

Bezirksregierung Düsseldorf
Die Regierungspräsidentin

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Herrn Landrat
Thomas Hendele
Kreis Mettmann
Düsseldorfer Str. 26
40822 Mettmann

Datum: 18. Dezember 2017

Seite 1 von 5

Telefon:
0211 475-9001/2
Telefax:
0211 475-2940
Birgitta.Rademacher
@brd.nrw.de

Sehr geehrter Herr Landrat,

in mehreren Besprechungen mit Ihrem Hause sowie der Stadt Haan wurde die Verkehrsführung der Kreisstraße 5 thematisiert.

Der Verkehrsfluss der K 5 in der Südstadt Haan läuft derzeit faktisch über die nicht qualifizierte Martin-Luther-Straße. Die als Kreisstraße qualifizierte Turnstraße erfüllt die ihr zugewiesene Funktion auf Grund der baulichen Ausgestaltung und der Einbahnstraßenregelung hingegen nicht. Dieser Zustand ist für mich als zuständige Straßenaufsicht nicht hinnehmbar.

Es wurde vereinbart, dass die Bezirksregierung Düsseldorf solange in der Sache nichts unternehmen wird, bis eine gutachterliche Verkehrsuntersuchung als wesentliche Entscheidungsgrundlage vorliegt und die beteiligten Baulastträger hinreichend Zeit zur Verfügung hatten, das von § 8 Absatz 3 Straßen- und Wegegesetz NRW geforderte Einvernehmen miteinander herzustellen.

Im Rahmen des Haaner Verkehrsentwicklungsplanes wurde in diesem Jahr ein aktuelles Verkehrsführungskonzept fertig gestellt, das verschiedene Lösungsvarianten zur zukünftigen Verkehrsführung im Bereich der Verbindung zwischen Haan, Hilden und Solingen untersucht hat. Seit Anfang vorigen Monats liegt mir das dieses Verkehrsgutachten nunmehr vor.



Untersucht werden folgende drei Lösungsvarianten:

Variante 1: Martin-Luther-Straße als K 5

In der Netzvariante 1 wird die aktuelle Beschlusslage des Rates der Stadt Haan und des Kreistages Mettmann nachvollzogen, wonach die Martin-Luther-Straße zur K 5 aufgestuft und die Turnstraße zur Gemeindestraße abgestuft werden sollte. Die Turnstraße verbleibt dabei als Gemeindestraße in der Tempo-30-Zone Südstadt und erhält ein Lkw-Durchfahrtsverbot.

Diese Beschlusslage ist wegen Bedenken der betroffenen Anwohnerschaft bisher nicht umgesetzt worden. Das nunmehr vorgelegte Gutachten lässt zudem diese Lösung als diskussionswürdig erscheinen, weil die bestehende Verkehrsbelastung und die damit verbundenen Auswirkungen auf die vorhandene Wohnnutzung in dieser Variante festgeschrieben werden würden.

Variante 2: Turnstraße als K 5

In der Netzvariante 2 wird die klassifizierte Kreisstraße Turnstraße auch als solche genutzt. Dafür sind allerdings erhebliche bauliche und straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen zu schaffen, die mit verkehrlichen Einschränkungen für die dortigen Anwohner verbunden wären, z.B. Ausschluss des Parkens an beiden Fahrbahnrandern.

Obwohl die Turnstraße in der Variante 2 nicht nur als Kreisstraße gewidmet ist, sondern tatsächlich auch als solche genutzt werden soll, hat sie durch die verkehrlichen Lagebeziehungen zur B 228 einen geringeren Verkehrswert als die Martin-Luther-Straße, weil das Linksabbiegen in die B 228 dort technisch nicht möglich ist. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden auch die Belastungen in der Martin-Luther-Straße durch Variante 2 nicht beseitigt.

Insofern ist diese Variante im Ergebnis nicht akzeptabel.



Variante 3: Einbahnstraßenpaar

In der Netzvariante 3 wird die Kreisstraßenfunktion durch zwei Ein-Richtungsstraßen übernommen. Die Turnstraße wird in ihrer Fahrtrichtung gedreht und wird von der Ittertalsstraße zur Kaiserstraße befahren. Im Gegenzug wird die Martin-Luther-Straße zwischen der Bismarckstraße und der Turnstraße zur Einbahnstraße in Richtung Süden.

Dabei wird für die Martin-Luther-Straße und die Turnstraße eine relativ gleich hohe Belastung durch den Kfz-Verkehr erreicht. Durch die Entlastung werden die Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und der Wohnnutzung auf der Martin-Luther-Straße weitgehend beseitigt, ohne dass auf der Turnstraße hohe Unverträglichkeiten erwartet werden. Auch das Parken am Fahrbahnrand ist für die Anwohner an beiden Straßen in der Variante 3 weiterhin möglich.

Da für die Verbindungsfunktion der K 5 laut Untersuchungsergebnis auch keine alternativen Straßentrassen zur Verfügung stehen, wurden innerhalb der Haaner Südstadt kleinräumige Verkehrsführungsvarianten untersucht. Dabei zeigt die Variante 3 mit einem Einbahnstraßenpaar (Turnstraße in Fahrtrichtung B 228 und Martin-Luther-Straße in Fahrtrichtung Ittertalsstraße) eine positive Verkehrsmengenverteilung. Die Turnstraße und die Martin-Luther-Straße werden bei einer Teilung der Kreisstraßenfunktion in zwei Fahrtrichtungen annähernd gleich hoch belastet.

Eine offenbar in der örtlichen Politik diskutierte Abstufung der K 5 zur Gemeindestraße könnte durch die Bezirksregierung Düsseldorf nach Straßen- und Wegegesetz NRW nur dann vorgenommen werden, wenn sich ihre Verkehrsbedeutung geändert hätte. Diese Voraussetzung ist hier aber nicht erfüllt. Die verbindende Funktion des Straßenzuges Turnstraße bzw. Martin-Luther-Straße - Ittertalsstraße - Talblick - Wittkuller Straße – Schwindstraße ist im Hinblick auf die Straßennetzfunktionen zwischen der B 228 in Haan und der L 85 in Solingen gemäß den Kriterien der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ in jedem Fall fachlich gegeben. Die K 5 ist als überregionale Verbindungsstraße zwischen zwei Mittelzentren einzustufen und somit als Hauptverkehrsstraße zu kategorisieren.

Des Weiteren wird nach den mir vorliegenden Informationen in der örtlichen Politik diskutiert, inwiefern der Ausschluss des Schwerlastverkehrs



auf der K 5 realisierbar erscheint. Das Befahren mit Lastkraftwagen gehört auf öffentlichen Straßen grundsätzlich zum Gemeingebrauch. Die klassifizierten Straßen sollen im Grundsatz allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen. Um auf öffentlichen Straßen eine bestimmte Verkehrsart, wie z.B. Lkw, von der Benutzung dauerhaft ausschließen zu können, müssen besondere Gründe vorliegen.

Auch diese Möglichkeit wurde durch das Gutachten geprüft. Für den Ausschluss des Schwerlastverkehrs existiert danach weder eine verkehrstechnisch geeignete Ersatzroute, die den entsprechenden Schwerlastverkehr aufnehmen könnte, noch liegen die straßenrechtlichen Voraussetzungen dafür vor. Auch die Verfügung von Verkehrsbeschränkungen gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung ist hier rechtlich nicht zulässig, da die ermittelte Höhe an Lärm- und Abgasimmissionen die festgelegten Grenzwerte deutlich unterschreitet.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die derzeitige Situation für mich als zuständiger Straßenaufsicht nicht akzeptabel ist. Das gleiche gilt für die gutachterlich untersuchte Variante 2.

Bezüglich der Variante 1 bestehen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit Bedenken.

Die gutachterliche präferierte Variante 3 hingegen erscheint umsetzbar und angemessen. Die Turnstraße als K 5 müsste den Verkehr in Fahrtrichtung Haan-Zentrum aufnehmen (hierzu wäre ein straßenverkehrsrechtliches „Umdrehen“ der bisherigen Einbahnstraßenregelung erforderlich) und der Martin-Luther-Straße fiel diese Funktion für die Fahrtrichtung Solingen zu (hierzu wäre die straßenrechtliche Aufstufung zur K 5 und straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Einbahnstraße erforderlich).

Ich bitte Sie nunmehr auf Grundlage des vorliegenden Gutachtens nochmals das Gespräch mit der Stadt Haan zu suchen, um das nach § 8 Absatz 3 Straßen- und Wegegesetz NRW geforderte Einvernehmen zeitnah herzustellen.

Über Ihr beabsichtigtes weiteres Vorgehen bitte ich mir anschließend zu berichten.



Gerne stehe ich für Rückfragen oder ein gemeinsames Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



(Birgitta Radermacher)

Verkehrsführungskonzept Südstadt Haan

Verkehrsuntersuchung im Rahmen des VEP Haan, Teil II
Februar 2017

Verkehrsführungskonzept Südstadt Haan

**Verkehrsuntersuchung im Rahmen
des VEP Haan, Teil II
Februar 2017**

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge

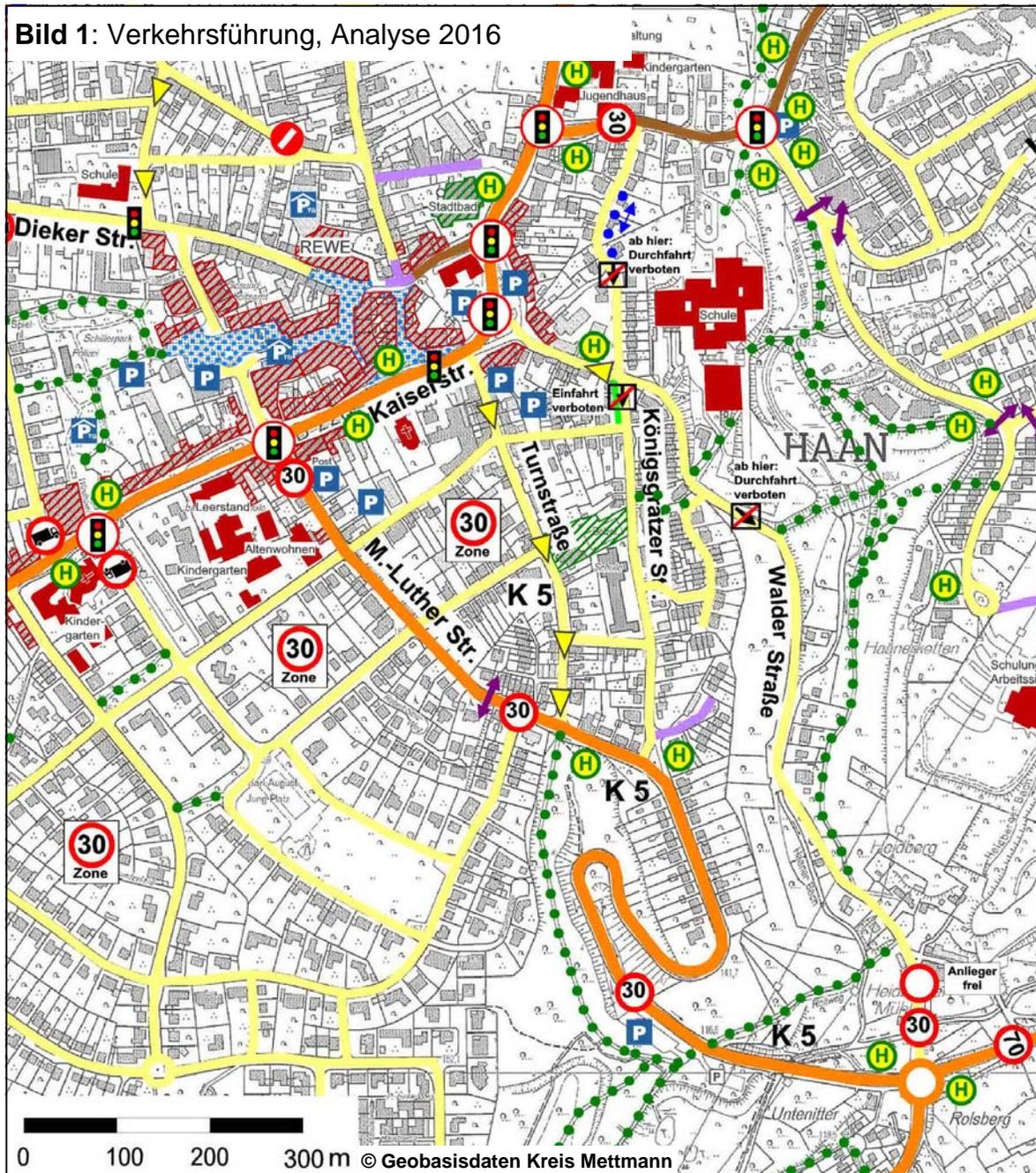
Runge IVP

Ingenieurbüro für
Integrierte Verkehrsplanung
Düsseldorfer Straße 132
D-40545 Düsseldorf
Tel. 0211-553350
Fax 0211-553558
Mail info@runge-ivp.de
www.runge-ivp.de

INHALT

1	Aufgabenstellung	1
2	Zustandsanalyse	2
2.1	Bestehende Verkehrsführung	2
2.2	Kfz-Verkehrsmengen	3
2.3	Lkw-Verkehr	4
2.4	Bewertung der Verträglichkeit	7
2.5	Bewertung Martin-Luther-Straße	8
2.6	Bewertung Turnstraße	9
2.7	Bewertung Königsgrätzer Straße	10
2.8	Bewertung Walder Straße	11
3	Verkehrsprognose 2030	12
4	Grundsätzliches zur Kreisstraße 5	15
4.1	Allgemeines zur Widmung und Klassifizierung von Straßen	15
4.2	Umstufung der Kreisstraße 5	15
4.3	Ausschluss des Schwerlastverkehrs auf der K 5	16
5	Straßennetzvarianten zur Kreisstraße 5	17
5.1	Trassenalternativen	17
5.2	Variante 1: Martin-Luther-Straße als K 5	19
5.3	Variante 2: Turnstraße als K 5	20
5.4	Variante 3: Einbahnstraßenpaar	22
6	Empfehlungen	26

Bild 1: Verkehrsführung, Analyse 2016



1 Aufgabenstellung

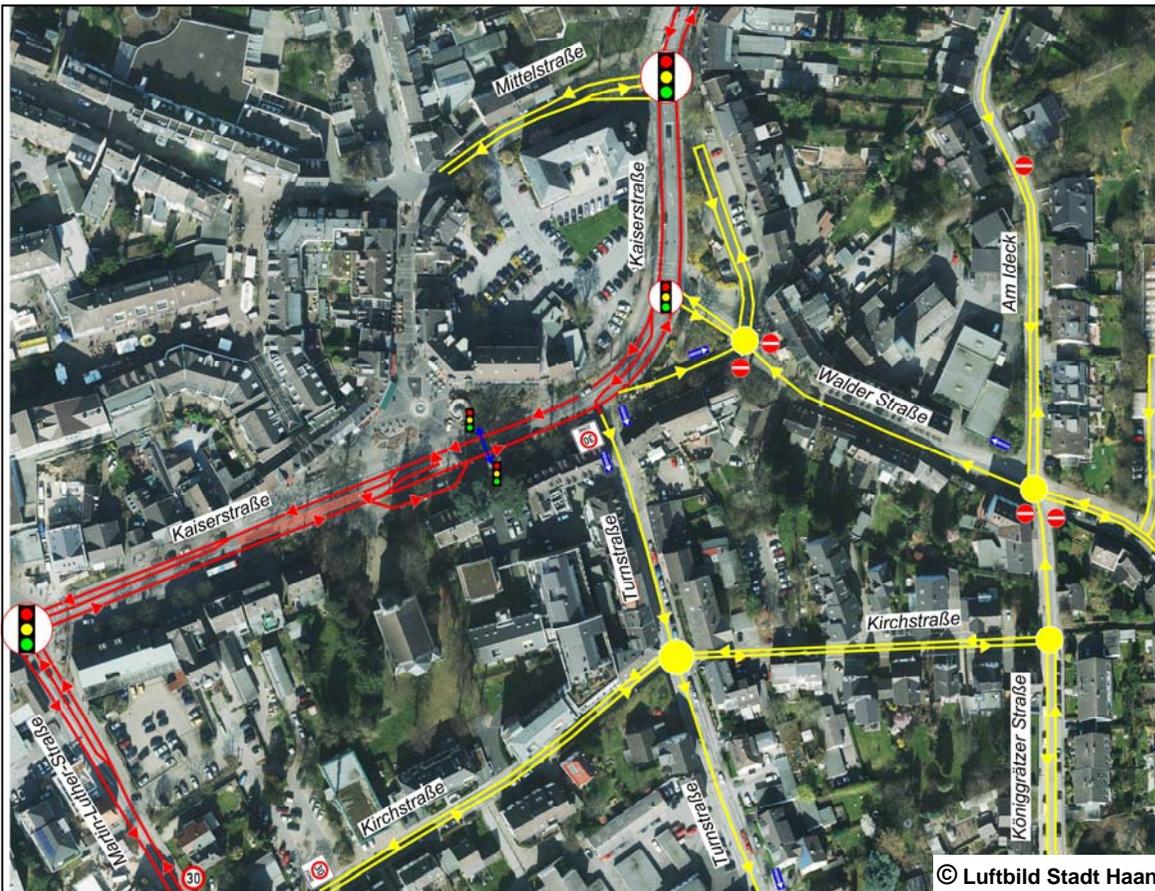
Der Kreis Mettmann und die Stadt Haan haben sich darüber abgestimmt, einen Straßentausch vorzunehmen. Die Turnstraße, die als Kreisstraße 5 (K 5) gewidmet ist, soll zur Gemeindestraße abgestuft werden und die Martin-Luther Straße soll zur K 5 hochgestuft werden.

Der Haupt- und Finanzausschuss des Rates der Stadt Haan hat in seiner Sitzung vom 04.02.2012 dem Straßentausch zugestimmt, unter der Maßgabe, dass an der Martin-Luther-Straße durchgängig eine Geschwindigkeit von 40 km/h gewährleistet ist und im Bereich des Kindergartens, soweit möglich, Tempo 30 eingeführt und eine Querungshilfe oder andere Sicherungsmaßnahmen eingebaut werden.

Bislang wurde der Straßentausch nicht vollzogen, da sich die Anwohner der Martin-Luther-Straße gegen eine erhöhte Bedeutung ihrer Straße und eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgesprochen haben.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP Haan Teil II) werden im Folgenden die Randbedingungen für den allgemeinen Kfz-Verkehr und den Schwerverkehr in der Südstadt von Haan und Varianten der Verkehrsführung untersucht.

Bild 2: Spurenplan der Verkehrsführung, Analyse 2016



2 Zustandsanalyse

2.1 Bestehende Verkehrsführung

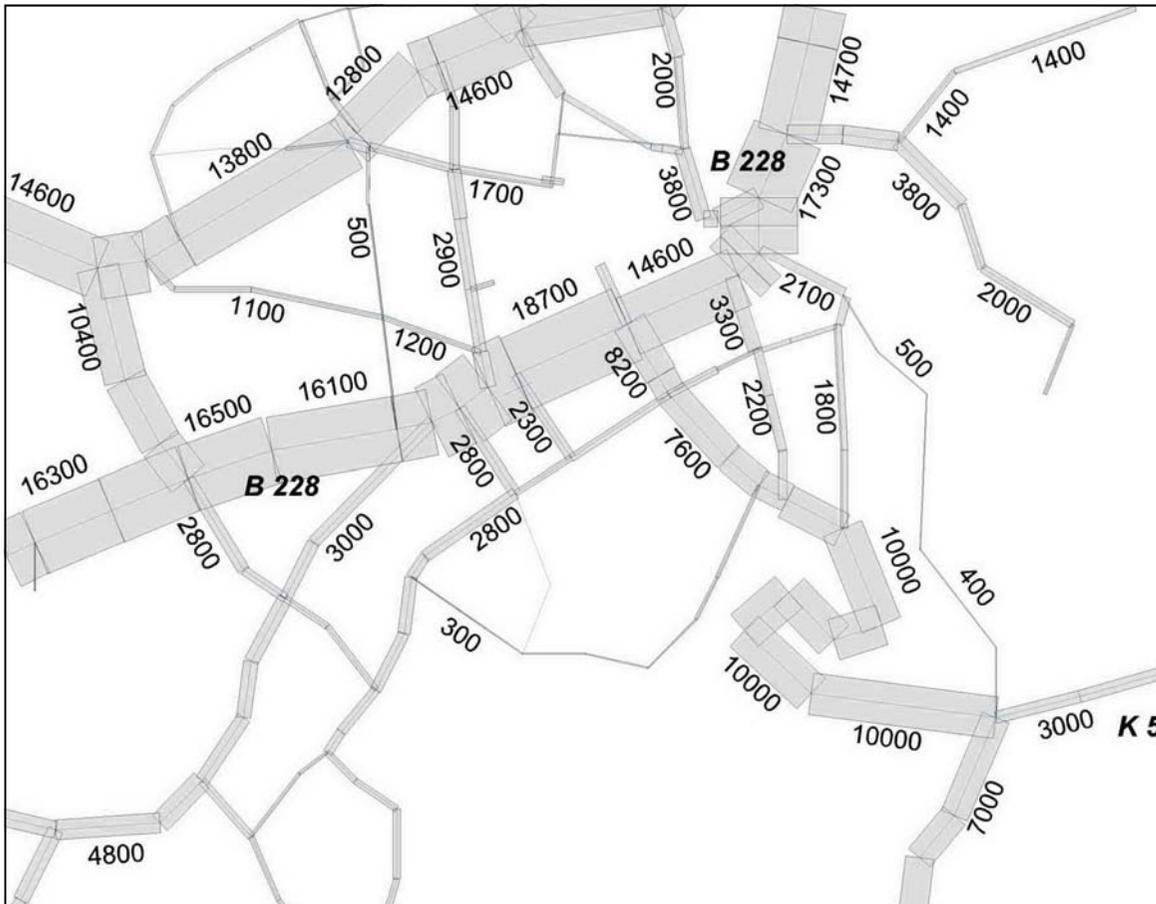
Die K 5 des Kreises Mettmann verläuft von der B 228 in der Innenstadt von Haan über die Turnstraße und die Ittertalsstraße nach Solingen. Dort wird sie über die Straßen Talblick, die Wittkuller Straße und die Schwindstraße in Solingen-Wald auf die L 85 geführt. Die K 5 hat somit eine verbindende Funktion zwischen den Städten Haan und Solingen.

Die Stadt Haan hat die als Kreisstraße klassifizierte Turnstraße in die Tempo 30-Zonenregelung der Südstadt integriert. Verantwortlich sind die Steigung der Straße, der Fahrbahnzustand, die Wohnnutzung entlang der Straße und die Ein-Richtungsführung. Die Turnstraße ist nur in Richtung Ittertal zu befahren. Die Zufahrt von der B 228, Kaiserstraße, erfolgt unsignalisiert. Aus nordöstlicher Richtung ist in der Kaiserstraße eine Linksabbiegerspur zur Turnstraße vorhanden. Die **Bilder 1 und 2** veranschaulichen die bestehende Verkehrsführung in der Südstadt.

Die Martin-Luther-Straße, die ebenfalls zwischen der B 228 und der Ittertalsstraße verläuft, ist eine kommunale Hauptverkehrsstraße der Stadt Haan. Sie ist über einen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt mit der B 228, Kaiserstraße, verknüpft. Der Knotenpunkt ist leistungsgerecht für die bestehenden Kfz-Verkehrsmengen mit Linksabbiegerspuren ausgestattet.

Auch auf der Martin-Luther-Straße besteht eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, wobei die Vorfahrtsstraßenregelung erhalten ist. Abschnittsweise findet das Parken am Fahrbahnrand der Martin-Luther-Straße statt, sodass die Fahrzeuge wechselseitig aufeinander warten müssen und es im Begegnungsfall zu Abbrems- und Anfahrvorgängen kommt.

Bild 3: Kfz-Verkehrsmengen [Kfz/24h], Analyse 2016



2.2 Kfz-Verkehrsmengen

Für das Straßennetz von Haan liegt in unserem Planungsbüro ein Verkehrsmodell vor, mit dem sich die Kfz-Verkehrsbeziehungen simulieren lassen. Das Modell wurde für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Haan aufgestellt und anhand von Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 geeicht,

Bild 3 zeigt die Kfz-Verkehrsstärken an einem typischen Wochentag für das Untersuchungsgebiet. Die Verkehrsmengen im Güter-Schwerverkehr (Lkw $\geq 3,5$ t) sind in **Bild 4** auf der folgenden Seite dargestellt. Es zeigen sich die folgenden Verkehrsbelastungen:

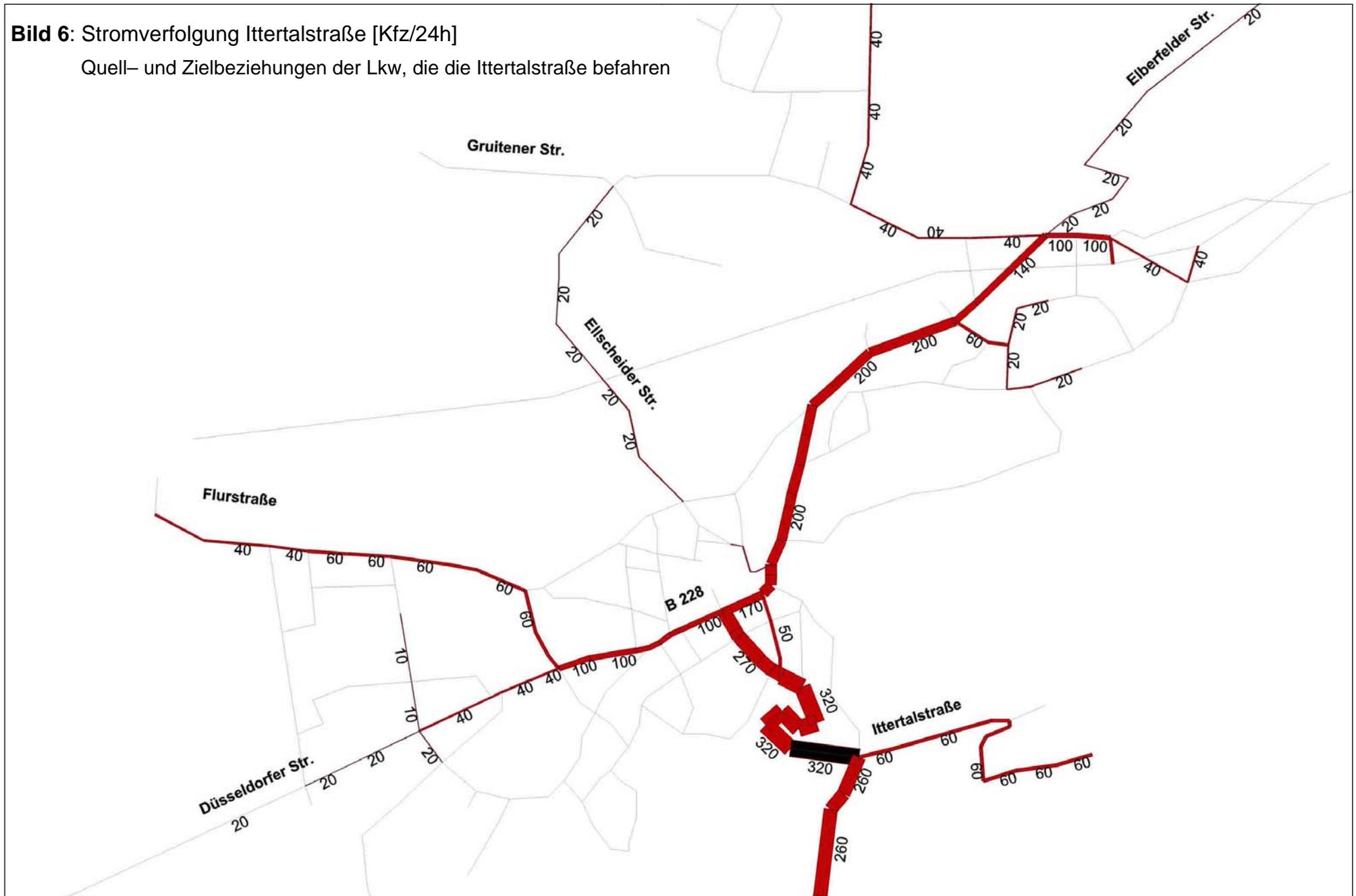
- Die Martin-Luther-Straße wird von 7.600 bis 8.200 Kfz/24h befahren. Von Schwerverkehrsfahrzeugen finden rund 300 Fahrten am Tag statt, sodass der Schwerverkehrsanteil bei 3,9% liegt. 33 SV-Fahrten werden von der Buslinie 692 verursacht.
- Die Turnstraße weist eine Verkehrsstärke zwischen 2.200 und 3.300 Kfz/24h auf. Maximal 50 Lkw-Fahrten finden am Tag auf der Turnstraße statt, sodass der SV-Anteil 2,2% beträgt.
- Auf der Ittertalsstraße werden 10.000 Kfz/24h festgestellt. Davon sind fast 390 Fahrten (davon 66 Linienbusfahrten) Schwerverkehr.
- Die Königsgrätzer Straße befahren 1.800 Kfz/24h und die Walder Straße bis zu 2.100 Kfz/24h.

2.3 Lkw-Verkehr

Zum Lkw-Verkehr in Haan fanden umfangreiche Erhebungen, z.B. eine Kennzeichenverfolgung und eine Betriebsbefragung wesentlicher verkehrserzeugender Betriebe, statt. Die folgenden **Bilder 4 bis 6** zeigen Auswertungen.

Bild 6: Stromverfolgung Ittertalsstraße [Kfz/24h]

Quell- und Zielbeziehungen der Lkw, die die Ittertalsstraße befahren



Von den 320 Lkw, die an typischen Werktagen die Ittertalsstraße und somit auch die Martin-Luther-Straße und die Turnstraße befahren, stellen fast 200 Lkw Durchgangsverkehr dar, die weder Quelle noch Ziel im Stadtgebiet von Haan haben. Der Durchgangsverkehrsanteil beträgt somit rund 60% der Lkw-Fahrten.

In südlicher Richtung stellen die Gewerbegebiete Solingen-Wald, Monhofer Feld aber auch Solingen-Scheuren wesentliche Quell- und Zielgebiete des Lkw-Verkehrs dar. Auf dem Haaner Stadtgebiet verteilt sich der Lkw-Verkehr wie folgt:

- ca. 40 Lkw-Fahrten BAB Haan West.
- ca. 100 Lkw-Fahrten BAB Haan Ost,
- ca. 40 Lkw-Fahrten von/nach Mettmann,
- ca. 20 Lkw-Fahrten von/nach Wuppertal.

Die übrigen 40 % des Lkw-Verkehrs, die die Ittertalsstraße benutzen, haben ihren Ziel- oder Quellort in der Stadt Haan, stellen zum Beispiel Versorgungsfahrten (Anlieferverkehr), Entsorgungsfahrten dar oder haben einen Güteraus-tausch mit Solinger Unternehmen.

Detailaussagen erfolgen an anderer Stelle im VEP Teil II der Stadt Haan.

2.4 Bewertung der Verträglichkeit

Im Rahmen der Bearbeitung des VEP Haan Teil I wurde eine Bewertung der Verträglichkeiten bzw. Unverträglichkeiten der Kfz-Verkehrsbe-lastungen durchgeführt. Einflüsse haben:

- die Anwohnerdichte,
- schützenswerte Nutzungen (KiTa, Schulen, Altenheime, Straßenräume hoher öffentlicher Bedeutung),
- Straßenraumbreiten,
- die Kfz-Belastung 2015,
- die Schwerverkehrsbelastung 2015.

Bild 7 stellt die unverträglich hoch gelasteten Straßenräume in Haan dar. Straßenräume, die nicht farbig dargestellt sind, weisen keine oder nur sehr geringe Unverträglichkeiten gegenüber dem Kfz-Verkehr auf.

Auf der Martin-Luther-Straße werden hohe bis sehr hohe Unverträglichkeiten festgestellt. In Lärmimmissionsberechnungen wurde ein Beurteilungspegel von 63 dB(A) tagsüber und 56 db (A) nachts bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h festgestellt.

Im Folgenden erfolgt eine Bewertung von Straßenräumen in der Südstadt Haan, die prinzipiell die Kreisstraßenfunktion übernehmen könnten, unter Verträglichkeitsgesichtspunkten. Dabei handelt es sich um

- Martin-Luther-Straße,
- Turnstraße,
- Königsgrätzer Straße und
- Walder Straße.

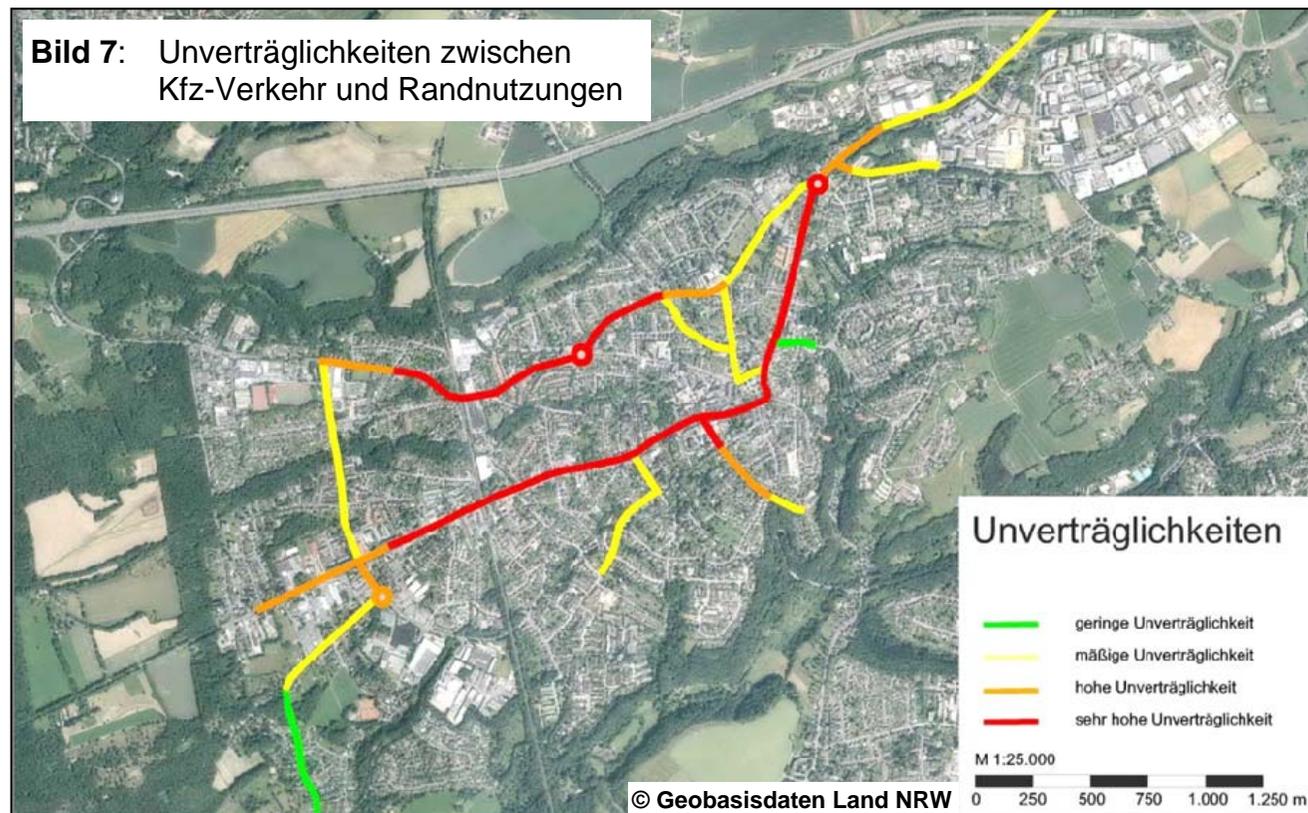




Bild 8: Foto Martin-Luther-Straße (Blick nach Norden)

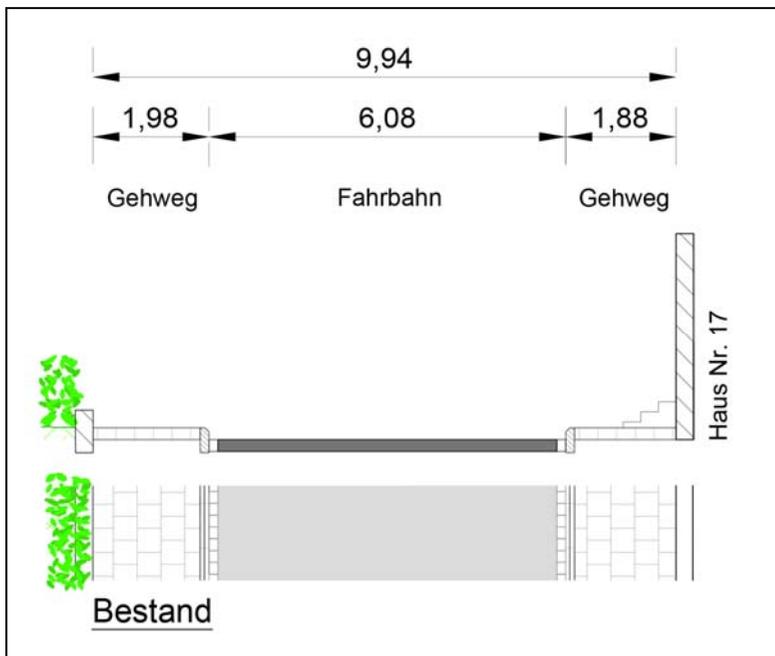


Bild 9: Regelquerschnitt Martin-Luther-Straße

2.5 Bewertung Martin-Luther-Straße

- Zwischen der Kaiserstraße (B 288) und der Einmündung Turnstraße verläuft die Martin-Luther-Straße über eine Länge von 440 Metern und geht dann in die Ittertalstraße über. Die durchschnittliche Neigung der Straße beträgt etwa 1,8%.
- Die Martin-Luther-Straße übernimmt im Straßennetz der Stadt Haan verbindende Verkehrsstraßenfunktionen und wird von 7.600 bis 8.200 Kfz/Tag befahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h begrenzt. Die v_{85} , die Geschwindigkeit, die 85% der Verkehrsteilnehmer nicht überschreiten, liegt bei 40 km/h (Messungen Kreis Mettmann im August 2012).
- Im nördlichen Knotenpunktbereich mit der Kaiserstraße liegt ein verkehrsgerechter Straßenausbau mit Linksabbiegespur (Länge ca. 40 Meter) und Lichtsignalanlage vor. Mit der Post und einem Innenstadtparkplatz befinden sich hier zwei Verkehrserzeuger.
- Dagegen wird der Abschnitt südlich von Bismarckstraße und Kirchstraße durch Wohnbebauung geprägt. Die Anzahl der Anwohner beträgt 178 Personen.
- Die Fahrbahnbreite der Martin-Luther-Straße beträgt südlich von Bismarck- und Kirchstraße nur rund 6 Meter. Teilweise wird (bergauf) am Fahrbahnrand geparkt. Nur im Südabschnitt existiert ein Parkstreifen neben der Fahrbahn.
- Die Gehwegbreiten betragen rund 2 Meter und sind nur eingeschränkt verkehrsgerecht für eine Hauptverkehrsstraßenfunktion. Teilweise ragen Treppen auf den Gehweg vor.
- Die Martin-Luther-Straße ist nur eingeschränkt für die Kreisstraßenfunktion geeignet. Die verkehrsgerechte Anbindung an die B 228 spricht dafür, die hohe Empfindlichkeit der Wohnbebauung gegenüber dem Kfz-Verkehr dagegen.



Bild 10: Foto Turnstraße (Blick nach Süden)

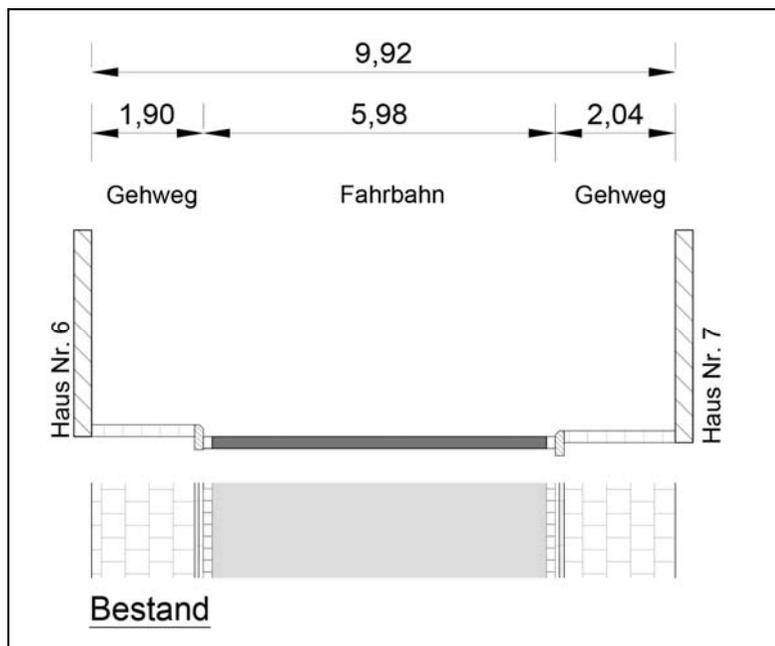


Bild 11: Regelquerschnitt Turnstraße

2.6 Bewertung Turnstraße

- Zwischen der Kaiserstraße (B 228) und der Ittetalstraße führt die Turnstraße über eine Länge von 420 Metern. Die durchschnittliche Neigung beträgt rund 2,6%.
- Die Turnstraße ist als Kreisstraße K 5 gewidmet, jedoch von der Stadt Haan in die Tempo 30-Zone Südstadt einbezogen. Sie wird von Norden nach Süden im Ein-Richtungsverkehr befahren.
- Prägend ist die Wohnnutzung entlang der Straße. Es wohnen ca. 161 Anwohner an der Turnstraße.
- Im Einmündungsbereich zur Kaiserstraße befinden sich zwei Restaurants und im mittleren Bereich eine Kfz-Werkstatt.
- Die Fahrbahn besitzt einen rund 6 Meter breiten Querschnitt, der durch parkende Pkw eingeengt wird. Der Fahrbahnbelag weist in weiten Abschnitten größere Schäden auf.
- Die Gehwege sind mit einer Breite von rund 2 Metern überwiegend ausreichend für eine Wohnstraße, jedoch knapp bemessen für eine Verkehrsstraßenfunktion. Engstellen gibt es im nördlichen Bereich zur Kaiserstraße.
- Von der Kaiserstraße wird unsignalisiert in die Turnstraße eingefahren. In der Kaiserstraße ist eine Linksabbiegespur mit einer Länge von rund 40 Metern vorhanden.
- Die Einfahrt in die Ittetalstraße erfolgt unter „Halt! Vorfahrt gewähren!“ (Zeichen Nr. 206 StVO). Getrennte Fahrspuren für Rechts- und Linksabbieger sind vorhanden.
- Die Turnstraße ist nur eingeschränkt für die Kreisstraßenfunktion geeignet. Die Wohnfunktion an der Straße, die Engstelle im Norden, der Fahrbahnausbau und die Vorfahrtsregelung im Süden sprechen gegen die Übernahme einer erhöhten verkehrlichen Bedeutung.



Bild 12: Foto Königgrätzer Straße (Blick nach Norden)

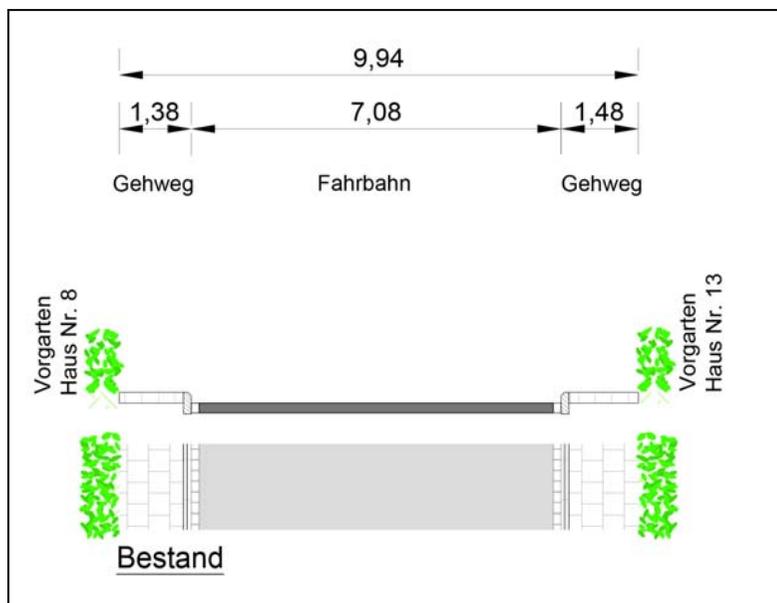


Bild 13: Regelquerschnitt Königgrätzer Straße

2.7 Bewertung Königgrätzer Straße

- Die Königgrätzer Straße führt von der Ittetalstraße im Süden bis zur Walder Straße im Norden über eine Länge von rund 420 Metern. Teilweise ist die Straße stark geneigt.
- Anschluss an die Kaiserstraße (B 228) besteht nach weiteren 160 Metern durch Nutzung der Walder Straße. Der Knotenpunkt mit der Kaiserstraße ist lichtsignalgeregelt.
- Die Walder Straße ist jedoch Ein-Richtungsstraße zur Kaiserstraße. Auch die Straße Am Ideck, die nach Norden zur Kampstraße führt, ist für Kfz nur in einer Fahrtrichtung durchfahrbar (von Norden nach Süden durchgängig).
- Die Randnutzung ist nahezu ausschließlich durch Wohnbebauung geprägt, Insgesamt beträgt die Anzahl der betroffenen Anwohner 186 Personen.
- Die Fahrbahnbreite ist mit rund 7 Metern relativ breit, jedoch schränkt beidseitiges (alternierendes) Parken am Fahrbahnrand die Befahrbarkeit ein.
- Die Gehwegbreite ist demgegenüber mit unter 1,50 Metern nur schmal und für den Begegnungsverkehr zweier Fußgänger nicht geeignet.
- Die Königgrätzer Straße ist Bestandteil der Tempo 30-Zone Südstadt und für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen nicht geeignet.
- Durch die anliegende Wohnnutzung und die sehr schmalen Gehwegen ist die Königgrätzer Straße **nicht** für die Übernahme der Kreisstraßenfunktion der K 5 **geeignet**.



Bild 14: Foto Walder Straße (Blick nach Norden)

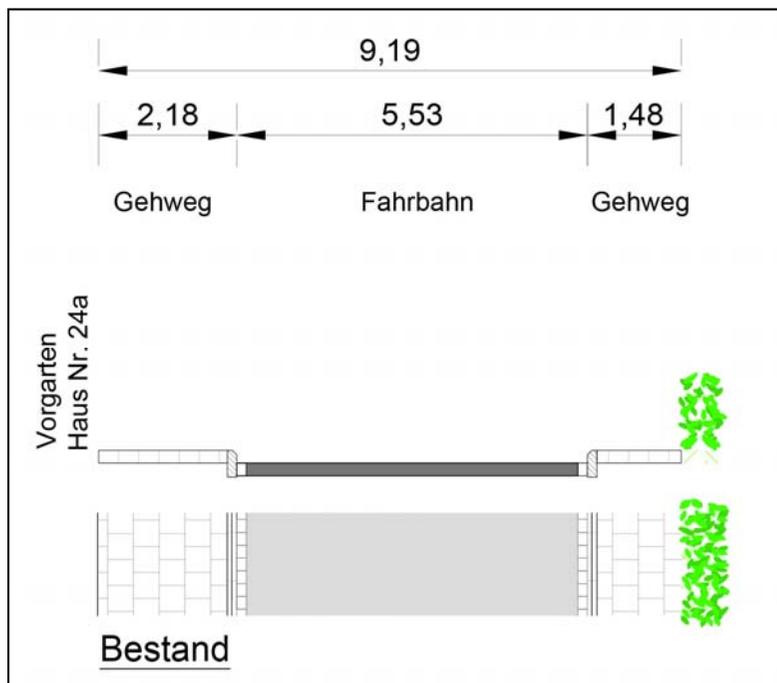


Bild 15: Regelquerschnitt Walder Straße

2.8 Bewertung Walder Straße

- Die Walder Straße führt über eine Länge von rund 1.050 Metern zwischen der Kaiserstraße (B 288) und der Ittertalsstraße. Abschnittsweise bestehen sehr starke Neigungen.
- Die Einmündung in die Kaiserstraße ist lichtsignalgeregelt (Einbahnstraße einführend). Der Knotenpunkt mit der Ittertalsstraße und der Haaner Straße erfolgt auf Solinger Stadtgebiet durch einen Kreisverkehr.
- Die Walder Straße ist nur für den Anliegerverkehr frei gegeben. Im mittleren Abschnitt ist die Durchfahrt nach Süden verboten.
- Der Straßenraum ist neben der anliegenden Wohnnutzung durch den Freiraum des Ittertals geprägt,
- Die Fahrbahnbreite im Norden beträgt rund 5,50 Meter. Südlich der Elsa-Brandström-Straße erfolgt eine Querschnittseinschränkung auf 4,00 Meter. Einseitig entfällt der Gehweg.
- Die Walder Straße ist weder durch ihren Ausbau noch aufgrund der anliegenden Nutzungen für größere Verkehrsmengen geeignet. Sie scheidet für die Übernahme der Kreisstraßenfunktion der K 5 aus und ist **nicht geeignet**.

3 Verkehrsprognose 2030

Die zu untersuchenden Varianten zur zukünftigen Verkehrsführung in der Südstadt werden nicht unter der Analysesituation, sondern unter Berücksichtigung der absehbaren städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen bis zum Prognosejahr 2030 beurteilt. Dazu wurden die demographischen Entwicklungen mit einem leichten Rückgang der Gesamtbevölkerung in Haan und die Verschiebungen der Altersstruktur berücksichtigt.

Bis zum Jahr 2030 werden sich die demogra-

phischen Entwicklungen noch nicht durchgreifend verkehrsmindernd auswirken. Die ins Seniorenalter wechselnde Bevölkerung wird voraussichtlich bis ins hohe Alter das Kfz als Verkehrsmittel nutzen. Eine spürbare Abnahme der besonders mobilen Jahrgänge (20– bis 50-jährige) wird auch erst nach dem Jahr 2025 einsetzen.

Zu berücksichtigen sind die Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete, wobei neue Wohngebiete zumeist nur den Ersatz für sinkende Haushaltsgrößen im Bestand bilden.

Für den Schwerverkehr hat insbesondere die Entwicklung der Gewerbegebiete in der Stadt Haan und in den Nachbarstädten Bedeutung. Die **Tabellen 1 und 2** zeigen, dass aus diesen Entwicklungen 726 zusätzliche Lkw-Fahrten in Haan und (für Haan relevante) 883 Lkw-Fahrten/24h in den Nachbarstädten entstehen.

Die **Bilder 16 und 17** auf den folgenden Seiten zeigen die Verkehrsmengenentwicklungen im allgemeinen Kfz-Verkehr und im Lkw-Verkehr bis zum Jahr 2030.

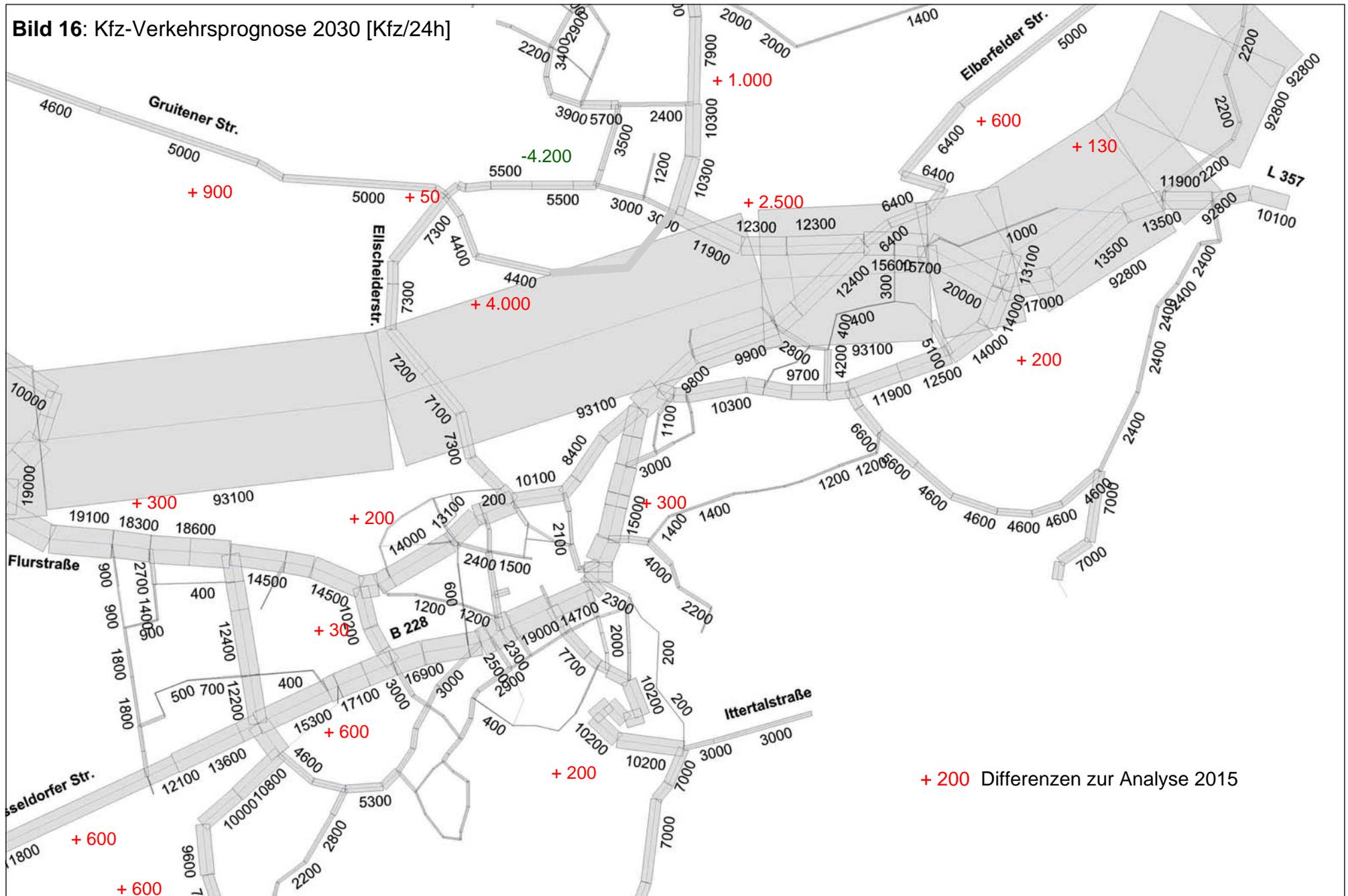
Verkehrsentwicklung durch neue Gewerbeentwicklung							
Stadtteil	Nr. Ges. Fläche	Entwicklungsgebiet	Verkehrszelle (LKW)	Bruttofläche [ha]	Arbeitsplätze (1)	Kfz-Fahrten / Tag (2)	Lkw-Fahrten/Tag (3)
Haan	6	Backesheide	113 (31)	4,20	210	494	74
	7	Haan Ost, Rheinische Str.	43 (15)	1,00	50	118	18
	8	Landstraße	46 (16)	0,47	24	56	9
	10	Untere Landstraße	43 (13)	0,60	20	47	7
	11	Schallbruch	42 (14)	0,16	8	19	3
	13	östl. Hochdahler Str., Flurstr.	20 (7)	0,39	20	47	7
	14	nördl. Düsseldorfer Straße	26 (4)	0,35	18	42	7
15	südl. Düsseldorfer Str.,	60 (4)	0,65	32	75	12	
16	Büssingstr., Siemensstr.	65 (3)	0,92	46	108	17	
Summe Haan				8,7	428	1.007	150
Gruiten	3	Düsseldorfer Straße	1 (11)	0,70	50	118	18
	4	Champagne	15 (10)	0,41	20	47	7
	5	Millrahter Straße (Tech-Park)	69 (9)	15,60	1.090	2.564	382
Summe Gruiten				16,7	1.472	2.729	407
Gesamtsumme Stadt Haan				25	1.900	3.735	665
sonstige Maßnahmen/Bauvorhaben							
Stadtteil	Entwicklungsgebiet	Verkehrszelle	Bruttofläche [ha]	Arbeitsplätze (4) über VK-Fläche	Kfz-Fahrten / Tag	Lkw-Fahrten/Tag	
Haan	Südliche Düsseldorfer Str. Baumarkt / Fachmärkte	60 (4)	2,60	--	2.000	30	
	Einkaufcenter Windhövel	55 (2)	0,98	87	1.330	31	
Summe Sonstige Maßnahmen				3,6	87	3.330	61
Gesamtsumme Stadt Haan (mit sonstigen Maßnahmen)				29	1.987	7.065	726

Verkehrsentwicklung durch neue Gewerbeentwicklung Nachbarstädte							
Stadtteil	Nr. Ges. Fläche	Entwicklungsgebiet	Verkehrszelle (LKW)	Bruttofläche [ha]	Arbeitsplätze (1)	Kfz-Fahrten / Tag (2)	Lkw-Fahrten/Tag (3)
Mettmann	17	Mettmann-Ost	107 (30)	4,50	225	529	113
Wuppertal	18	Vohrang	101 / 99 (32)	9,50	190	447	95
Solingen	19	Piepersberg-West	114 (33)	6,00	375	882	188
	20	Piepersberg-Ost	114 (33)	2,40	120	282	60
	21	Fürkelrath I	113 (34)	4,60	175	412	88
	22	Fürkelrath II	113 (35)	4,50	550	1.294	275
	23	Monhofer Feld	92 (36)	2,60	130	306	65
Summe Umland				34,1	1.765	4.152	883

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung in den Nachbarstädten durch Gewerbeentwicklung

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung in Haan durch Gewerbeentwicklung

Bild 16: Kfz-Verkehrsprognose 2030 [Kfz/24h]



4 Grundsätzliches zur Kreisstraße 5

4.1 Allgemeines zur Widmung und Klassifizierung von Straßen

Die gesetzlichen Regelungen zu den öffentlichen Straßen finden sich im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalens (StrWG NRW)¹. Wesentliche Aussagen werden im Folgenden zusammenfassend wiedergegeben:

- Eine Straße wird für ihre öffentliche Nutzung (= Allgemeinverfügung) gewidmet. Die Widmung verfügt die Straßenbaubehörde. In der Widmung sind die Straßengruppe, zu der die Straße gehört (Einstufung), die Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten oder -zwecke oder Benutzerkreise festzulegen (§ 6 StrWG).
- Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen (§ 3 StrWG).
- Träger der Straßenbaulast sind für die Kreisstraßen die Kreise und kreisfreien Städte (§ 43 StrWG). Für die K 5 sind dies der Kreis Mettmann und die Stadt Solingen.
- Die Umstufung einer Straße (z.B. von einer Kreis- zur Gemeindestraße) verfügt die zuständige Straßenaufsichtsbehörde (hier: Bezirksregierung Düsseldorf), Die beteiligten Träger der Straßenbaulast sind vorher mit dem Ziel einer einvernehmlichen Regelung zu hören (§ 8 StrWG).
- Umstufungen von Straßen kommen erst dann in Frage, wenn sich ihre Verkehrsbedeutung ändert (§ 8 StrWG).
- Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet (Gemeingebrauch nach § 14 StrWG).

1) *Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 15. November 2016*

4.2 Umstufung der Kreisstraße 5

Eine Abstufung der Kreisstraße 5 zur Gemeindestraße kann nach Straßen- und Wegegesetz durch die Bezirksregierung Düsseldorf vorgenommen werden, wenn sich ihre Verkehrsbedeutung ändert. Die Straßenaufsichtsbehörde wird vorher jedoch prüfen, ob die Voraussetzung einer Abstufung gegeben sind.

Die verbindende Funktion des Straßenzuges Turnstraße bzw. Martin-Luther-Straße - Ittertstraße - Talblick - Wittkuller Straße - Schwindstraße ist in Hinblick auf die Straßennetzfunktionen zwischen der B 228 in Haan und der L 85 in Solingen gemäß den Kriterien der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ in jedem Fall fachlich gegeben. Die K 5 ist als überregionale Verbindungsstraße zwischen zwei Mittelzentren einzustufen und somit als Hauptverkehrsstraße zu kategorisieren.²

Im Falle des Anstrebens einer Abstufung der K 5 muss Einvernehmen zwischen den beteiligten Straßenbaulastträgern über die geänderte Verkehrsbedeutung hergestellt werden. Dies sind der Kreis Mettmann und die Stadt Solingen. Auch muss die Stadt Haan bereit sein, den auf ihrem Stadtgebiet gelegenen Teil der K 5 in die gemeindliche Baulast zu übernehmen. Es handelt sich dabei um rund 700 Meter angebaute und 600 Meter anbaufreie Hauptverkehrsstraße, für die die Straßenunterhaltung zu übernehmen wäre.

Eine Abstufung der K 5 ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Verkehrskonzeptes weder fachlich sinnvoll, noch wird dieses von der Straßenaufsichtsbehörde und den Straßenbaulastträgern angestrebt. Selbst, wenn der Kreis Mettmann die Abstufung verfolgen sollte, ist die Herstellung des Einvernehmens mit der Stadt Solingen unwahrscheinlich. Letztlich müsste auch die Stadt Haan bereit sein, 1,3 Kilometer Straße in ihre Baulast zu übernehmen.

Innerhalb des vorliegenden Verkehrskonzeptes wird somit keine Abstufung der Kreisstraße 5 zur Gemeindestraße verfolgt.

2) *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), 2008*

4.3 Ausschluss des Schwerlastverkehrs auf der K 5

Das Befahren mit Lastkraftwagen gehört auf öffentlichen Straßen grundsätzlich zum Gemeingebrauch. Die klassifizierten Straßen sollen im Grundsatz allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen.

Um auf öffentlichen Straßen eine bestimmte Verkehrsart, wie z.B. Lkw, von der Benutzung dauerhaft ausschließen zu können, müssen besondere Gründe vorliegen. Aufgrund der rechtlichen Vorschriften sind Durchfahrtsverbote für Lkw im Zuge der K 5 und der Martin-Luther-Straße sehr enge Grenzen gesetzt. Der Ausspruch eines Durchgangsverbotes kommt erst in Frage, wenn weniger einschneidende Maßnahmen bereits ausgeschöpft wurden bzw. nicht erfolgreich waren. Dies gilt umso mehr, da es sich bei der K 5 um eine für den überregionalen Verkehr bestimmte klassifizierte Straße handelt, die ihre verbindende Verkehrsfunktion nur dann übernehmen kann, wenn auf ihr möglichst wenige Verkehrsbeschränkungen angeordnet sind.

Ansatzpunkte für die Diskussion von Verkehrsbeschränkungen auf Straßen sind Lärm- und Abgasimmissionen, die ab einer bestimmten Höhe die Wohnbevölkerung beeinträchtigen bzw. sogar gefährden. Die Rechtsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen bildet der § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO), wonach die zuständige Behörde zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten kann.

Zuständig für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen gemäß § 45 StVO ist die Straßenverkehrsbehörde (Stadt Haan). Da eine Kreisstraße betroffen wäre, sind der Kreis Mettmann als Straßenbaulastträger, die Stadt Solingen als betroffene Nachbargemeinde sowie die Polizei zu hören, und es ist Einvernehmen zu erzielen. Erst anschließend könnte der Kreis Mettmann die Anordnung der Verkehrsbehörden umsetzen.

Die Voraussetzungen, um tätig zu werden, liegen jedoch für die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Haan nicht vor. Anzuwenden sind die „Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Die Richtwerte für reine und

allgemeine Wohngebietes von 70/60 dB(A) tags/nachts werden von den aktuell feststellbaren Kfz-Verkehrsmengen nicht überschritten. Die eigenen Berechnungen unseres Planungsbüros nach den „Richtlinien für Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90), die in der Anlage enthalten sind, ermitteln die folgenden Beurteilungspegel bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten:

$V_0 =$	Tag	Nacht	
30 km/h	63	56	dB(A)
40 km/h	65	57	dB(A)
50 km/h	66	59	dB(A)

Tabelle 3: Beurteilungspegel Martin-Luther-Straße nach RLS-90

Selbst bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wären die Beurteilungspegel demnach nicht erreicht. Bei der geltenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Lärmschutzkonflikte nicht nachweisbar.

Somit liegen auch für den Ausschluss des Schwerlastverkehrs auf der Kreisstraße 5 nicht die notwendigen Voraussetzungen vor.

Unbenommen durch diese Aussagen sind verkehrslenkende Maßnahmen, die zum Ziel haben, den Schwerlastverkehr von den empfindlichen Straßen im Stadtgebiet von Haan (Turnstraße, Martin-Luther-Straße) fern zu halten, ohne dass ein Durchfahrtsverbot angeordnet wird. Dazu gehören:

- Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung und
- Veränderungen der Software der Lkw-Navigationsgeräte.

Allerdings muss auch ein Lkw-Vorrangroutennetz zwischen den beteiligten Städten und Kreisen abgestimmt werden. Weiterführende Aussagen erfolgen im VEP Haan, Stufe II im Kapitel Lkw-Führungskonzept.

5 Straßennetzvarianten zur Kreisstraße 5

5.1 Trassenalternativen

Die Stadt Haan ist mit der Nachbarstadt Hilden über zwei Straßenzüge verbunden (siehe auch **Bild 18** auf der folgenden Seite):

- Die B 228 (Elberfelder Straße in Hilden, Düsseldorfer Straße in Haan) verbindet die Innenstädte miteinander und schließt an den Hildener Ostring (L 403) an, über den die BAB 46 am Hildener Kreuz erreicht werden kann.
- Die L 288 (Ohligser Straße) führt aus Haan West zur L 85 (Walder Straße) in Hilden. Über diese West-Ost-Achse ist auch Solingen-Wald nach Hilden und an den Ostring angebunden.

Allerdings weist die L 85 durch ihre Vielzahl an Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten und die Enge des Straßenraums nur eine niedrige Verkehrsqualität auf. Sowohl im Pkw- als auch im Lkw-Verkehr werden deshalb die Nord-Süd-Trassen über die L 288 und die K 5 zur B 228 genutzt, um zu den Anschlussstellen Haan West oder Haan Ost der A 46 zu gelangen. Sowohl entlang der Ohligser Straße (L 288) als auch entlang der Martin-Luther-Straße, die derzeit die Verkehrsfunktion der K 5 zum Großteil übernimmt, bestehen Unverträglichkeiten zwischen der Kfz-Verkehrsbelastung und der Straßenrandnutzung Wohnen (vgl. **Bild 7**).

• Suchraum westlich der L 288

Eine denkbare alternative Trasse der L 288, als Umgehungsstraße für Haan, führt auf Haaner Stadtgebiet durch einen landschaftlich hoch sensiblen Naturraum: Vorbei am Sandberg, den Bereich Kesselsweiher (ehemaliger Segelflugplatz) und durch den Hildener Stadtwald bzw. den Bereich Kellertor. Neben den grundsätzlich großen Bedenken aus Natur- und Landschaftsschutzgründen macht eine solche Umgehungsstraßenführung auch verkehrlich wenig Sinn. Der Hildener Ostring (L 403) führt in einem Abstand von nur rund 2 Kilometern parallel zur BAB 3 zwischen der A 46 und der L 85, sodass eine neue Nord-Süd-Straße insbesondere eine Konkurrenz für den Ostring wäre. Der Verkehrswert einer zweiten Nord-Süd-Straße wird als gering bewertet, obwohl sicherlich der Durch-

gangsverkehr zwischen dem Hildener Osten und Solingen-Wald und der westlichen A 46, der über die Ohligser Straße verkehrt, verlagert werden könnte. Der insgesamt niedrige Verkehrswert und die großen Bedenken einer Zerschneidung des Landschaftsraums „Hildener Heide“ führen dazu, eine Westtrasse für eine neue Straßenverbindung nicht weiter zu verfolgen.

• Suchraum zwischen der L 288 und der K 5

Im Suchraum zwischen der L 288 und der K 5 bestehen innerhalb der Wohngebiete des Haaner Südens keine freien Trassen für eine Straßenverbindung. Einen weiteren Tabu-Raum bildet das Naturschutzgebiet Mittleres Ittertal und Baverter Bachtal.

• Suchraum östlich der K 5

Östlich der bestehenden K 5 durchzieht das Ittertal den Landschaftsraum zwischen Haan und Solingen bis zur L 357, die zwischen der Autobahnanschlussstelle Haan Ost und der B 224 verläuft. Die ökologischen Untersuchungen in Hinblick auf eine gewerbliche Entwicklung von Teilflächen auf dem Stadtgebiet von Solingen haben diesem Landschaftsraum sowohl als Frischluftschneise, als Lebensraum für Fauna und Flora (Biotopverbund) sowie für die Naherholung eine hohe Bedeutung zugemessen. Ein Straßenneubau ist in diesem hochsensiblen Bereich aus derzeitiger Sicht nicht vorstellbar.

Ein Ausbau der bestehenden Eipaßstraße in Solingen scheidet aufgrund der topografischen Bedingungen und der Beengtheit des Straßenraums aus.

Ein Ausbau der Kampheider Straße (Haan) und der Kotzertter Straße und Bausmühlenstraße in Solingen wird sowohl bei Haaner als auch Solinger Anwohnern Widerstände verursachen und aufgrund des Landschaftsschutzes erhebliche Bedenken hervorrufen. Die Anzahl der betroffenen Anwohner ist nicht geringer anzunehmen als bei der bestehenden Kreisstraße 5. Aufgrund der Nähe zur B 224 (ca. 1,5 km) würde eine verkehrsgerecht ausgebaute Straßenverbindung insbesondere die Bundesstraße entlasten und zusätzlichen Verkehr ins Ittertal ziehen.

Bild 18: Hauptverkehrsstraßennetz, Bestand

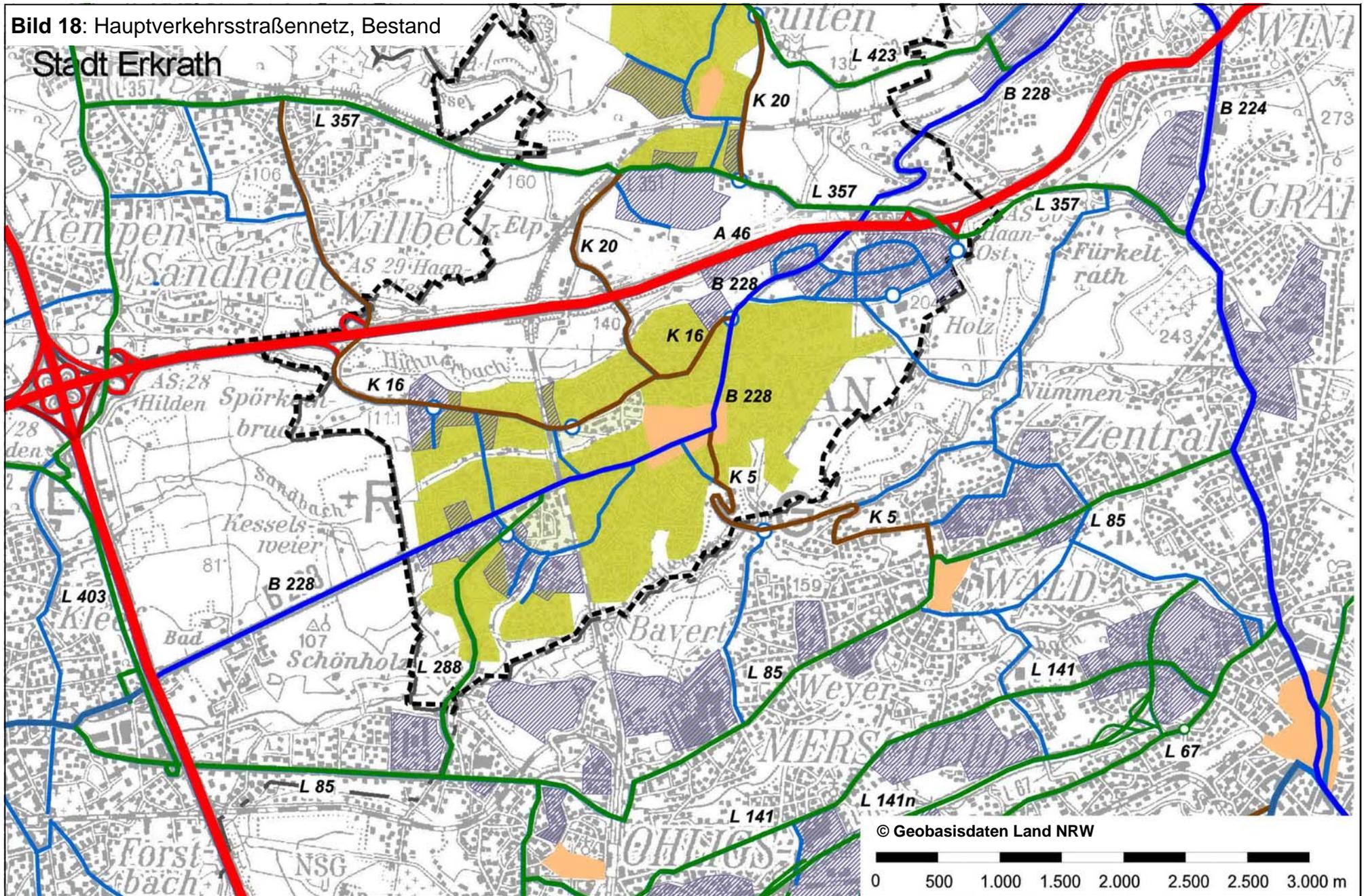
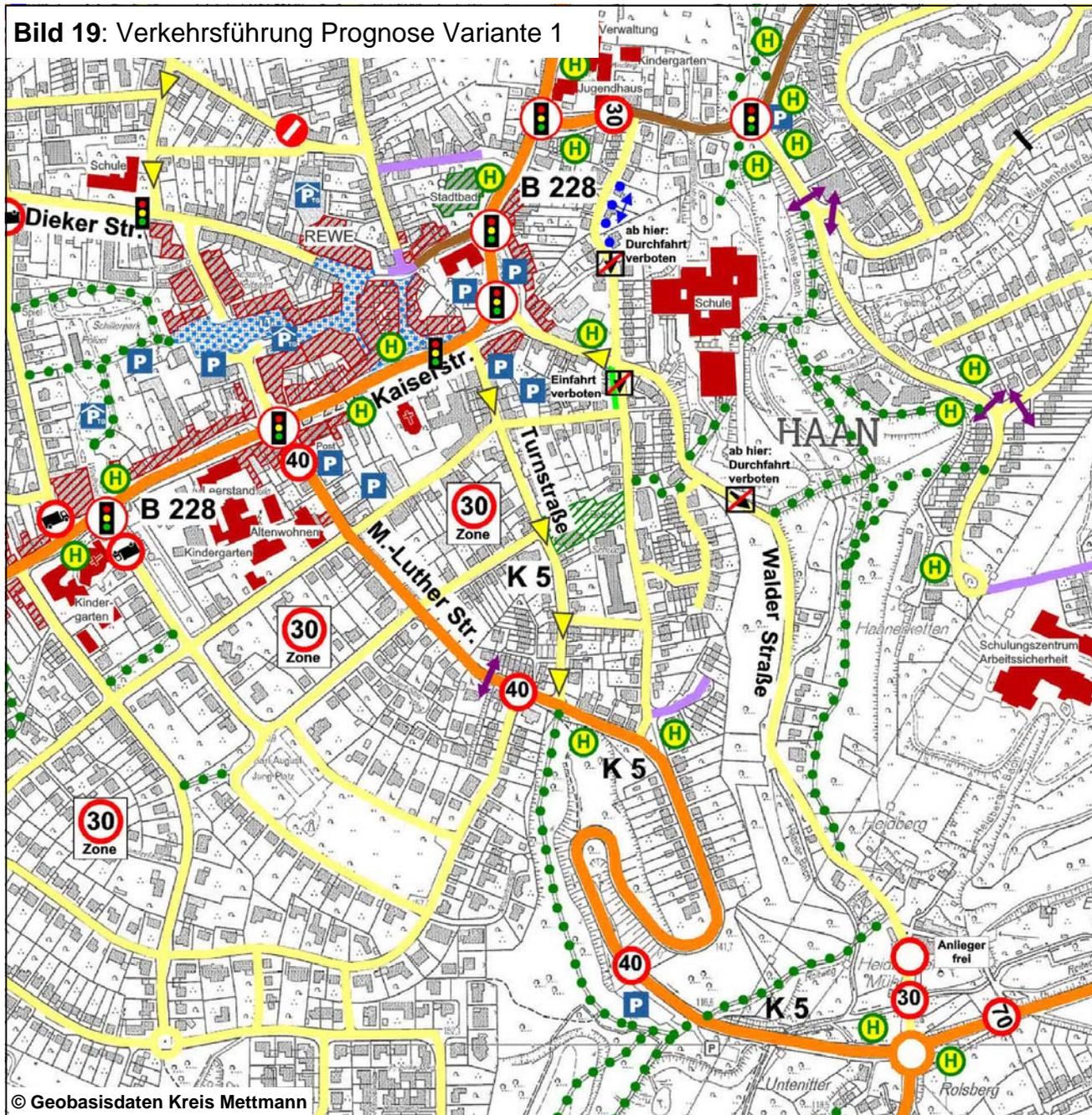


Bild 19: Verkehrsführung Prognose Variante 1



Da großräumige Umgehungsstraßenalternativen nicht zur Verfügung stehen bzw. deren Umsetzung wenig wahrscheinlich ist, werden im Folgenden kleinräumige Verkehrsführungsvarianten der K 5 in der Haaner Südstadt untersucht.

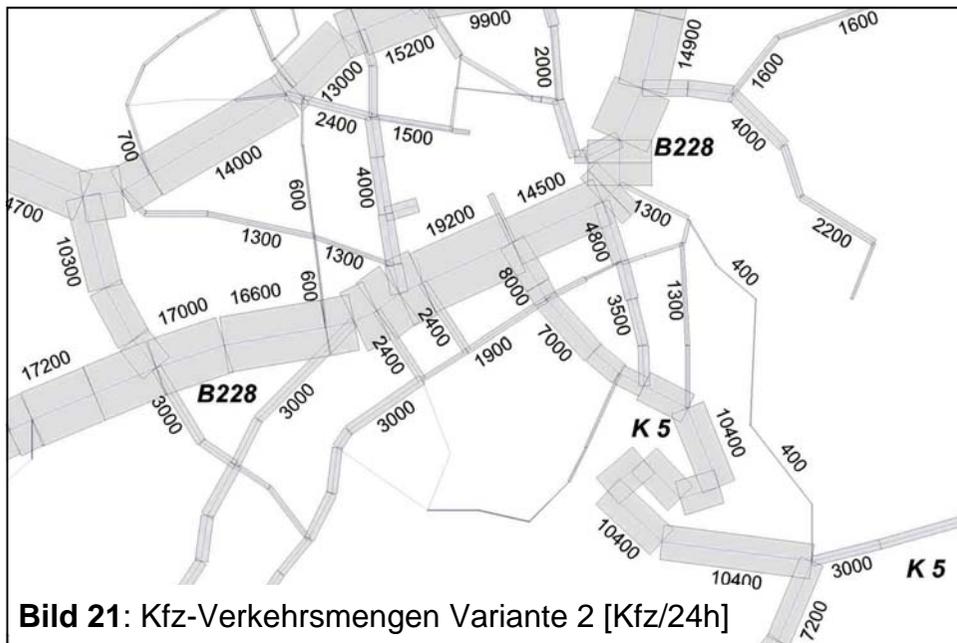
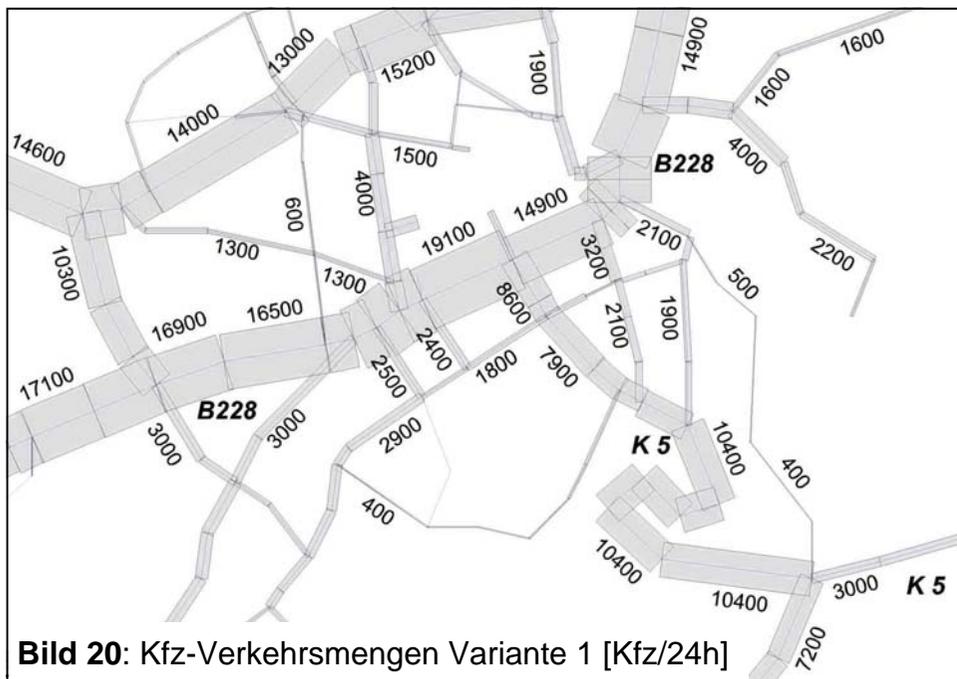
5.2 Variante 1: Martin-Luther-Straße als K 5

In der Netzvariante 1 wird der vom Kreis Mettmann und der Stadt Haan favorisierte Straßentausch nachvollzogen: Die Martin-Luther-Straße wird zur K 5 und die Turnstraße verbleibt als Gemeindestraße in der Tempo 30-Zone Südstadt und erhält ein Lkw-Durchfahrtsverbot

Zur Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses auf der Martin-Luther-Straße wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h heraufgesetzt. Weiterhin wird entlang der Fahrbahn ein Halteverbot eingerichtet, sodass Wartevorgänge auf den Gegenverkehr zukünftig entfallen würden. Das nebenstehende **Bild 19** zeigt die Verkehrsführung in der Variante 1.

Die Berechnungsergebnisse der Verkehrsumlegung zeigt **Bild 20** auf der nächsten Seite. Der Vergleichsfall mit dem bestehenden Straßennetz ist in **Bild 16** dargestellt. Auf dem mittleren Abschnitt der Martin-Luther-Straße erhöht sich die Kfz-Verkehrsstärke um ca. 200 Kfz auf rund 7.900 Kfz/24h. Verantwortlich ist der bessere Verkehrsfluss, der für die Martin-Luther-Straße angenommen worden ist.

Im nördlichen Abschnitt werden 8.600 Kfz/24h berechnet. Insgesamt steigt das Verkehrsmengenniveau geringfügig an. Die bestehenden Unverträglichkeiten zwischen Kfz-Verkehrsbelas-



tungen und Randnutzung Wohnen werden in Variante 1 festgeschrieben.

Auf der Turnstraße nehmen gleichzeitig die Verkehrsbelastungen um rund 100 Kfz ab. Es werden Verkehrsmengen zwischen 2.100 und 3.200 Kfz/24h festgestellt.

5.3 Variante 2: Turnstraße als K 5

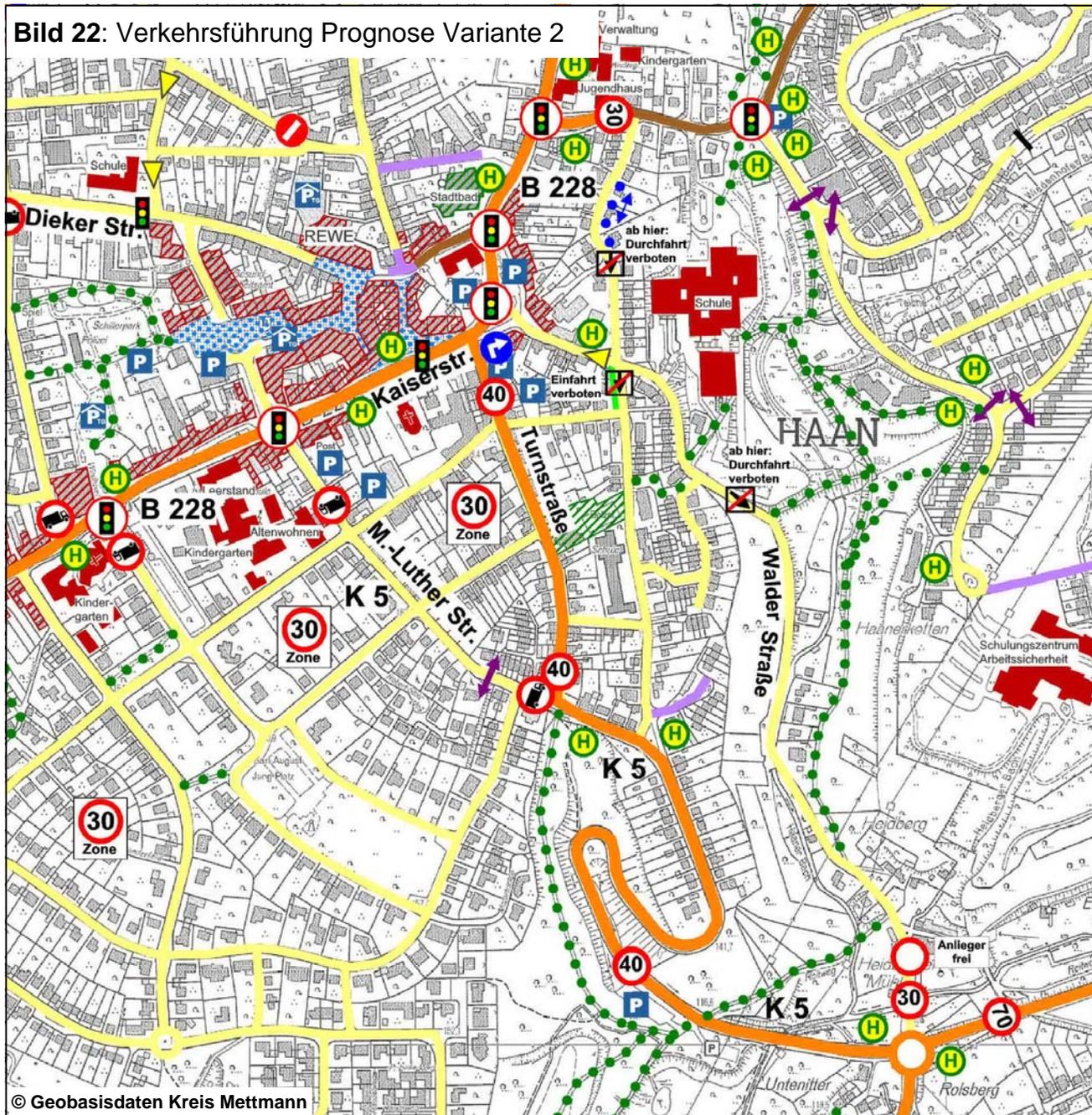
In der Netzvariante 2 wird die klassifizierte Kreisstraße Turnstraße auch als solche genutzt. Dafür sind allerdings einige Voraussetzungen zu schaffen. Folgende Maßnahmen werden in der Variante 2 für die Turnstraße unterstellt:

- Die Fahrbahn wird saniert. Nach der Sanierung wird das Parken am Fahrbahnrand ausgeschlossen, um die flüssige Befahrbarkeit herzustellen. Die Turnstraße wird Vorfahrtsstraße.
- Die Turnstraße wird zukünftig in beiden Fahrtrichtungen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zu befahren sein.
- Der Verkehr auf der Turnstraße ist an der Einmündung der Martin-Luther-Straße vorfahrtsberechtigt.
- Die Einmündung des Verkehrs aus der Turnstraße in die Kaiserstraße erfolgt nur nach rechts. Linksabbiegen wird aus der Turnstraße ausgeschlossen, da weder der nötige Raum für eine Linksabbiegespur besteht, noch ausreichende Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich vorliegen.

Hingegen wird die Martin-Luther-Straße in die Tempo 30-Zonenregelung der Südstadt integriert. An den Einmündungen gilt die rechts-vor-links - Vorfahrtsregelung. Südlich der Einmündung des Posthofes und an der Einfahrt von der Ittetalstraße wird ein Lkw-Durchfahrtsverbot ausgeschildert.

Die beschriebene Verkehrsführung zeigt **Bild 22** auf der folgenden Seite. Die berechneten Kfz-Verkehrsstärken für die Variante 2 zeigt das nebenstehende **Bild 21**. Es zeigen sich die folgenden wesentlichen Ergebnisse:

Bild 22: Verkehrsführung Prognose Variante 2

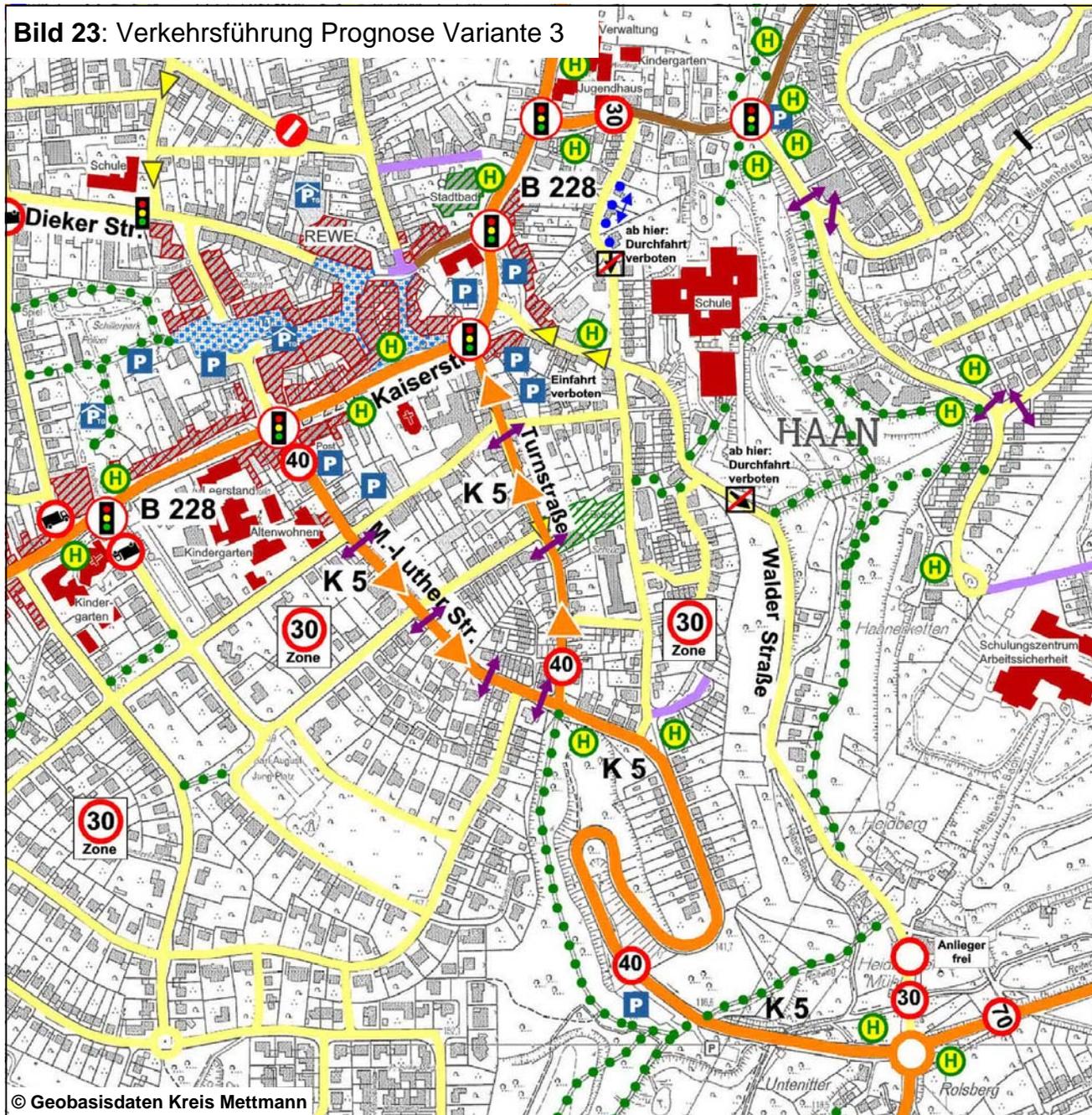


Die Turnstraße wird als K 5 von 3.500 bis 4.800 Kfz/24h befahren. Die Mehrbelastung gegenüber dem Bezugsfall (siehe **Bild 16**) beträgt rund 1.000 Kfz/24h.

Auf der Martin-Luther-Straße werden in der Variante 2 immer noch 7.000 bis 8.000 Kfz/24 festgestellt. Die Beziehung zur westlichen B 228 wird weiterhin über die Martin-Luther-Straße abgewickelt. Aber auch für Linksabbieger der B 228 ist die Nutzung der Martin-Luther-Straße von Interesse, da das Abbiegen im Schutz einer Lichtsignalanlage erfolgt, während an der Turnstraße während der Hauptverkehrszeiten längere Wartezeiten auftreten.

Obwohl die Turnstraße in der Variante 2 nicht nur als Kreisstraße gewidmet ist, sondern als solche genutzt werden soll, hat sie einen geringeren Verkehrswert als die Martin-Luther-Straße. Die Verträglichkeitsprobleme in der Martin-Luther-Straße werden durch Variante 2 nicht beseitigt.

Bild 23: Verkehrsführung Prognose Variante 3



5.4 Variante 3: Einbahnstraßenpaar

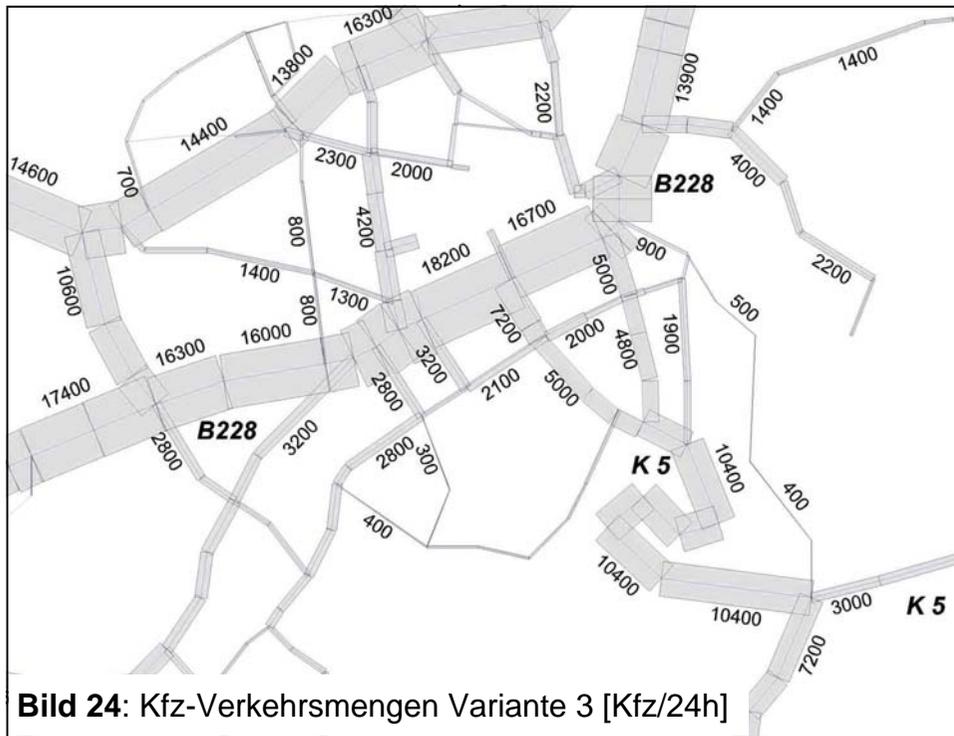
In der Netzvariante 3 wird die Kreisstraßenfunktion durch zwei Ein-Richtungsstraßen übernommen:

- Die Turnstraße wird in ihrer Fahrtrichtung gedreht und wird von der Ittetalstraße zur Kaiserstraße befahren.
- Im Gegenzug wird die Martin-Luther-Straße zwischen der Bismarckstraße und der Turnstraße zur Einbahnstraße in Richtung Süden.

Ergänzend werden die folgenden Regelungen der Variante 3 zu Grunde gelegt die auch in **Bild 23** veranschaulicht werden:

- Auf beiden Ein-Richtungsstraßen gelten 40 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.
- Das Straßenrandparken bleibt auf beiden Straßen abschnittsweise erhalten.
- In die Fahrbahn vorgezogene Seitenräume engen die Fahrbahn ein und erleichtern den Fußgängern die Querung.
- Die Einmündung der Turnstraße in die Kaiserstraße wird lichtsignal geregelt. Die Fahrbahnbreite erlaubt die Anlage von getrennten Rechts- und Linksabbiegespuren.

Allerdings hat die Lichtsignalsteuerung des Knotenpunktes Kaiserstraße / Turnstraße in der Variante 3 Konsequenzen für die benachbarten Lichtsignalanlagen. Die Fußgängersignalanlage Markt und die Knotenpunktsignalanlage Walder Straße befinden sich in einem Abstand von nur 40 bis 45 Metern von der zusätzlichen Anlage Turnstraße. In diesen nahen Knotenpunktabständen ist der Kfz-Verkehr auf der B 228 nicht zu



regeln und die beiden LSA-Anlagen am Markt und an der Walder Straße müssen abgebaut werden. Die gesicherte Fußgängerquerung der B 228, Kaiserstraße, wird durch die beiden Fußgängerfurten der Lichtsignalanlage an der Turnstraße übernommen. Umwege für querende Fußgänger von bis zu 45 Metern in beide Richtungen sind nicht zu vermeiden.

Aus der nunmehr in Variante 3 unsignalisierten Einmündung der Walder Straße in die Kaiserstraße ist aus Verkehrssicherheitsgründen das Linksabbiegen auszuschließen (Vorgeschriebene Fahrtrichtung „rechts“).

Variante 3 sieht vor, dass die nördliche Königsgrätzer Straße für den Verkehr zur Kirchstraße geöffnet wird, damit Anlieger der mittleren und südlichen Walder Straße sowie Parker vom Schulzentrum über diese die Königsgrätzer Straße, die Kirchstraße und die Turnstraße in die westliche Kaiserstraße gelangen können.

Bild 24 zeigt die berechneten Kfz-Verkehrsstärken in der Variante 3. Die Martin-Luther-Straße weist Verkehrsmengen zwischen 5.000 und 7.200 Kfz/24h. Gegenüber dem Bezugsfall (vgl. **Bild 16**) beträgt die Entlastung etwa 2.700 Kfz/24h.

Auf der Turnstraße werden Verkehrsstärken zwischen 4.800 und 5.000 Kfz/24h festgestellt. Hier nimmt der Kfz-Verkehr entsprechend um mehr als 2.500 Kfz/24h zu,

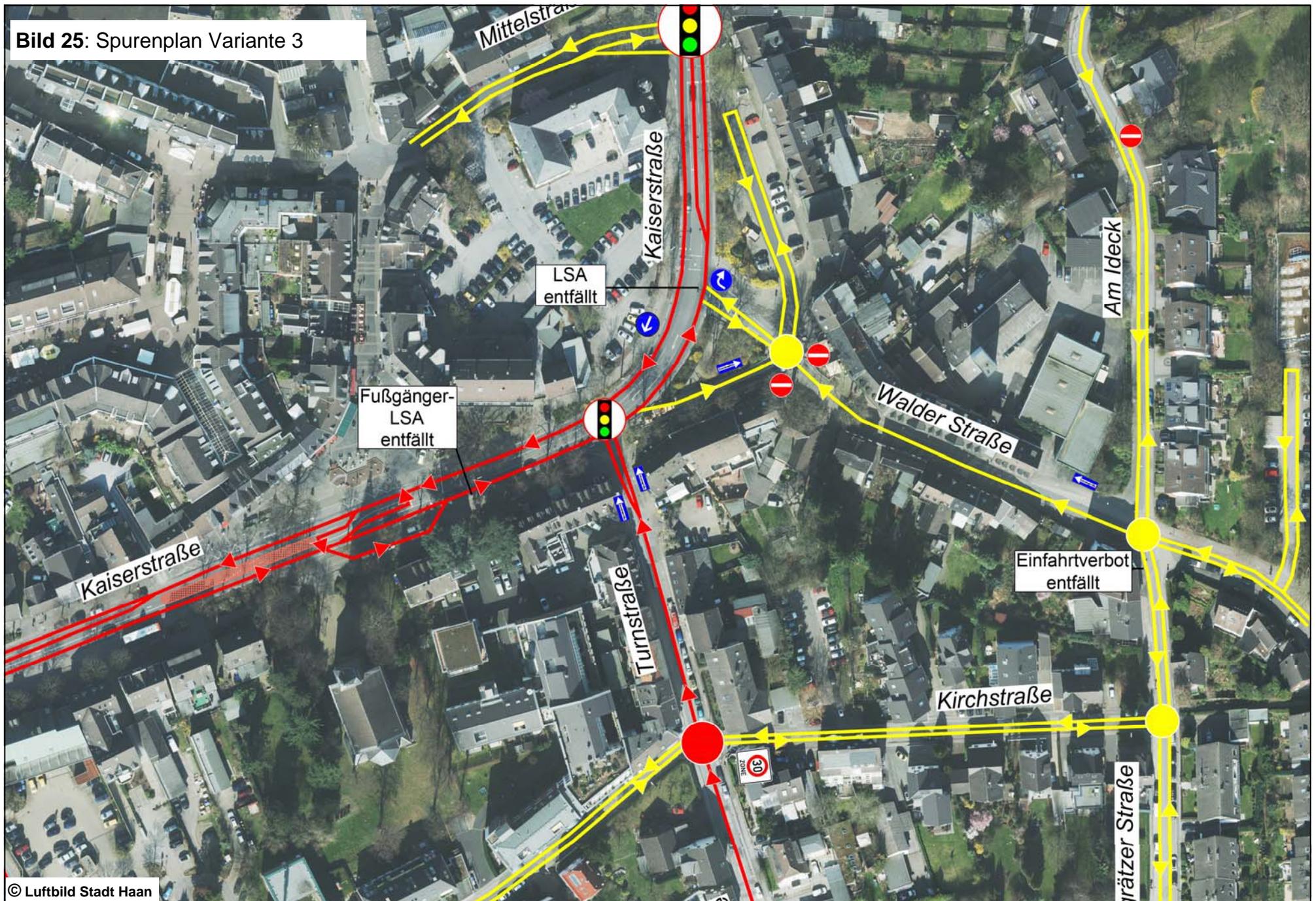
Zusätzliche Belastungen treten auch auf der nördlichen Königsgrätzer Straße und der Kirchstraße in einer Größenordnung von bis zu 500 Kfz/24h auf. Demgegenüber wird die nördliche Walder Straße entlastet.

Zusätzlich belastet wird auch die Kaiserstraße im Abschnitt zwischen der Turnstraße und der Martin-Luther-Straße in einer Größenordnung von rund 2.000 Kfz/24h. Keine Aussagen können innerhalb der vorliegenden Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte gemacht werden. Die Verkehrsstärke der Kaiserstraße lässt jedoch erwarten, dass die Eingangs-Annahme zur Variante 3, dass die beiden Lichtsignalanlagen westlich und östlich der Einmündung Turnstraße zu demontieren sind, realistisch ist.

In der Variante 3 wird für die Martin-Luther-Straße und die Turnstraße eine relativ gleich hohe Belastung durch den Kfz-Verkehr erreicht. Durch die Entlastung werden die hohen Unverträglichkeiten zwischen dem Kfz-Verkehr und der Randnutzung Wohnen auf der Martin-Luther-Straße weitgehend beseitigt, ohne dass auf der Turnstraße hohe Unverträglichkeiten erwartet werden. Auch das Parken am Fahrbahnrand ist für die Anwohner an beiden Straßen in der Variante 3 weiterhin möglich.

Bild 25 zeigt die Verteilung der Lkw-Verkehrsmengen in Variante 3. **Bild 26** verdeutlicht die Kfz-Verkehrsführung im Spurenplan.

Bild 25: Spurenplan Variante 3



6 Empfehlungen

Die Verkehrsuntersuchungen zur Kreisstraße 5 in der Stadt Haan haben gezeigt, dass ein Ausschluss bestimmter Verkehrsarten (z.B. des Schwerverkehrs) oder gar eine ersatzlose Rückstufung zur Gemeindestraße nicht oder nur unter sehr engen Bedingungen möglich sind. In jedem Fall muss eine Abnahme der Verkehrsbedeutung nachgewiesen und zwischen den Betroffenen, dem Kreis Mettmann, der Stadt Solingen und der Stadt Haan eine einheitliche Meinung hergestellt sein. Die Bezirksregierung Düsseldorf müsste die Abstufung der K 5 bzw. den Ausschluss des Schwerverkehrs verfügen. Mit diesen Voraussetzungen ist zum Zeitpunkt dieser Verkehrsuntersuchung und auch im Prognosehorizont des VEP Haan nicht zu rechnen.

Da für die Verbindungsfunktion der K 5 auch keine alternativen Straßentrassen zur Verfügung stehen, wurden innerhalb der Haaner Südstadt kleinräumige Verkehrsführungsvarianten untersucht. Dabei zeigt die Variante 3 mit einem Einbahnstraßenpaar (Turnstraße in Fahrtrichtung B 228 und Martin-Luther-Straße in Fahrtrichtung Ittetal) eine positive Verkehrsmengenverteilung. Die Turnstraße und die Martin-Luther-Straße werden bei einer Teilung der Kreisstraßenfunktion in zwei Fahrtrichtungen annähernd gleich hoch belastet.

Die Martin-Luther-Straße kann gegenüber dem Analysefall deutlich entlastet werden, ohne dass die Turnstraße unverträglich hoch belastet wird. Als Kreisstraße kann die Turnstraße die prognostizierte Verkehrsmenge von bis zu 5.000 Kfz/24h und 200 Lkw/24h weitgehend verträglich aufnehmen. In beiden Straßen kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt und abschnittsweise das Parken der Anwohner sichergestellt werden. Die Trennwirkung der Straßen wird durch die Ein-Richtungsführung und die Möglichkeit von vorgezogenen Seitenräumen an ausgewählten Querungstellen gemindert.

Die vorgesehenen Einbahnrichtungen für die Turnstraße und die Martin-Luther-Straße können nicht gedreht werden, um den Verkehrsfluss am südlichen Knotenpunkt der beiden Straßen mit der

Ittetalstraße flüssig zu gewährleisten und kreuzenden Verkehr zu vermeiden.

Der Knotenpunkt Kaiserstraße / Turnstraße ist mit einer Lichtsignalanlage auszugestalten, wohin gehend die Lichtsignalanlagen am Markt (Fußgängerbedarfsschaltung) und an der Einmündung der Walder Straße zu entfallen haben.

Durch diese Änderungen der Verkehrsführung ergeben sich für die Kaiserstraße (B 228) im Bereich der Rathauskurve neue straßenräumliche Potenziale, da der relativ lange Abbiegestreifen zur Turnstraße entfallen kann. Der Fahrbahnraum der Kaiserstraße kann kompakter ausgestaltet werden. Möglichkeiten wären:

- die Anlage von Radschutzstreifen am Fahrbahnrand oder
- die Anlage einer linienhaften Querungshilfe.

Da im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt von Haan eine Umgestaltung der Rathauskurve geplant wird, kann die aufgezeigte Änderung der Verkehrsführung einen zielgerichteten Beitrag leisten. Details zur Straßenraumgestaltung und den einzelnen Verkehrsarten sind im Rahmen einer integrierten städtebaulich-verkehrlichen Studie zu klären.

Es wird empfohlen, das aufgezeigte Einbahnstraßenpaar im Zuge der Kreisstraße 5 weiter zu verfolgen.

**Anhang: Unverträglichkeiten
zwischen Kfz-Belastungen und Wohnnutzungen
Martin-Luther-Straße - Analyse 2015**

**Berechnung des Beurteilungspegel nach RLS-90
Martin-Luther-Straße, Höhe Hausnummer 11
Fall: "Lange, gerade Straße, freie Schallausbreitung"**

Eingangsdaten:

DTV _w =	7600 Kfz/Tag	Steigung:	$g = 2 \%$
Lkw > 3,5t =	374 Lkw/Tag	D _{Stg} =	0 dB(A)
SV-Anteil (>2,8t):		Oberfläche: AC, SMA	
p _{tags} =	7,2 %	D _{StrO} =	-2 dB(A)
p _{nachts} =	3,4 %	Korrektur für Spiegelschallquelle:	
mittlere stündl. V.-Stärke:		D _E =	0 dB(A)
M _{tags} =	427,5 Kfz/h		
M _{nachts} =	95 Kfz/h		

Beurteilungspegel:

$$L_r = L_m + K$$

Mittelungspegel (lange gerade Fahrstreifen):

$$L_m = L_{m,E} + D_{s\perp} + D_{BM\perp} + D_{B\perp}$$

Emissionspegel:

$$L_{m,E} = L_m^{(25)} + D_v + D_{StrO} + D_{Stg} + D_E$$

Beurteilungspegel:

V ₀ =	Tag	Nacht	
30 km/h	63	56	dB(A)
40 km/h	65	57	dB(A)
50 km/h	66	59	dB(A)

Auslösewerte der Lärmsanierung in dB(A):

Gebietskategorie	Tag	Nacht	
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Wohngebiete	67	57	dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69	59	dB(A)
Gewerbegebiete	72	62	dB(A)



Auszug

Beschlussorgan: Rat	Sitzung vom: 24.04.2018	Niederschrift zur Sitzung RAT/028/2018
------------------------	-------------------------	---

**2./ Verkehrsentwicklungsplan Haan Stufe II, LKW-Führungskonzept
hier: Aktueller Sachstand zum Straßentausch Martin-Luther-Straße /
Turnstraße
Vorlage: 61/215/2018**

Beschluss:

1. Der Ratsbeschluss 66/026/2012/1 wird aufgehoben.
2. Der Rat der Stadt Haan stimmt der Variante 3 unter Einbeziehung des Schreibens des Landrates vom 23.04.2018, sowie der Ausführungen des Landrates in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 17.04.2018 zu.
3. Nach Auffassung der Stadt Haan, soll zeitnah eine Bürgerdialogveranstaltung unter Federführung des Kreises stattfinden, in der konkrete Ausbauvarianten wie Baumscheiben, Gehwegbreiten, Parkplatzsituation, etc. vorgestellt werden und sich Bürgerinnen und Bürger mit Anregungen hierzu beteiligen können.

Abstimmungsergebnis:

zu 1.
mehrheitlich beschlossen
32 Ja / 4 Nein / 1 Enthaltung

zu 2.
mehrheitlich beschlossen
32 Ja / 4 Nein / 1 Enthaltung

zu 3.
einstimmig beschlossen