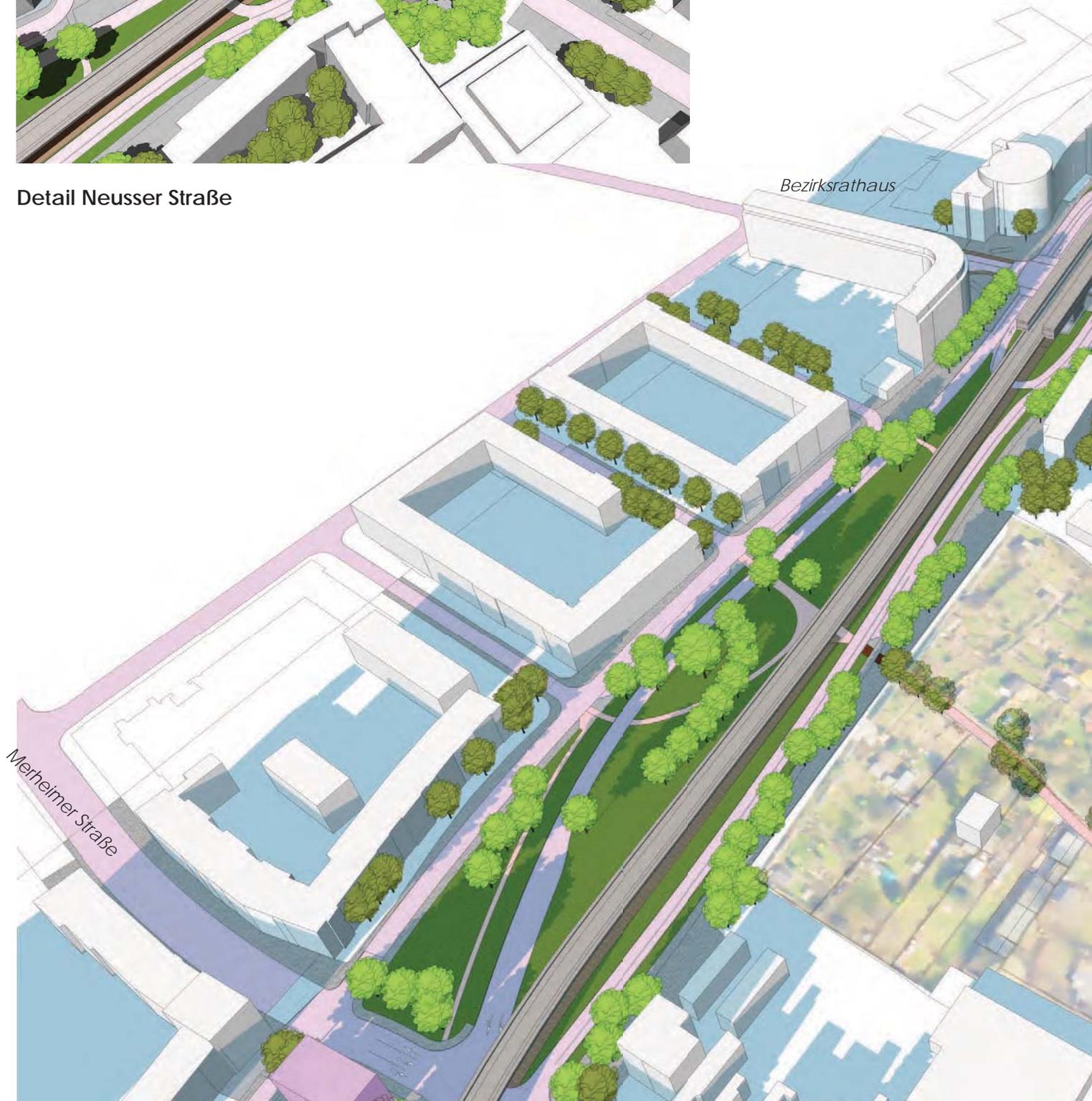


Variante 2

Parkway Separierte Trassenführung

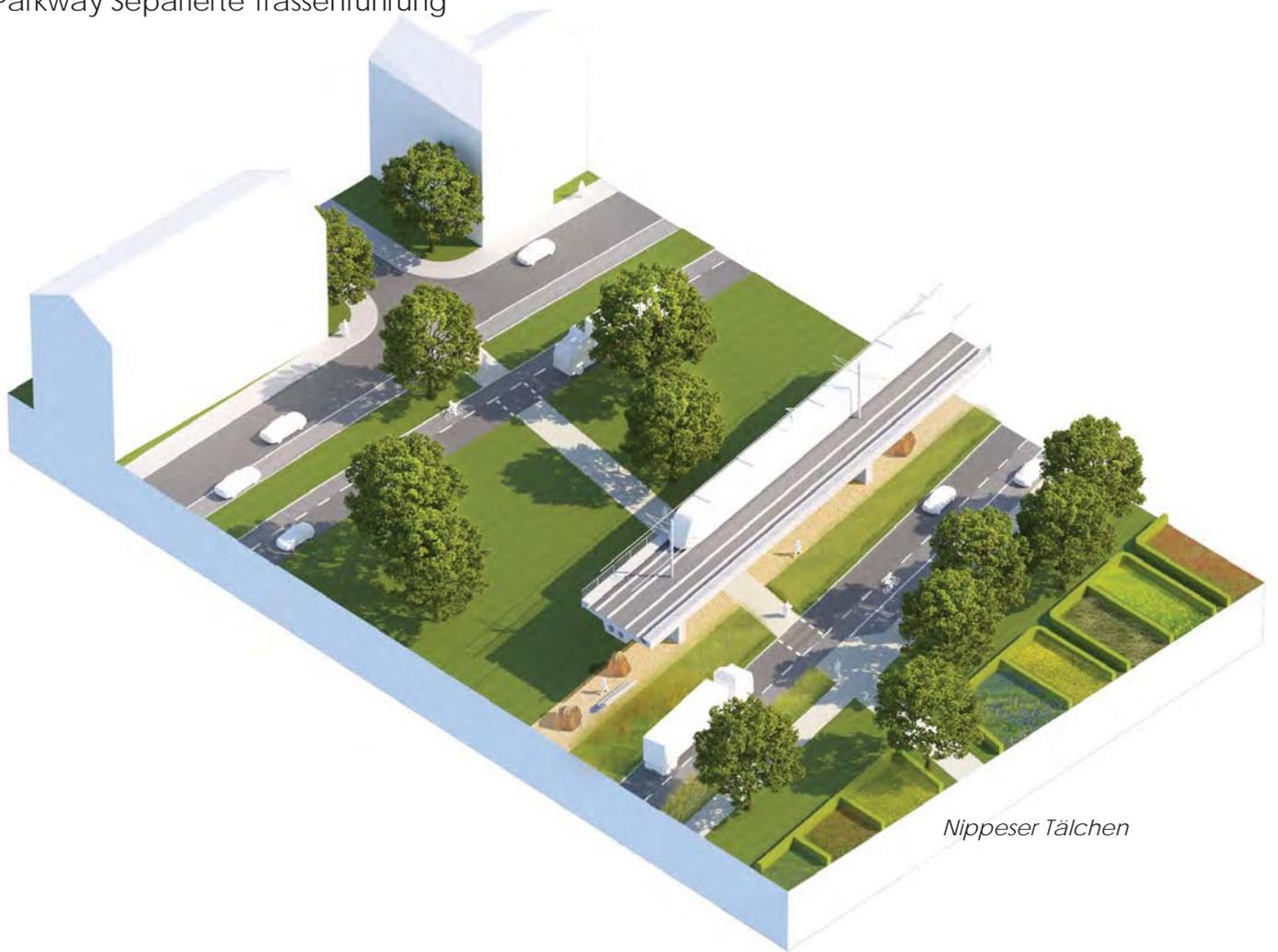


Detail Neusser Straße

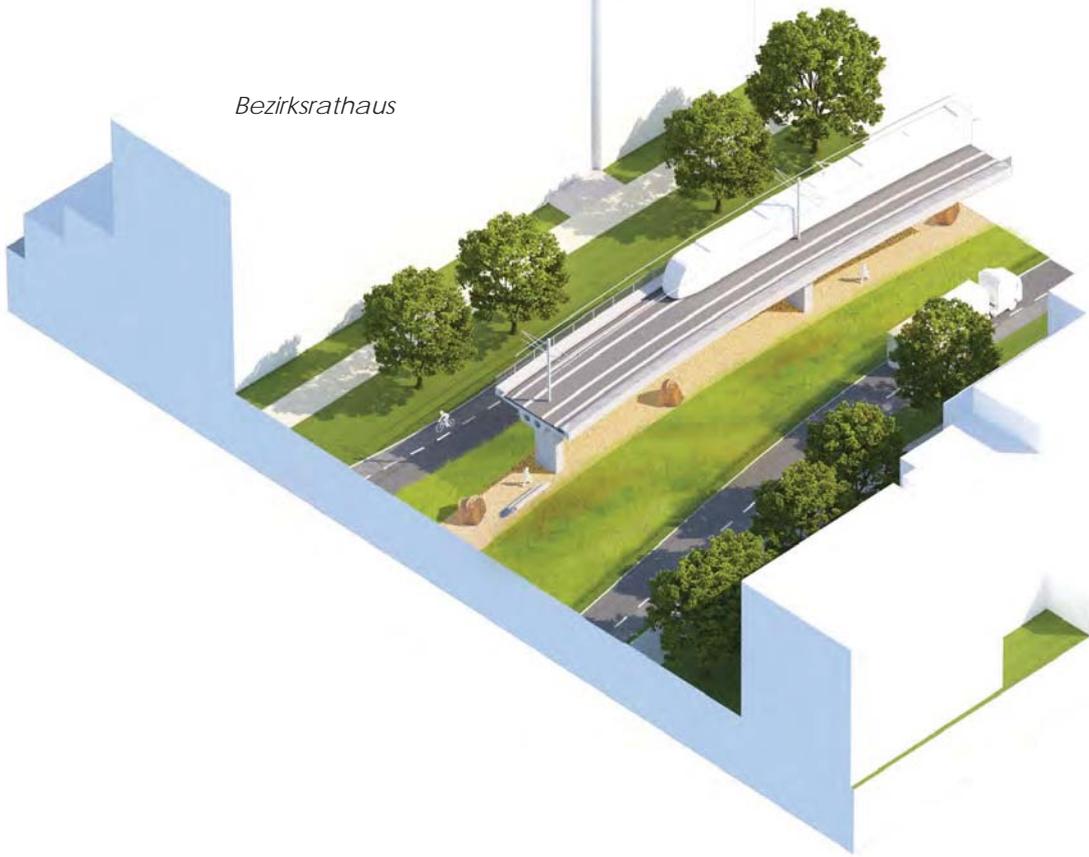


Variante 2

Parkway Separierte Trassenführung

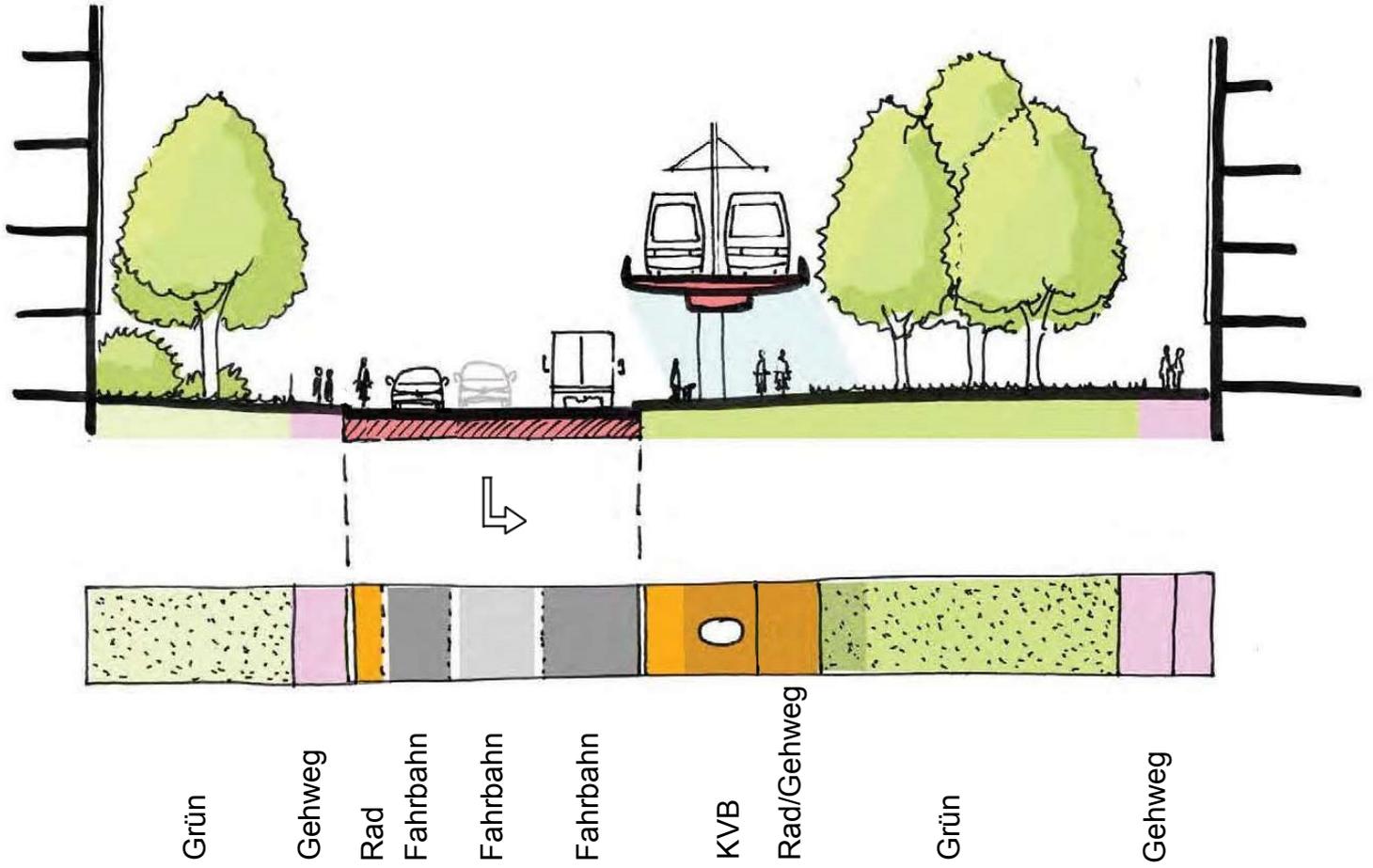


Bezirksrathaus



Variante 3
Südliche Stadtstraße





Prinziipschnitt



Variante 3

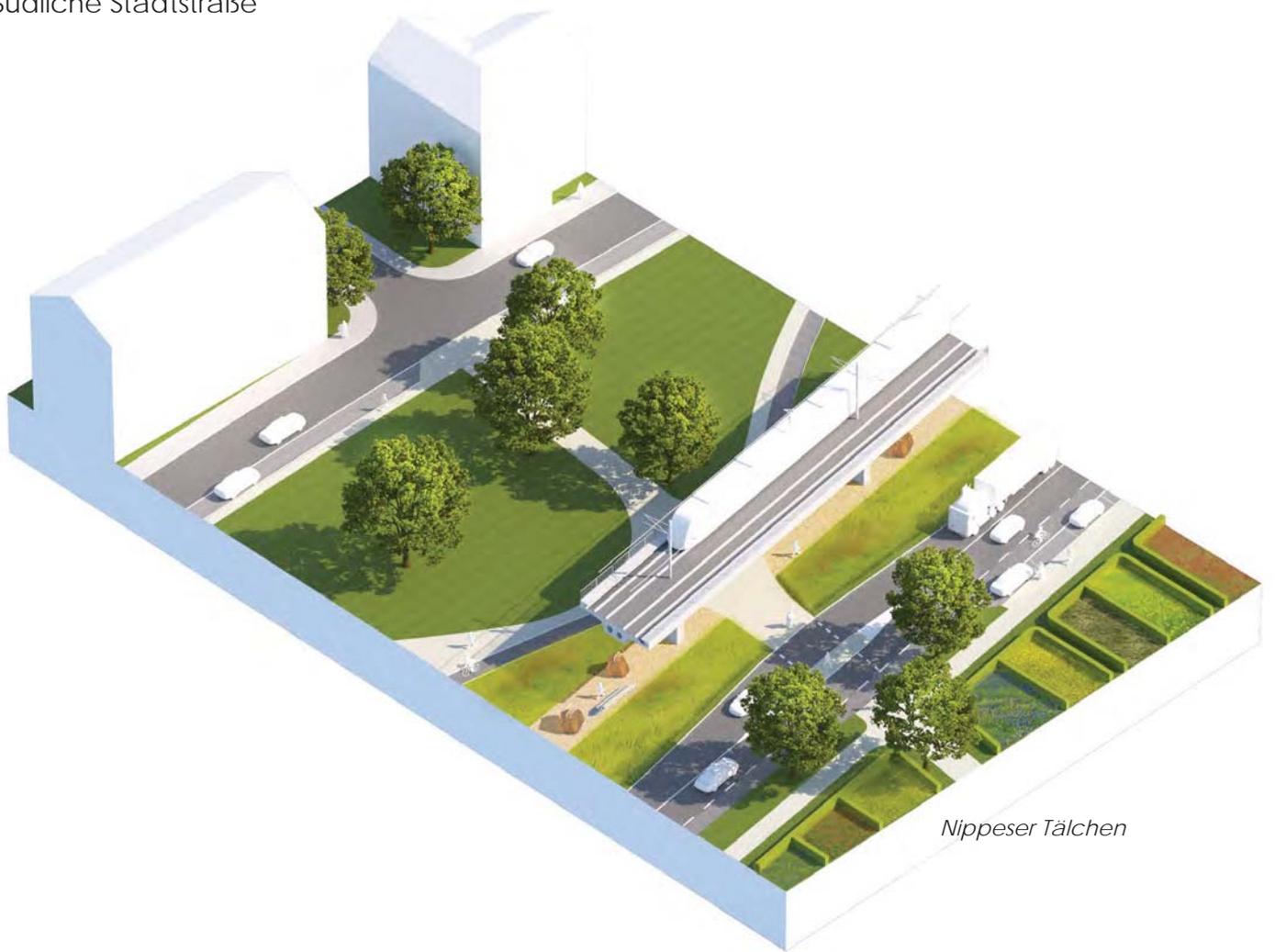
Südliche Stadtstraße



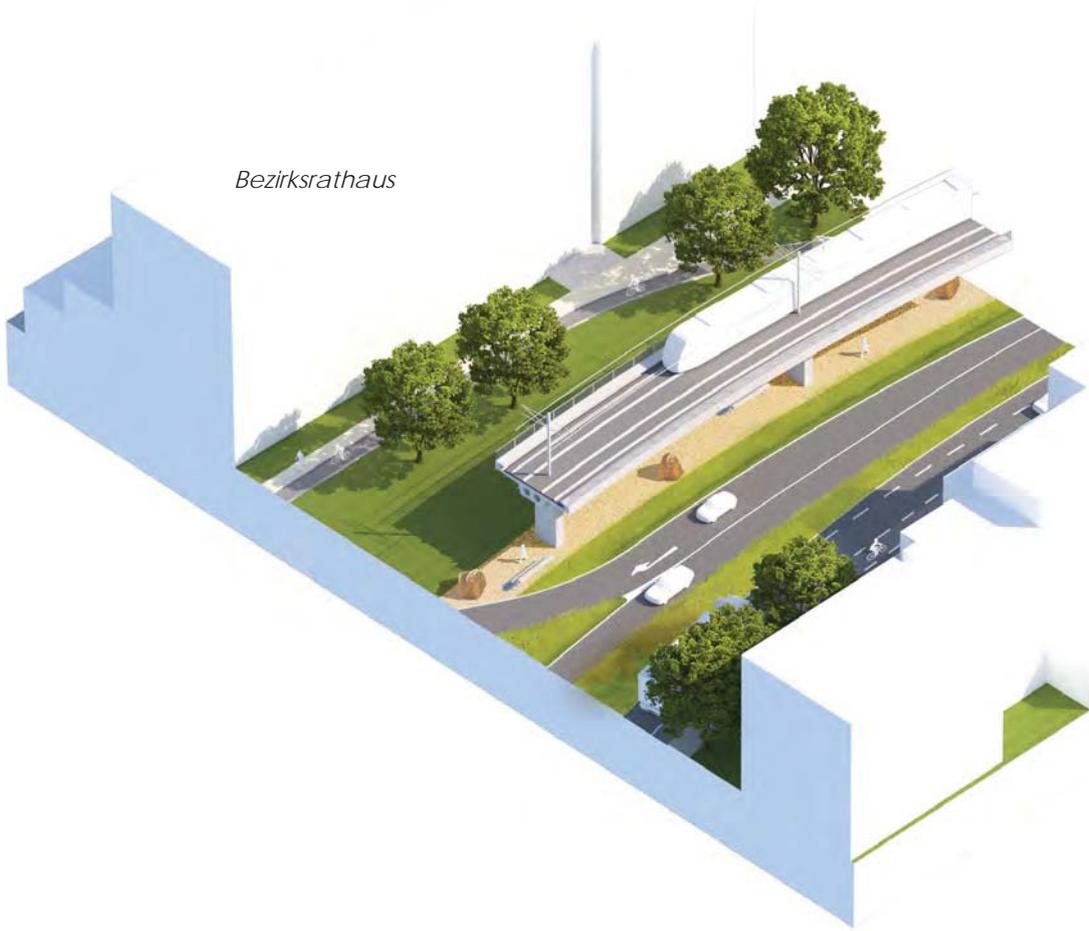
Detail Neusser Straße



Variante 3
Südliche Stadtstraße



Bezirksrathaus



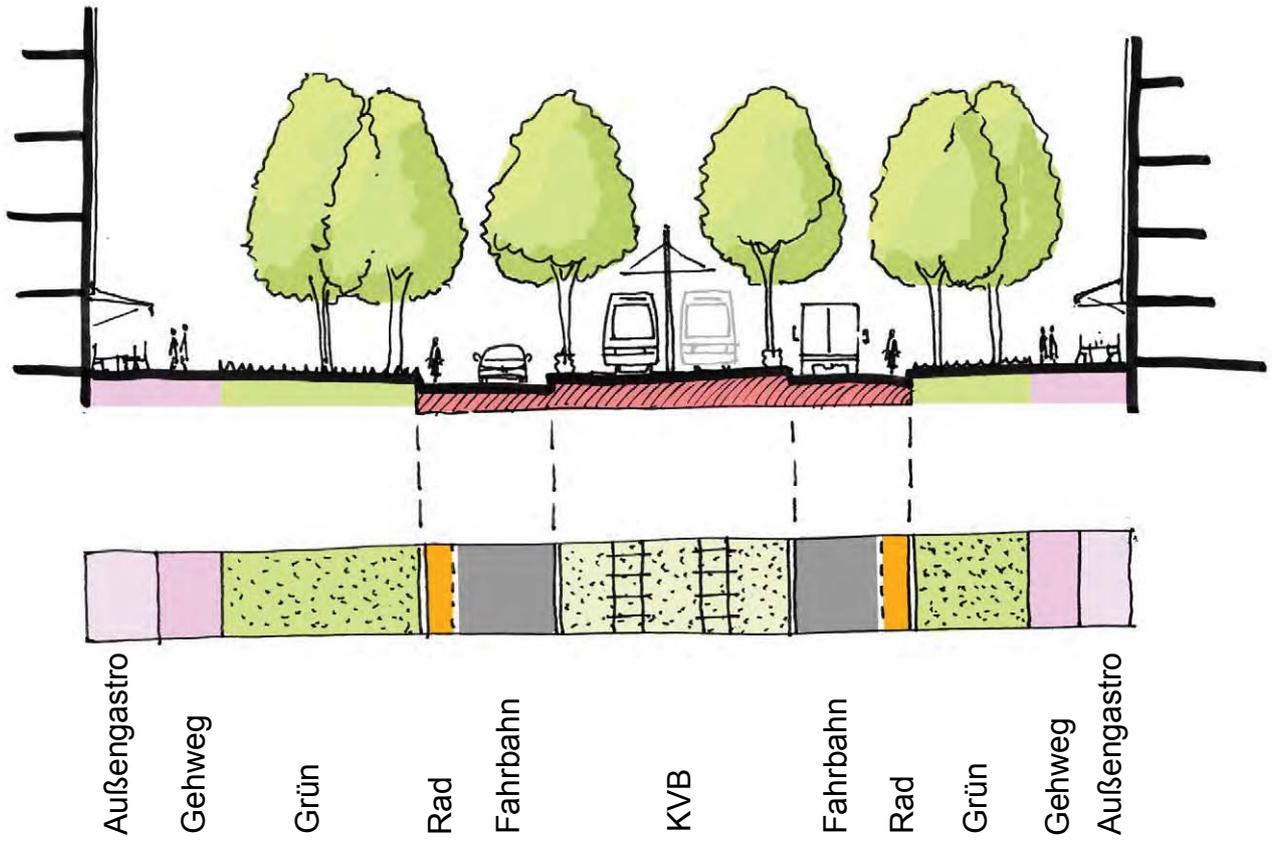
Variante 4

Stadtbahn ebenerdig mittig



Freiburg / Rieselfeld





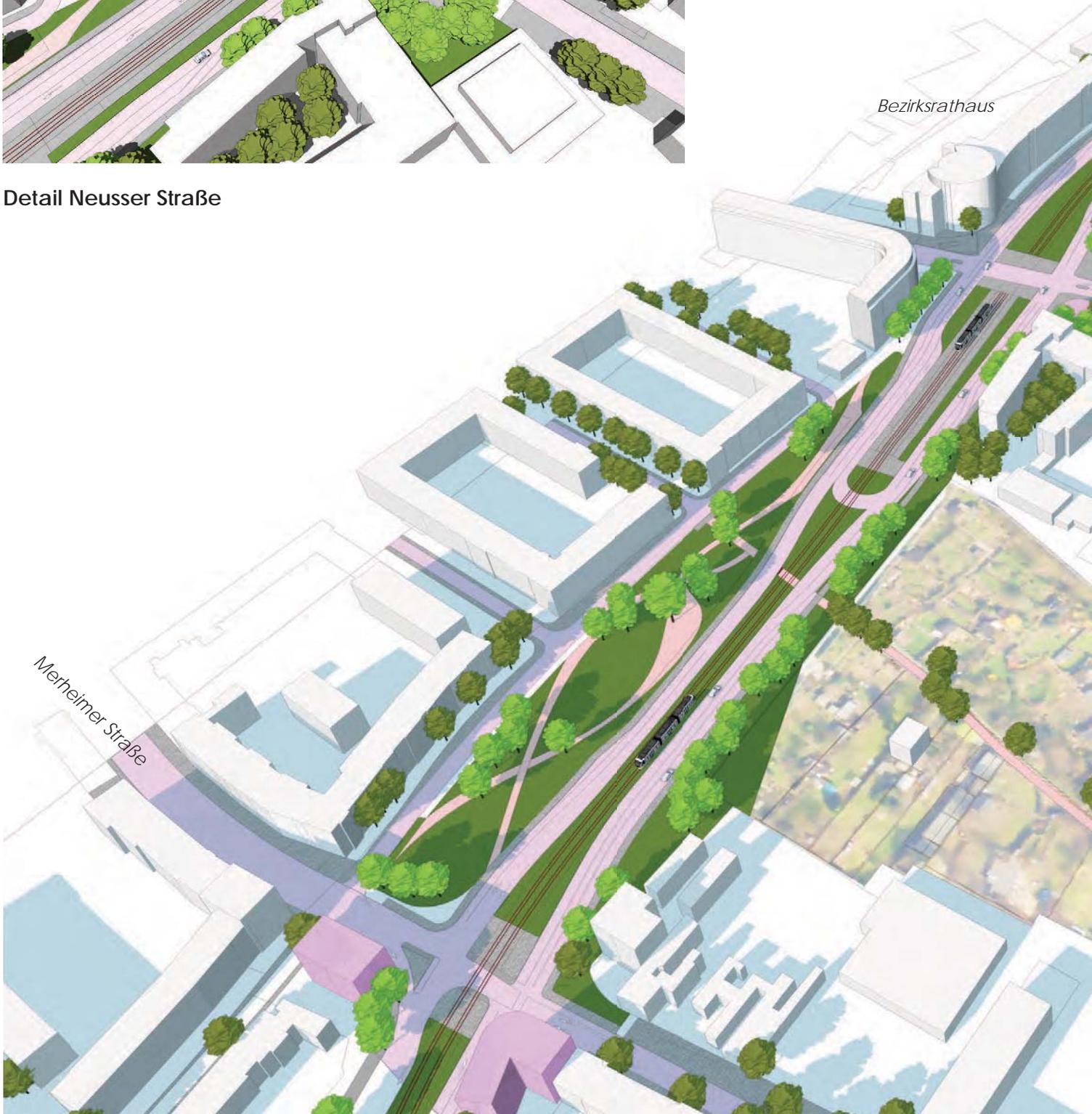
Prinziipschnitt



Variante 4
Stadtbahn ebenerdig mittig



Detail Neusser Straße

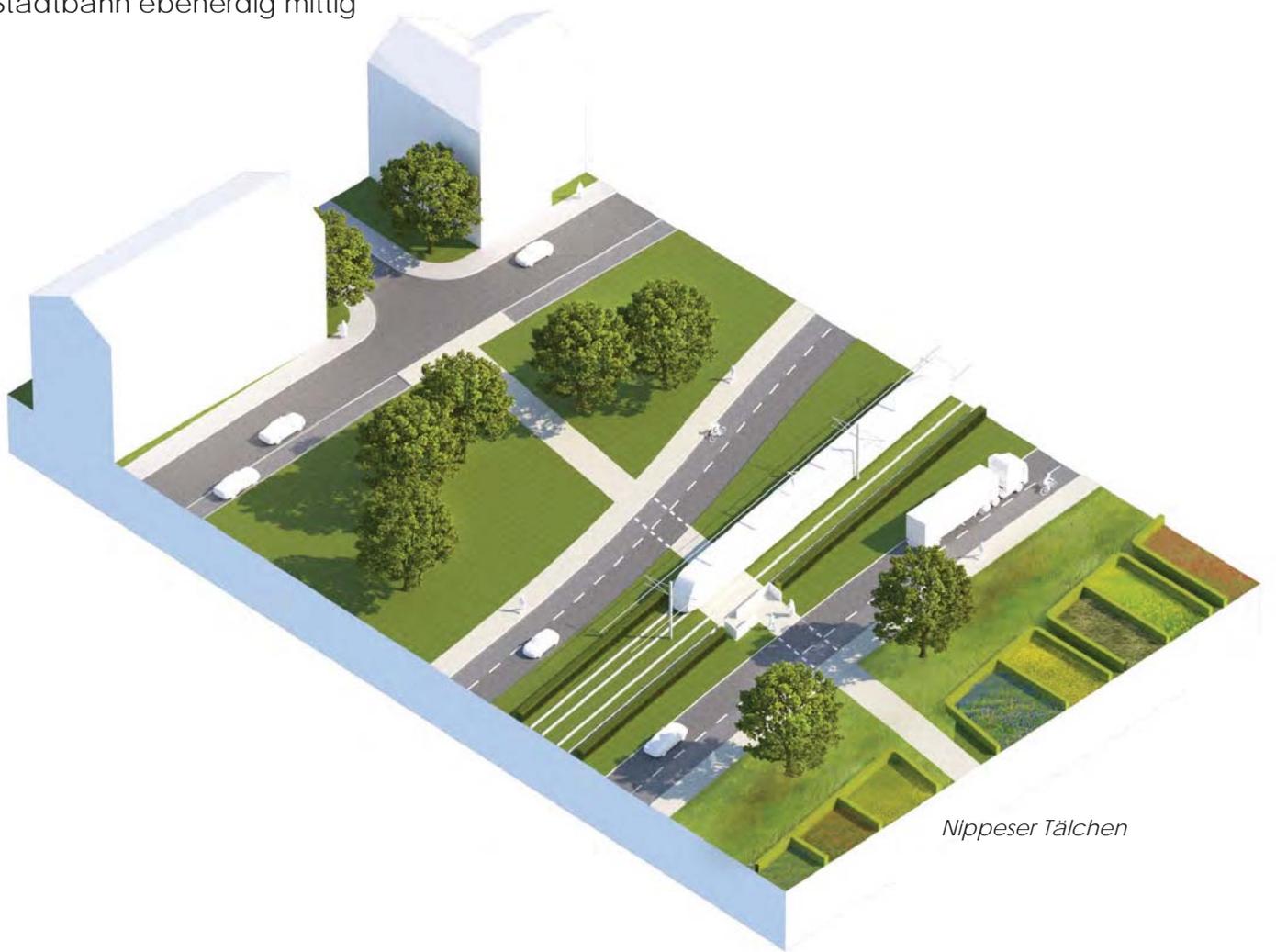


Bezirksrathaus

Merheimer Straße

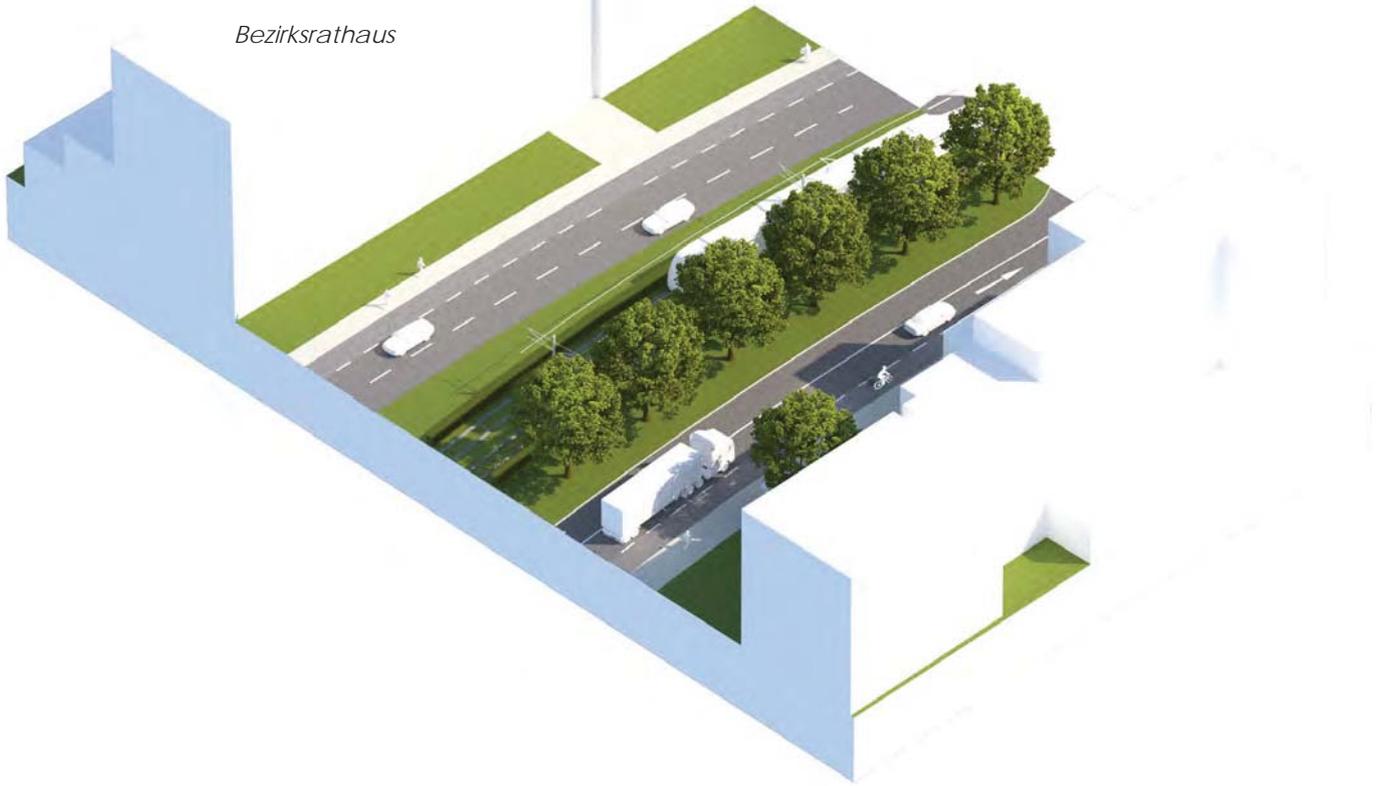
Variante 4

Stadtbahn ebenerdig mittig



Nippeser Tälchen

Bezirksrathaus



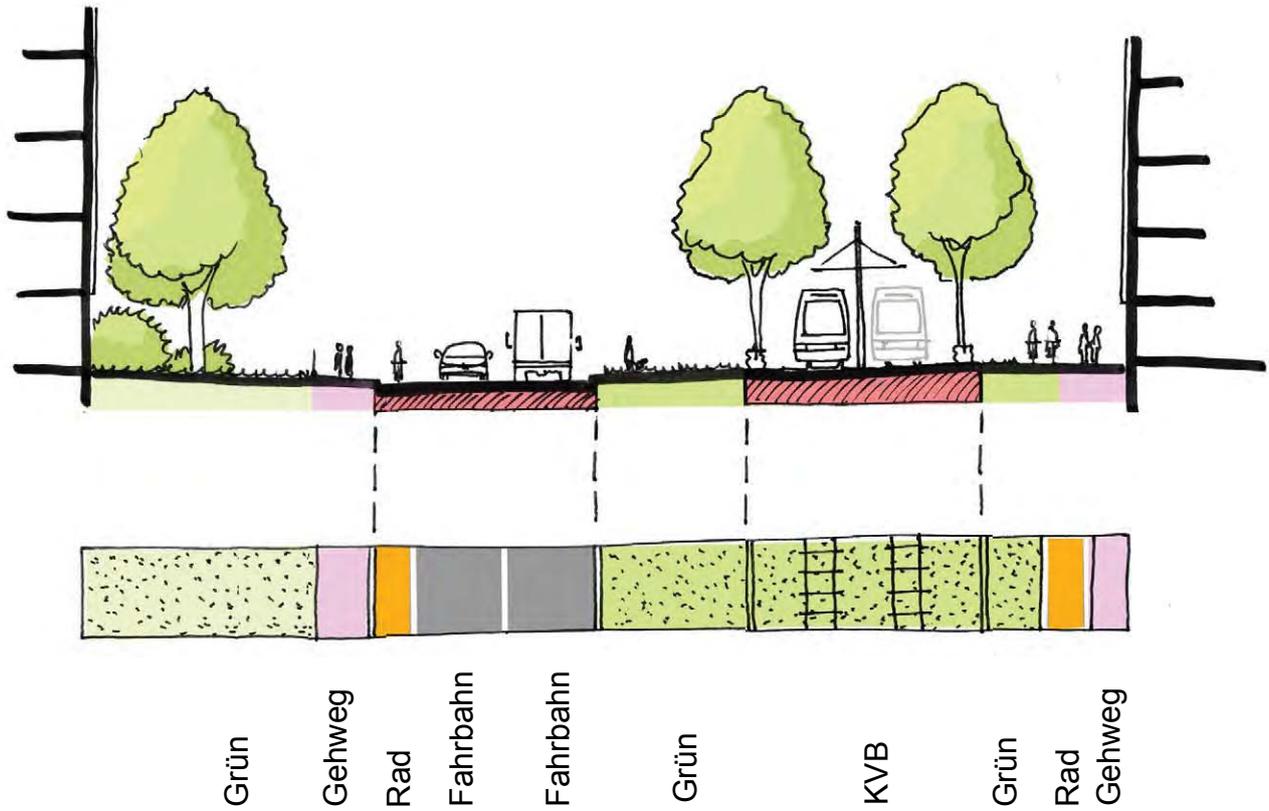
Variante 5

ebenerdige Stadtbahn und südliche Stadtstraße



Rotterdam Alexander





Prinziipschnitt



Variante 5

ebenerdige Stadtbahn und südliche Stadtstraße

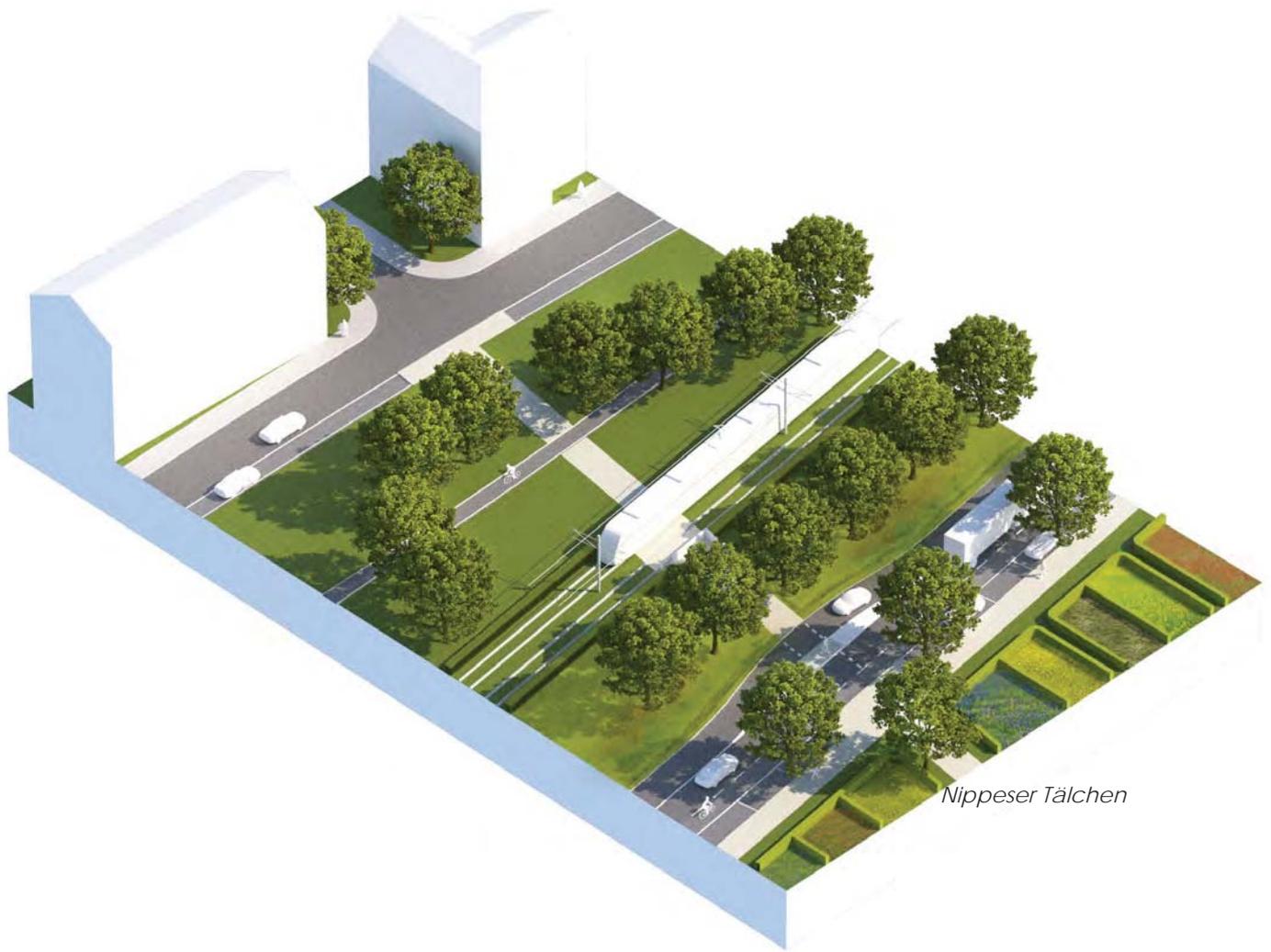


Detail Neusser Straße

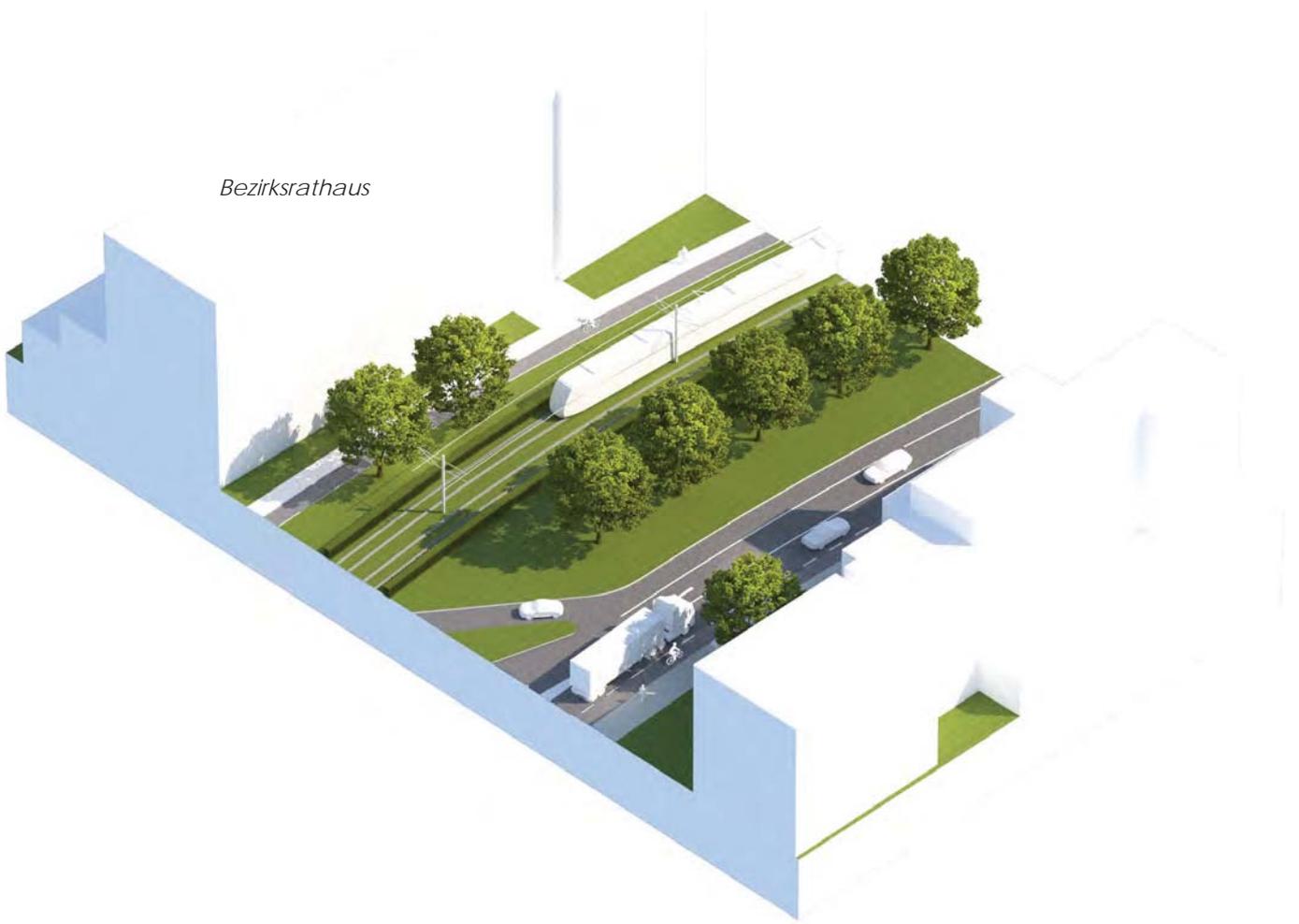


Variante 5

ebenerdige Stadtbahn und südliche Stadtstraße



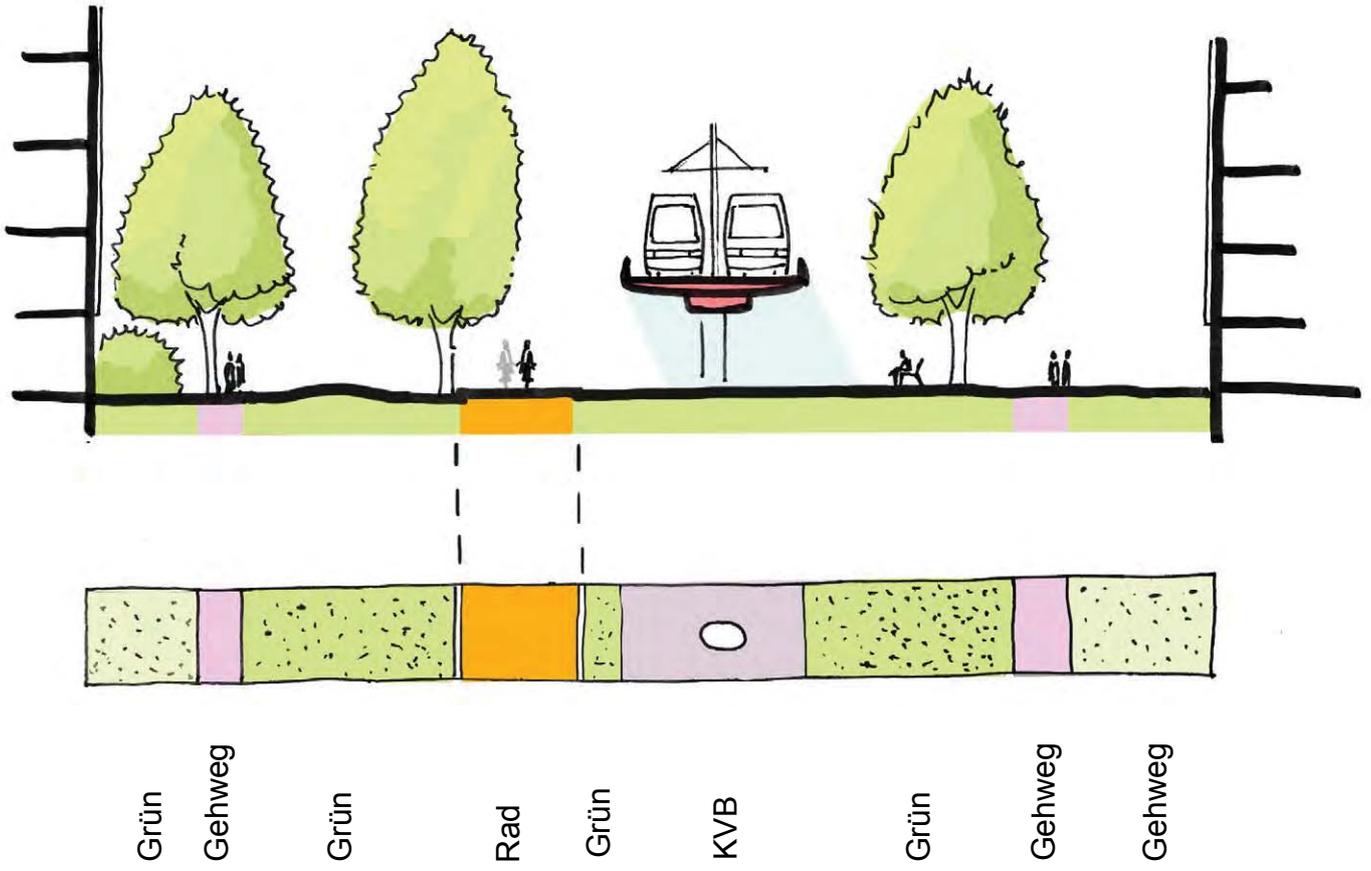
Bezirksrathaus



Variante 6

Überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung





Prinzipienschnitt

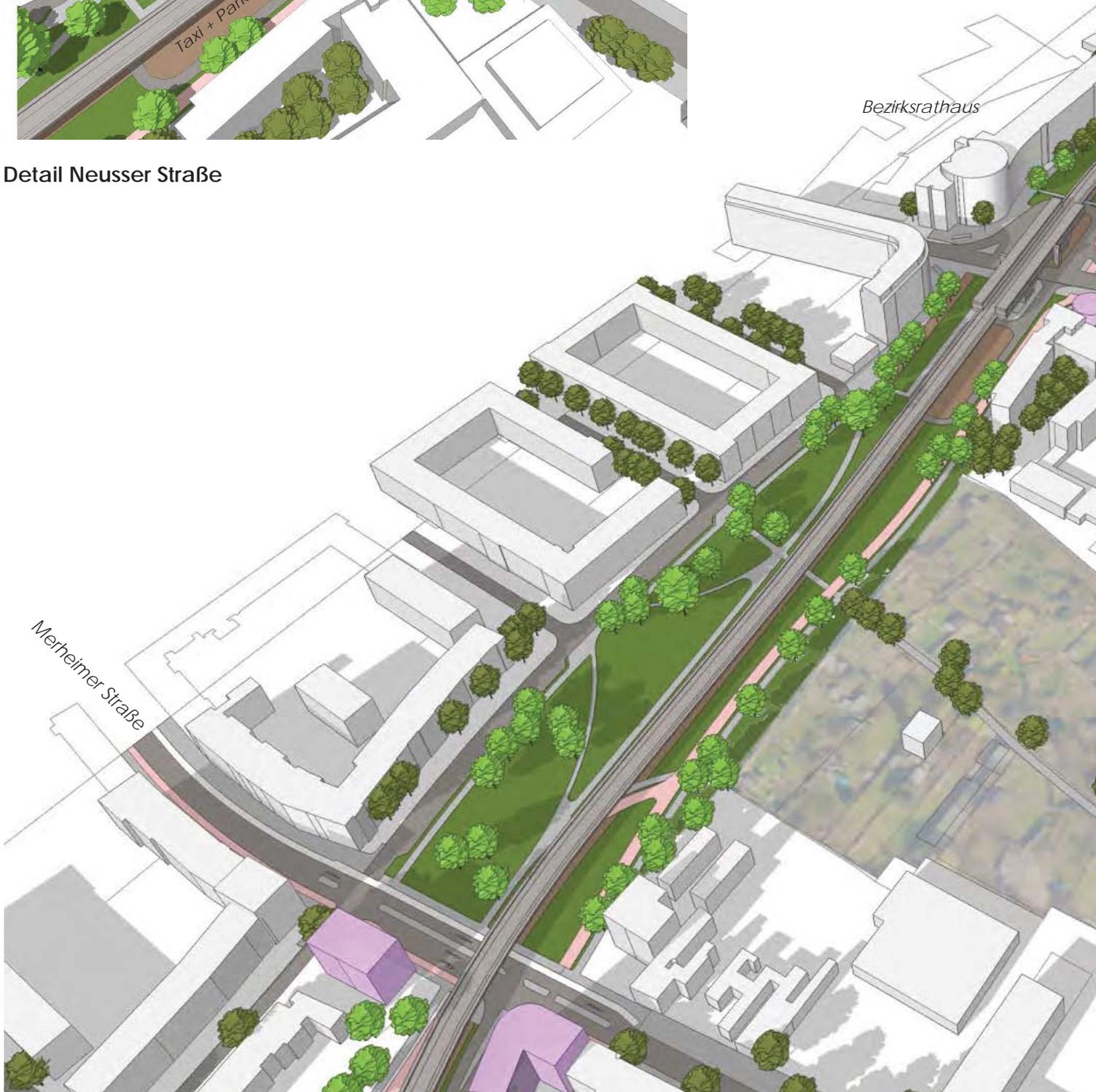


Variante 6

Überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung

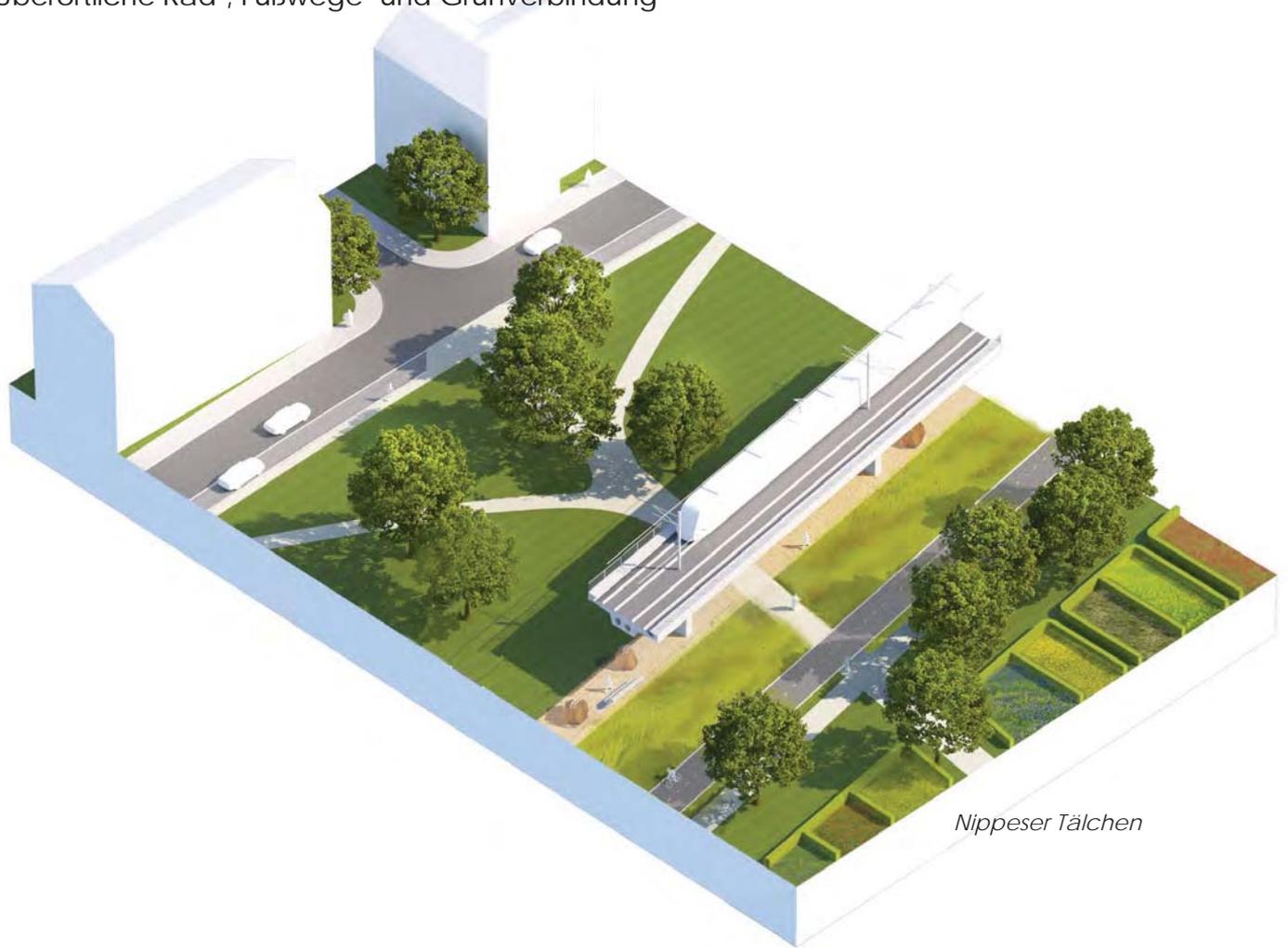


Detail Neusser Straße



Variante 6

Überörtliche Rad-, Fußwege- und Grünverbindung



Bezirksrathaus

