

DER REGIONALRAT DÜSSELDORF

Nr. / Sitzung	StA	66. VA	PA	RR
Datum		05.09.2019		

NIEDERSCHRIFT

Düsseldorf, den 18. Oktober 2019

Ort der Sitzung: Plenarsaal, Bezirksregierung Düsseldorf
Beginn der Sitzung: 10.10 Uhr
Ende der Sitzung: 11.40 Uhr
Teilnehmer: siehe beigefügte Anwesenheitslisten

Tagesordnung

- 1. Formalien**
- 2. Genehmigung der Niederschrift über die 65. Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.06.2019**
- 3. Arbeit der neuen Abteilung 4 – Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Ministerium für Verkehr**
hier: Bericht von Herrn Abteilungsleiter MD Dr. Günnewig
- 4. Resolution „Verstetigung der Finanzmittel für das Förderprogramm Kommunaler Straßenbau“ vom 19.06.2019 der Kommission für Verkehr und Regionale Entwicklung Detmold**
- 5. Information der Verwaltung**
 - RRX und Betuwe
- 6. Verschiedenes**

TOP 1: Formalien

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Herr Papen (CDU), begrüßt alle Anwesenden, insbesondere Herrn MD Dr. Günnewig, Frau Rau-Witthöft, Herrn Eichelmann und Herrn Frieling vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW (VM), Herrn Olbrich und Herrn Vollstedt mit Frau Dr. Schwoon und Frau Gauert vom Verkehrsdezernat.

Der Vorsitzende weist auf die Tischvorlage zu TOP 5 „Antrag der CDU-, FDP/FW-Fraktion zu den rechtlichen Voraussetzungen für neue Mobilitätsmodelle“ vom 23.8.2019 und das heute vorgelegte Schreiben der Stadt Haan zur Sachverhaltsschilderung L 288 hin.

Im Anschluss eröffnet er die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung mit Schreiben vom 16.08.2019 fest.

Die Tagesordnung wird festgestellt.

TOP 2: Genehmigung der Niederschrift über die 65. Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.06.2019

Es erfolgen keine Wortmeldungen.

Der Verkehrsausschuss genehmigt die Niederschrift.

TOP 3: Arbeit der neuen Abteilung 4 – Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Ministerium für Verkehr

hier: Bericht von Herrn Abteilungsleiter MD Dr. Günnewig

Herr Dr. Günnewig (VM) erläutert kurz vor dem Vortrag die Zuständigkeiten von Frau Rau-Witthöft (Digitalisierung ÖPNV und Rheinisches Revier), Herrn Eichelmann (Schieneninfrastruktur) und Herrn Frieling (Straßeninfrastruktur).

*Die Power Point Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt. Diese und die Videoaufzeichnung finden Sie auch auf der Internetseite der Bezirksregierung Düsseldorf im Sitzungsarchiv der 66. Verkehrsausschusssitzung:*

http://www.brd.nrw.de/regionalrat/archiv/Archiv_2019/doc/66VA_Tagesordnung/index.html

Herr Gluch (CDU) begrüßt die Äußerung von Herrn Dr. Günnewig, dass es keine Verdrängung von Verkehrsmitteln gäbe sondern eine gegenseitige Vernetzung angestrebt werde. Er erbittet nähere Informationen hinsichtlich der zu erwartenden Zeitschiene bei der Einführung autonomen Fahrens.

Herr Dr. Günnewig (VM) erläutert, dass sich das autonome Fahren (momentan noch mit einem Fahrer zur Ermöglichung einer Notbremsung) aktuell noch in einem Experimentierstadium befände, da besonders unter Sicherheitsaspekten noch Erfahrungen mit den Systemen gesammelt werden müssten. Die Erkenntnisse der verschiedenen „Hotspots“, in denen getestet bzw. geforscht wird, müssten dann zusammengeführt werden, um Wiederholungen zu vermeiden.

Herr Welp (SPD) merkt an, dass durch Förderprogramme mit einer 80%igen Förderquote durch das Land bisher bestehende Disparitäten verstärkt werden könnten, da z.B. Gemeinden mit einem Nothaushalt Probleme beim Zugang hätten. Er möchte wissen, ob andere Förderkulissen denkbar wären, um den ohnehin benachteiligten Räumen eine Zukunftsperspektive zu geben.

Diese Anregung nimmt Herr Dr. Günnewig (VM) gerne auf. Die Förderung mit 80 % zu 20 % solle sicherstellen, dass vor Ort das notwendige Interesse an den Maßnahmen besteht.

Hinsichtlich des zweiten Teils des Vortrages merkt Herr Papen (CDU) an, dass bei der Verwendung der finanziellen Mittel darauf geachtet werden müsse, dass die für den Strukturwandel eingeplanten Mittel auch tatsächlich für diesen und nicht für andere Projekte verwendet werden. Herr Selders (CDU) dankt im Namen der Fraktion für den Vortrag und bittet darum, diesen der Niederschrift beizufügen.

Zu der angesprochenen Verlängerung der S6 von Köln nach Mönchengladbach weist Herr Dr. Grumbach (FDP/FW) auf die dadurch zu erwartende erhöhte Unzuverlässigkeit dieser Verbindung hin.

Herr Eichelmann (VM) merkt an, dass die Zweckverbände eine noch nicht genauer definierte Veränderung des Fahrwegs des S6 anstreben würden. Die weiteren Planungen blieben abzuwarten. Auf Nachfrage führt Herr Eichelmann (VM) aus, dass die vorliegende Machbarkeitsstudie besage, dass die neue S6 die heutige RB 27 ersetzen und gleichzeitig ein Ausbau dieser stattfinden solle. Auf Nachfrage von Herrn Papen gibt Herr Dr. Grumbach (FDP/FW) zu bedenken, dass dann in Köln zwei unterschiedliche Linien mit der Bezeichnung S6 vorhanden wären, was nicht sein könne.

Der Vorsitzende (CDU) schlägt mit Zustimmung von Herrn Eichelmann (VM) vor, zunächst die Einzelheiten zu klären und bei einer der nächsten Sitzungen diese Problematik erneut zu besprechen. Mit Zustimmung von Herrn Vollstedt (Verwaltung) sollen zwischen Dezernat 25 und dem Ministerium dementsprechende Gespräche im Vorfeld geführt werden.

Herr Thiel (SPD) betont den dringenden Ausbaubedarf der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des Schienenverkehrs, in der Region unter beispielhafter Benennung einiger Bahnverbindungen. Er möchte wissen, inwieweit mit einer Unterstützung vom Land in diesem Rahmen zu rechnen ist.

Herr Eichelmann (VM) führt aus, dass dem Verkehrsministerium bekannt sei, dass es die Absicht für eine Machbarkeitsstudie der „Reviertram“ Bergheim – Aachen als Alternative zur SBNV Verbindung Aachen – Köln gäbe. Insoweit hätte es auch bereits eine Anfrage hinsichtlich der Fördermöglichkeit gegeben, welche negativ beschieden wurde. Hinsichtlich des S11-Ergänzungspaktes und der Erft-S-Bahn würden derzeit die Leistungsphasen I und II ausgearbeitet werden, dabei sei eine Verlängerung der S-Bahnverbindungen nicht vorgesehen. Der Ausbauwunsch würde jedoch an die zuständigen Verkehrsverbände weitergegeben werden.

Frau Arndt (Bündnis 90/Die Grünen) weist auf die unterschiedlichen Zuständigkeitsbereiche der Verkehrsverbände und die damit einhergehende Problematik bei Grenzüberschreitungen hin. Hier müsse die Mobilität in besonderem Maße gefördert werden. Denkbar wäre die Verbesserung von Tarifen oder ein Zusammenschluss der unterschiedlichen Verbände.

Ein solcher Zusammenschluss sei laut Herrn Dr. Günnewig (VM) aktuell nicht geplant. Die Digitalisierung der Tarife soll die Fahrten über Verbundgrenzen erleichtern.

Herr Dr. Günnewig (VM) weist ergänzend darauf hin, dass es mit Blick auf den Strukturwandel im Rheinischen Revier erforderlich sei, die unterschiedlichen Akteure einzubeziehen. Dazu solle auch die Geschäftsstelle des VM beitragen.

Zum Stichwort der Digitalisierung fragt Frau Arndt (Bündnis 90/Die Grünen) nach, wie damit umgegangen werde, wenn jemand kein Smartphone hat. Darauf erwidert Herr Dr. Günnewig (VM), dass momentan noch Tests durchgeführt werden würden und parallel weiterhin das Papierticket existiere.

Herr Dr. Fils (CDU) fragt nach den potentiellen Einsatzgebieten und rechtlichen Voraussetzungen von Seilbahnen und Wassertaxen.

Der Vorsitzende verweist dazu auf die Tischvorlage zu TOP 5 und dankt für den Vortrag.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Vortrag zur Kenntnis.

TOP 4: Resolution „Verstetigung der Finanzmittel für das Förderprogramm Kommunaler Straßenbau“ vom 19.6.2019 der Kommission für Verkehr und Regionale Entwicklung Detmold

Eingangs erläutert Herr Papen (CDU) kurz, dass der Vorsitzende der Kommission aus Detmold die Resolution mit der Bitte um Kenntnisnahme weitergeleitet habe.

Herr Selders (CDU) nimmt die Resolution für die CDU-Fraktion zur Kenntnis, beitreten würde man dieser nicht.

Die SPD-Fraktion nimmt die Resolution, wie Herr Thiel (SPD) mitteilt, ebenfalls zur Kenntnis. Gleichzeitig wird angeregt, dem Verkehrsausschuss „Die Forderungen der Metropolregion Rheinland zur Finanzierung kommunaler Verkehrsinfrastruktur durch das Land und den Bund“ zur Kenntnis zu geben.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Resolution zur Kenntnis und empfiehlt dieser nicht beizutreten.

TOP 5: Information der Verwaltung

Gegenstand der Beratung war auch die Tischvorlage vom 23.08.2019 unter Bezugnahme auf den Antrag der CDU-, FDP/FW-Fraktion zu den rechtlichen Voraussetzungen für neue Mobilitätsmodelle.

Einleitend stellt Herr Vollstedt (Verwaltung) die Kolleginnen Frau Dr. Schwoon und Frau Gauert aus dem Verkehrsdezernat vor, mit der Bitte das eigene Tätigkeitsfeld vorzustellen.

Frau Dr. Schwoon (Verwaltung) beschreibt ihre Verantwortlichkeit für die Berichte zum RRX und Betuwe sowie einige Planfeststellungsverfahren im Bereich Straße. Frau Gauert (Verwaltung) ist im Dezernat als Bauingenieurin tätig.

Wie Herr Vollstedt (Verwaltung) erläutert, ist die Stellungnahme der Stadt Haan erst am Sitzungstag eingegangen, so dass noch kein Votum der Verwaltung abgegeben werden könne. Er verweist diesbezüglich auf die nächste Sitzung.

Herr Selders (CDU) bittet um Übersendung des angesprochenen Gutachtens mit der Niederschrift (siehe hierzu **Anlage 2**).

Herr Vollstedt (Verwaltung) sagt die Übersendung des Gutachtens zu. Hinsichtlich des Sachstandberichts zu RRX und Betuwe weist er auf die Abgabefristen der Geschäftsstelle des Regionalrates hin. Aus organisatorischen Gründen würden etwaige Neuerungen zwischen der Abgabe des Berichts und der anschließenden Sitzung erst im nächsten Bericht Berücksichtigung finden.

Der Vorsitzende spricht sich ohne Widerspruch des Ausschusses für das vorgeschlagene Verfahren aus.

Im Weiteren trägt Herr Vollstedt (Verwaltung) zu dem Antrag der CDU-Fraktion und der FDP/FW-Fraktion hinsichtlich neuer Mobilitätsmodelle in Ballungsräumen wie folgt vor:

- Fahrerlose Busse (wie in Monheim)

Es handelt sich um normalen ÖPNV nach § 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als innerstädtisches Verkehrsmittel ohne Sondergenehmigungserfordernis. Die Genehmigung kann als gewöhnlicher Omnibus gem. § 2 I Nr. 3 i.V.m. § 42 PBefG auf Antrag erteilt werden. Der zuständige Verkehrsbetrieb der Stadt Monheim hat bisher keinen derartigen Antrag gestellt, obwohl aus Sicht der Bezirksregierung die Genehmigung erteilt werden könnte.

Aus kraftfahrzeugtechnischer Sicht ist eine Ausnahmegenehmigung für den Bus nach § 70 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) seitens der Bezirksregierung erteilt worden.

- Bus Rapid Transit System (BRT)

Dieses Schnellbussystem gibt es in vielen Drittweltländern als Alternative zu dem teuren Schienensystem und es bewährte sich zudem bereits in einigen Metropolen. Nachteil ist allerdings der große Platzbedarf auf den Straßen.

- **Straßenbahnen**
Die Entzerrung der Verkehrsströme ist mit teilweise 234 Personen pro Bahn bei 30 m Länge im Vergleich zum enormen Platzbedarf von PKW (160 PKW mit 1,46 Personen bei 5 m Länge ohne Sicherheitsabstand = 800 m) sehr groß.
- **Autonome U-Bahnen**
Die Bahnen sind völlig vom restlichen Verkehr separiert allerdings bei Kosten von 150-200 Mio. € / km. Die Planungsvorläufe etwaiger Genehmigungsverfahren sind zudem enorm.
- **Seilbahnen**
Die Bezirksregierung wäre zuständige Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde nach dem Seilbahngesetz NRW. Momentan ist kein entsprechendes Projekt bekannt.
Aus rein fachlicher Sicht wäre eventuell in Wuppertal eine Strecke zwischen Hauptbahnhof und Universität in Frage gekommen, dieses Projekt wird jedoch aktuell nicht weiterverfolgt.
- **Wassertaxi**
Ein Wassertaxi wäre als eine Fähre einzustufen, für deren Genehmigung die Bezirksregierung zuständig ist gem. § 120 Landeswassergesetz NRW. Ein solches käme jedoch nur für eine geringe Anzahl an zu befördernden Personen in Frage. Für größere Schiffe/Netze ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zuständig.

Herr Dr. Fils (CDU) spricht nochmal den Wunsch der Stadt Düsseldorf an, ein Wassertaxi in der Größenordnung wie in Hamburg zu installieren.

Zu den Seilbahnen in Großstädten wird angemerkt, dass ein solches System in vielen Städten mit günstigen Ticketpreisen funktioniert und sich die Erschließung einiger Brachflächen (z.B. Kaserne Hubbelrath) mit Seilbahnen anbieten würde. Er möchte wissen, ob es rechtliche Hindernisse bei der Umsetzung gibt.

Zu den Seilbahnprojekten informiert Herr Vollstedt (Verwaltung) darüber, dass es keine besonderen rechtlichen Hindernisse gäbe.

Zu dem Kleinbus in Weeze interessieren Herrn Selders (CDU) die Zulassungsvoraussetzungen.

Wie Herr Vollstedt (Verwaltung) ausführt, handele es sich dabei nicht um Verkehr nach dem PBefG, da es eine flughafeninterne Beförderung sei.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Informationen der Verwaltung zur Kenntnis.

Weitere Informationen:

BRT-System:

https://www.google.de/search?source=hp&ei=5utwXfPjN8SOas67grAl&q=bus+rapid+transit&og=bus+rapid+tra&gs_l=psy-ab.1.0.0j0i22i30l9.26382.32615..36116...0.0..0.84.1021.14.....0....1..gws-wiz.....0..0i131j0i10.2Cs3VSrWmb4#spf=1567681547931

Autonome Tram:

<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/autonom-fahrende-tram-weltpremiere-in-potsdam/22990788.html>

Autonome U-Bahn:

https://www.nuernberg.de/internet/digitales_nuernberg/automatische_ubahn_nuernberg.html

Seilbahngesetz NRW:

https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=10000000000000000726

https://de.wikipedia.org/wiki/Seilbahnnetz_La_Paz

Fährgenehmigungen in Zuständigkeit von Dez 25:

https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=1&bes_id=3766&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=432368

TOP 6: Verschiedenes

Es erfolgten keine Wortmeldungen

Der Vorsitzende beendet die Sitzung um 11.40 Uhr.

gez. Papen
(Vorsitzender des
Verkehrsausschusses)

gez. G.U. Müller
(Stellv. Vorsitzender
des Verkehrsausschusses)

gez. Gunkel
(Schriftführerin – Geschäftsstelle
des Regionalrates)

Der Regionalrat Düsseldorf
 - Anwesenheitsliste -
Verkehrsausschusssitzung am 05.09.2019

Stimmberechtigte Mitglieder, Sachkundige Bürger, Fraktionsgeschäftsführer

CDU-Fraktion

Name	anwesend
Aach, Michael	
Amfaldern, Nanette	
Brandts, Reiner	√
Brügge, Dirk (GF)	
Dr. Fils, Alexander	√
Gluch, Waldemar	
Humpert, Karl-Heinz	
Läckes, Manfred	
Mertins, Patric	
Müller, Michael	
Nordmann, Johannes	
Papen, Hans-Hugo	√
Petrauschke, Hans-Jürgen	
Post, Norbert	
Schmickler, Günter	√
Schroeren, Michael	√
Selders, Hannes	√
Steinmetz, Jürgen	
Vielhaus, E.	√
Welter, Thomas	

SPD-Fraktion

Name	anwesend
Bechstein, Klaus	
Bedronka, Bernd	
Edelhoff, York	
Eicker, Sigrid	√
Hengst, Jürgen	
Hildemann, Michael	√
Hornbostel, Rolf	√
Jessner, Udo	
Reese, Klaus-Jürgen	
Reuter, Klaus	
Sinowenka, Friederike	
Thiel, Rainer	√
Welp, Axel C.	√
Witzke, Hans-Jochem	
Wurm, Günter	

FDP/FW

Name	anwesend
Gerhard, Frank	
Dr. Grumbach, Hans-Joachim	√
Gulan, Boris	√
Müller, Ulrich G.	√
Schiffer, Hans Lothar	√
Suika, Jörn	√
Thiel, Carsten	

Bündnis90/ DieGrünen

Name	anwesend
Arndt, Ingeborg	√
Brücher, Bettina	
Krause, Manfred	
Patalla, Sandra	√
Sickelmann, Ute	
Tietz, Uwe	

Die Linke

Name	anwesend
Herhaus, Susanne	√

parteilos

Name	anwesend
Heitzer, Hans-Jürgen	

Beratende Mitglieder

Name		anwesend
Dr. Hoffman, Christian Arbeitgebervertretung		√
Steinmetz, Jürgen Arbeitgebervertretung		
Zipfel, Josef Arbeitgebervertretung		
Arens, Guido Arbeitnehmervertretung		
Kaus, Karsten Arbeitnehmervertretung		
Wolf, Sigrid Arbeitnehmervertretung		
Buck, Antje	Kommunale Gleichstellungsstellen	
Gerkens, Bert	Sportverbände	√
Wenzel, Bert Naturschutzverbände		
Stieber, Andreas-Paul Rheinland	Landschaftsverband	
Düsseldorf	OB/Vertr.	
Krefeld	OB/Vertr.	
Mönchengladbach	OB/Vertr.	
Remscheid	OB/Vertr.	
Solingen	OB/Vertr.	
Wuppertal	OB/Vertr.	
Kleve	Landrat/Vertr.	√
Mettmann	Landrat/Vertr.	√
Neuss	Landrat/Vertr.	
Viersen	Landrat/Vertr.	

Teilnehmer von der Bezirksregierung Düsseldorf:

Herr AL Obrich
Herr RD Vollstedt
Frau RR Knappert
Frau RAfr Gunkel
Frau RAR`in Sablofski

Abteilung 3
Dezernat 25
Dezernat 32
Dezernat 32
Dezernat 32



**Abteilung für Grundsatzangelegenheiten
der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung**

Bezirksregierung Düsseldorf, Regionalrat, Verkehrsausschuss

Düsseldorf, 05. September 2019



Wir möchten, dass Menschen so mobil sind, wie sie es wollen!

Die Mobilitätspolitik in Nordrhein-Westfalen hat zwei Schwerpunkte



Infrastrukturen
sanieren, modernisieren und
bedarfsgerecht ausbauen

Die Mobilitätspolitik in Nordrhein-Westfalen hat zwei Schwerpunkte



Digitalisierte und vernetzte
Mobilität der Zukunft
ermöglichen

	<p style="text-align: right;">Strategie & Umsetzung</p> <p><i>„Wir wollen Nordrhein-Westfalen zur Modellregion für Mobilität 4.0 machen – mit intelligenter Verkehrsführung, neuen Mobilitätskonzepten und autonomem Fahren [...]“</i></p>
---	--

 <p>Strategie für das digitale Nordrhein-Westfalen Teilhabe ermöglichen – Chancen eröffnen</p>	<h2>Kapitel Mobilität</h2> <p><u>Handlungsfeld 1</u> leistungsfähige Infrastrukturen</p> <p><u>Handlungsfeld 2</u> inter- / multimodale Mobilität aus Nutzersicht</p> <p><u>Handlungsfeld 3</u> Digitalisierungsoffensive ÖPNV</p> <p><u>Handlungsfeld 4</u> Automatisiertes Fahren</p>
--	---

Inter- / Multimodalität

- Ziel:
Mobilität von Menschen nahtlos gestalten
- Instrumente (u.a.):
 - Digitalisierung
 - Mobilstationen verknüpfen
Mobilitätsangebote
 - Unterstützung regionaler
Zusammenarbeit von Kommunen
- Maßnahmen (u.a.):
 - Ministerium für Verkehr und das
Zukunftsnetz Mobilität beraten
 - Förderung & Förderfibel
 - Gestaltungsleitfaden für
Mobilstationen



7

Automatisierung

- Ziele:
 - Effektivität & Effizienz
der Mobilität steigern
 - konkrete Anwendung
 - Wirtschafts- & Standortförderung
 - Verkehrssicherheit verbessern
- Instrumente (u.a.):
 - Testkapazitäten
 - Pilotvorhaben
 - Förderung
- Maßnahmen u.a.:
 - Entwicklungen & Austausch
 - Administrativ unterstützen
 - vernetzen, koordinieren





Kommission „Wachstum,
Strukturwandel und Beschäftigung“

Abschlussbericht

Schwerpunkt
Rheinisches Revier

- Beschluss des Kommissionsberichts zum Kohleausstieg am 26.01.19
- Finanzhilfen für die vier Braunkohleländer für die nächsten 20 Jahre
- 40 Mrd. € insgesamt / rund 15 Mrd. für NRW

SOFORTPROGRAMM 2019-2021

Schwerpunkt
Rheinisches Revier



Mobilstationen der Zukunft

Smarte Pendlerparkplätze





Gesamtregionales Radwegenetz

Multimodale Mobilitätsdaten





Digitale Schiene

Korridor für neue Mobilität:
Aachen-Düsseldorf



Eckpunkte zur Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ für ein „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“

Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen

Referentenentwurf liegt vor.

Eckpunkte zur Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ für ein „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“

Programmlinie Mobilitätsrevier der Zukunft

1. Zukunftsfeld Mobilität
2. NRW als Modellregion für Mobilität 4.0
3. Mobilitätslösungen der Zukunft werden im Mobilitätsrevier erforscht, entwickelt, möglichst produziert und zur Anwendung gebracht

Eckpunkte zur Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ für ein „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“

 Schwerpunkt
Rheinisches Revier

Schieneninfrastruktur-maßnahmen

1. **S 11-Ergänzungspaket**
u.a. Ausbau der Erftbahn (RB 38) zu einer S-Bahn
2. **Westspange:** Neubau einer S-Bahninfrastruktur zwischen Köln-Hansaring und Hürth-Kalscheuren
3. **ABS Aachen – Köln:** vollständiges drittes Gleis zwischen Aachen und Düren / vorgezogene Teilausbauten zur zügigen Erhöhung der Kapazität
4. **S-Bahn Köln – Mönchengladbach:** Verlängerung der S 6 im Abschnitt Köln – Mönchengladbach

Eckpunkte zur Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ für ein „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“

 Schwerpunkt
Rheinisches Revier

Straßeninfrastruktur-maßnahmen

Finanzierungssicherheit von
Bedarfsplanmaßnahmen

- Mobilität ist eine Grundlage für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes
- zukunftsfähige Mobilität ist eine Gemeinschaftsleistung
- Wir arbeiten daran, die Chancen der Digitalisierung und Vernetzung in der Mobilität für Nordrhein-Westfalen zu nutzen.



Knotenpunktuntersuchung Ohligser Straße / Erikaweg in Haan

März 2019

**Knotenpunktuntersuchung
Ohligser Straße / Erikaweg
in Haan**

März 2019

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

I N H A L T

1	Aufgabenstellung	1
2	Zustandsanalyse	2
2.1	Straßenräumliche Situation	2
2.2	Kfz-Verkehrsstärken	4
2.3	Leistungsfähigkeiten und Verkehrsqualitäten	6
3	Verkehrsprognose	8
3.1	Planungsvorhaben	8
3.2	Verkehrserzeugung Kindertagesstätte	9
3.3	Verkehrsmengen im Prognosefall	11
3.4	Verkehrsqualitäten im Prognosefall	12
4	Zusammenfassung	15

Anlagen

1 Aufgabenstellung

In der Gartenstadt Haan wird der Bebauungsplan Nr. 34 „Erikaweg / Leichlinger Straße“ in seiner 1. Änderung aus dem Jahr 2015 umgesetzt. Sowohl der Bau- markt an der Düsseldorfer Straße als auch das Wohnquartier „Am Steinenhaus“ mit 45 Einfamilienhäusern wurden bislang realisiert. Auf der freien Grundstücks- fläche südlich des Erikaweges und nordwestlich der Ohligser Straße beabsichtigt die Stadt Haan die Errichtung einer Kindertagesstätte. Die KiTa soll als viergrup- pige Einrichtung mit 80 Kindern betrieben werden. Die zugehörigen Stellplätze werden am Erikaweg realisiert.

Der Knotenpunkt Ohligser Straße / Erikaweg hat bereits durch die Umsetzung der Neubausiedlung „Am Steinenhaus“ eine erhöhte Bedeutung erfahren, die durch den Quell- und Zielverkehr der Kindertagesstätte noch wachsen wird. Un- ter Beachtung der zukünftig zu erwartenden Kfz-Verkehrsmengen wird eine Ver- kehrsuntersuchung durchgeführt, bei der die Verkehrssicherheit und Leistungs- fähigkeit des Knotenpunktes Untersuchungsgegenstand ist.

2 Zustandsanalyse

2.1 Straßenräumliche Situation

Die Ohligser Straße ist Teil der Landesstraße L 288, die eine verbindende Funktion zwischen Hilden bzw. Solingen-Ohligs (L 85) und Unterhaan (B 228) besitzt. Besonders im Abschnitt zwischen dem Erikaweg und dem Kreisverkehr Am Schlagbaum / Büssingstraße erfüllt die Ohligser Straße auch vielfältige direkte Erschließungsaufgaben für Wohn- und Gewerbegrundstücke. Das nachfolgende **Bild 1** zeigt die Einbindung des Knotenpunktes mit dem Erikaweg im Straßennetz.

Über den Erikaweg werden der Waldfriedhof, das Neubaugebiet „Am Steinenhaus“ und mehrere anliegende Wohnhäuser erschlossen. Der Erikaweg kann mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahren werden, während es sich bei der Straße „Am Steinenhaus“ um einen Verkehrsberuhigten Bereich handelt. Die Einmündung „Am Steinenhaus“ befindet sich nur 15 Meter von der Einmündung des Erikawegs in die Ohligser Straße entfernt. Die **Bilder 2 bis 4** zeigen den Knotenpunkt der Ohligser Straße mit dem Erikaweg.

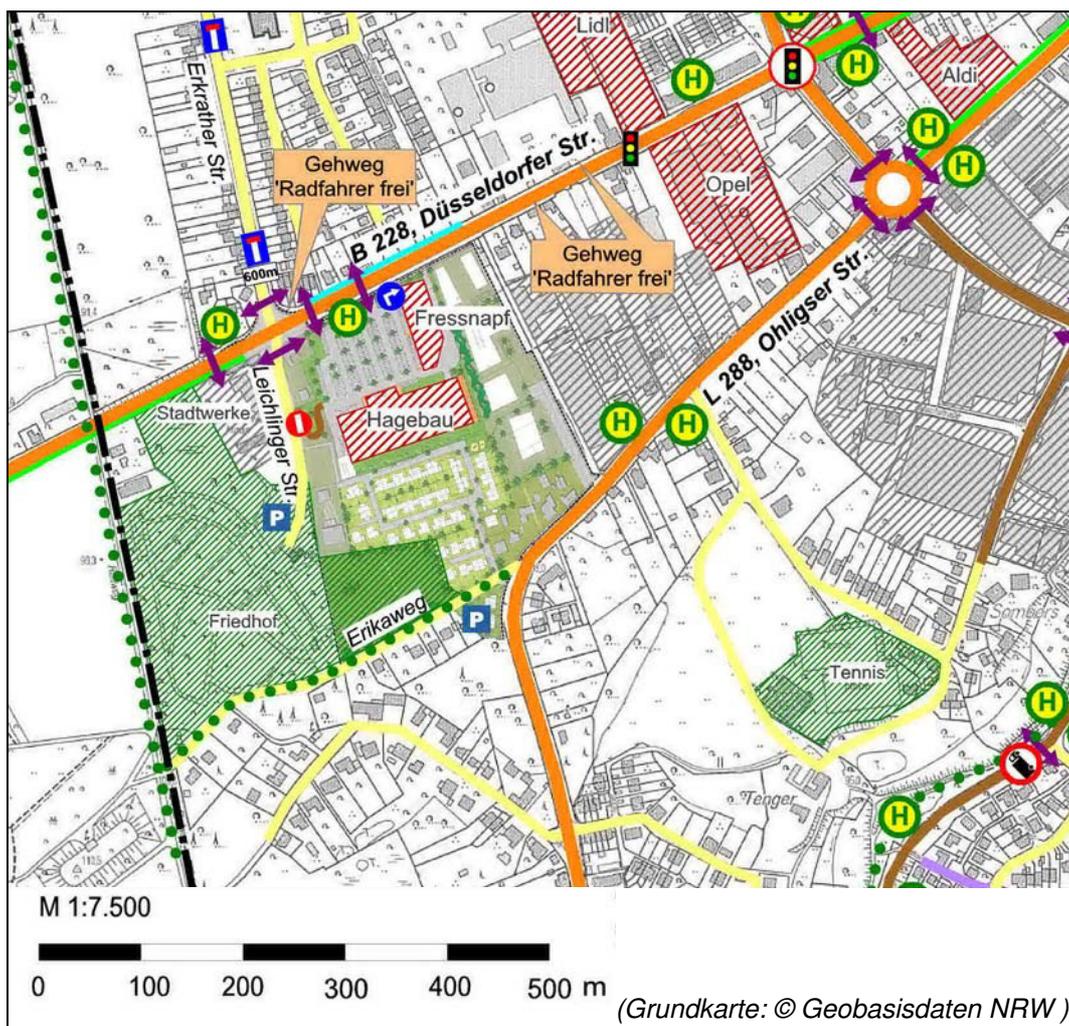


Bild 1: Überblickslageplan



Bild 2: Ohligser Str. von Norden



Bild 3: Ohligser Str. von Süden



Bild 4: Blick in den Erikaweg

Die Einmündung des Erikaweges in die Ohligser Straße ist vorfahrts geregelt. Der Erikaweg mündet unter „Vorfahrt gewähren!“ (Zeichen Nr. 205 StVO) in die Ohligser Straße ein. Die Fahrbahnbreite der Ohligser Straße beträgt im Einmündungsbereich rund 9 Meter. Für Linksabbieger aus der Ohligser Straße in den Erikaweg ist eine Linksabbiegehilfe markiert. Dabei handelt es sich um einen Aufstellbereich mit einer Blockmarkierung, der auf einer Breite von 5,00 Metern das Aufstellen eines linksabbiegenden Pkw und die Vorbeifahrt eines weiteren Pkw oder kleinen Lieferwagens ermöglicht. Ein vollwertiger Linksabbiegestreifen, um Linksabbieger vom Geradeausverkehr vollständig zu separieren, kann in den vorhandenen Straßenquerschnitt in der Rechtskurve der Ohligser Straße nicht integriert werden.

2.2 Kfz-Verkehrsstärken

Dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Haan¹ lassen die Kfz-Verkehrsmengen auf der L 288, Ohligser Straße, entnehmen. Im Bereich der Einmündung des Erikaweges verkehren rund 9.600 Kfz/24h im werktäglichen Tagesverkehr (DTVW). Der Schwerververkehrsanteil beträgt bei rund 245 SV-Fahrten/24h, etwa 2,5%.

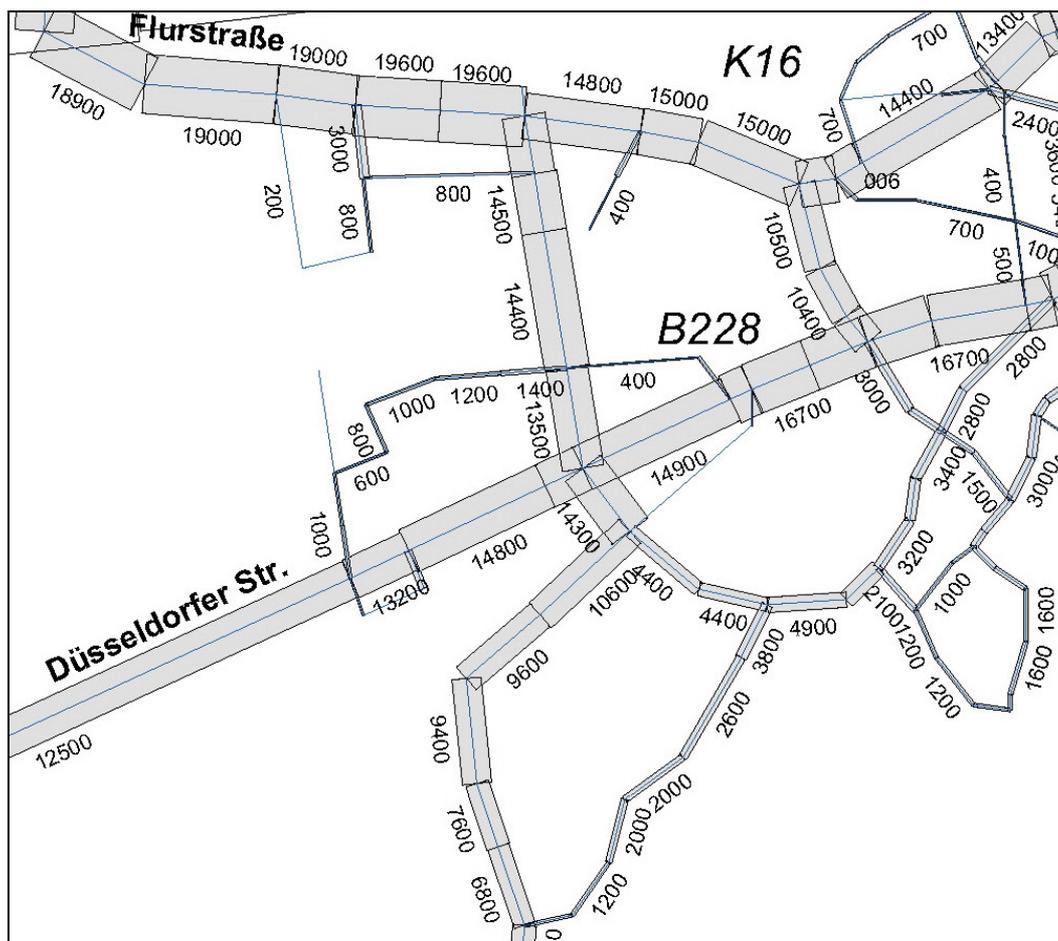


Bild 5: Kfz-Verkehrsstärken, Analyse 2018 [Kfz/24h]

¹ Runge IVP: Verkehrsentwicklungsplan Haan – Teil II, Dezember 2018

Am Donnerstag, den 14.02.2019 fanden bei trockener Witterung (6 Grad) Knotenstromzählungen an der Einmündung des Erikaweges in die Ohligser Straße „Am Steinenhaus“ differenziert. Die Zählergebnisse sind detailliert in den **Anlagen 1 und 2** dokumentiert.

Die Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens liegen morgens zwischen 7:30 und 8:30 Uhr und nachmittags zwischen 16:45 und 17:45 Uhr. Die **Bilder 6 und 7** zeigen die Knotenstrombelastungen in den Spitzenstunden.

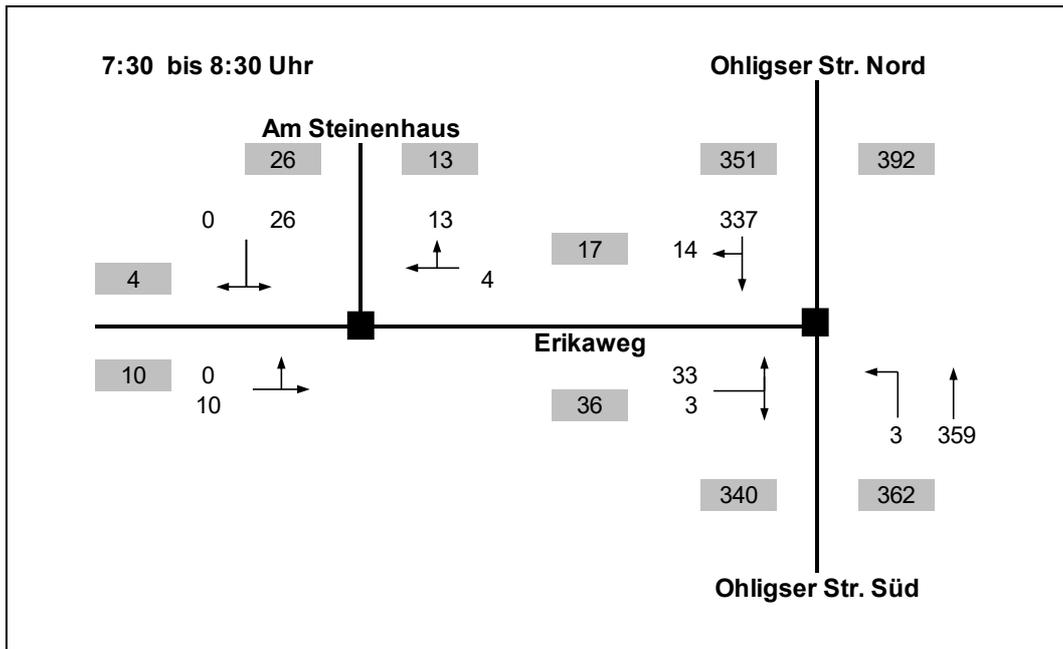


Bild 6: Knotenströme morgendliche Spitzenstunde, Analyse 2019 [Kfz/h]

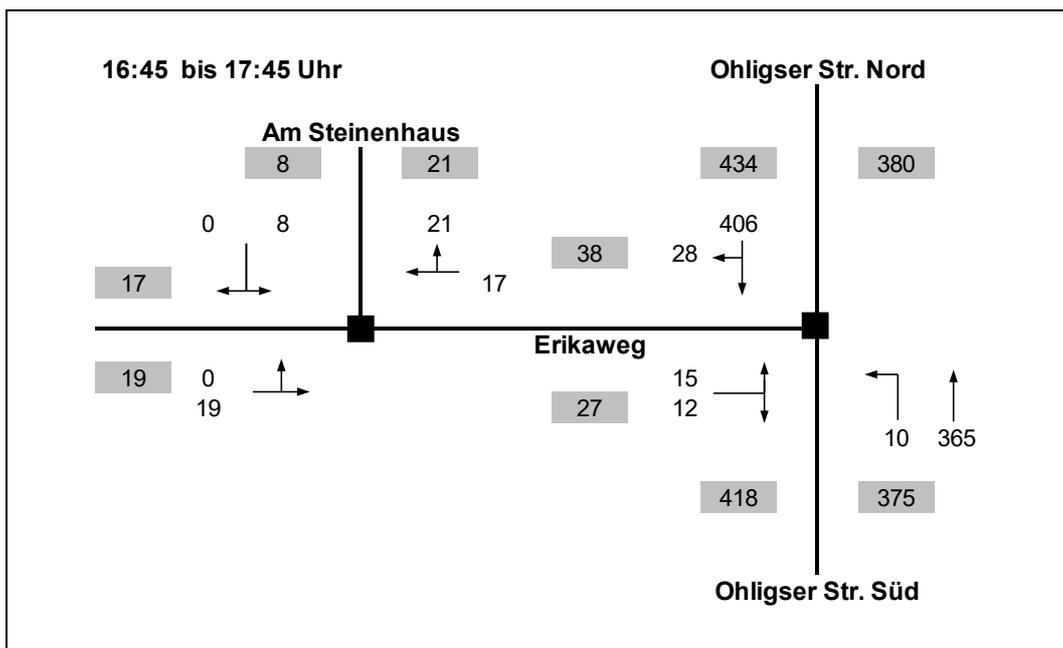


Bild 7: Knotenströme nachmittägliche Spitzenstunde, Analyse 2019 [Kfz/h]

2.3 Leistungsfähigkeiten und Verkehrsqualitäten

Maßgebend für die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Qualität des Verkehrsablaufs ist die Verkehrsabwicklung an den Knotenpunkten zu den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens. Entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (*HBS 2015²*) dient die mittlere Wartezeit als Hauptbewertungskriterium der Verkehrsqualität. Je nach Wartezeit wird für jeden Knotenstrom die Qualität des Verkehrsablaufs (QSV) festgelegt. Die Einstufung des gesamten Knotenpunktes richtet sich nach der schlechtesten Qualität eines Fahrstreifens.

Die Stufen A und B stellen eine gute Verkehrsqualität fest. Als Mindestqualität für den Verkehrsfluss wird im Regelfall die ausreichende Stufe D verlangt. Ab Stufe E bestehen Probleme der Verkehrsabwicklung mit Rückstaubildung. In der Stufe F gilt der Knotenpunkt als überlastet. Ein Rückstau in einem Knotenpunktarm kann dann Bedeutung haben, wenn durch ihn benachbarte Knotenpunkte in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt werden. Die Definition der Qualitätsstufen findet sich in **Anlage 3**.

• Knotenpunkt Ohligser Straße / Erikaweg

Die Ohligser Straße weist aus der südlichen Fahrtrichtung eine Linksabbiegehilfe in Form eines abmarkierten Aufstellbereiches auf. Bei einem linksabbiegenden Pkw, können geradeaus fahrende Pkw ohne Behinderung vorbeifahren. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen, die mit Hilfe eines Simulationsprogramms durchgeführt wurden, berücksichtigen in ihrer Grundeinstellung diese Linksabbiegehilfe nicht („worst-case“-Fall). Der Erikaweg mündet unter „Vorfahrt gewähren!“ in die Ohligser Straße ein.

Zufahrt	Ströme	Verkehrsstärke [Kfz/h]	Mittlere Wartezeit [sec]	95 % Rückstau [Kfz]	Anzahl Halte-Vorgänge	Stufe der Verkehrsqualität
Ohligser Straße Nord	G	337	0,0	0	0	A
	R	14	0,0	0	0	A
Erikaweg	L	33	17,8	1	37	B
	R	3	13,4	0	4	B
Ohligser Straße Süd	L	3	12,4	0	3	B
	G	359	0	0	4	A
Summe der Wartezeiten in Kfz-Stunden						0,18
Gesamtbewertung						B

Tabelle 1: Verkehrsqualität Ohligser Str. / Erikaweg, Analyse Sp-h, morgens

² *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil: Stadtstraßen, 2015*

Zufahrt	Ströme	Verkehrsstärke [Kfz/h]	Mittlere Wartezeit [sec]	95 % Rückstau [Kfz]	Anzahl Haltevorgänge	Stufe der Verkehrsqualität
Ohligser Straße Nord	G	406	0,0	0	0	A
	R	28	0,0	0	0	A
Erikaweg	L	15	20,9	0	15	C
	R	12	14,4	0	2	B
Ohligser Straße Süd	L	10	12,9	0	11	B
	G	365	0	0	13	A
Summe der Wartezeiten in Kfz-Stunden						0,18
Gesamtbewertung						C

Tabelle 2: Verkehrsqualität Ohligser Str. / Erikaweg, Analyse Sp-h, nachmittags

Die **Anlagen 4 und 5** beinhalten die detaillierten Leistungsfähigkeitsnachweise, die in den **Tabellen 1 und 2** zusammengefasst werden. Es zeigen sich die folgenden Ergebnisse:

- In der morgendlichen Spitzenstunde besteht eine gute Verkehrsqualität der Stufe B. Maßgebend ist die mittlere Wartezeit der Linksabbieger aus dem Erikaweg, die 18 Sekunden beträgt.
- In der nachmittäglichen Spitzenstunde erreicht der Knotenpunkt die befriedigende Verkehrsqualitätsstufe C an der Grenze zu QSV B. Linksabbieger aus dem Erikaweg warten im Mittel 21 Sekunden.
- Ohne Linksabbiegehilfe in der Ohligser Straße kommt es im Hauptstrom morgens zu 4 Haltevorgängen/h, nachmittags zu 13 Haltevorgängen/h. Unter Berücksichtigung der Linksabbiegehilfe entfällt der Großteil dieser geringen Behinderungen. Es besteht die sehr gute Verkehrsqualitätsstufe A für die Hauptströme.

Die Einmündung „Am Steinenhaus“ ist dem Erikaweg gegenüber untergeordnet. Da der Rückstau im Erikaweg von der Einmündung der Ohligser Straße im 95 % aller Fälle geringer als 1 Kfz ist, wird die Ausfahrt aus dem Verkehrsberuhigten Bereich „Am Steinenhaus“ nicht behindert.

Zum Analysezeitpunkt bestehen an der Einmündung des Erikaweges in die Ohligser Straße keine Probleme der Verkehrsabwicklung. Die Wartezeiten sind insgesamt gering.

3.2 Verkehrserzeugung Kindertagesstätte

Die Stadt Haan plant eine viergruppige Kindertagesstätte für maximal 80 Kinder am Erikaweg. Die Kinder müssen von den Eltern oder einer Vertrauensperson gebracht und abgeholt werden, wobei die Übergabe an die Erzieherinnen bzw. Erzieher persönlich erfolgen muss. Darin liegt der größte Unterschied zum Bring- und Holverkehr von Grundschulkindern, bei denen zumeist nur ein Ausstieg am Fahrbahnrand oder innerhalb einer Bring- und Holzzone in Schulfnähe erfolgt. Beim Bringen und Abholen von Kindergartenkindern ist immer ein Parkvorgang erforderlich, da für das Abstellen des Autos und die Übergabe der Kinder mindestens 5 Minuten, bei Gesprächen mit den Betreuern oder anderen Eltern auch 10 bis 15 Minuten angesetzt werden müssen.

Erfahrungen zum Verkehrsaufkommen von Kindertagesstätten liegen unserem Planungsbüro aus eigenen Verkehrserhebungen (z.B. KiTa Hüsgesweg in Viersen, 2014) und einer umfassenden Erhebung der Stadt Kaarst aus dem Jahr 2018 vor. Die Stadt Kaarst, westlich von Düsseldorf gelegen, ist strukturell mit der Gartenstadt Haan vergleichbar, sodass auf diese Erfahrungswerte zurückgegriffen werden kann. Die Stadtverwaltung Kaarst hat bei den bestehenden Kindertagesstätten die Ankunftszeit der Kinder im morgendlichen Bringverkehr sowie die Kfz-Nutzung abgefragt. Durchschnittlich 75 % der Kinder werden in Kaarst mit dem Kfz gebracht. Nur etwa ein Viertel der Kinder kommt zu Fuß oder wird beispielsweise in einem Fahrradanhänger gebracht. Zu berücksichtigen ist, dass erfahrungsgemäß ein gewisser Anteil von Geschwister- oder Nachbarskindern zu einem Besetzungsgrad von etwa 1,1 Kindern pro Pkw führt.

Für den geplante KiTa am Erikaweg mit maximal 80 Kindern ist somit von 60 Kindern, die mit dem Pkw vorgefahren werden, auszugehen. Dieses Verkehrsverhalten führt zu einem Pkw-Verkehrsaufkommen von etwa 55 Pkw im morgendlichen Bringverkehr bzw. 110 Kfz-Fahrten im morgendlichen Ziel- und Quellverkehr der KiTa, der maßgebend für die Bewertung der Verträglichkeit ist. Der Abholverkehr erstreckt sich erfahrungsgemäß über einen längeren Zeitraum von mittags bis zum Nachmittag und verursacht wiederum etwa 110 Pkw-Fahrten.

Hinzuzurechnen ist der Pkw-Verkehr der Erzieherinnen und Erzieher, der mit etwa 10 Pkw-Fahrten sowohl im Ziel- als auch im Quellverkehr anzusetzen ist, sodass das tägliche Gesamtverkehrsaufkommen der geplanten KiTa rund 240 Kfz-Fahrten/24h betragen wird.

Die **Tabelle 3** auf der folgenden Seite zeigt die Zusammenstellung des Kfz-Verkehrsaufkommens und das **Bild 9** die in der Referenzstadt ermittelte morgendliche Ankunftsverteilung. Der KiTa-Bringverkehr erstreckt sich über rund zwei Stunden zwischen 7 und 9 Uhr und somit über einen deutlich längeren Zeitraum als der Bringverkehr an Grundschulen, der sich in der Regel innerhalb von 20 Minuten vor Schulbeginn ballt. Nur rund 30 % der Kinder wird vor 8:00 Uhr in die KiTas gebracht. Zwischen 8:00 und 9:00 Uhr werden rund zwei Drittel der Kinder angeliefert.

Nutzungsentwicklung	KiTa Erikaweg
Betreute Kinder	80
Kfz-Verkehrserzeugung	
Anwesenheitsgrad Kinder	100%
Pkw-Anteil	75%
Pkw-Besetzungsgrad	1,1 Kinder
Anzahl der Pkw von Kinder-Begleiter	55
Anzahl der Wege im Bring- und Holverkehr	4,0
Kfz-Fahrten Kinder-Begleiter	218 Kfz-Fahrten
Anzahl der Betreuer	15
Anzahl der Wege	2,0
Anwesenheitsgrad	85%
Pkw-Anteil	80%
Pkw-Besetzungsgrad	1,1
Kfz-Fahrten Betreuer	20 Kfz-Fahrten
Neu-Verkehrserzeugung gesamt	238 Kfz-Fahrten

Tabelle 3: Verkehrserzeugung KiTa Erikaweg

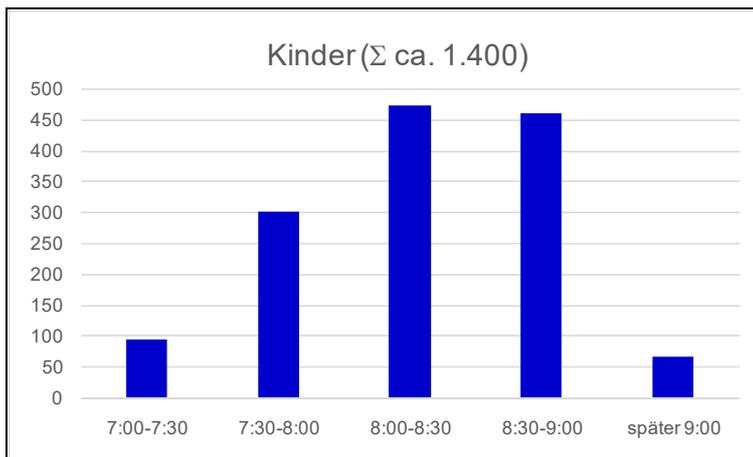


Bild 9: Ankunftsverteilung der der gesamten KiTa-Kinder in Kaarst (Kaarst, 2018)

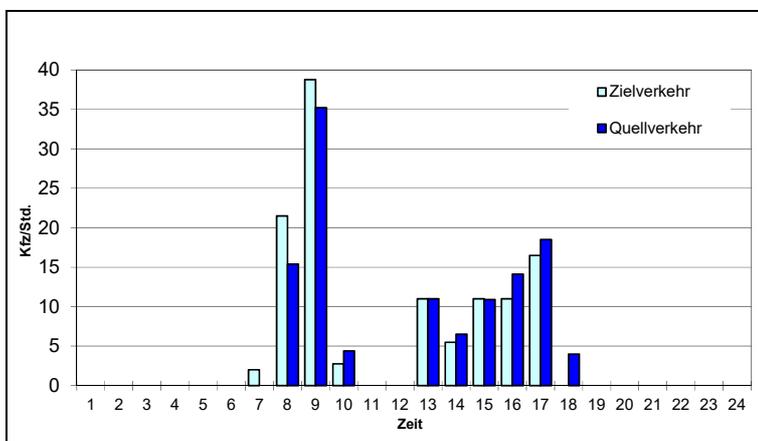


Bild 10: Tagesganglinie KiTa Erikaweg in Haan

Übertragen auf die geplante KiTa in Haan, werden vor 8:00 Uhr (incl. Erzieherfahrten) etwa 37 Pkw-Fahrten in der Stunde und nach 8:00 Uhr etwa 74 Pkw-Fahrten in der Stunde zu erwarten sein (siehe **Anlage 6 und Bild 10**). Dies sind deutlich weniger Kfz als an den Grundschulen in kleineren Zeitintervallen auftreten. Um den „worst case“-Fall abzubilden, wird die Spitzenstunde des allgemeinen Verkehrs an der Ohligser Straße (7:30 bis 8:30 Uhr) mit der Spitzenstunde des KiTa-Verkehrs (8:00 bis 9:00 Uhr) überlagert. Im Zielverkehr sind 39 Pkw-Fahrten und im Quellverkehr 35 Pkw-Fahrten zu berücksichtigen.

Nachmittags liegt die Spitzenstunde des allgemeinen Kfz-Verkehrs zwischen 16:45 und 17:45 Uhr. In der Regel ist zu diesem Zeitpunkt bereits der Abholverkehr der Eltern erledigt. Erfahrungsgemäß schließen die meisten Kindertageseinrichtungen bereits um 16:30 Uhr. Um dennoch den „worst case“-Fall zu berücksichtigen, werden für die geplante KiTa am Erikaweg jeweils 18 Quell- und Zielfahrten mit Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde berücksichtigt.

3.3 Verkehrsmengen im Prognosefall

Die allgemeine Verkehrsentwicklung im Straßennetz der Gartenstadt Haan wurde im Verkehrsentwicklungsplan – Teil 2 (2018) untersucht. Im Prognosejahr 2030 wird im Vergleich zur Analysesituation des Jahres 2018 (vgl. **Bild 5**) eine Steigerung der Verkehrsmenge auf der Ohligser Straße um 200 bis 300 Kfz auf 9.900 Kfz/24h nördlich der Einmündung des Erikawegs und 9.600 Kfz/24h südlich festgestellt. Dabei ist die Verkehrserzeugung für das Entwicklungsgrundstück am Erikaweg enthalten.

Bei den folgenden Knotenpunktuntersuchungen wird für die Ohligser Straße eine Verkehrsmengensteigerung im Prognose-Nullfall um 3 % gegenüber der Analyse berücksichtigt. Die **Bilder 11 und 12** zeigen die Knotenstrombelastungen im Prognosefall 2030 unter Einbeziehung der Verkehrserzeugung der KiTa.

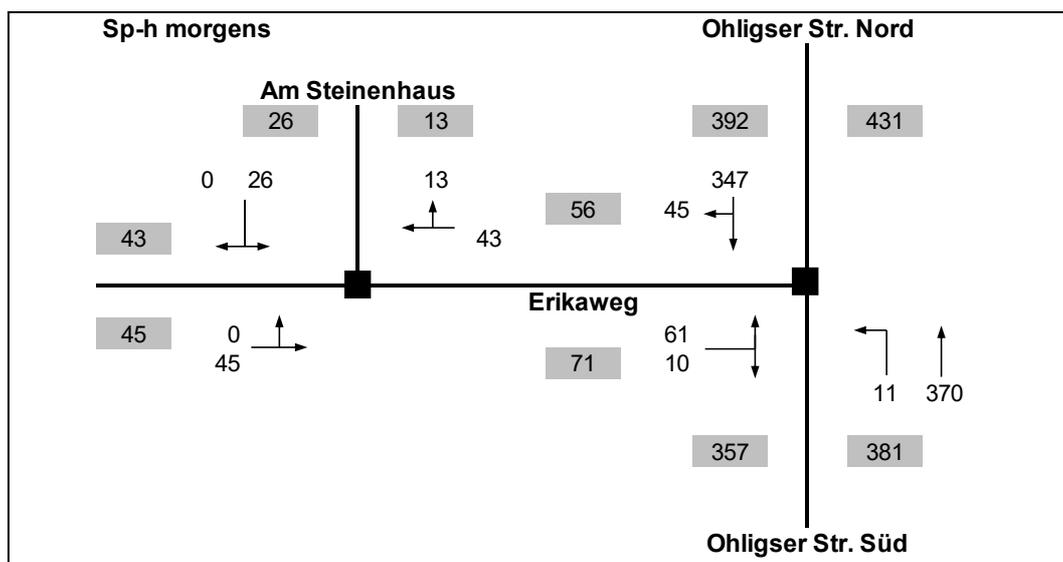


Bild 11: Knotenströme morgendliche Spitzenstunde, Prognose 2030 [Kfz/h]

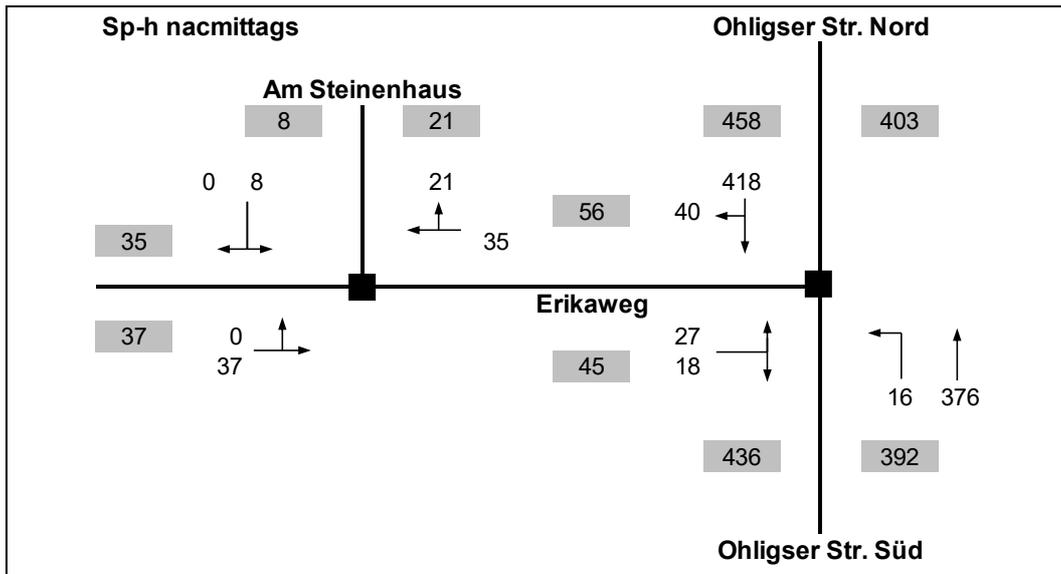


Bild 12: Knotenströme nachmittägliche Spitzenstunde, Prognose 2030 [Kfz/h]

3.4 Verkehrsqualitäten im Prognosefall

Für den Knotenpunkt Ohligser Straße / Erikaweg wurden auch für den Prognosefall Leistungsfähigkeitsberechnungen entsprechend den Rechenverfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt. Dabei blieb, analog zur Bewertung der Analysesituation, die Linksabbiegehilfe in der Ohligser Straße unberücksichtigt.

Der Einsatz der unterschiedlichen Formen zur Führung der Linksabbieger richtet sich an Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen nach der Verkehrsstärke auf der übergeordneten Straße in die Richtung, aus der abgebogen wird. Darüber hinaus wird in der RAST 06³ zwischen angebauten und anbaufreien Hauptverkehrsstraßen unterschieden. Im Zuge der L 288, Ohligser Straße, werden die Grundstücke direkt erschlossen, so dass es sich um eine angebaute Hauptverkehrsstraße handelt.

Bei der Führung von Linksabbiegern sind prinzipiell vier verschiedene Formen zu unterscheiden:

- Linksabbiegefahrstreifen mit geschlossener Einleitung,
- Linksabbiegefahrstreifen mit offener Einleitung,
- Aufstellbereich / Linksabbiegehilfe bzw.
- kein Aufstellbereich.

Das folgende **Bild 13** zeigt die Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche an zweistreifigen Fahrbahnen mit Zwischenbreiten aus der RAST 06 (dort: Tabelle 44). Unter Anwendung der Richtwerte mit Verkehrsstärken im Hauptstrom von weniger als 400 Kfz/h und Stärken im Linksabbiegestrom von weniger als 20 Kfz/h brauchen keine Maßnahmen für den Linksabbiegeverkehr

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006

vorgesehen werden. Die bestehende Linksabbiegehilfe mit einem Aufstellbereich für Linksabbieger zum Erikaweg stellt deshalb eine optimierte Situation dar.

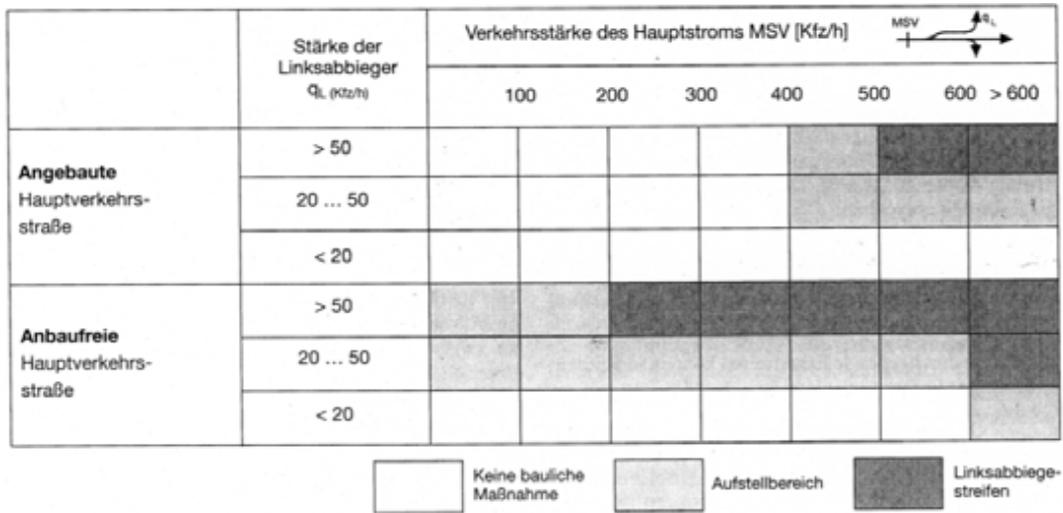


Bild 13: Einsatzbereiche von Aufstellbereichen und Linksabbiegern (RASt 06)

Zufahrt	Ströme	Verkehrsstärke [Kfz/h]	Mittlere Wartezeit [sec]	95 % Rückstau [Kfz]	Anzahl Halte-Vorgänge	Stufe der Verkehrsqualität
Ohligser Straße Nord	G	347	0,0	0	0	A
	R	45	0,0	0	0	A
Erikaweg	L	61	20,5	1	72	C
	R	10	14,6	0	13	B
Ohligser Straße Süd	L	11	12,4	0	12	B
	G	370	0,1	0	9	A
Summe der Wartezeiten in Kfz-Stunden						0,44
Gesamtbewertung						C

Tabelle 4: Verkehrsqualität Ohligser Str. / Erikaweg, Prognose Sp-h, morgens

Zufahrt	Ströme	Verkehrsstärke [Kfz/h]	Mittlere Wartezeit [sec]	95 % Rückstau [Kfz]	Anzahl Halte-Vorgänge	Stufe der Verkehrsqualität
Ohligser Straße Nord	G	418	0,0	0	0	A
	R	40	0,0	0	0	A
Erikaweg	L	27	21,6	0	31	C
	R	18	14,2	0	23	B
Ohligser Straße Süd	L	16	13,8	0	17	B
	G	376	0,3	0	25	A
Summe der Wartezeiten in Kfz-Stunden						0,33
Gesamtbewertung						C

Tabelle 5: Verkehrsqualität Ohligser Str./ Erikaweg, Prognose Sp-h, nachmittags

Die Leistungsfähigkeitsnachweise in den **Anlagen 7 und 8**, die in den **Tabellen 4 und 5** zusammengefasst sind, weisen sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine befriedigende Verkehrsqualität der Stufe C nach:

- Morgens warten Linksabbieger aus dem Erikaweg im Mittel 20,5 Sekunden für die Zufahrt zur Ohligser Straße.
- Nachmittags besteht für die Linksabbieger des Erikaweges eine mittlere Wartezeit von knapp 22 Sekunden.
- Für den Geradeausverkehr der südlichen Ohligser Straße kommt es ohne Linksabbiegehilfe zu geringen Behinderungen (morgens 9, nachmittags 25 Haltevorgängen hinter Linksabbiegern zum Erikaweg), die durch den bestehenden Aufstellbereich in der Fahrbahn zum größten Teil vermieden werden.

In der Ausfahrt aus der Straße „Am Steinenhaus“ kann es in seltenen Fällen zu Wartezeiten aufgrund steigender Verkehrszahlen im Erikaweg kommen. Rechnerisch ist der Rückstau im Erikaweg von der Einmündung der Ohligser Straße in 95 % aller Fälle weiterhin geringer als 1 Kfz..

Auch für den Prognosefall bestehen an der Einmündung des Erikaweges in die Ohligser Straße keine Probleme der Verkehrsabwicklung. Insgesamt besteht eine befriedigende Verkehrsqualität in den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens (QSV C).

Die Planungen für die Realisierung der Kindertagesstätte sehen entlang der Ohligser Straße die Anlage eines Gehweges mit einer Breite von 3,00 Metern vor. Gegenüber der Bestandssituation werden sich somit die Sichtverhältnisse aus dem untergeordneten Erikaweg auf die übergeordnete Ohligser Straße verbessern. Die in **Bild 8** dargestellte Knotenpunktform ist als verkehrssicher und leistungsfähig zu bewerten.

Bislang fehlt in der Ohligser Straße eine Querungshilfe für Fußgänger. Durch die zukünftige Kindertagesstätte wird der Querungsbedarf über die Fahrbahn insbesondere zum Erikaweg zunehmen. In einer zeitlich parallel durchgeführten Verkehrsuntersuchung werden die Möglichkeiten für Querungshilfen an der Ohligser untersucht, sodass innerhalb des vorliegenden Berichtes keine weiteren Ausführungen gemacht werden.

4 Zusammenfassung

Die Gartenstadt Haan beabsichtigt am Erikaweg den Neubau einer Kindertagesstätte für die Betreuung von insgesamt 90 Kindern. Die Kindertagesstätte soll auf dem Dreiecksgrundstück zwischen dem Erikaweg und der Ohligser Straße im Gebiet des Bebauungsplans Nr. 34 (1. Änderung, 2015) entstehen.

Die Verkehrserzeugung der Kindertagesstätte wird aufgrund von Erfahrungswerten mit 240 Kfz-Fahrten am typischen Wochentag abgeschätzt. Dabei wird davon ausgegangen, dass 75 % der Kinder mit dem Pkw gebracht und abgeholt werden. In der morgendlichen Spitzenstunde ist ein zusätzliches Kfz-Verkehrsaufkommen von 74 Kfz/h im Bringverkehr zu erwarten. Da der Abholverkehr sich über einen längeren Zeitraum erstreckt, sind die Auswirkungen auf die nachmittägliche Verkehrsbelastungssituation deutlich geringer.

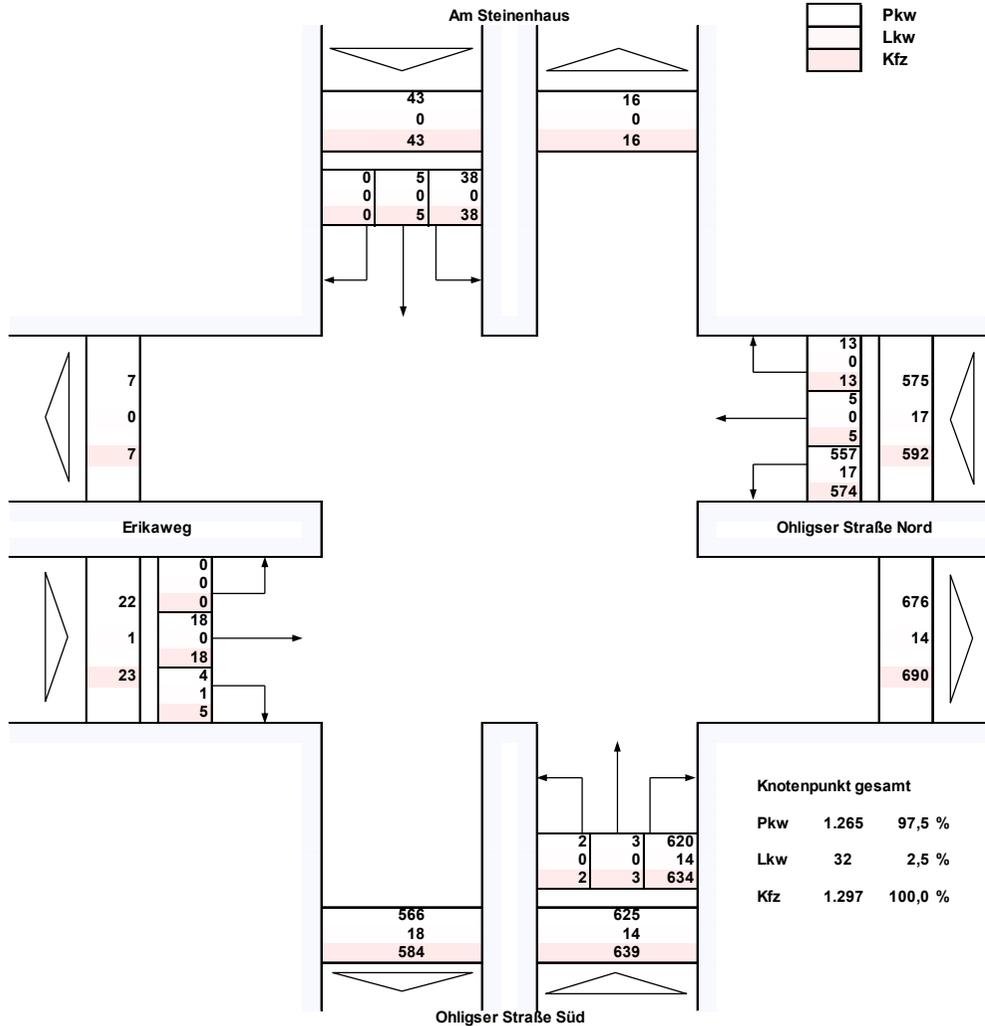
Mit den Werten einer Verkehrsprognose für das Jahr 2030 wurden die Leistungsfähigkeiten und Verkehrsqualitäten am Knotenpunkt Ohligser Straße / Erikaweg überprüft. Die Einmündung weist sowohl in der morgendlichen als auch der nachmittäglichen Spitzenstunde eine befriedigende Verkehrsqualität der Stufe C auf. Dabei liegen die ermittelten mittleren Wartezeiten für die maßgebenden Linksabbieger des Erikaweges mit 20 bis 22 Sekunden im Grenzbereich zur guten Qualitätsstufe B.

Die Hauptströme der Ohligser Straße (L 288) werden mit einer sehr guten Verkehrsqualität (Stufe A) abgewickelt. Aufgrund der vorhandenen Linksabbiegehilfe in der Ohligser Straße kommt es im Verkehrsfluss der Hauptrichtungen nur zu sehr geringen Beeinträchtigungen. Der zukünftige Knotenpunkt wird im vorhandenen Ausbau als verkehrssicher und leistungsfähig bewertet.

Anlagen

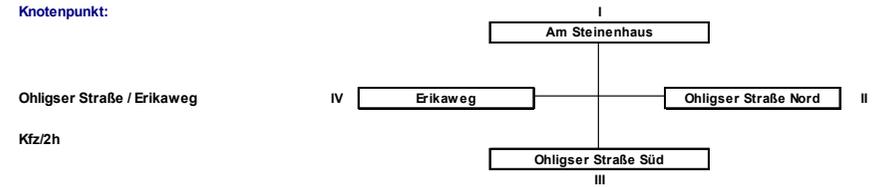
Knotenpunktuntersuchung Ohligser Straße / Erikaweg in Haan

Verkehrszählung Knotenpunkt Ohligser Straße / Erikaweg
14.02.2019, 7 bis 9 Uhr [Kfz/2h]



Datum der Verkehrszählung: Donnerstag 14.02.2019 Zeitintervall: 07:00 - 09:00 Uhr

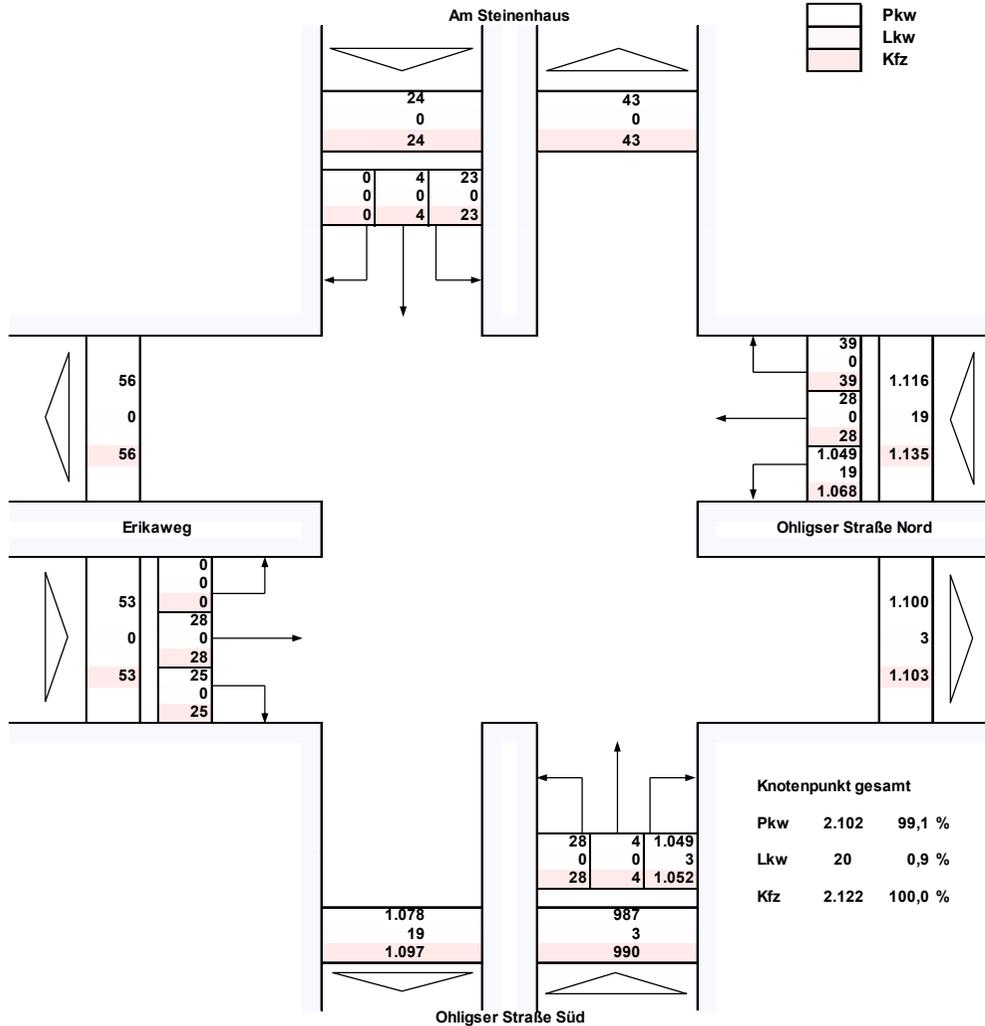
Datum der Verkehrszählung: Donnerstag 14.02.2019 Zeitintervall: 07:00 - 09:00 Uhr



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz- Art	Zeitintervall										Summe		
			07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00					
I	R	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	R	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	R	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	G	Pkw	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	5
	G	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	G	Kfz	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	5
I	L	Pkw	6	0	8	6	7	3	4	4	4	4	4	4	38
	L	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	L	Kfz	6	0	8	6	7	3	4	4	4	4	4	4	38
II	R	Pkw	0	0	1	4	2	4	2	0	0	0	0	0	13
	R	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	R	Kfz	0	0	1	4	2	4	2	0	0	0	0	0	13
II	G	Pkw	0	0	2	0	1	0	0	2	0	0	0	0	5
	G	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	G	Kfz	0	0	2	0	1	0	0	2	0	0	0	0	5
II	L	Pkw	58	35	69	102	78	77	79	59	57	57	57	57	557
	L	Lkw	2	2	5	1	1	4	1	1	1	1	1	1	17
	L	Kfz	60	37	74	103	79	81	80	60	60	60	60	60	574
III	R	Pkw	52	78	113	86	80	76	71	64	62	62	62	62	620
	R	Lkw	0	2	1	0	1	2	4	4	4	4	4	4	14
	R	Kfz	52	80	114	86	81	78	75	68	66	66	66	66	634
III	G	Pkw	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3
	G	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	G	Kfz	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3
III	L	Pkw	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
	L	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	L	Kfz	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
IV	R	Pkw	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	4
	R	Lkw	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	R	Kfz	0	1	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	5
IV	G	Pkw	4	1	1	4	2	2	1	3	0	0	0	0	18
	G	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	G	Kfz	4	1	1	4	2	2	1	3	0	0	0	0	18
IV	L	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	L	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	L	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I	1	Pkw	6	1	9	6	7	4	5	5	5	5	5	5	43
	2	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	Kfz	6	1	9	6	7	4	5	5	5	5	5	5	43
II	4	Pkw	58	35	72	106	81	81	81	61	61	61	61	61	575
	5	Lkw	2	2	5	1	1	4	1	1	1	1	1	1	17
	6	Kfz	60	37	77	107	82	85	82	62	62	62	62	62	592
III	7	Pkw	52	78	113	86	81	78	71	66	66	66	66	66	625
	8	Lkw	0	2	1	0	1	2	4	4	4	4	4	4	14
	9	Kfz	52	80	114	86	82	80	75	70	70	70	70	70	639
IV	10	Pkw	4	1	2	4	2	2	2	5	5	5	5	5	22
	11	Lkw	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	12	Kfz	4	2	2	4	2	2	2	5	5	5	5	5	23
I bis IV	1	Pkw	120	115	196	202	171	165	159	137	137	137	137	137	1.265
	2	Lkw	2	5	6	1	2	6	5	5	5	5	5	5	32
	12	Kfz	122	120	202	203	173	171	164	142	142	142	142	142	1.297

Knotenpunktuntersuchung Ohligser Straße / Erikaweg in Haan

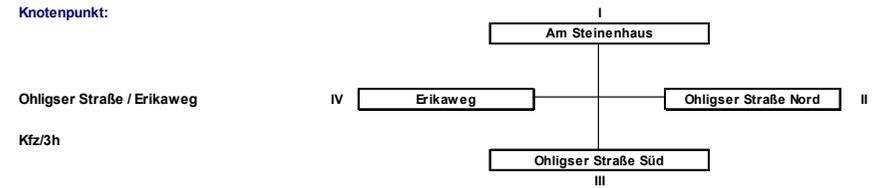
Verkehrszählung Knotenpunkt Ohligser Straße / Erikaweg
14.02.2019, 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h]



Datum der Verkehrszählung: Donnerstag 14.02.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

Datum der Verkehrszählung: Donnerstag 14.02.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

Knotenpunkt:



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz- Art	Zeitintervall												Summe			
			15:00-15:15	15:15-15:30	15:30-15:45	15:45-16:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00				
I	R	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
I	G	Pkw	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Kfz	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
I	L	Pkw	3	2	2	3	1	2	0	2	1	2	3	2			23	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	Kfz	3	2	2	3	1	2	0	2	1	2	3	2					
II	R	Pkw	4	2	2	1	2	5	2	8	5	4	4	0			39	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	Kfz	4	2	2	1	2	5	2	8	5	4	4	0					
II	G	Pkw	4	1	2	3	3	1	2	1	1	3	4			28		
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Kfz	4	1	2	3	3	1	2	1	1	3	4						
II	L	Pkw	70	74	75	80	73	85	89	96	96	126	81	104			1.049	
	Lkw	2	1	3	1	2	2	1	3	2	2	0	0	0				
	Kfz	72	75	78	81	75	87	90	99	98	128	81	104					
III	R	Pkw	92	92	91	90	70	99	77	79	102	96	87	74			1.049	
	Lkw	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0				
	Kfz	92	93	91	90	71	99	77	79	102	97	87	74					
III	G	Pkw	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1			4	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Kfz	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1					
III	L	Pkw	2	3	0	3	1	5	4	3	4	2	1	0			28	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Kfz	2	3	0	3	1	5	4	3	4	2	1	0					
IV	R	Pkw	2	1	4	1	2	1	1	4	2	4	2	1			25	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Kfz	2	1	4	1	2	1	1	4	2	4	2	1					
IV	G	Pkw	0	1	6	2	4	1	3	1	3	0	3	4			28	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Kfz	0	1	6	2	4	1	3	1	3	0	3	4					
IV	L	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
I	1	Pkw	0	3	3	3	1	4	0	2	1	2	3	2			24	
	2	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	3	Kfz	0	3	3	3	1	4	0	2	1	2	3	2				
II	4	Pkw	0	77	79	84	78	93	92	106	102	131	88	108			1.116	
	5	Lkw	0	1	3	1	2	2	1	3	2	3	0	0				
	6	Kfz	0	78	82	85	80	95	93	109	104	123	88	108				
III	7	Pkw	0	95	92	93	72	105	81	82	106	98	88	75			987	
	8	Lkw	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0				
	9	Kfz	0	96	92	93	73	105	81	82	106	99	88	75				
IV	10	Pkw	2	2	10	3	6	2	4	5	5	4	5	5			53	
	11	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	12	Kfz	2	2	10	3	6	2	4	5	5	4	5	5				
I bis IV	1	Pkw	2	177	184	183	157	204	177	195	214	235	184	190			2.102	
	bis	Lkw	0	2	3	1	3	2	1	3	2	3	0	0				
	IV	Kfz	2	179	187	184	160	206	178	198	216	238	184	190				

Definition der Qualitätsstufen für den Verkehrsablauf (QSV)

- QSV A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
(sehr gut)
- QSV B:** Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
(gut)
- QSV C:** Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt
(befriedigend)
- QSV D:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
(ausreichend)
- QSV E:** Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
(mangelhaft)
- QSV F:** Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.
(ungenügend)

QSV	Mittlere Wartezeit w [s]			
	Regelung durch			
	Lichtsignalanlage	Vorfahrtsbeschilderung	„rechts-vor-links“	
			Kreuzung	Einmündung
A	≤ 20	≤ 10	} ≤ 10	} ≤ 10
B	≤ 35	≤ 20		
C	≤ 50	≤ 30	≤ 15	} ≤ 15
D	≤ 70	≤ 45	≤ 20	
E	≤ 100	≤ 60	≤ 25	≤ 20
F	> 100 ¹⁾	> 60 ¹⁾	> 25 ²⁾	> 20 ²⁾
¹⁾ Einstufung in Abwandlung zum HBS, das Stufe F als erreicht definiert, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist ²⁾ In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.				

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015

Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes											unsignalisierter Knotenpunkt		
Knotenpunkt:				Ohligser Straße / Erikaweg				Analysesituation, ohne Berücksichtigung einer Linksabbiegehilfe					
Planfall:				Analyse 2019, morgendliche Spitzenstunde									
Zeitintervall:				07:30 - 08:30 Uhr									
Zufahrt	Strom Nr.		vorh. Verkehrsstärke	mittlere Wartezeit je Kfz	Wartezeit 85 %	im mittel gestaute Kfz	Rückstau 95 %	Anzahl der Haltevorgänge gesamt	Simulation Leistungsfähigkeit			Qualitätsstufe	
			Kfz/h	s	s	Kfz/h	Kfz/h		Fahrzeuge angekommen	Fahrzeuge abgeflossen	Fahrzeuge wartend		
									Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E		
1	Ohligser Straße Nord	1	L										
		2	G	337	0,0	0,0	0,0	0	0	337	337	0	A
		3	R	14	0,0	0,0	0,0	0	0	16	16	0	A
2	Erikaweg	4	L	33	17,8	26,0	0,1	1	37	34	34	0	B
		5	G										
		6	R	3	13,4	17,0	0,0	0	4	4	4	0	B
3	Ohligser Straße Süd	7	L	3	12,4	15,0	0,0	0	3	3	3	0	B
		8	G	359	0,0	4,0	0,0	0	4	370	370	0	A
		9	R										
4		10	L										
		11	G										
		12	R										
Summe				749	Summe der Wartezeiten in KFZ-Stunden / Spitzenstunde							0,18	

Erläuterungen:
 Wesentliches Kriterium für die Verkehrsqualität an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen ist die mittlere Wartezeit der Krafffahrzeugströme. Die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme ist für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Gesamt-Qualitätsstufe: **B**

Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes											unsignalisierter Knotenpunkt		
Knotenpunkt:				Ohligser Straße / Erikaweg				Analysesituation, ohne Berücksichtigung einer Linksabbiegehilfe					
Planfall:				Analyse 2019, nachmittägliche Spitzenstunde									
Zeitintervall:				16:45 - 17:45 Uhr									
Zufahrt	Strom Nr.		vorh. Verkehrsstärke	mittlere Wartezeit je Kfz	Wartezeit 85 %	im mittel gestaute Kfz	Rückstau 95 %	Anzahl der Haltevorgänge gesamt	Simulation Leistungsfähigkeit			Qualitätsstufe	
			Kfz/h	s	s	Kfz/h	Kfz/h		Fahrzeuge angekommen	Fahrzeuge abgeflossen	Fahrzeuge wartend		
									Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E		
1	Ohligser Straße Nord	1	L										
		2	G	406	0,0	0,0	0,0	0	0	412	412	0	A
		3	R	28	0,0	0,0	0,0	0	0	25	25	0	A
2	Erikaweg	4	L	15	20,9	31,0	0,1	0	15	14	14	0	C
		5	G										
		6	R	12	14,4	19,0	0,0	0	2	13	13	0	B
3	Ohligser Straße Süd	7	L	10	12,9	17,0	0,0	0	11	10	10	0	B
		8	G	365	0,0	4,0	0,0	0	13	362	362	0	A
		9	R										
4		10	L										
		11	G										
		12	R										
Summe				836	Summe der Wartezeiten in KFZ-Stunden / Spitzenstunde							0,17	

Erläuterungen:

Wesentliches Kriterium für die Verkehrsqualität an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen ist die mittlere Wartezeit der Krafffahrzeugströme. Die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme ist für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Gesamt-Qualitätsstufe: **C**

Tagesganglinien Kindertagesstätte

Uhrzeit	Beschäftigte KiTA		Kinder-Begleiter										Summe	
	Ziel	Quell	Ziel	Quell									Zielverkehr	Quellverkehr
	10	10	110	110									120	120
0 - 1	0	0	0	0									0	0
1 - 2	0	0	0	0									0	0
2 - 3	0	0	0	0									0	0
3 - 4	0	0	0	0									0	0
4 - 5	0	0	0	0									0	0
5 - 6	0	0	0	0									0	0
6 - 7	2	0	0	0									2	0
7 - 8	5	0	17	15									22	15
8 - 9	3	0	36	35									39	35
9 - 10	0	0	3	4									3	4
10 - 11	0	0	0	0									0	0
11 - 12	0	0	0	0									0	0
12 - 13	0	0	11	11									11	11
13 - 14	0	1	6	6									6	7
14 - 15	0	1	11	10									11	11
15 - 16	0	2	11	12									11	14
16 - 17	0	2	17	17									17	19
17 - 18	0	4	0	0									0	4
18 - 19	0	0	0	0									0	0
19 - 20	0	0	0	0									0	0
20 - 21	0	0	0	0									0	0
21 - 22	0	0	0	0									0	0
22 - 23	0	0	0	0									0	0
23 - 24	0	0	0	0									0	0
Summe	10	10	110	110									120	120

Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes											unsignalisierter Knotenpunkt		
Knotenpunkt:			Ohligser Straße / Erikaweg				Analysesituation, ohne Berücksichtigung einer Linksabbiegehilfe						
Planfall:			Prognose 2030, morgendliche Spitzenstunde										
Zeitintervall:			07:30 - 08:30 Uhr										
Zufahrt	Strom Nr.		vorh. Verkehrsstärke	mittlere Wartezeit je Kfz	Wartezeit 85 %	im mittel gestaute Kfz	Rückstau 95 %	Anzahl der Haltevorgänge gesamt	Simulation Leistungsfähigkeit			Qualitätsstufe	
			Kfz/h	s	s	Kfz/h	Kfz/h		Fahrzeuge angekommen	Fahrzeuge abgeflossen	Fahrzeuge wartend		
									Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E		
1	Ohligser Straße Nord	1	L										
		2	G	347	0,0	0,0	0,0	0	0	356	356	0	A
		3	R	45	0,0	0,0	0,0	0	0	43	43	0	A
2	Erikaweg	4	L	61	20,5	29,0	0,2	1	72	59	59	0	C
		5	G										
		6	R	10	14,6	18,0	0,0	0	13	11	11	0	B
3	Ohligser Straße Süd	7	L	11	12,4	15,0	0,0	0	12	12	12	0	B
		8	G	370	0,1	4,0	0,0	0	9	364	364	0	A
		9	R										
4		10	L										
		11	G										
		12	R										
Summe				844	Summe der Wartezeiten in KFZ-Stunden / Spitzenstunde							0,44	

Erläuterungen:
 Wesentliches Kriterium für die Verkehrsqualität an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen ist die mittlere Wartezeit der Krafffahrzeugströme. Die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme ist für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Gesamt-Qualitätsstufe: **C**

Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes											unsignalisierter Knotenpunkt		
Knotenpunkt:				Ohligser Straße / Erikaweg				Analysesituation, ohne Berücksichtigung einer Linksabbiegehilfe					
Planfall:				Prognose 2030, nachmittägliche Spitzenstunde									
Zeitintervall:				07:30 - 08:30 Uhr									
Zufahrt	Strom Nr.		vorh. Verkehrsstärke	mittlere Wartezeit je Kfz	Wartezeit 85 %	im mittel gestaute Kfz	Rückstau 95 %	Anzahl der Haltevorgänge gesamt	Simulation Leistungsfähigkeit			Qualitätsstufe	
			Kfz/h	s	s	Kfz/h	Kfz/h		Fahrzeuge angekommen	Fahrzeuge abgeflossen	Fahrzeuge wartend		
			Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E			Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E			
1	Ohligser Straße Nord	1	L										
		2	G	418	0,0	0,0	0,0	0	0	413	413	0	A
		3	R	40	0,0	0,0	0,0	0	0	42	42	0	A
2	Erikaweg	4	L	27	21,6	33,0	0,1	1	31	27	27	0	C
		5	G										
		6	R	18	14,2	18,0	0,0	0	23	20	20	0	B
3	Ohligser Straße Süd	7	L	16	13,8	17,0	0,0	0	17	16	16	0	B
		8	G	376	0,3	4,0	0,0	0	25	375	375	0	A
		9	R										
4		10	L										
		11	G										
		12	R										
Summe				895	Summe der Wartezeiten in KFZ-Stunden / Spitzenstunde							0,33	

Erläuterungen:
 Wesentliches Kriterium für die Verkehrsqualität an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen ist die mittlere Wartezeit der Krafffahrzeugströme. Die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme ist für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Gesamt-Qualitätsstufe: **C**



GARTENSTADT HAAN • POSTFACH 1665 • 42760 HAAN

Ursula Kuchenbecker
Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 25 -Verkehr
Am Bonnhof 35
40474 Düsseldorf

Ansprechpartner Guido Mering
Dienststelle Kaiserstraße 85
Gebäude Rathaus
Raum 102
Telefon 02129 911 - 101
Telefax 02129 911 - 102
E-Mail guido.mering@stadt-haan.de
Mein Zeichen
Ihr Zeichen

Haan, 4. September 2019

L 288, Umbau OD Haan (Ohligser Str.) Erikaweg – OD-Grenze und L 288, Umbau OD Haan (Ohligser Str.), Büssingstr.- Erikaweg

Sachstandsbericht: Einschätzung der aktuellen Verkehrssicherheitssituation beider Straßenabschnitte, sowie Erläuterung der Überplanung der verkehrlichen Erschließung im Bereich Erikaweg

Sehr geehrte Frau Kuchenbecker,

gerne erhalten Sie nachfolgend meine Stellungnahme.

Aktuelle Verkehrssicherheitssituation

Die L 288, Ohligser Straße, erfüllt als Landesstraße die verbindende Funktion zwischen der L 85, die zwischen Hilden und Solingen verläuft, und der B 228, welche von Hilden über Haan nach Wuppertal führt. Die beiden oben genannten Abschnitte umfassen zum einen den Bereich zwischen dem Kreisverkehr „Am Schlagbaum/Ohligser Straße/Büssingstraße“ im Norden und dem Knotenpunkt „Ohligser Straße/Erikaweg“ im Süden, und zum anderen den an die Kreuzung anschließenden Teil bis zur Ortsdurchfahrtsgrenze in Höhe Haus-Nr. 179. Die Fahrbahn der Ohligser Straße befindet sich trotz einiger Mängel wie Risse, Schlaglöcher, Unebenheiten und ungenügenden Randeinfassungen in einem noch verkehrssicheren Zustand. Im Gegensatz dazu ist die Situation für Fußgänger, Radfahrer und Anwohner sehr verbesserungswürdig.

1. Situation der Fußgänger

Die Fußgängerinfrastruktur weist entlang beider Teilabschnitte deutliche Unterschiede in der Breite, dem Gehwegbelag und seinem qualitativen Zustand auf. Im Bereich zwischen der Büssingstraße und dem Erikaweg ist die Fahrbahn etwa 8 Meter breit und es besteht zu beiden Seiten ein Gehweg. Hier bilden die Bäume eine dichte Alleebeplantzung. Die Wurzeln haben allerdings den Gehwegbelag erheblich beeinträchtigt. Die losen und unebenen Gehwegplatten, sowie der aufgeworfene und gerissene Asphalt erfordern eine dringende Sanierung. Südlich des Erikaweges besteht bis zum nächsten Knotenpunkt

„Herrmann-Löns-Weg/Ohligser Straße/Heideweg“ nur einseitig ein Gehweg. Im weiteren Verlauf bis zum Hülsberger Busch finden sich längere gänzlich unbefestigte Gehwegbereiche. Erst südlich des Hülsberger Busch verbessert sich die Situation etwas, bevor es für die Fußgänger auf der östlichen Straßenseite in Höhe der OD-Grenze wegen des unbefestigten Gehweges wieder beschwerlich wird. Sowohl der durchgehend schlechte bauliche Zustand, als auch die zum Teil gänzlich fehlenden Gehwegenlagen, machen einen Neuausbau akut notwendig.

Die ohnehin schon unzufriedenstellende Lage wird durch fehlende Querungsmöglichkeiten weiter verschlechtert. Ist der Kreisverkehr an der Büssingstraße noch mit Querungshilfen in Form von Mittelinseln ausgestattet, befindet sich die nächste Einrichtung erst in einem Abstand von einem Kilometer im Kreuzungsbereich des Hülsberger Busch. Hier erlaubt eine Fußgängersignalanlage das sichere Kreuzen der Fahrbahn. Auch bis zur OD-Grenze findet sich keine weitere Querungshilfe. Zur Sicherheit der Fußgänger sind zwingend weitere Querungsmöglichkeiten einzurichten.

2. Situation der Radfahrer

Auf der kompletten Länge beider Abschnitte werden die Radfahrenden auf der Fahrbahn geführt. Auch unsichere Radler sind gezwungen, die Fahrbahn zu nutzen, weil die Gehwege für Sie gesperrt sind. Die bewegte Topographie, insbesondere im Teilabschnitt zwischen dem Erikaweg und dem Herrmann-Löns-Weg, verschärft die ungünstige Ausgangslage weiter. Im Bereich der nördlichen Allee (Büssingstraße bis Erikaweg) können Autofahrer, welche in die Ohligser Straße einfahren, die Radfahrer teilweise erst sehr spät erkennen. Die mächtigen Bäume schränken das Sichtdreieck der Kfz-Führer erheblich ein. Darüber hinaus zeigen Messungen, dass auf der L 288 deutlich zu schnell gefahren wird. Das macht die Nutzung des Fahrrades auf der Ohligser Straße sehr unattraktiv.

3. Situation der Anwohner

Auf der Landesstraße fahren die Kfz mit relativ hoher Geschwindigkeit. Dadurch wird das Verlassen und das Einbiegen in die seitlichen Privatgrundstücke für die Anwohner teilweise gefährlich. Deutlich wird das in den Kurvenbereichen der Ohligser Straße. Hier schränken parkende Fahrzeuge die Fahrbahn und den Gehweg zusätzlich ein. Anwohner beschwerten sich an dieser Stelle über die beengten Sichtverhältnisse. Auch im nördlichen Alleebereich behindern die zwischen den Bäumen parkenden Fahrzeuge die Sicht auf die Fahrbahn. Für die Herstellung einer Übersichtlichkeit und der Sicherstellung der Ein- und Ausfahrtsituationen sind von Gehweg und Fahrbahn baulich getrennte Parkstände anzuordnen.

Historische Entwicklung und daraus resultierende Konsequenzen

Bereits seit den 1980er Jahren bestand zwischen dem Landesbetrieb und der Stadt Haan Einigkeit, dass die L 288, Ohligser Straße, im gesamten Verlauf dringend ausbaubedürftig ist. Daher wurde eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen, welche den Ausbau in drei Teilabschnitten vorsieht. Dabei ging es nicht vorrangig um die Herstellung einer verkehrssicheren Fahrbahn, sondern insbesondere auch um die sichere Führung der Fußgänger und Radfahrer auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Diese Vereinbarung hat auch heute noch ihre Gültigkeit, wenn auch bisher nur einer von drei Teilabschnitten realisiert werden konnte. Die Stadt Haan hatte für ihren Ausbaubereich (Parkstände, Baum- und Pflanzscheiben, Gehweg) in allen drei Teilabschnitten einen Zuschussantrag bei der Bezirksregierung gestellt, und auch bewilligt bekommen. Die Zuschussmittel werden für die Abschnitte zwei und drei seit den 1990er Jahren immer wieder geschoben. Wie der Stadt Haan, ist auch der Bezirksregierung Düsseldorf der dringende Ausbau der Ohligser Straße für die Fußgänger und die Radfahrer bewusst. Daher wurden die Zuschussmittel im Laufe der Jahrzehnte auch nicht zurückgenommen. Die Situation hat sich inzwischen durch zusätzliche Ansiedlungen von Gewerbe- und Wohnbauflächen entlang der Ohligser Straße immer weiter verschärft. Sofern der Regionalrat den Ausbau der L 288 jetzt nicht priorisiert und ein Ausbau durch den Landesbetrieb auch nicht kurzfristig erfolgt, ist die Stadt Haan gezwungen einen Ausbau der Rad- und Gehwegenlagen allein und ohne begleitende Maßnahmen des Landesbetriebes durchzuführen. In diesem Fall würden die Radfahrer auf dem Hochbord zugelassen (Verkehrszeichen „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“), da der Landesbetrieb keine gesicherte

Führung der Radfahrer in Form eines Schutz- oder Radfahrstreifens auf der Fahrbahn plant. Nach Rücksprache mit dem Zuschussgeber wären diese städtischen Maßnahmen dann auch zuschussfähig.

Überplanung der verkehrlichen Erschließung im Bereich Erikaweg

Das Neubaugebiet „Am Steinenhaus“ ist verkehrlich über den Erikaweg an die Ohligser Straße angebunden. Alle 45 geplanten Wohnhäuser sind inzwischen bezogen, und es wurden erste Erfahrungen in verkehrlicher Hinsicht gesammelt. Der Bebauungsplan Nr. 34 „Erikaweg/Leichlinger Straße“ konnte damit in seinen wesentlichen Ausprägungen realisiert werden. Abweichend von dem BPlan soll aktuell statt der ursprünglich vorgesehenen Wohnbebauung auf dem südlich des Erikawegs im Einmündungsbereich zur L 288 gelegenen Grundstück eine Kindertagesstätte für bis zu 80 Kinder errichtet werden. Die Stadt Haan hat aufgrund der zu erwartenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens an diesem Knotenpunkt eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Das Fachplanungsbüro sollte die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereichs beurteilen. Im Ergebnis wird der gemäß dem BPlan erstellte Knotenpunkt als verkehrssicher und leistungsfähig bewertet. Dabei wurden sowohl die durch die Kindertagesstätte zu erwartenden Zusatzverkehre, wie auch die Werte einer Verkehrsprognose für das Jahr 2030 berücksichtigt. Die ermittelte Verkehrsqualität des Knotens entspricht der Stufe C. Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit sind demnach nicht erforderlich. Die Stadt Haan hält dennoch die Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel zur sicheren Querung der Ohligser Straße in dem Knoten für geboten. Auch wenn die Sichtbeziehungen in dem Kurvenbereich der L 288 nicht optimal sind, lässt sich die Lichtsignalanlage so gut platzieren, dass sie zusätzlich für eine Verkehrsberuhigung sorgen kann. Vor dem Hintergrund der besonders schutzwürdigen Einrichtung der Kindertagesstätte wäre der Verkehr im weiteren Knotenpunktbereich auf Tempo 30 zu reduzieren. Sicherlich rechtfertigen allein die Fallzahlen keine LSA. Die besonderen Rahmenbedingungen der Örtlichkeit, und die fehlenden Querungshilfen links und rechts des Knotenpunktes machen diese aber umso notwendiger. Die „Knotenpunktuntersuchung Ohligser Straße/Erikaweg“ des Verkehrsplanungsbüro Runge IVP, Düsseldorf, vom März 2019 ist als Anlage beigelegt.

Ich hoffe, dass ich Ihnen den dringenden Handlungsbedarf, insbesondere für die Situation der Fußgänger, habe darlegen können, und der Ausbau der Ohligser Straße vom Regionalrat prioritär behandelt wird.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Bettina Warnecke
Bürgermeisterin