

Runge + Küchler Hohenstaufenstr. 4 40547 Düsseldorf

Stadt Haan
Amt für Stadtplanung und Bauaufsicht
Alleestraße 8
427841 Haan

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge
Prof. Dr.-Ing. Rüdiger Küchler
Ingenieure für Verkehrsplanung

Hohenstaufenstraße 4
D-40547 Düsseldorf

Telefon 0211-553350
Telefax 0211-553558

info@runge-kuechler.de
www.runge-kuechler.de

Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 34 in Haan Prüfung dreier weiterer Varianten Erkrather Straße

01.10.2014

Im März 2014 hat unser Planungsbüro die Verkehrsuntersuchung zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 34 „Erikaweg / Leichlinger Str.“ in Haan vorgelegt. Innerhalb des Berichtes wurden 4 Varianten der Kfz-Verkehrsführung für die Erkrather Straße behandelt. Somit werden die drei Zusatzvarianten im Folgenden als Varianten 5 bis 7 bezeichnet.

1 Variante 5: Ein-Richtungsstraße im mittleren Abschnitt (N->S)

Die Variante 5 behandelt eine Ein-Richtungsführung des Kfz-Verkehrs auf der Erkrather Straße im Abschnitt Forstweg bis Bachstraße. Dabei wird von Süden mit Zeichen Nr. 267 „Verbot der Einfahrt“ ab der Bachstraße ausgeschildert, während von Norden mit Zeichen 220-10 ab dem Forstweg auf die Einbahnstraße hingewiesen wird. Weiterhin geht Variante 5 von dem Einbau von 5 „Berliner Kissen“ im Abschnitt zwischen Forstweg und Bachstraße sowie zwei Pflanzbeeten (Fahrbahnverschwenk) im Forstweg aus, um den verbleibenden Kfz-Verkehr zu langsamer Fahrweise anzuhalten.

Die Auswirkungsuntersuchung im Bild auf der folgenden Seite zeigt, dass die Verkehrsstärke im mittleren Abschnitt der Erkrather Straße gegenüber der Analysesituation (s. Bild 32 auf Seite 7 im Bericht) um 700 auf 1.000 Kfz/Tag absinkt. Im nördlichen bzw. südlichen Abschnitt kommt es hingegen zu kaum merkbaren Belastungsveränderungen. Es kommt somit durch die Ein-Richtungsstraßenregelung nicht zu einer Halbierung der Verkehrsmenge, da Einbahnstraßenkonzepte immer Umwegfahrten für bestimmte notwendige Verkehrsbeziehungen bedeuten und gebietsbezogen in der Summe stets Mehrverkehr erzeugen. Eine Mehrbelastung stellt auch der Zielverkehr zum Baumarkt in der Erkrather Straße dar.

Forstweg und Ginsterweg können durch die Ein-Richtungsführung der Erkrather Straße um ca. 500 Kfz/Tag entlastet werden. Hingegen wird auf der Bachstraße im östlichen Abschnitt eine Verkehrszunahme um bis zu 400 Kfz/Tag auf 1.600 Kfz/Tag festgestellt. Mehrbelastungen treten insbesondere auch auf der Hochdahler Straße auf.

Variante 5 stellt somit eine Entlastung der mittleren Erkrather Straße dar. Gleichzeitig ist eine Verringerung der Geschwindigkeiten durch die fahrdynamisch wirksamen „Berliner Kissen“ zu erwarten. Der Durchgangsverkehr, der weder Quelle noch Ziel in der Erkrather Straße hat, kann jedoch nicht vollständig verlagert werden.

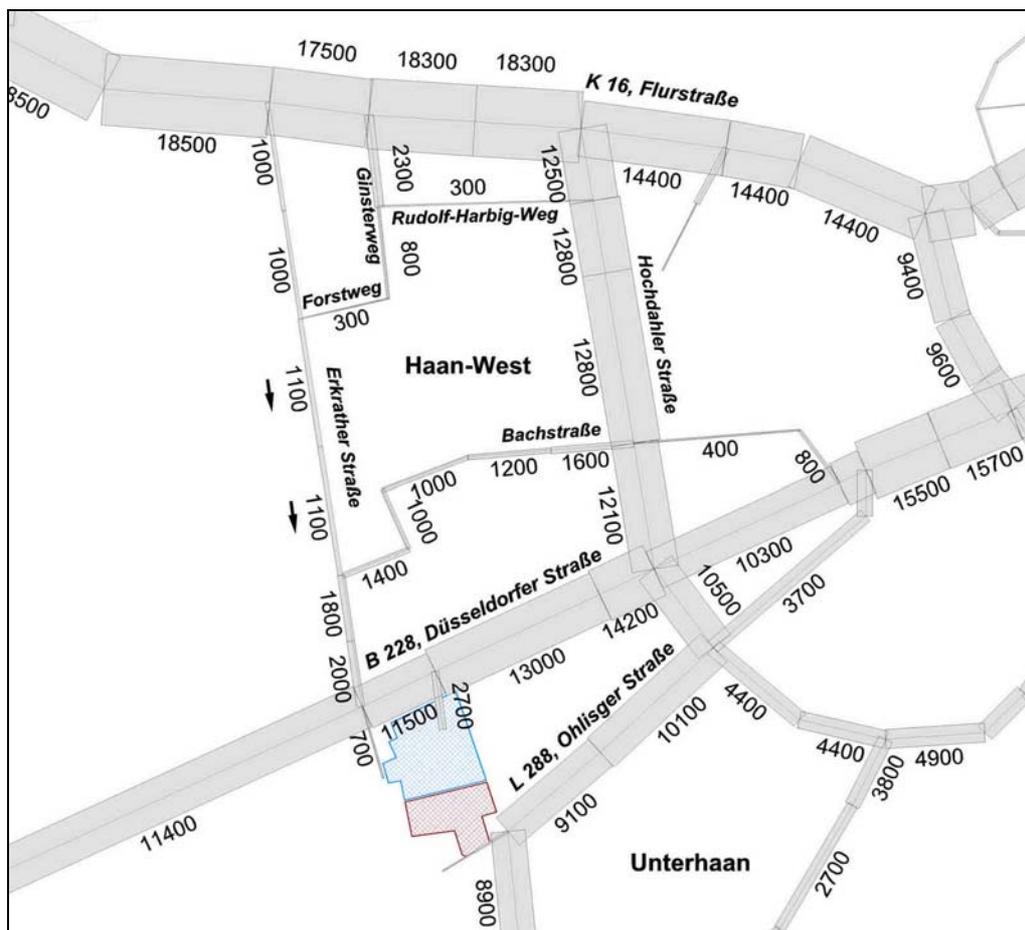


Bild 1: Kfz-Verkehrsmengen 2015, Variante 5 [Kfz/24h]

2 Variante 6: Gegenläufige Ein-Richtungsstraßen Erkrather Straße

Variante 6 stellt eine Kombination der Varianten 4 und 5 dar:

- Der nördliche Abschnitt der Erkrather Straße wird zur „unechten Einbahnstraße“, das heißt von der Flurstraße aus darf nicht in die Erkrather Straße eingefahren werden (Zeichen 267 StVO). Die Durchfahrt von Süden nach Norden als Rechtsabbieger zur Flurstraße ist frei. Anwohner dieses Straßenabschnitts können nach Süden ausfahren.

- Der mittlere Abschnitt der Erkrather Straße wird zur Ein-Richtungsstraße in Fahrtrichtung Süden entsprechend der Variante 5.

Das folgende **Bild 2** zeigt die Kfz-Verkehrsmengen in Variante 6.



Bild 2: Kfz-Verkehrsmengen 2015, Variante 6 [Kfz/24h]

Gegenüber Variante 5 sinkt die Belastung der Erkrather Straße ab. Im nördlichen Abschnitt werden noch 100 Kfz (1.000 in Variante 5), im mittlerem Abschnitt 700 Kfz (1.100 Kfz in Variante 5) und im südlichen Abschnitt 1.600 Kfz (1.900 in Variante 5) festgestellt. Durchgangsverkehr wird aus der Erkrather Straße weitgehend herausgehalten

Andererseits steigen die Verkehrsmengen auf dem Forstweg (+800 Kfz/Tag), der Bachstraße (+100 Kfz/Tag) und der Hochdahler Straße (ca . +500 Kfz/Tag) an. Im äußeren Hauptverkehrsstraßennetz (Düsseldorfer, Hochdahler Straße) werden fast die hohen Belastungswerte der Variante 3 erreicht, die eine Unterberechnung der Erkrather Straße im mittleren Abschnitt beinhaltet.

Straßenabschnitt	Analyse 2013	Prognose 2015						
		Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4	Var. 5	Var. 6	Var. 7
Erkrather Straße								
- Nord	1.000	1.100	1.100	100	100	1.000	100	100
- Mitte	1.700	2.500	1.900	100	1.500	1.100	700	800
- Süd	2.100	2.800	2.300	1.300	1.800	2.000	1.600	1.500
Forstweg	900	1.400	900	100	1.500	300	800	900
Ginsterweg	2.600	3.100	2.600	2.500	3.300	2.300	2.800	3.000
Bachstraße								
- West	1.700	1.900	1.800	1.000	1.800	1.400	1.400	1.500
- Ost	1.200	1.100	1.300	2.000	1.200	1.600	1.700	1.600
Düsseldorfer Str.	11.000	12.300	12.700	13.800	13.200	13.000	13.500	13.500
Hochdahler Str.	11.300	11.600	12.200	13.900	12.500	12.800	13.200	13.200

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsstärken in den Varianten [Kfz/24h]

Variante 1 (2 Kreisverkehre)

Variante 2 (zwei unsignalisierte Kreuzungsbereiche)

Variante 3 (Unterbrechung Erkrather Straße)

Variante 4 (Widerstandserhöhung Erkrather Straße)

Variante 5 (Einrichtungsstraße im mittleren Abschnitt Richtung Süden)

Variante 6 (Einrichtungsstraße im mittleren Abschnitt Richtung Süden., Verbot der Einfahrt in der nördl. Erkrather Str.)

Variante 7 (Einrichtungsstraße im mittleren Abschnitt Richtung Norden.)

Alle drei betrachten Zusatzvarianten reduzieren den Kfz-Verkehr in der Erkrather Straße. Nur die Variante 5 sorgt auch im Forstweg für eine Entlastung. Allerdings kommt es auf der Bachstraße und im umgebenden Hauptverkehrsstraßennetz zu deutlichen Verkehrsmengensteigerungen gegenüber der Analyse. Diese führen insbesondere am Knotenpunkt Flurstraße / Hochdahler Straße zu Mehrbelastungen.

Düsseldorf, den 01.10.2014

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge