

# Verkehrsentwicklungsplan Stadt Haan, Stufe II

Stufe II:

Verkehrsprognose 2030,

Verkehrsführungskonzept Südstadt,

Handlungskonzept Radverkehr

Dezember 2018

Der Rat der Stadt Haan hat zu den Kapiteln 4 und 5 des VEP-Stufe II folgende Beschlüsse gefasst, die zu beachten sind:

Rat vom 24.04.2018 zu Kapitel 4) Verkehrsführungskonzept Südstadt:

„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.“

Rat vom 04.07.2018 zu Kapitel 5) Handlungskonzept Rad- und Fußgängerverkehr:

„Das Handlungskonzept Radverkehr- und Fußgängerverkehr mit Stand vom Mai 2018 wird mit Ausnahme der auf Seite 78 des Handlungskonzeptes unter Maßnahmen B228“ bei Punkt 2

„Bahnhofstraße“ aufgeführte erste und dritte Spiegelstriche beschlossen.“ (Seite 78 im Konzept vom Mai 2018 entspricht der Seite 5-78 im vorliegenden Bericht).

## **Verkehrsentwicklungsplan Stadt Haan-Stufe II**

**Dezember 2018**

Verfasser:

Dipl.-Ing. Petra Kröger

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](mailto:info@runge-ivp.de)

[www.runge-ivp.de](http://www.runge-ivp.de)

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1-1</b>
<b>2</b>	<b>Zustandsanalyse</b>	<b>2-1</b>
2.1	Mobilitätssteckbrief für Haan	2-1
2.2	Passantenbefragungen	2-3
2.3	Verkehrserhebungen	2-5
2.3.1	Querschnitts- und Knotenstromzählungen	2-5
2.3.2	Kennzeichenerfassungen im Lkw-Verkehr	2-8
2.3.3	Betriebsbefragungen zum Lkw-Verkehr	2-11
2.4	Kfz-Verkehrsmengen	2-14
2.4.1	Allgemeine Kfz-Verkehrsmengen	2-14
2.4.2	Lkw-Verkehrsmengen	2-14
2.5	Unverträglichkeiten zwischen den Straßenraumrandnutzungen und den Kfz-Belastungen	2-17
2.6	Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen	2-19
<b>3</b>	<b>Verkehrsprognose 2030</b>	<b>3-1</b>
3.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung	3-1
3.2	Bevölkerungsprognose und Wohngebietsentwicklung	3-3
3.3	Gewerbeflächenentwicklung	3-4
3.4	Innenstadtentwicklung Haan	3-6
3.5	Nutzungsentwicklungen in der Region	3-6
3.6	Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur	3-8
3.7	Kfz-Verkehrsbelastungen Prognose 2030	3-8
3.8	Schwerverkehrsbelastungen Prognose 2030	3-10
<b>4</b>	<b>Verkehrsführungskonzept Südstadt</b>	<b>4-1</b>
4.1	Aufgabe	4-1
4.2	Zustandsanalyse	4-2
4.2.1	Bestehende Verkehrsführung	4-2
4.2.2	Kfz-Verkehrsmengen	4-3
4.2.3	Lkw-Verkehr	4-4
4.2.4	Bewertung der Verträglichkeit	4-6
4.2.5	Bewertung Martin-Luther-Straße	4-7
4.2.6	Bewertung Turnstraße	4-8
4.2.7	Bewertung Königgrätzer Straße	4-10
4.2.8	Bewertung Walder Straße	4-11
4.3	Grundsätzliches zur Kreisstraße 5	4-12
4.3.1	Allgemeines zur Widmung und Klassifizierung von Straßen	4-12
4.3.2	Umstufung der Kreisstraße 5	4-12
4.3.3	Ausschluss des Schwerlastverkehrs auf der K 5	4-13
4.4	Straßennetzvarianten zur Kreisstraße 5	4-14
4.4.1	Trassenalternativen	4-15
4.4.2	Variante 1: Martin-Luther-Straße als K 5	4-17
4.4.3	Variante 2: Turnstraße als K 5	4-19

4.4.4	Variante 3: Einbahnstraßenpaar	4-20
4.5	Empfehlungen zur Verkehrsführung in der Südstadt	4-23
4.6	Lkw-Führungskonzept	4-25
4.6.1	Problemlage	4-25
4.6.2	Alternative Streckenführungen Gewerbegebiete Solingen	4-25
4.6.3	Zielkonzept Lkw-Führung	4-30
4.6.4	Möglichkeiten der Verminderung der Lkw-Verkehrsbelastungen	4-32
<b>5</b>	<b>Handlungskonzept Rad- und Fußgängerverkehr</b>	<b>5-1</b>
5.1	Aufgabe	5-1
5.2	Ziele der Untersuchungen zum Rad- und Fußgängerverkehr	5-2
5.3	Fußgängerverkehr	5-4
5.3.1	Grundlagen des Fußgängerverkehrs	5-4
5.3.2	Raumbedarf und Planungsgrundsätze für den Fußgängerverkehr	5-4
5.3.3	Fußwegenetz	5-6
5.3.4	Fußgängerquerungen der Martin-Luther-Straße	5-6
5.3.5	Fußgängerquerung der Ittertalsstraße	5-13
5.4	Fahrradverkehr	5-16
5.4.1	Vorgehensweise	5-16
5.4.2	Kriterien der Radwegeführung	5-16
5.4.3	Raumbedarf von Radfahrern	5-18
5.4.4	Benutzungspflicht	5-18
5.4.5	Führungsarten des Radverkehrs	5-19
5.4.6	Leitsätze für den Fahrradverkehr	5-23
5.4.7	Radverkehrsachsen	5-24
5.4.8	Das zukünftige Radverkehrsnetz	5-26
5.4.9	Die Radverkehrsachse auf der B 228	5-28
5.4.10	Die Radverkehrsachse durch das Sandbachtal	5-52
5.4.11	Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen	5-60
5.4.12	Radverkehr im Bereich der Innenstadt	5-69
5.4.13	Fahrradabstellanlagen	5-71
5.4.14	Beschilderkungskonzept	5-75
5.4.15	Maßnahmenkonzept	5-77

## **Anhänge**

Anhang 1: Radwegenetz Maßnahmen

Anhang 2: Maßnahmen im Umfeld der weiterführenden Schulen

Anhang 3: Maßnahmen in der Haaner Innenstadt

# 1 Aufgabenstellung

Im September 2009 hat unser Planungsbüro den Untersuchungsbericht zum ersten Teil des Verkehrsentwicklungsplans Haan (VEP) vorgelegt. Der erste Teil des VEP beschäftigte sich umfassend mit den bestehenden Verkehrswegenetzen und Infrastruktureinrichtungen, dem Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger, den Verkehrsbelastungen und den Mängeln und Konflikten in den Verkehrsnetzen. Im Prognoseteil wurden die verkehrlichen Auswirkungen des demographischen Wandels innerhalb eines Basis-Szenarios für das Prognosejahr 2025 untersucht und die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungssituation im Straßennetz dargestellt. Schließlich wurde ein Zielkonzept für die Verkehrsentwicklung aufgestellt, das auch Handlungsfelder für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung enthält.

In den Jahren 2011 bis 2013 fanden aufbauend auf den Ergebnissen des VEP Stufe I Detailuntersuchungen zum Knotenpunkt „Polnische Mütze“ (B 228 / L 357) statt. Dabei wurden auch die Auswirkungen der zwischenzeitlich eröffneten K 20n als Ortsumgehung Gruiten untersucht. Für den Knotenpunkt „Polnische Mütze“, die östlich anschließende L 357 sowie die Anschlussstelle „Haan-Ost“ an der A 46 wurde eine Vorplanung für den Straßen- und Knotenpunktausbau erarbeitet mit der Zielsetzung, die bestehenden und zu erwartenden Kfz-Verkehrsmengen im regionalen und städtischen Straßennetz („Landstraße“) leistungsfähig abwickeln zu können. In der Zwischenzeit sind beide Maßnahmen realisiert bzw. befinden sich in der baulichen Umsetzung.

Im Herbst 2014 wurde der Auftrag für den 2. Teil des Verkehrsentwicklungsplans erteilt. Anfang des Jahres 2015 fanden Verkehrserhebungen statt, mit denen die Datenbasis im Kfz-Verkehr aktualisiert wurde, insbesondere wurden die Quellen und Ziele sowie der Durchgangsverkehr im Lkw-Verkehr intensiv analysiert. Die Ergebnisse der Zustandsanalyse finden sich in **Kapitel 2**.

Anhand der aktuellen Raumnutzungsentwicklungen in der Stadt Haan und in den Nachbarstädten wurde auch die Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 aktualisiert (siehe **Kapitel 3**).

Das **Kapitel 4** behandelt den Lkw-Verkehr in der Stadt Haan. Für die Südstadt wird aufbauend auf einer Variantenuntersuchung ein Verkehrsführungskonzept erstellt, das ebenfalls im Jahr 2017 intensiv diskutiert wurde.

Das wesentliche Ziel eines Verkehrsentwicklungsplanes, ein mittel- bis langfristiges Handlungskonzept für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Haan zu entwickeln, wird in **Kapitel 5** erfüllt, indem Konzepte und Maßnahmen zur Aufwertung des Fahrradverkehrs hergeleitet werden. Das Handlungskonzept zum Radverkehr und Fußgängerverkehr wurde intensiv innerhalb eines „Arbeitskreises Verkehrsentwicklungsplans“ mit der Stadtverwaltung, Vertretern der Ratsfraktionen, der Polizei und dem ADFC diskutiert. In den Jahren 2016 und 2017 fanden intensive politische Diskussionen um das Radverkehrskonzept statt.

Der nun vorliegende Schlussbericht des Verkehrsentwicklungsplan Stadt Haan – Stufe II stellt die Untersuchungsschritte, die Variantenuntersuchung und –bewertung sowie die Ergebnisse des Planungsprozesses umfassend dar.

## 2 Zustandsanalyse

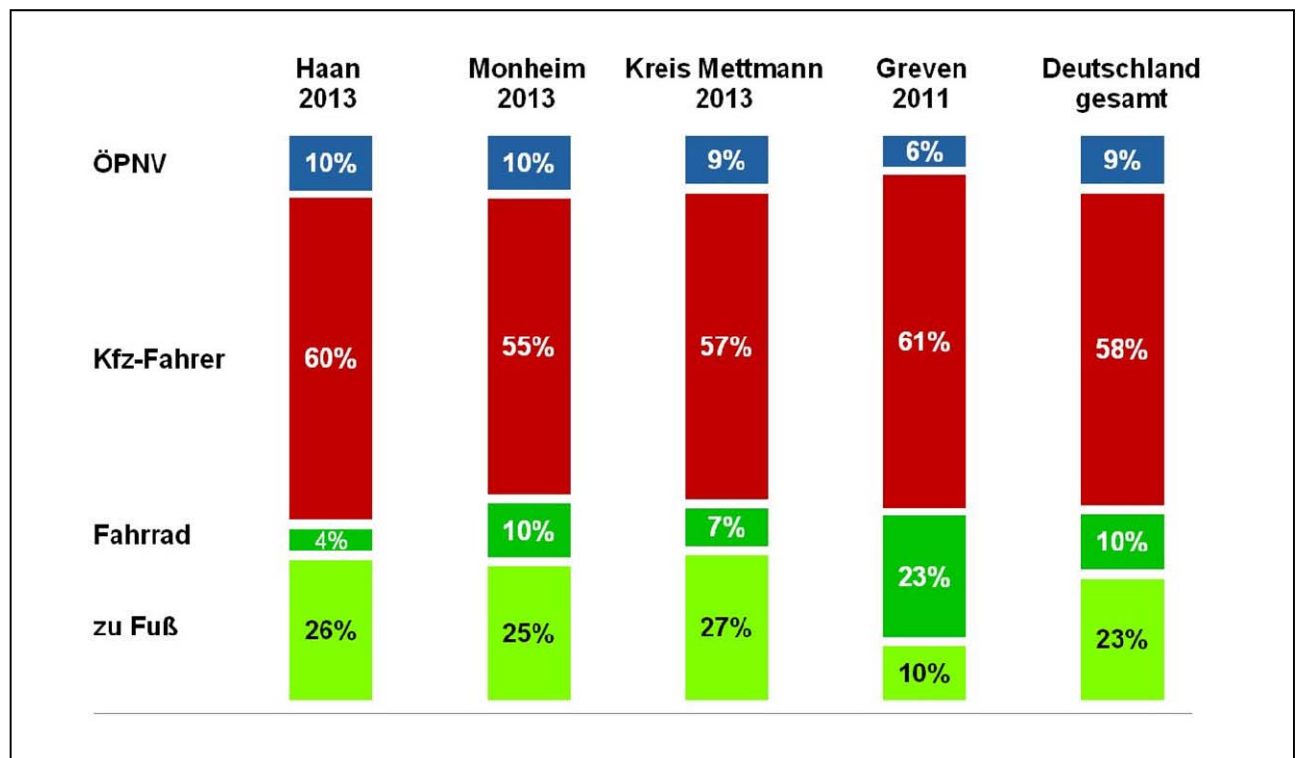
Im Rahmen des zweiten Teils der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Haan wurden eine Reihe zusätzlicher Verkehrserhebungen durchgeführt. Diese hatten zum Ziel, das vorhandene Verkehrsdatengerüst zu aktualisieren und im Hinblick auf die zu erarbeitenden Konzepte zu detaillieren.

### 2.1 Mobilitätssteckbrief für Haan

Die Technische Universität Dresden hat im Jahr 2013 innerhalb ihres Projektes „Mobilität in Städten - SrV 2013“ eine Mobilitätsbefragung der Wohnbevölkerung von Haan durchgeführt. Insgesamt wurden 1.015 Personen in Haan aufgrund einer gewichteten Zufallsauswahl nach ihrem Mobilitätsverhalten an einem Stichtag im Jahr 2013 außerhalb von Ferien- und Feiertagen befragt. Die Ergebnisse sind in einem Mobilitätssteckbrief<sup>1)</sup> dargestellt und sollen in einigen wesentlichen Kenngrößen zu Beginn der Darstellungen zur Zustandsanalyse zusammengefasst werden:

- Jeder Einwohner von Haan führt am Tag 3,8 Wege zurück. Der Anteil mobiler Personen beträgt dabei 91,7%. Die mobilen Personen bewältigen am Tag 4,2 Wege.
- Durchschnittlich werden am Tag 73,2 Minuten für die Teilnahme im Verkehr aufgewendet.
- Die mittlere Länge eines Weges beträgt 7,2 km, die mittlere Dauer 19,3 Minuten.
- 89,3 % aller Haushalte in Haan verfügen über einen Pkw, mit dem Fahrten mit einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen / Pkw durchgeführt werden.
- Über ein Fahrrad verfügen 72% aller Männer und 65% aller Frauen. Über eine Zeitkarte in Öffentlichen Personennahverkehr verfügen rund 34% aller Bürgerinnen und Bürger.
- 60 % aller Wege werden mit dem Auto als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Der ÖPNV hat einen Anteil von rund 10 % an allen Wegen. Das Fahrrad benutzen durchschnittlich nur 4% der Bürgerinnen und Bürger bei ihren täglichen Wegen. Zu Fuß werden 26% der Wege zurückgelegt (siehe **Bild 1** auf der folgenden Seite).
- Wird nur der Entfernungsbereich zwischen 0 und 1 km betrachtet, wird für 25 % der Wege das Kfz genutzt (70% zu Fuß, 4% Radfahrer). Bereits bei einem Entfernungsbereich zwischen 1 und 3 km ist der Autoeinsatz überdurchschnittlich und liegt bei 62%. Im Entfernungsbereiche zwischen 3 und 5 km werden 75% der Wege mit dem Auto genutzt. Der Fahrradverkehrsanteil macht nur 5 % aus.
- Beim Wegezweck „Einkauf / Dienstleistung“, der eine mittlere Wegelänge von 4,7 km hat und fast ein Drittel aller Wege bzw. Fahrten ausmacht, nutzen 64% der Bürgerinnen und Bürger das Auto, nur 3% das Fahrrad. Auch im Freizeitverkehr hat das Kfz mit 52% den höchsten Fahrtenanteil.

<sup>1)</sup> Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr: Mobilitätssteckbrief für Haan (Wohnbevölkerung), Forschungsprojekt Mobilität in Städten - SrV 2013



**Bild 2-1:** Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung pro Weg und Tag  
(Quelle u.a. Kreis Mettmann: TU Dresden, *Mobilität in Städten 2013*)

Das vorstehende **Bild 2-1** belegt, dass der Autoverkehrsanteil der Bevölkerung von Haan im Kreis Mettmann überdurchschnittlich ist. Während der Anteil der Fußgänger und Nutzer des ÖPNV etwa dem Durchschnitt des Kreises entspricht, liegt der Radverkehrsanteil mit 4% deutlich unterhalb des Kreisdurchschnitts (7%) und auch unter dem Bundesdurchschnitt (10%).

Die unterdurchschnittliche Nutzung des Fahrrades hat nur teilweise etwas mit der bewegten Topographie in Haan zu tun. Die Zustandsanalyse zum VEP - Teil I hat aufgezeigt, dass die Voraussetzungen zur Nutzung des Fahrrades durch das Fehlen einer entsprechenden Infrastruktur nicht gegeben sind. Das Kfz wird bei der Straßenraumgestaltung stark bevorzugt. Insgesamt besteht in der Stadt Haan kein fahrradfreundliches Klima, sodass auch Jugendliche, die vielfach als Schülerinnen und Schüler das Fahrrad nutzen, dieses als Erwachsene mit Führerscheinbesitz nur noch selten fahren.

## 2.2 Passantenbefragungen

Am Donnerstag den 30.11.2014 wurden in der Haaner Innenstadt Passantenbefragungen durchgeführt. Die Befragungen wurden von vier Interviewern am Neuen Markt, in der Mittelstraße, in der Friedrichstraße und nahe der Kaiserstraße im Einkaufsbereich bei sonnigem Wetter durchgeführt. Am Vor- und Nachmittag wurden insgesamt 499 Passanten befragt. Befragungsinhalte waren

- der (Haupt-) Zweck des Aufenthaltes,
- der Herkunftsort der befragten Person,
- das Verkehrsmittel, mit dem die Anreise erfolgte,
- der Ort, an dem das Kfz abgestellt wurde und
- die Aufenthaltsdauer in der Haaner Innenstadt.

Bereits im Jahr 2008 wurde eine entsprechende Befragung in der Fußgängerzone durchgeführt, sodass die Ergebnisse verglichen werden können.

Mit 71% kommt der Großteil der Besucher der Haaner Innenstadt direkt aus Haan. Die Herkunft aus Gruiten wurde gesondert abgefragt. Nur 8% der Besucher kommen aus Gruiten. Im Jahr 2008 war das Verhältnis 72% zu 8%. Auf die absoluten Werte bezogen, haben sich somit die Besucheranteile in den vergangenen Jahren nicht nennenswert verändert. Auch der Anteil der Besucher aus Solingen ist mit 8% konstant geblieben. Eine leichte Abnahme gab es bei dem Besucheranteil aus der Nachbarstadt Hilden.

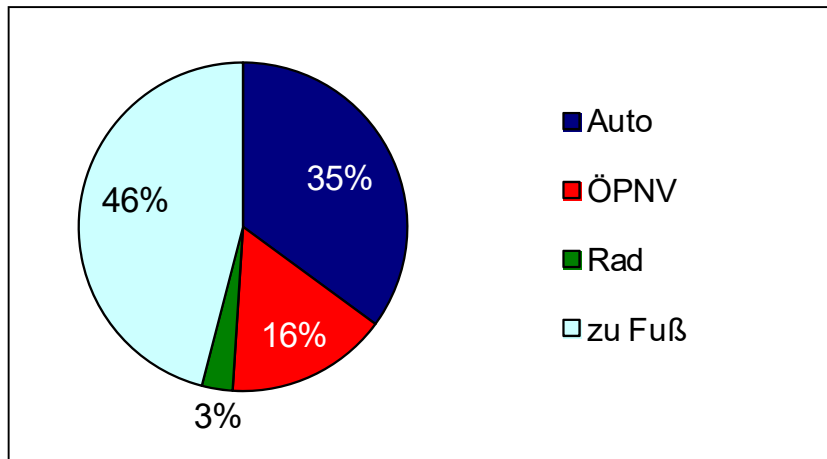
Originärziel der Befragten	2014		2008
	absolut		
Einkaufen	247	49%	48%
Arbeiten	64	13%	14%
Gastronomie	9	2%	10%
Freizeit	18	4%	6%
Arzt	87	17%	6%
Flanieren	36	7%	5%
Besuch / Treffen	10	2%	3%
Apotheke	2	0%	3%
Bank	8	2%	2%
Frisör	0	0%	2%
Bringen und Holen	7	1%	1%
Post	2	0%	1%
Physiotherapie	9	2%	n.e.
<b>Summe der Befragten</b>	<b>499</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Tabelle 2-1:** Aufenthaltszweck

Fast die Hälfte der Befragten war originär zum Einkaufen in der Haaner Innenstadt. Das entspricht auch den Befragungsergebnissen von 2008. Wie erwartet war mit 17% der Anteil der Personen, der für einen Arztbesuch in die Innenstadt kam, hoch. Ein deutlicher Anstieg zu den 6% im Jahr 2008. Zum Arbeiten waren 13% der Befragten vor Ort. Die anderen Aufenthaltszwecke erreichen nur Anteile unter 4% (siehe **Tabelle 2-1**).



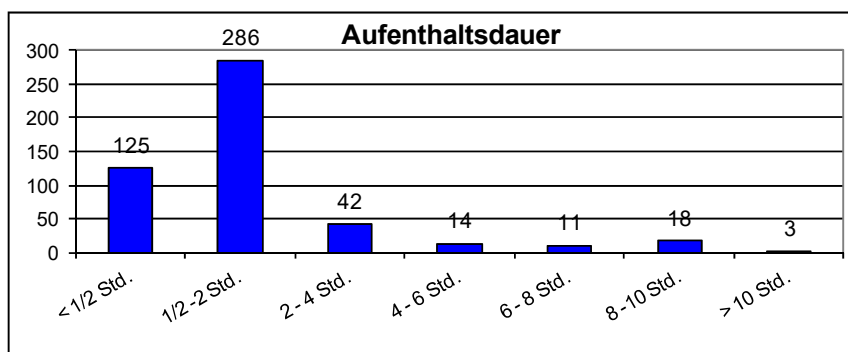
Der Anteil der Innenstadtbesucher, der mit dem Pkw angereist ist, beträgt 35% und ist etwas niedriger als 2008, als 39% den Pkw nutzten. Der Anteil der ÖPNV-Nutzer ist mit 16% gleich geblieben. Der überwiegende Teil von 46% der Befragten hat die Innenstadt zu Fuß erreicht. Dieser Anteil hat sich zu 2008 fast um 10% erhöht. Das nachfolgende **Bild 2-2** zeigt den Modal Split der befragten Innenstadtbesucher.



**Bild 2-2:** Verkehrsmittelwahl der Innenstadtbesucher

Die mit dem Pkw angereisten Besucher wurden auch nach dem Ort befragt, an dem sie ihr Fahrzeug geparkt haben. Während 2008 der größte Anteil der Fahrzeuge im Straßenraum und auf dem Parkplatz des Rathauses geparkt wurden, nutzen 2015 mit 27% die meisten Besucher die Rewe-Tiefgarage an der Diekerstraße und mit 16% den Parkplatz auf dem 'Neuer Markt'. Nennenswert ist noch die Nutzung des Rathausparkplatzes mit 16% und der Parkplatz hinter der Post.

Viele der befragten Besucher bemängelten die Zweckmäßigkeit und Trostlosigkeit der Haaner Innenstadt. Besonders auf dem 'Neuer Markt' wird die fehlende Aufenthaltsqualität bemängelt. Diese lässt sich auch der Aufenthaltsdauer erkennen. Der Großteil von 57% hält sich 1/2 bis 1 Stunde in der Innenstadt von Haan auf. 256 sogar kürzer als 1/2 Stunde. Somit halten sich 82% der Befragten weniger als 1 Stunde in der Innenstadt auf. Aufenthalte von mehr als einer Stunde wurden häufig mit einer Synergie aus mehreren Aufenthaltszwecken (zum Beispiel ein Arztbesuch im Kombination mit Einkäufen) begründet.



**Bild 2-3:** Aufenthaltsdauer der Innenstadtbesucher

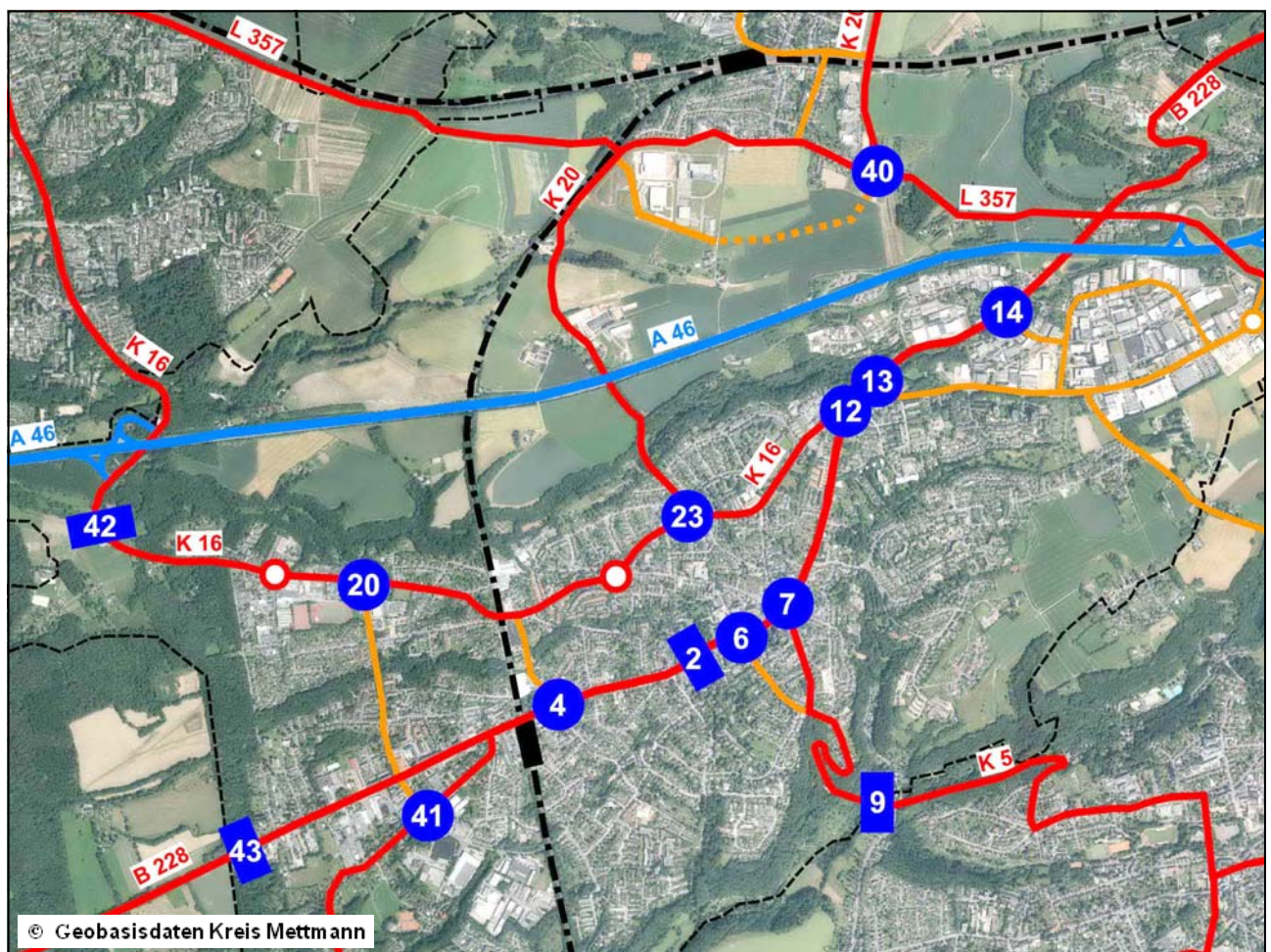
Zur Verbesserung der Funktions- und Aufenthaltsqualität der Haaner Innenstadt hat die Stadt Haan ein Integriertes Handlungskonzept (2015) aufgestellt und im Jahr 2017 einen Gestaltungswettbewerb für den öffentlichen Raum durchgeführt.

## 2.3 Verkehrserhebungen

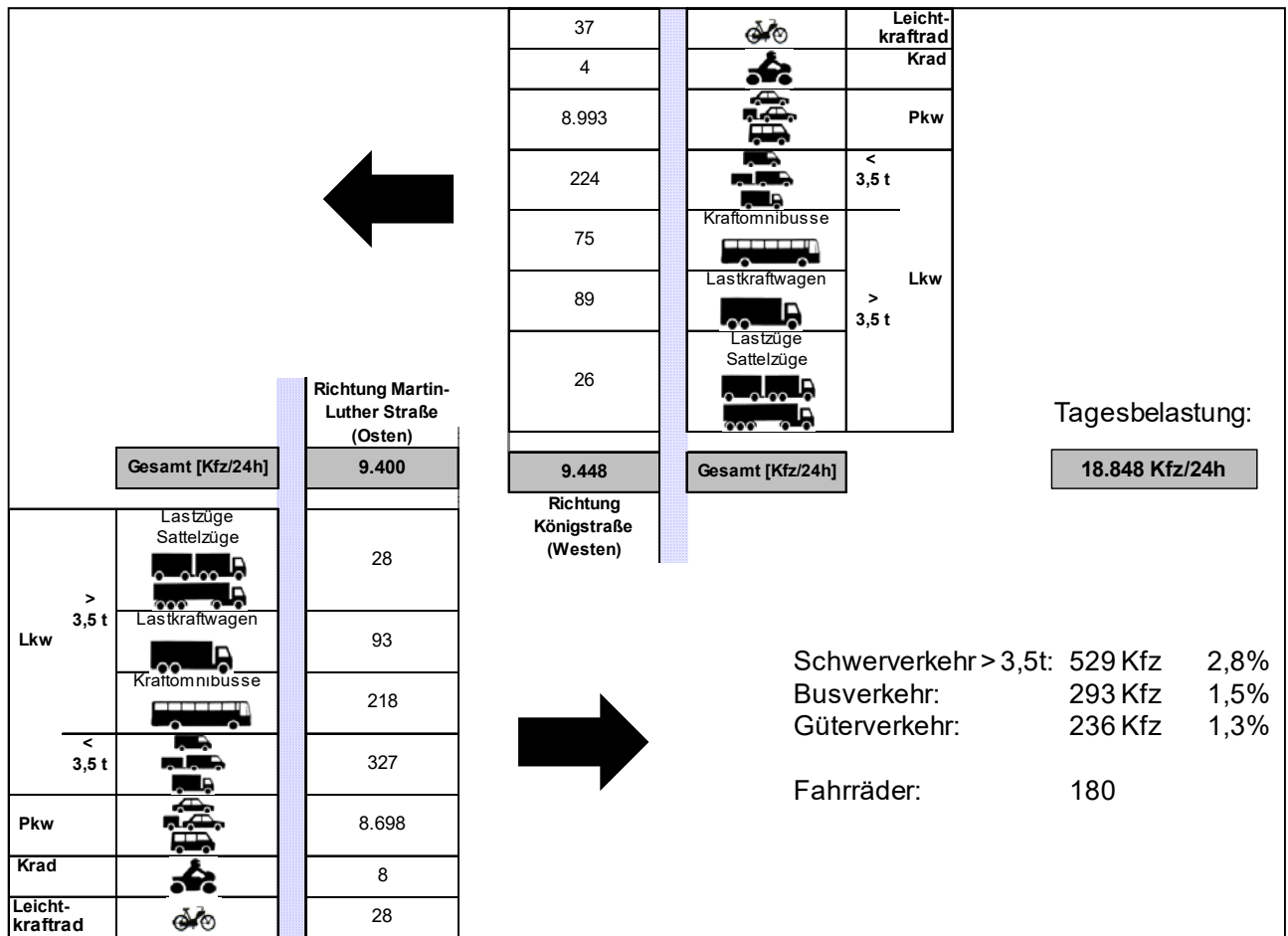
### 2.3.1 Querschnitts- und Knotenstromzählungen

Im Rahmen der Erarbeitung des VEP Haan Teil I wurde ein makroskopisches Verkehrssimulationsmodell erstellt, das die Verkehrsbeziehungen und Kfz-Verkehrsmengen für das Analysejahr 2008 dargestellt hat. Für den VEP Haan Teil II ist das Verkehrsmodell zu aktualisieren. Hierzu wurden am Dienstag, den 24.02. und Donnerstag, 25.02.2015 Verkehrszählungen an 11 Knotenpunkten und 4 Querschnitten durchgeführt. Zusätzlich wurde der Verkehr am Querschnitt der Kaiserstraße westlich der Martin-Luther-Straße über 24 Stunden durchgehend erhoben. Das **Bild 2-4** zeigt die Lage der Zählstellen. An den Zähltagen war das Straßennetz der Stadt Haan baustellenfrei. Die Hauptachse der B 228 war bereits seit Wochen frei durchfahrbar, sodass der Kfz-Verkehr im Normalzustand erhoben wurde. Die detaillierten Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in einem separaten Materialband dokumentiert.

Gegenüber den Verkehrserhebungen im Jahr 2008 zeigten die neueren Zählergebnisse nur geringfügige Abweichungen. Insgesamt hat sich das Verkehrsmengenniveau in der Zwischenzeit nicht verändert. Das **Bild 2-5** auf der folgenden Seite zeigt die Kfz-Verkehrsstärken der Kaiserstraße am 24.02.2015 über 24 Stunden. Insgesamt wurden 18.848 Kfz/24h und 180 Fahrräder gezählt.



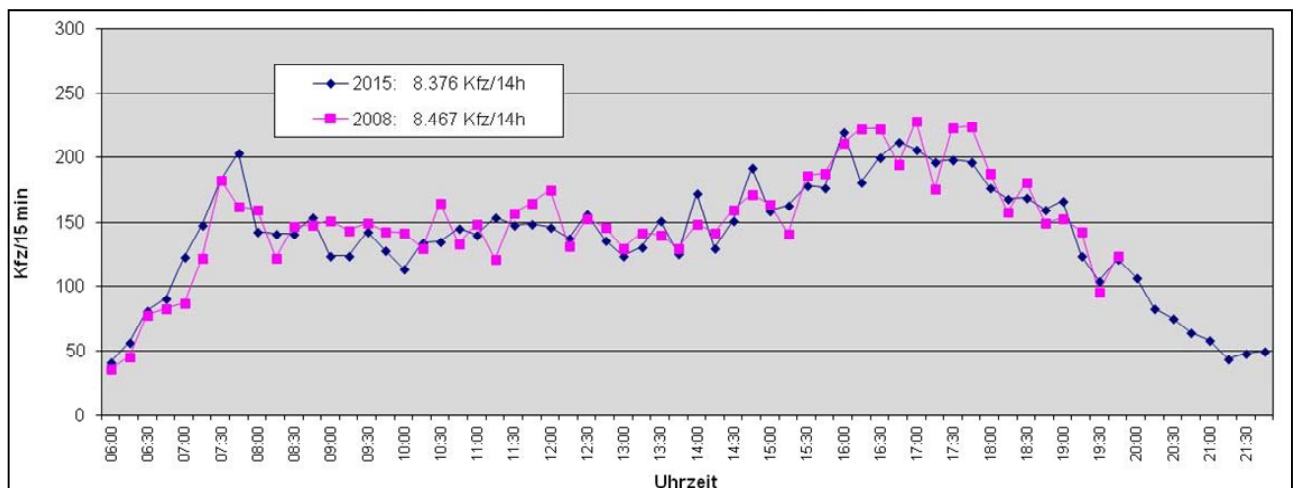
**Bild 2-4:** Zählstellen der Verkehrszählungen 2015



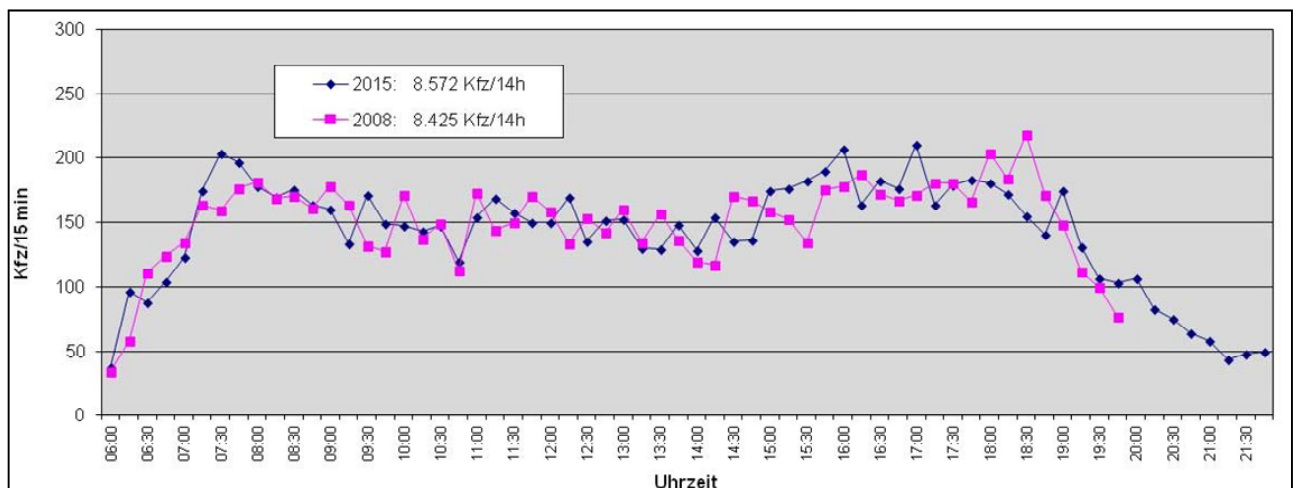
**Bild 2-5:** Querschnittsbelastung B 228, Kaiserstraße westlich Martin-Luther-Straße am 24.02.2015

Im Jahr 2008 wurde die Querschnittsbelastung der Kaiserstraße nur über 14 Stunden zwischen 6 und 20 Uhr erhoben. Die Ganglinien des Verkehrsaufkommens zeigen im Vergleich die **Bilder 2-6 und 2-7** auf der folgenden Seite mit den folgenden Ergebnissen:

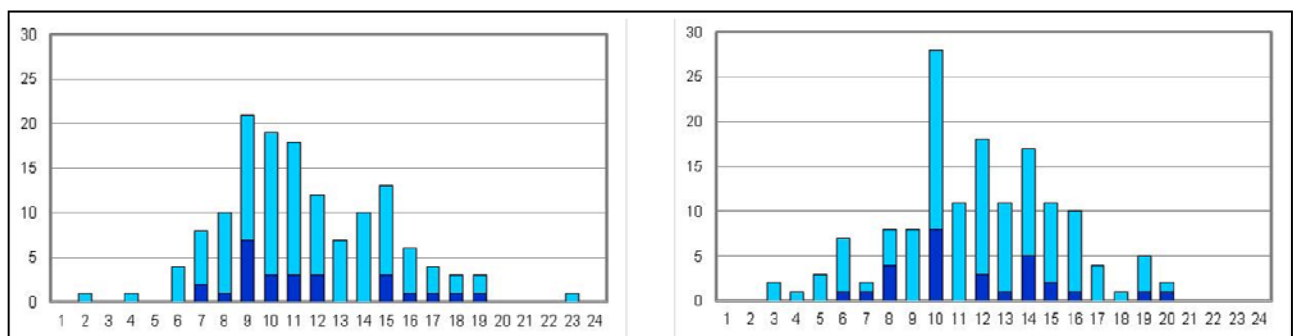
- Im Jahre 2008 wurden 16.892 Kfz/14h gezählt. Somit wurden am 24.02.2015 nur 56 Kfz/14h mehr als im Jahr 2008 gezählt. Die Verkehrsänderung ist so gering, dass sie mit den täglichen Schwankungen im Verkehrsaufkommen erklärt werden kann.
- Auch die Verkehrsspitzen sind nahezu unverändert geblieben. Eine Morgenspitzen tritt zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr durch die Überlagerung des Berufsverkehrs mit dem Bringverkehr der Eltern im Ausbildungsverkehr. Die nachmittägliche Hauptverkehrszeit liegt nachmittags zwischen 15:30 Uhr und 18:00 Uhr.
- In der Spitzenviertelstunde wird die Kaiserstraße von rund 220 Kfz/14min je Fahrtrichtung befahren.
- Auch im Schwerverkehrsaufkommen haben sich kaum Veränderungen gezeigt. Mehr als die Hälfte des Schwerverkehrs wird durch die Linienbusse gebildet (293 Busse mit einem Anteil von 1,5%). Der Güterverkehr macht 236 Lkw > 3,5t mit einem Anteil von 1,3% am Gesamtverkehrsaufkommen aus. Das **Bilder 2-8** zeigt die Ganglinien.



**Bild 2-6:** Ganglinie Kaiserstraße 6 bis 22 Uhr in Fahrtrichtung Osten

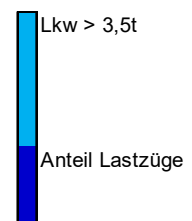


**Bild 2-7:** Ganglinie Kaiserstraße 6 bis 22 Uhr in Fahrtrichtung Westen



Ganglinie Richtung Westen: 115 Lkw

Ganglinie Richtung Osten: 121 Lkw

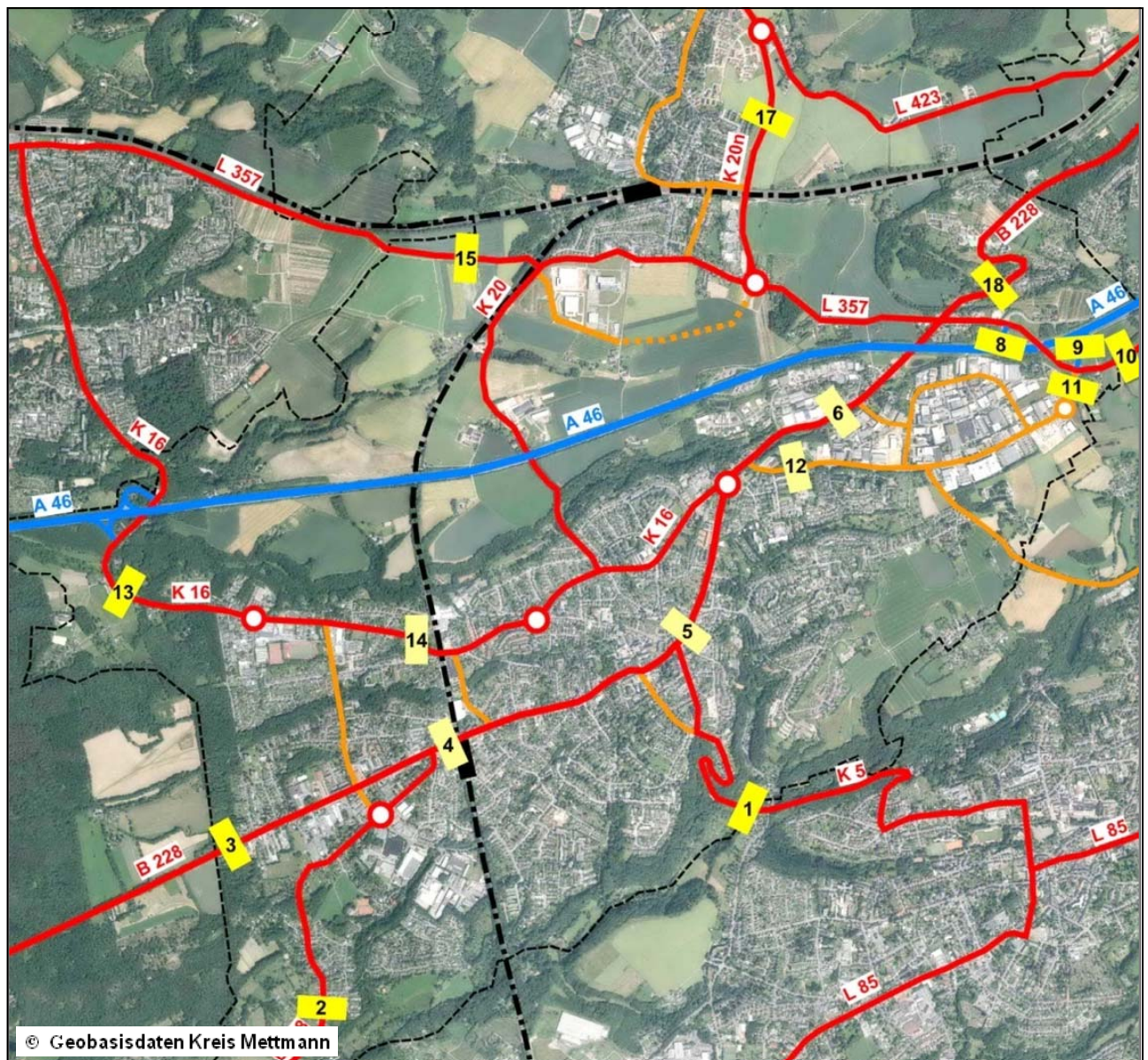


**Bild 2-8:** Ganglinien im Güterverkehr auf der Kaiserstraße, 24h

### 2.3.2 Kennzeichenerfassungen im Lkw-Verkehr

Der Güterschwerverkehr wird von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Haan als besonders belastend empfunden. Vor allem die Lärm- und Abgasimmissionen des Lkw-Verkehrs sorgen für Unverträglichkeiten in den Straßenräumen. Im VEP Haan Teil 1 wurde insbesondere auf dem Straßenzügen der B 228 (Düsseldorfer Straße - Bahnhofstraße - Kaiserstraße - Alleestraße - Elberfelder Straße) und der K 16 (Flurstraße - Dieker Straße - Feldstraße - Nordstraße) hohe Unverträglichkeiten, aufgrund starker Verkehrsbelastungen festgestellt.

Aufgrund der Problemlage bildet der Güterschwerverkehr und seine Führung durch das Stadtgebiet von Haan ein Schwerpunktthema im zweiten Teil des VEP Haan. Zum Schwerverkehr gehört der Lkw-Verkehr über 3,5t. Lieferwagen und Linienbusse bilden nach ihrer Definition keinen Schwerlastverkehr.



**Bild 2-9:** Zählstellenkordon für die Lkw-Kennzeichenerfassung

Es ist zu differenzieren zwischen dem notwendigen Schwerlastverkehr,

- der die Geschäfte und Nahversorgungsmärkte in Haan beliefert,
- der Entsorgungsfahrten durchführt (z.B. Müllfahrzeuge),
- der wachsende Bereich der Paket- und Zustelldienste,
- den Handwerkerfahrten,
- notwendigen Fahrten des Bauhofs etc.,
- der Zu- und Auslieferung von Haaner Gewerbe- und Industrieunternehmen sowie
- dem nicht störenden Schwerlastverkehr von / zur A 46, der über die Gräfrather Straße aus Solingen und über die Elberfelder Straße aus Wuppertal nach Haan-Ost stattfindet.

Hingegen handelt es sich bei dem belastenden Durchgangsverkehr, der weder seine Quelle noch sein Ziel im Stadtgebiet von Haan hat und der im innerstädtischen Straßennetz stattfindet, um nicht notwendigen Lkw-Verkehr. Dazu gehört auch der Umgehungsverkehr der A 46 während Hauptverkehrszeiten (Stauzeiten) auf der Autobahn.

Um den Quell- und Zielverkehr der Haaner Innenstadt und der Gewerbeflächen von dem nicht zielorientierten Durchgangsverkehr differenzieren zu können, wurden am 25.02.2015 in der Zeit von 07:00 bis 11:00 Uhr Kennzeichenerfassungen im Schwerverkehr durchgeführt.

Dazu wurde ein Erfassungskordon aus 10 Erhebungsstellen an den Einfallstraßen um das Haaner Stadtgebiet gebildet. Der Schwerverkehr wurde nach einfahrenden und ausfahrenden Fahrzeugen getrennt erfasst. An weiteren 6 Erhebungsstellen wurde der vorbeifahrende Schwerverkehr richtungsgetreunt erfasst. **Bild 2-9** zeigt die Lage der Kennzeichenerfassungsstellen. Erfasst wurden Fahrzeuge mit einem Gewicht > 3,5 Tonnen. Linienbusse und auch Lieferwagen mit einem geringeren zulässigen Gesamtgewicht als 3,5t wurden nicht erfasst. In der **Tabelle 2-2** sind die absoluten Werte der ein- und ausfahrenden Lkw dargestellt. Zu erkennen ist, dass an allen Zählstellen annähernd die gleiche Anzahl an Lkw ein- wie auch ausfährt.

In Summe fahren in dem betrachteten Zeitraum von 4 Stunden 1.063 Lkw in das Haaner Stadtgebiet ein und 1.101 Lkw aus. Die am stärksten vom Lkw-Verkehr belasteten Zählstellen sind die Anschlussstellen der A46 in Haan Ost. Die Zählstelle 10 auf der L 357 von/nach Solingen stellt einen Sonderfall dar. Der überwiegende Teil des hier erfassten Schwerverkehrs, ist Quell- und Zielverkehr aus Solingen und passiert das Haaner Stadtgebiet nur kleinräumig auf die Anschlussstelle Haan-Ost bezogen.

Anhand der erhobenen Kennzeichen konnten die Wege der einfahrenden Lkw im Stadtgebiet ermittelt werden.

Kordon-Zählstelle		Richtung 1	Richtung 2
		Haan auswärts	Haan einwärts
1	Ittertalstr.	72	53
2	Ohligser Str.	51	49
3	Düsseldorfer Str.	27	33
7	Elberfelder Str. (Wuppertal)	47	40
8	Haan-Ost (Rampe West)	259	217
9	Haan-Ost (Rampe Ost)	184	225
10	L 357 (Solingen)	258	226
13	Flurstr. (Haan-West)	119	155
15	Millrather Str.	14	15
17	K20n	70	50
<b>Summe</b>		<b>1.101</b>	<b>1.063</b>

**Tabelle 2-2:** Anzahl der Lkw am Kordon [Lkw/4h]

Zählstelle		nach										Σ DV
		1	2	3	7	8	9	10	13	15	17	
von	1 Ittertstr.	–	0	1	1	1	11	1	8	0	8	32
	2 Ohligser Str.	0	–	0	0	0	1	0	17	0	0	19
	3 Düsseldorfer Str.	1	0	–	1	0	1	3	0	0	1	7
	7 Elberfelder Str. (W)	1	0	1	–	17	4	1	0	3	1	29
	8 Haan-Ost (Westrampe)	19	1	1	3	–	5	33	0	0	8	70
	9 Haan-Ost (Ostrampe)	1	0	0	17	7	4	125	1	0	15	170
	10 L 357 (Solingen)	0	0	1	1	97	80	–	0	1	5	186
	13 Flurstr. (Haan-West)	11	20	1	1	1	0	0	3	1	1	40
	15 Millrather Str.	1	0	0	1	0	0	1	0	–	3	6
	17 K 20n	3	3	3	1	9	9	11	1	1	1	42
Summe DV		37	24	8	27	133	116	175	30	7	44	600

Tabelle 2-3: Verkehrsbeziehungsmatrix für den Lkw-Durchgangsverkehr [Lkw/4h]

Zählstelle		nach										Σ DV	ZV	Gezählt
		1	2	3	7	8	9	10	13	15	17			
von	1 Ittertstr.	–	0	1	1	1	11	1	8	0	8	32	21	53
	2 Ohligser Str.	0	–	0	0	0	1	0	17	0	0	19	30	49
	3 Düsseldorfer Str.	1	0	–	1	0	1	3	0	0	1	7	26	33
	7 Elberfelder Str. (W)	1	0	1	–	17	4	1	0	3	1	29	11	40
	8 Haan-Ost (Westrampe)	19	1	1	3	–	5	33	0	0	8	70	147	217
	9 Haan-Ost (Ostrampe)	1	0	0	17	7	4	125	1	0	15	170	55	225
	10 L 357 (Solingen)	0	0	1	1	97	80	–	0	1	5	186	40	226
	13 Flurstr. (Haan-West)	11	20	1	1	1	0	0	3	1	1	40	115	155
	15 Millrather Str.	1	0	0	1	0	0	1	0	–	3	6	9	15
	17 K 20n	3	3	3	1	9	9	11	1	1	1	42	8	50
Summe DV		37	24	8	27	133	116	175	30	7	44	600	463	1063
Quellverkehr		35	27	19	20	125	68	83	89	7	25	501	385	
gezählt		72	51	27	47	259	184	258	119	14	70	1101		2164

Tabelle 2-4: Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr im Lkw-Verkehr 7 bis 11 Uhr [Lkw/4h]

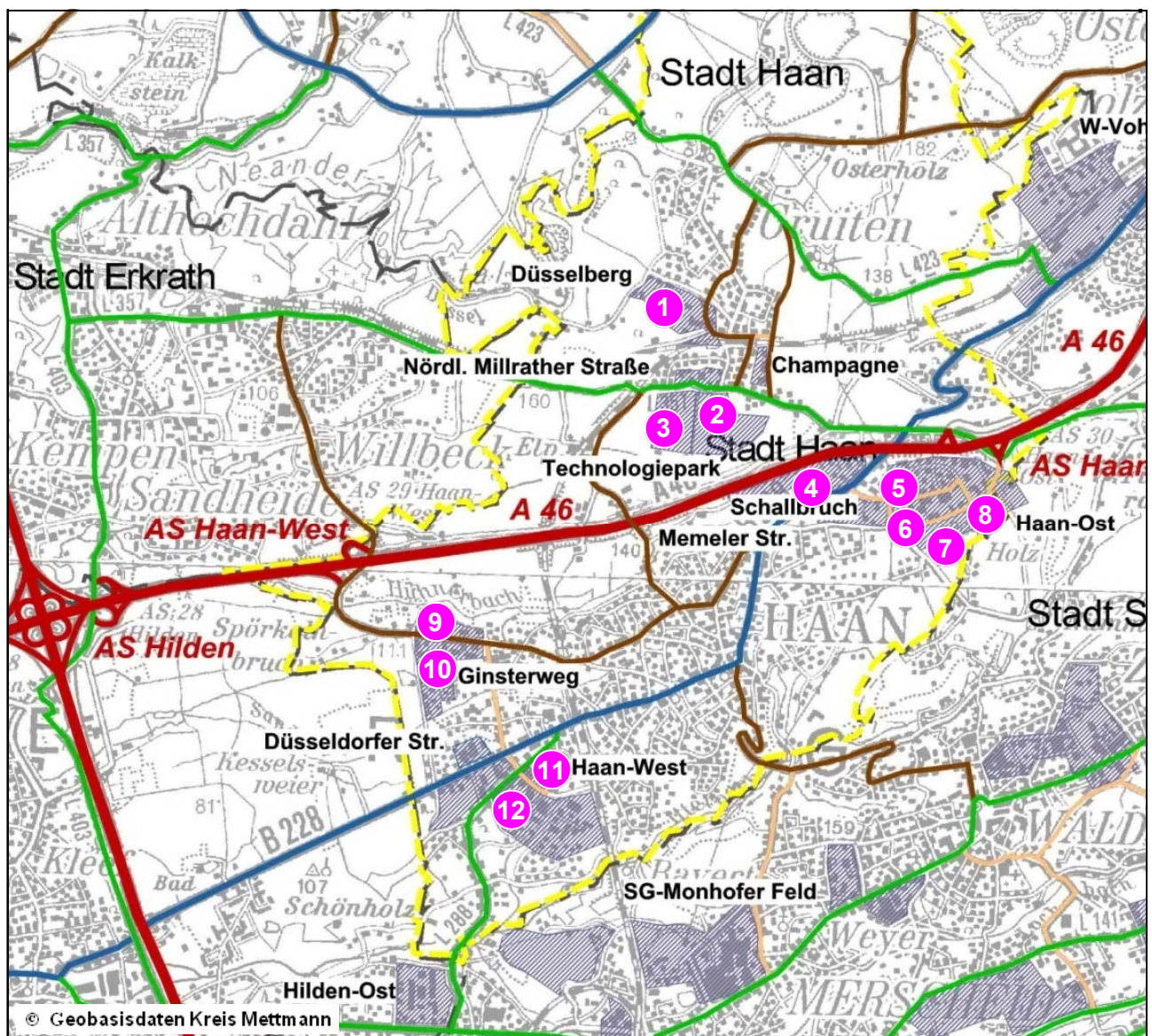
Insgesamt wurden in den vier Erfassungsstunden 1.063 Lkw an den Einfahrtsstellen erfasst. Davon bildeten 600 Lkw-Fahrten Durchgangsverkehr (56%). Für das innerstädtische Straßennetz von Haan sind 240 Lkw-Durchgangsfahrten (23%) relevant. Die Fahrten aus Solingen über die L 357 und aus Wuppertal auf der B 228 und L 357 von/zur A 46 Haan-Ost sind nicht relevant. Für die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen zeigen sich die folgenden Ergebnisse:

- Auf der Ittertstraße (K 5) wurden 125 Lkw erfasst, davon 32 Lkw (60%) im Durchgangsverkehr Richtung Kaiserstraße und 37 Lkw (51%) aus Richtung Haan. Der Durchgangsverkehr ist auf die AS Haan-Ost und Haan-West sowie Mettmann (K 20) ausgerichtet.
- Auf der Ohligser Straße (L 288) wurden 100 Lkw/4h gezählt, davon 39 Lkw mit Quelle oder Ziel A 46, Haan-West.
- Die Düsseldorfer Straße (B 288) weist nur 15 von 60 Lkw-Fahrten (25 %) im Durchgangsverkehr auf.
- Auf der K 20 bei Gruiten bilden 86 von 120 Lkw Durchgangsverkehr (72%), hauptsächlich auf die Anschlussstelle Haan-Ost und die Stadt Solingen bezogen.

### 2.3.3 Betriebsbefragungen zum Lkw-Verkehr

Auch die ortsansässigen Betriebe nutzen das Haaner Straßennetz. Um das Verkehrsverhalten und die Bedürfnisse dieser Betriebe nachvollziehen zu können, wurden im Jahr 2015, zwischen Juli und September, Befragungen in Abstimmung mit der Stabsstelle Wirtschaftsförderung der Stadt Haan durchgeführt. Es wurden Betriebe mit erwarteten hohem Lkw-Aufkommen in den Gewerbegebieten Haan-Ost, Haan-West und in Gruiten ausgewählt. **Bild 2-10** zeigt die Standorte der befragten Unternehmen. Eine namentliche Nennung erfolgt an dieser Stelle aus Datenschutzgründen nicht.

Bei 10 Betrieben wurde das Verkehrsverhalten in persönlichen Interviews erhoben, 2 Unternehmen haben nach Rücksprache einen Fragebogen selbstständig ausgefüllt. Um auch Informationen über die gewerblichen Schwerverkehr von und nach Solingen zu erhalten, wurden mehrere Betriebe in Solingen angefragt. Diese waren jedoch nicht zu einer Auskunft bereit.



**Bild 2-10:** Gewerbegebiet in Haan und befragte Betriebe



Die folgenden Fragen wurden den Unternehmen gestellt:

- Art des Betriebes?
- Größe des Betriebes?
- Wie sind die Betriebszeiten?
- Anzahl der eigenen Lkw (Fahrzeugtyp)? Oder fahren Fremdunternehmen? Wenn ja, woher?
- Wie viele Mitarbeiter sind bei Ihnen beschäftigt? Wie viele sind gleichzeitig anwesend?
- Mit welchen Verkehrsmitteln reisen die Beschäftigten an?
- Wie viele Ziel- und Quelfahrten werden am typischen Werktag durchgeführt (Fahrzeugaufkommen)? Und wie ist das Fahrzeugaufkommen auf die einzelnen Fahrzeugarten aufgeteilt (Lastzügen Lkw, Lieferwagen)?
- Wie stellen sich die Lkw-Fahrten im Tagesverlauf dar? Zu welchen Zeiten wird das Hauptumschlagaufkommen abgewickelt?
- Welche Quellen und Ziele hat der Schwerverkehr? Welche Routen werden gewählt? Welche Autobahnanschlussstelle wird genutzt?
- Welche Bedeutung hat die Innestadtdurchfahrt über die B 228 oder die K 16?
- Gibt es Vergrößerungs- / Erweiterungsabsichten, sodass folgend das zukünftige Schwerverkehrsaufkommen steigt? Werden sich die genutzten Fahrtrouten ändern?
- Wie wird die Verkehrsqualität im umliegenden Straßennetz eingeschätzt? Leistungsfähigkeit der Kreuzungen? Verkehrsfluss auf der A 46, der B 228, der K 16? Gibt es Engpässe?
- Ist die Nutzung der B 228, der K 16 und der Martin-Luther-Straße betriebsbedingt notwendig?
- Würden durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Martin-Luther-Straße und der Turnstraße Zeitverluste, Erschwernisse, wirtschaftliche Verluste bei Nutzung von Alternativrouten notwendig?

Die Einzelauswertungen der Betriebsbefragungen wurden im Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan Haan detailliert vorgestellt. Innerhalb des Untersuchungsberichtes erfolgt nur eine zusammenfassende, anonymisierte Darstellung der Auswertungen.

Die 12 befragten Betriebe in Haan haben insgesamt über 1.700 Beschäftigte und erzeugen am typischen Wochentag 720 Lkw-Fahrten:

- 144 Lkw-Fahrten in Gruiten,
- 260 Lkw-Fahrten in Haan-West,
- 316 Lkw-Fahrten in Haan-Ost.

Bezogen auf die beiden Haaner Autobahnanschlussstellen bedeutet dies ein Potenzial von:

- 260 Lkw-Fahrten für Haan-West und
- 460 Lkw-Fahrten für Haan-Ost.

Die Lkw-Fahrten beschränken sich in der Regel auf den Zeitraum von ungefähr 7:00 bis 17:00 Uhr. Zusätzlich werden die Betriebe täglich bis zu fünfmal von Paketdiensten beliefert.

Die eigenen Lkw der befragten Firmen sind überwiegend im regionalen Verkehr unterwegs. Es wird der nächstgelegene Autobahnanschluss (Haan-Ost oder Haan-West) genutzt. In Gruiten und Haan-Ost ansässige Betriebe nutzen die Anschlussstelle Haan-Ost. In Haan-West und am Ginsterweg ansässige Betriebe nutzen die Anschlussstelle Haan-West.

Die meisten Lkw-Fahrten werden für die befragten Betriebe durch Fremdfirmen durchgeführt. Eine Aussage über die gewählten Fahrtrouten kann nicht abschließend getroffen werden.

Die Ortsdurchfahrt über die B 228 ist nur von Bedeutung, wenn Ziele in der Innenstadt angefahren werden. Die Ortsdurchfahrt über die K 16, wird selten als Alternative zu der gestauten A 46 gefahren. Die Martin-Luther-Straße wird von den ortsansässigen Betrieben selten genutzt. Nur wenige der Betriebe haben Ziele in Solingen.

Ziele in Solingen können auch über die Ohligser Straße, oder über Solingen-Gräfrath erreicht werden. Die Martin-Luther-Straße spielt für die befragten Betriebe kaum eine Rolle.

Die meisten Unternehmen streben zwar eine sanfte Betriebsentwicklung an, aber dadurch kommt es zu keiner nennenswerten Erhöhung der Lkw-Fahrten.

Über die Fragestellungen hinaus äußerten sich die befragten Betriebe positiv oder kritisch zu den örtlichen verkehrlichen Begebenheiten. Die folgenden Aussagen wurden mehrfach geäußert:

- Im Gewerbegebiet Haan-Ost werden durch am Straßenrand parkende Pkw die Straßenräume eingeengt. Dadurch kommt es bei Begegnungsfällen zwischen Lkw zu Problemen. Auch die Lkw-Schleppkurven in Knotenpunktbereichen sind teilweise zugeparkt. Es fehlen Parkierungsflächen für Lkw, die wichtig sind für die Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten.
- Der Kreisverkehr am Ginsterweg (K 16) ist ein voller Erfolg.
- Im Gewerbegebiet Haan-West werden durch am Straßenrand parkende Pkw die Straßenräume eingeengt. Auch die Lkw-Schleppkurven in Knotenpunktbereichen sind teilweise zugeparkt.
- Es fehlt eine klare Lkw-Zielführung von den Autobahnanschlussstellen der A 46 zu den Haaner Gewerbegebieten.
- Die Einbahnstraßenregelung im Gewerbegebiet Haan-Ost, während der Bauzeit des 'Ostermann-Kreisverkehrs', wurde positiv und negativ wahrgenommen. Positiv weil der Lkw-Verkehr ohne Begegnungsverkehr ungehinderter fahren konnte. Negativ, weil die Zufahrt zu den Firmen umwegig war.
- Die ÖPNV-Anbindung des Technologieparks Haan könnte durch eine neue Haltestelle auf der Ellscheider Straße verbessert werden.
- Die Niederbergische Allee im Technologiepark bietet für den Fußgänger- und Radverkehr keine Wege und keine Beleuchtung.
- Am Knoten Haan-Ost / Landstraße gibt es zugunsten der A 46 massive Rückstauungen, insbesondere im Knotenarm Landstraße.
- Die Gewerbegebiete müssen auch von Schwerverkehrsfahrzeugen, z.B. mit Überlänge beliefert werden können, was bei der Stadt- und Straßenplanung Berücksichtigung finden muss.

## 2.4 Kfz-Verkehrsmengen

### 2.4.1 Allgemeine Kfz-Verkehrsmengen

Das makroskopische Verkehrssimulationsmodell für das Straßennetz der Stadt Haan wurde auf der Grundlage der Verkehrserhebungen im Analysejahr 2015 geeicht. Da in der Zwischenzeit bis zur Erstellung des Schlussberichtes des VEP Haan Teil II eine Reihe von räumlich begrenzten Verkehrsuntersuchungen durch das Planungsbüro Runge IVP durchgeführt wurden, fand im Herbst 2018 eine weitere Kalibrierung des Verkehrsmodells statt, sodass die mengenmäßige Verkehrsanalyse für das Analysejahr 2018 erfolgte. Die folgenden Untersuchungsergebnisse wurden in das Analyseverkehrsmodell eingearbeitet:

- Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum Haan Windhövel, April 2016,
- Verkehrsuntersuchung Haan-Backesheide, März 2018,
- Evaluierung der Verkehrssituation am Baumarkt Düsseldorfer Straße, Mai 2018,
- Verkehrsuntersuchung zum Neubau der DB-Brücke und eines Kreisverkehrs im Zuge der L 357 in Haan Gruiten (im Auftrag des Landesbetriebs Straßen NRW), September 2018.

Die Analyseverkehrsstärken sind auf der folgenden Seite in **Bild 2-11** dargestellt.

### 2.4.2 Lkw-Verkehrsmengen

Das Verkehrssimulationsmodell enthält auch eine eigene Verkehrsbeziehungsmatrix für den Güterschwerverkehr. Diese beinhaltet die Lkw-Fahrten im Schwerverkehr  $\geq 3,5t$  zulässigem Gesamtgewicht und wurde aus den Zählungen und der Kennzeichenverfolgung im Lkw-Verkehr erhoben. **Bild 2-12** zeigt die Lkw-Verkehrsstärken. Nicht enthalten ist der Personenschwerverkehr durch Linienbusse.

Insgesamt werden an einem typischen Wochentag rund 3.800 Lkw-Fahrten im Straßennetz der Stadt Haan (ohne A 46) durchgeführt. Etwa 1.600 Lkw-Fahrten stellen Durchgangsverkehr für das Stadtgebiet Haan dar (vgl. **Bild 4-5** auf Seite 4-5). Dies sind 42 % der Lkw-Fahrten. Für das innerstädtische Straßennetz (Kaiserstraße, Alleestraße, Martin-Luther-Straße, Ittertälstraße) sind davon rund 250 Lkw-Fahrten relevant. Besonders hoch sind die Lkw-Durchgangsverkehrsanteile an den folgenden Querschnitten:

- K 20n, OU Gruiten 65 % (190 von 290 Lkw-Fahrten),
- Ittertälstraße (K 5): 56 % (180 von 310 Lkw-Fahrten),
- Ohligser Straße (L 288): 54 % (130 von 240 Lkw-Fahrten).

Auf der Alleestraße und der östlichen Kaiserstraße (B 228) ist der Lkw-Durchgangsverkehr mit rund 200 Lkw/24h mengenmäßig hoch, macht jedoch nur einen Anteil von 36 % am Gesamt-Güterschwerverkehr, der hier 550 Lkw/24h ausmacht.

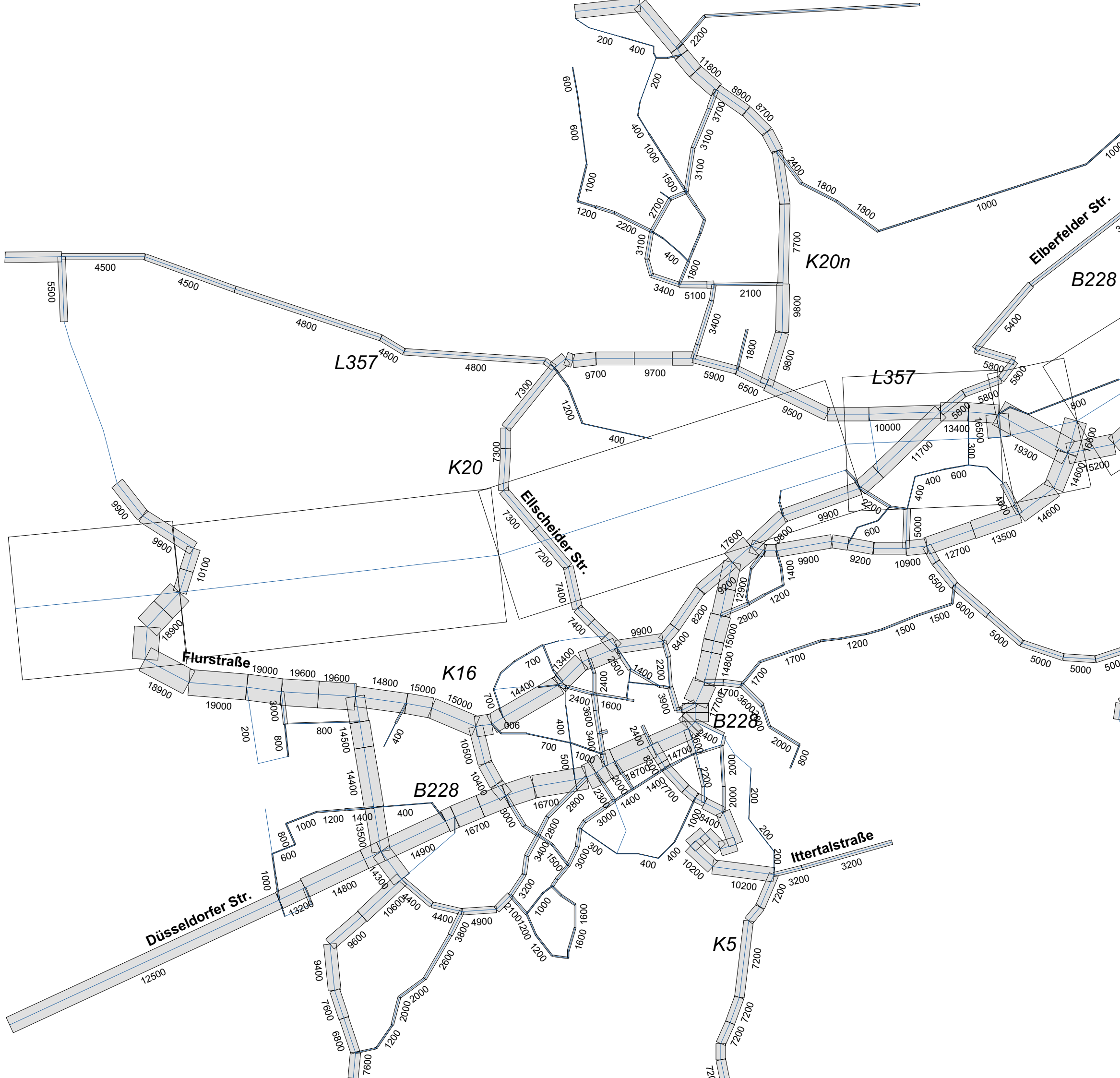
Eine Überblick über die Gesamtbelastung wesentlicher Straßenquerschnitte gibt **Tabelle 2-5** auf der Seite 2-17.

# Runge **IVP**

Kfz-Verkehrsstärken  
Analyse 2018

[Kfz/24h]

Verkehrsentwicklungsplan  
Haan Teil II

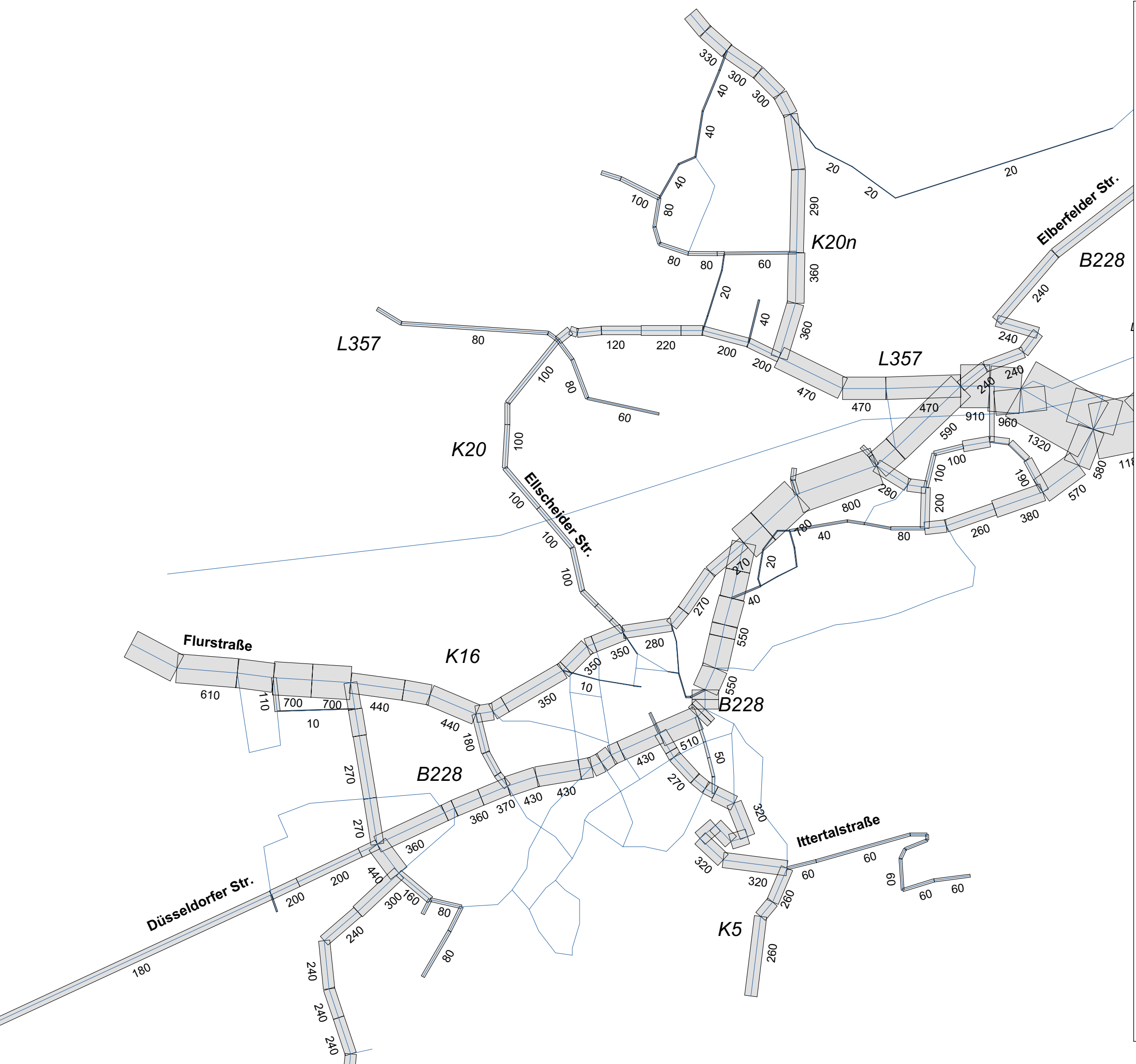


# Runge **IVP**

Lkw-Verkehrsstärken  
Analyse 2018

[Lkw/24h]  
Güterverkehr, Lkw > 3,5t

Verkehrsentwicklungsplan  
Haan Teil II



Straße	Alle Kfz Kfz/24h	Schwerverkehr		Güterverkehr	
		SV/24h	SV-Anteil	GV/24h	GV-Anteil
B 228, Düsseldorfer Str.	13.200	320	2,4%	200	1,5%
B 228, Bahnhofstr.	16.700	680	4,1%	430	2,6%
B 228, Kaiserstraße	18.700	830	4,4%	430	2,3%
B 228, Alleestraße	14.800	820	5,5%	550	3,7%
B 228, Elberfelder Straße	11.700	790	6,8%	590	5,0%
L 288, Ohligser Str.	9.600	245	2,6%	240	2,5%
L 357, Millrather Str.	9.700	290	3,0%	220	2,3%
L 357, Gruitener Str.	10.000	550	5,5%	470	4,7%
L 357, Gräfrather Str.	13.400	910	6,8%	910	6,8%
K 5, Ittertalsstraße	10.000	380	3,8%	320	3,2%
K 16, Flurstraße	15.000	500	3,3%	440	2,9%
K 16, Diekerstraße	14.400	440	3,1%	350	2,4%
K 16, Nordstraße	9.900	350	3,5%	280	2,8%
K 20, Ellscheider Str.	7.400	170	2,3%	100	1,4%
K 20n, Ortsumgehung	9.800	360	3,7%	360	3,7%
Böttinger Straße	10.500	330	3,1%	180	1,7%
Hochstraße	3.400	170	5,0%	20	0,6%
Hochdahler Straße	14.400	340	2,4%	270	1,9%
Martin-Luther-Straße	7.700	300	3,9%	270	3,5%

**Tabelle 2-5:** Kfz-Verkehr, Schwer- und Güterverkehr auf wesentlichen Straßenquerschnitten

## 2.5 Unverträglichkeiten zwischen den Straßenraumrandnutzungen und den Kfz-Belastungen

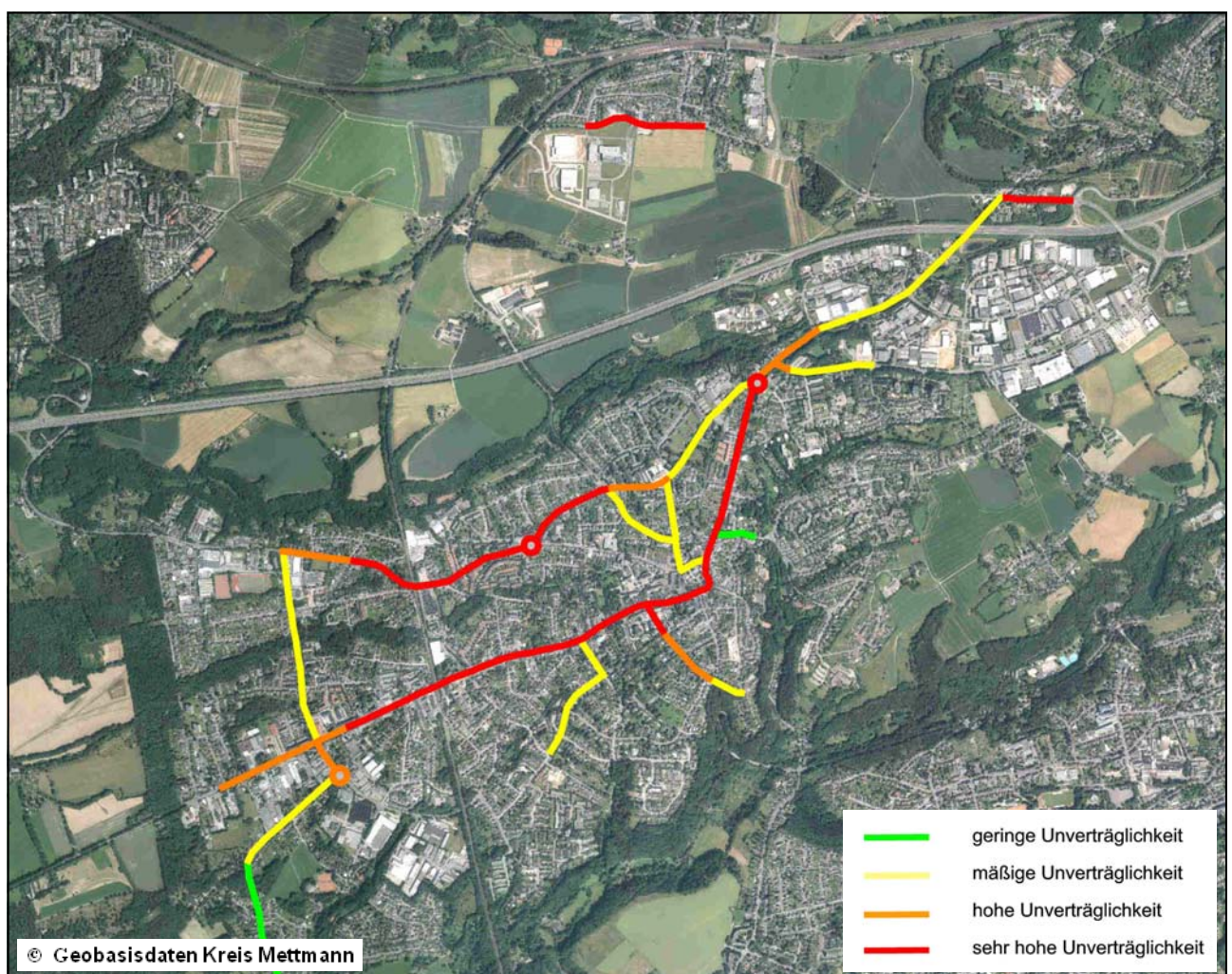
Im VEP Haan Teil I wird ein formalisiertes Verfahren angewendet, um die Empfindlichkeiten der Straßenräume gegenüber dem Kfz-Verkehr festzustellen und auf der Grundlage der Verkehrsbelastungszahlen Unverträglichkeiten und Konflikte zu ermitteln (vgl. Kapitel 4.1 im VEP Haan Teil I). Dieses Verfahren wurde auch im Rahmen des VEP Haan Teil II durchgeführt.

Bei der Bewertung der Unverträglichkeiten zwischen den Straßenraumrandnutzungen und den Kfz-Verkehrsbelastungen werden die folgenden Einflussfaktoren berücksichtigt:

- die Anwohnerdichte,
- schützenswerten Nutzungen (KiTa, Schulen, Altenheime, hohe öffentlicher Bedeutung),
- die Straßenraumbreite,
- die allgemeinen Kfz-Verkehrsmengen
- die Schwerverkehrsbelastungen.

**Bild 2-10** zeigt die Straßenabschnitte im Haaner Straßennetz mit Unverträglichkeiten zwischen den Straßenraumrandnutzungen und den Verkehrsbelastungen. Straßenräume, die nicht farblich dargestellt sind, weisen keine oder nur sehr geringe Unverträglichkeiten gegenüber dem Kfz-Verkehr auf. Hohe Unverträglichkeiten weisen folgende Straßenabschnitte auf:

- K 16: Flurstraße - Dieker Straße - Feldstraße - Nordstraße,
- B 228: Düsseldorfer Straße - Bahnhofstraße - Kaiserstraße - Alleestraße - südwestlicher Abschnitt der Elberfelder Straße,
- L 288, Ohligser Straße,
- L 357, Millrather Str. und Gräfrather Straße,
- K 5: Martin-Luther-Straße.



**Bild 2-10:** Unverträglichkeiten zwischen Straßenraumrandnutzungen und Kfz-Verkehrsmengen

## 2.6 Radverkehr im Umfeld der weiterführenden Schulen

Schüler- und Ausbildungsverkehr ist klassischer Radverkehr. Die Nutzung des Fahrrades ist ein wesentlicher Bestandteil der eigenständigen Mobilität von Kindern- und Jugendlichen. Die weiterführenden Schulen gehören zu den wichtigsten Zielen des Radverkehrs. In Haan ist der Anteil des Radverkehrs jedoch auch am Schülerverkehr nur relativ gering ausgeprägt.

Ausgangspunkt des vorliegenden Radverkehrskonzeptes war die Analyse des Schülerradverkehrs. Im Rahmen dieser Analyse fanden Verkehrsbeobachtungen in den Morgenstunden vor dem Schulbeginn statt. Ein wichtiger Bestandteil der Analyse waren die Gespräche mit den betroffenen Schülern. Es fanden Interviews statt, um aus erster Hand Informationen über 'erfahrene' Mängel und Konflikte in der Haaner Fahrradinfrastruktur zu erhalten. Auf dieser Basis konnten die entsprechenden Handlungsbereiche identifiziert werden.

Folgende Interviews wurden durchgeführt:

- **Emil-Barth-Realschule:** Am Donnerstag den 20. November 2014 fand während des jährlichen Schülerversammlungstages, ein Gespräch mit den Anwesenden statt. Es waren die Klassensprecher und deren Vertreter aller Jahrgangsstufen anwesend.
- **Hauptschule Zum Diek:** Am Dienstag den 24. März 2014 fand im Büro des Schulleiters ein Treffen mit dem Schülersprecher, der Schülersprecherin und zwei interessierten Schülern aus der 10. Klasse statt.
- **Städtisches Gymnasium Haan:** Am Mittwoch den 15. April 2015 fand ein Treffen mit den beiden Schülersprecherinnen, 2 Schülern aus der Oberstufe, sowie 3 Schülern aus der Unterstufe statt. Auch wurde das Thema am Folgetag noch in einer Unterrichtsstunde in einer 5. Klasse erörtert.
- **Freie Waldorfschule Gruiten:** Am Donnerstag den 15. April 2015 waren die Schülersprecherin, 2 interessierte Schülerinnen aus der Klasse 11, sowie ein Schüler der 11. Klasse des Berufskollegs zu einem Gespräch anwesend.

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse wurden im jeweiligen Umfeld des Gymnasiums Adlerstraße, des Schulzentrums Walder Straße beziehungsweise Wiesengrundstraße, und der Waldorfschule Prälat-Marshall-Straße, kleinräumig die Mängel analysiert und eine fahrradfreundliche Struktur geplant. Die detaillierte Analyse sowie die darauf basierenden Planungen werden in **Kapitel 5** innerhalb des Handlungskonzeptes für den Radverkehr dargestellt.



## Ergebnisse der Schülerinterviews

Die Schülerinterviews und –workshops fanden an den Schulen jeweils mit einem unterschiedlichen Schülerkreis, sowie auch zu unterschiedlichen Jahreszeiten statt. Die getroffenen Aussagen und Erkenntnisse sind jedoch im Kern die gleichen:

- Die meisten Schüler besitzen ein eigenes, verkehrssicheres Fahrrad.
- Die meisten Schüler besitzen ein SchokoTicket und fühlen sich damit ausreichend mobil.
- Viele Schüler haben kein Interesse am Radfahren.
- Viele Schüler kommen aus den umliegenden Städten und haben einen entsprechend weiten Schulweg.
- „Die Haaner Topografie ist zu hügelig zum Radfahren.“
- Viele Schüler werden durch ‘Elterntaxis‘ zur Schule gebracht.
- Es findet keine Förderung des Radverkehrs im häuslichen Umfeld statt.
- Die Haaner Straßenräume werden als zu eng, zu hoch belastet und als zu unsicher erfahren.
- Es gibt zu wenig Radwege in Haan.
- Der Radverkehr sucht sich Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Der Großteil der Schüler hat keinen Bezug mehr zum Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel. Manchmal wird es noch im nachmittäglichen Freizeitverkehr genutzt. Überwiegend werden die Wege mit dem Bus zurückgelegt. Das Schüler-Schoko-Ticket ermöglicht die Nutzung des ÖPNV nicht nur auf dem Schulweg, sondern auch für private Fahrten.

Dieses spiegelt sich auch in dem Anteil der Schüler wieder, die das Fahrrad für den Schulweg nutzen. Am Tage der Schülerinterviews wurden jeweils die geparkten Fahrräder vor der jeweiligen Schule gezählt. Im Verhältnis zu den Schülerzahlen ergeben sich die Radverkehrsanteile:

- Hauptschule ‘Zum Diek’: 5,7%
- Emil-Barth-Realschule: 1,4%
- Städtische Gymnasium Haan (am einem warmen Frühlingstag): 32%
- Freie Waldorfschule Haan-Gruiten: 1,7%

Besonders durch diese Unerfahrenheit auf dem Fahrrad, sind die Schüler auf ein vollständiges und sicheres Radverkehrsnetz angewiesen, das es ihnen ermöglicht die täglichen Wege sicher auf dem Fahrrad zurückzulegen.

In diesem Radverkehrskonzept können keine Empfehlungen gegeben werden, wie Schüler wieder an das Radfahren herangeführt werden können, aber es ist offensichtlich, dass dieses in frühen Jahren im Elternhaus und in der Schule versäumt wird.

### 3 Verkehrsprognose 2030

Der Verkehrsentwicklungsplan Haan Teil I prognostiziert die Kfz-Verkehrsstärken im Straßennetz bis zum Prognosejahr 2025. Für den VEP Haan Teil II liegt der Prognosehorizont auf dem Jahr 2030. Weiterhin wird für die Verkehrsentwicklung ein Basisszenario betrachtet. Das Basisszenario geht von der Beibehaltung der heutigen organisatorischen und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr aus. Eine Veränderung der Fahrzeugflotte mit einem wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen in der Zukunft hat keine Auswirkungen auf die Anzahl der Kfz-Fahrten, die bei der Verkehrsprognose Untersuchungsgegenstand ist. Maßnahmen, die grundsätzliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens hervorrufen, werden im VEP Haan Teil II nicht behandelt.

#### 3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die allgemeine Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland ist von der demographischen Bevölkerungsentwicklung, der wirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung des Verkehrsverhaltens abhängig. Bundesweit ist weiterhin von steigenden Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr auszugehen<sup>1)</sup>:

- Das Personenverkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) steigt von rund 56,5 Mrd. Personenfahrten im Jahr 2010 auf 59,1 Mrd. Personenfahrten in 2030 (+ 4,6 %). Die Fahrzeugfahrleistung im Pkw-Verkehr auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen steigt von 298 Mrd. Fahrzeugkilometer (Fz-km) in 2010 auf 337 Mrd. Fz-km in 2030, was einer Steigerung von 13 % entspricht.
- Der Güterverkehr wächst beim Transportaufkommen von 3,12 Mrd. Tonnen im Jahr 2010 auf 3,64 Mrd. t im Jahr 2030, d.h. um 17 %. Die Fahrzeugfahrleistung im Lkw-Verkehr wächst bis 2030 deutlich: Hier nimmt die Fahrleistung von 51 Mrd. Fz-km auf 65 Mrd. Fz-km zu.

Die Verkehrsmengenentwicklung auf den Bundesfernstraßen muss jedoch differenziert von den Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen gesehen werden. Zusätzliche Fahrleistungen treten insbesondere im Fernverkehr auf. Im regionalen Straßennetz hat die Zubringerfunktion zu den Autobahnen eine fahrtenerhöhende Funktion. Ansonsten zeigt sich insbesondere auf vielen Landes-, Kreis- und Stadtstraßen über viele Jahre eine weitgehende Konstanz der Verkehrsmengen.

Jahr	B228 Düsseldorfer Str.	B228 Bahnhofstr.	B228 Elberfelder Str.	L288 Ohligser Str.	L 357 Millrather Str.	K5 Ittertstr.	K16 Feldstr.
2015	10.166	15.818	9.033	7.860	3.848	8.865	14.972
2010	10.326	13.878	9.498	7.529	6.216	8.517	10.018
2005	--	--	10.645	--	--	7.553	11.594
2000	10.818	10.638	9.158	7.635	5.503	9.035	10.792
1995	11.099	14.952	9.747	7.001	4.885	10.245	9.523

**Tabelle 3-1:** Entwicklung des DTV [Kfz/24] an den Zählstellen der landesweiten Verkehrszählung

<sup>1)</sup> Verkehrsverflechtungsprognose 2030 - Netzumlegungen (Stand 2015) von BVU, ITP, IVV, Intraplan im Auftrag des BMVI für den Bundesverkehrswegeplan

Auch die Kfz-Verkehrsstärkenentwicklung auf wesentlichen klassifizierten Straßen in der Stadt Haan zeigt keine einheitliche Entwicklung. **Tabelle 3-1** zeigt beispielsweise für die B 228, dass in den 20 Jahren zwischen 1995 und 2015 auf der Düsseldorfer und Elberfelder Straße ein Rückgang, während auf der Bahnhofstraße eine Zunahme der Verkehrsmengen stattgefunden hat. Bei der Auswertung der Straßenverkehrszählungen des Straßenbaulastträgers wird eine Uneinheitlichkeit der Entwicklung festgestellt. Eine signifikante Erhöhung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs kann im Stadtgebiet von Haan (mit Ausnahme auf der L357 zwischen Gruitzen und Solingen) nicht festgestellt werden.

Die Bevölkerungsprognose des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt noch nicht die in den letzten Jahren festzustellenden großräumigen Wanderungsbewegungen (z.B. aus den ost- und südosteuropäischen Ländern sowie die Flüchtlingsmigration). Auch neuere Entwicklungen wie die Ansätze zum autonomen Fahren, der Trend zu „car-sharing“ in den Großstädten oder auch die Umweltdiskussionen mit Fahrverbotsandrohungen und eine verstärkte Elektromobilität sind in den Prognosen noch nicht berücksichtigt.

Ein überdurchschnittliches Wachstum in der Fahrleistung wird im Süden Deutschlands prognostiziert, insbesondere im Umland der Großstädte. Demgegenüber sind in vielen Bundesländern auch Abnahmen zu verzeichnen. Der Kreis Mettmann bildet bei der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsprognose<sup>2)</sup> eine einzige zusammenhängende Verkehrszelle. Die folgenden Prognosen werden genannt:

- Abnahme der Einwohner um 0% bis – 10 %,
- Entwicklung des regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommens 2030 im Vergleich zu 2010: 0 % bis -10 %,
- relative Konstanz bis geringfügige Abnahme des motorisierten Verkehrs: 0 bis –10%.

Da eine Zunahme des Kfz-Verkehrs aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung relativ unwahrscheinlich ist, wird im Folgenden die absehbare strukturelle Entwicklung in der Stadt Haan und in den Nachbarstädten in Hinblick auf das zukünftige Kfz-Verkehrsaufkommen untersucht.

<sup>2)</sup> BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH, Intraplan Consult GmbH, Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Planco Consulting GmbH: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, 06/2014

### 3.2 Bevölkerungsprognose und Wohngebietsentwicklung

Die Bevölkerungsvorausberechnung des Landes (*IT.NRW*) zeigt für die Stadt Haan eine weitgehende Konstanz der Bevölkerungszahl bei rund 30.000 Einwohnern (siehe **Tabelle 3-2**). Allerdings kommt es zu weitgehenden Veränderungen in der Altersstruktur. Die Altersgruppe der 18– bis 65-jährigen erfährt einen deutlichen Rückgang, während die Altersgruppe der über 65-jährigen um rund 30 % zunehmen wird.

Die Altersgruppe der Senioren wird jedoch bis in ein hohes Alter mobil bleiben, sodass gegenüber dem Analysezeitpunkt keine grundsätzliche Veränderung der Mobilität (Wege– und Fahrtenaufkommen am Tag) durch die demographische Entwicklung auftreten wird. Allerdings wird die Tendenz sinkender Haushaltsgrößen insgesamt zu einem begrenzten Mehrverkehr führen, der bei der Prognose der Wohnbauflächenentwicklung im Stadtgebiet Haan aufgegriffen wird.

Beim Verkehrsmittelwahlverhalten sind im Basisszenario keine größeren Veränderungen gegenüber dem bestehenden Modal Split (vgl. **Kapitel 2.1**) zu erwarten. Durch die angestrebten Verbesserungen im Radwegenetz (vgl. **Kapitel 5**) wird es zu einer Erhöhung des Radfahreranteils kommen. Durch die demographische Entwicklung (weniger Schüler, Studenten und Auszubildende) ist andererseits mit einem Rückgang bei den ÖPNV-Kunden zu rechnen. Im Sinne einer „worst case“-Betrachtung wird von einer Konstanz des Kfz-Anteils an allen Fahrten ausgegangen.

Die Wohnbauflächenpotenziale, die durch rechtskräftige Bebauungspläne bzw. Planungsvorhaben zur Verfügung stehen, sind in der **Tabelle 3-3** auf der folgenden Seite erfasst. Mit Hilfe eines standardisierten Verfahrens wurden die möglichen Einwohnerzahlen bestimmt und daraus das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen abgeleitet:

- In Gruiten kann eine Wohnbauentwicklung von rund 300 Wohneinheiten erwartet werden, aus der ein Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 1.400 Fahrten erzeugt wird.
- In Haan wird der Neubau von rund 225 Wohneinheiten mit einer Verkehrserzeugung von ca. 970 Kfz-Fahrten berücksichtigt.

Da jedoch insgesamt die Bevölkerung von Haan nicht ansteigen wird und somit die durchschnittliche Haushaltsgröße sinken wird, sind im „Altbaubestand“ der bestehenden Wohnquartiere entsprechende Rückgänge bei der Kfz-Verkehrserzeugung anzusetzen (- 2% bis - 5%).

Alter	01.01.2018	01.01.2025	01.01.2030	01.01.2035	Veränderung	
					2018 bis 2035	in %
unter 5	1.468	1.491	1.460	1.394	-74	-5,0%
6 bis 9	1.023	1.053	1.065	1.045	22	2,2%
10 bis 17	2.278	2.203	2.196	2.240	-38	-1,7%
18 bis 24	1.910	1.769	1.760	1.719	-191	-10,0%
25 bis 39	4.370	4.318	4.203	4.032	-338	-7,7%
40 bis 49	4.246	3.709	3.737	3.818	-428	-10,1%
50 bis 64	7.144	7.287	6.595	5.892	-1.252	-17,5%
65 bis 79	5.254	5.137	5.964	6.697	1.443	27,5%
80 und mehr	2.312	3.073	3.045	3.075	763	33,0%
Summe	30.005	30.040	30.025	29.912	-93	-0,3%

**Tabelle 3-2:** Bevölkerungsprognose Stadt Haan 2018—2035 (*IT.NRW*)

Verkehrszelle	Neubaubereich	Wohneinheiten	Einwohner (1)	Kfz-Fahrten / Tag (2)
6	Plälat-Marschall-Straße	117	251	502
8	Hasenhaus	100	214	428
8	Hasenhaus	50	112	224
14	Hochstraße	9	19	38
18	Bürgerhaus	40	96	192
Summe Gruiten		316	692	1.384
26	Bachstraße	20	42	84
36	Ev. Kirche	9	20	40
41	Teichkamp	32	69	138
45	Kampstraße	15	33	66
48	Wiesenstraße	10	22	44
50	Luisenstraße	9	20	40
62	Tenger Nord	94	202	404
72	Breidenhofer Straße	36	78	156
Summe Haan		225	486	972
Summe Stadt Haan		541	1.178	2.356

Erläuterungen :

- (1) Neubaugebiete werden mit einer Haushaltsgröße von 2,0 bis 2,15 Personen angesetzt.
- (2) Spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen pro Einwohner (SVE)
  - 3,5 Wege / Tag und Person
  - MIV-Anteil 60 %
  - Pkw-Besetzungsgrad: 1,2 Personen / Pkw
  - Anteil der Wege der Einwohner mit Quelle oder Ziel in Haan 85 %
  - 0,5 Kfz / Einwohner im Besucher und Wirtschaftsverkehr .
$$SVE = 3,5 * 0,6 / 1,2 * 0,85 + 0,5 = 2,0 \text{ Kfz-Fahrten / Einwohner und Tag}$$

**Tabelle 3-3:** Verkehrsentwicklung durch Wohnnutzung

### 3.3 Gewerbeflächenentwicklung

Insgesamt sind in der Verkehrsprognose 25,5 Hektar Gewerbeflächen zu berücksichtigen. Aus den gewerblichen Entwicklungen resultiert eine zusätzliche Verkehrserzeugung von rund 4.100 Kfz/24h, wenn bis zum Prognosejahr 2030 alle Flächen entsprechend den Annahmen entwickelt worden sind. Das Schwerverkehrsaufkommen wird mit rund 280 Lkw/24h angenommen. Die **Tabelle 3-4** auf der folgenden Seite fasst die Ergebnisse der Verkehrserzeugungsrechnungen zusammen.

Bei den Gewerbeflächen sind insbesondere die folgenden Entwicklungen zu berücksichtigen:

- In Haan-Gruiten befindet sich südlich der L 357 der erste Bauabschnitt des Technologieparks Haan. Im zweiten Bauabschnitt soll der Technologiepark in Richtung Osten bis zur K 20n auf einer Fläche von ca. 15,6 Hektar erweitert werden. Gleichzeitig wird die Niederbergische Allee bis zum vorhandenen Kreisverkehr L 357 / K 20n fortgeführt. Der Bebauungsplan Nr. 168 der

Verkehrszelle	Entwicklungsfläche	Bruttofläche [ha]	Arbeitsplätze (1)	Kfz-Fahrten / Tag (2)	davon Lkw-Fahrten / Tag (3)
11	Düsselberger Straße	0,7	50	120	18
15	Champagne	0,4	20	48	8
32	Technologiepark Haan	15,6	2.000	2.600	120
Summe Gruiten		16,7	2.070	2.768	146
20	Flurstraße	0,4	20	48	7
26	Nördl. Düsseldorfer Str.	0,35	18	44	6
42	Schallbruch	0,2	8	19	3
43	Untere Landstraße	0,6	20	48	8
43	Haan-Ost	1,0	50	120	18
46	Landstraße	0,47	24	58	10
60	Südl. Düsseldorfer Str.	0,65	32	78	15
65	Büssingstr., Siemensstr.	0,9	46	423	17
113	Backesheide	4,2	120	504	51
Summe Haan		8,8	338	1.342	135
Summe Stadt Haan		25,5	2.408	4.110	281

Erläuterungen :

- (1) Angaben der Stadt Haan, 03.2009.
- (2) Spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen pro Beschäftigten (SVB)
  - 2,2 Wege / Tag und Person
  - Anwesenheitsgrad: 85 %
  - MIV-Anteil 70 %
  - Pkw-Besetzungsgrad: 1,2 Personen / Pkw
  - Wirtschaftsverkehr: 0,7 Kfz-Fahrten / Beschäftigten und Tag
  - Besucher- und Kundenverkehr: 0,6 Kfz-Fahrten / Beschäftigten und Tag
$$SVB = 2,2 * 0,85 * 0,7 / 1,2 + 0,7 + 0,6 = 2,4 \text{ Kfz-Fahrten / Beschäftigtem und Tag}$$
- (3) 50 % des Wirtschaftsverkehr mit Lkw > 3,5 t

### Tabelle 3-4: Verkehrsentwicklung durch Gewerbenutzungen

Stadt Haan ist rechtskräftig. In der Verkehrsprognose sind bis zu 2.100 Beschäftigte und bis zu 2.600 Kfz-Fahrten pro Tag berücksichtigt.<sup>3)</sup>

- Mit dem Bebauungsplan Nr. 193 und dem Gewerbegebiet Backesheide ist ein weiterer Verkehrserzeuger an der L 357 zu berücksichtigen. Geplant wird die Errichtung eines Nutzfahrzeugzentrums östlich der Autobahnanschlussstelle Haan Ost-. Die Verkehrsuntersuchung ermittelt eine Verkehrserzeugung von 420 Kfz/24h und einen Schwerverkehrsanteil von 12%.<sup>4)</sup>

Bei beiden Gewerbegebieten ist die Verkehrserzeugung vorwiegend auf das Fernverkehrsstraßennetz, das heißt die A 46 mit der Anschlussstelle Haan Ost bezogen.

<sup>3)</sup> Runge + Küchler: Verkehrsuntersuchung Technologiepark 2. BA in Haan, März 2012

<sup>4)</sup> Runge IVP: Verkehrsuntersuchung Haan-Backesheide, März 2018

### 3.4 Innenstadtentwicklung Haan

Die Stadt Haan hat im Jahr 2015 ein integriertes Handlungskonzept für ihre Innenstadt aufgestellt und beabsichtigt mit Fördermitteln des Landes NRW eine Aufwertung herbeizuführen. Unter anderem wurde dazu im Jahr 2017 ein freiraumplanerischer und städtebaulicher Wettbewerb für die öffentlichen Räume in der Innenstadt durchgeführt. Bestandteil des Innenstadtkonzeptes war auch der Neubau eines Einkaufszentrums am Windhövel, bis der Investor im Sommer 2018 einen Rückzieher machte. Im Herbst 2018 fasste der Rat der Stadt Haan den Beschluss, dass am Standort des Windhövels das neue Rathaus gebaut wird.

Diese aktuellen Entwicklungen im Jahr 2018 sind im VEP Haan Teil II noch nicht eingeflossen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass neben einem zentralisierten Rathausneubau am Neuen Markt / Windhövel eine Nutzungsaufwertung im Bereich des alten Rathauses (heutiger Parkplatz) erfolgen wird, die zur Ansiedlung innenstadtergänzender Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen) führen wird. Somit kann das Prognose-Verkehrsmengengerüst für die Innenstadt von Haan beibehalten werden<sup>5)</sup>, auch wenn die zukünftige Nutzungs- und Verkehrsverteilung bei der Schlussredaktion des Endberichts zum VEP Haan Teil II noch nicht feststeht.

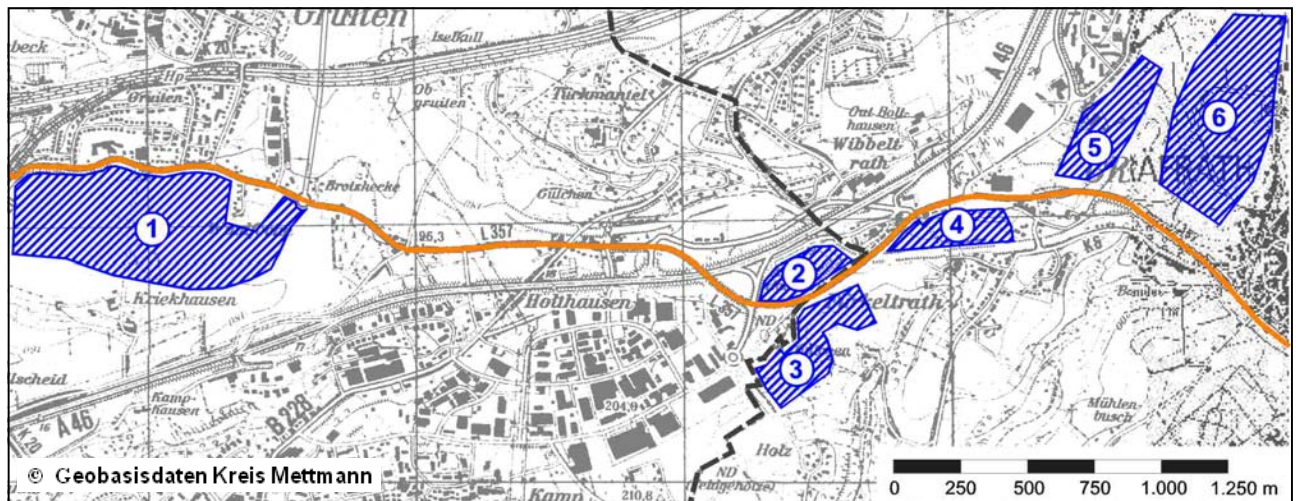
Die Verkehrsprognose 2030 berücksichtigt für die Innenstadt von Haan ein Neuverkehrsaufkommen von 1.300 Kfz-Fahrten am typischen Wochentag, davon 14 Fahrten im Schwerlastverkehr. In der Verkehrsverteilung im Innenstadtstraßennetz wird insbesondere die vorhandene Tiefgarage an der Schillerstraße besser genutzt, weshalb Verkehrsverlagerungen aus anderen Innenstadtbereichen berücksichtigt werden.

### 3.5 Nutzungsentwicklungen in der Region

Bei der Verkehrsprognose 2030 wird auch die strukturelle Entwicklung der Nachbarstädte mit betrachtet. Die Städte Mettmann, Wuppertal und Solingen planen folgende gewerbliche Nutzungsentwicklungen, die Einfluss auf die Verkehrsmengenentwicklung im Straßennetz von Haan haben:

- In Mettmann-Ost (Groß Estringhaus) wird eine Bruttogewerbefläche von rund 15 Hektar langfristig entwickelt, von denen im Prognosehorizont etwa 30% (4,5 ha) mit 225 Arbeitsplätzen anzusetzen sind. Die Verkehrserzeugung beträgt rund 540 Kfz-Fahrten am Tag, wovon aber nur ein Viertel in Richtung auf die Autobahnanschlussstelle Haan Ost bezogen wird.
- Die weitere Entwicklung des Gewerbegebiets Wuppertal–Vohrang umfasst 11,6 Hektar Gewerbefläche. Bei einem Ansatz von 75 Beschäftigten je Hektar können 870 Beschäftigte berücksichtigt werden. Die Verkehrserzeugung wird mit rund 2.000 Kfz/Fahrten pro Tag abgeschätzt, von denen rund ein Viertel auf das Haaner Straßennetz mit der Autobahnanschlussstelle Haan Ost bezogen wird.
- Im Solinger Gewerbegebiet Monhofer Feld wird eine Restfläche von 2,6 Hektar für etwa 130 Beschäftigte mit einem Verkehrsaufkommen von rund 300 Kfz-Fahrten berücksichtigt. Aufgrund der mangelhaften eigenen Autobahnbindung der Stadt Solingen, wird ein Drittel der Fahrten auf das Stadtgebiet von Haan bezogen.

<sup>5)</sup> Runge IVP: Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum Haan Windhövel, Juni 2016



**Bild 3-1:** Geplante Gewerbeentwicklungen entlang der L 357 in Haan und Solingen

Entlang der L 357 gibt es bis zum Prognosejahr 2030 eine Reihe von Gewerbeflächenentwicklungen, von denen die Entwicklung des Technologieparks Haan (1) und des Nutzfahrzeugzentrums Backesheide (2) bereits in **Kapitel 3.3** behandelt worden sind. Auf dem Solinger Stadtgebiet sind zusätzlich die folgenden Projekte zu berücksichtigen:

- Piepersberg-Ost (6) ist bereits größtenteils entwickelt. Es wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von knapp 300 Kfz-Fahrten pro Tag berücksichtigt.
- In Piepersberg-West (5) befinden sich in etwa 6 Hektar unbebaute Gewerbeflächen. Die Verkehrsprognose geht von etwa 375 Beschäftigten und 900 Kfz-Fahrten pro Tag aus.
- Das Gewerbegebiet Fürkeltrath I (4) soll auf einer bislang unbebauten Fläche entstehen. Die nutzbare Bruttofläche beträgt rund 4,6 Hektar. Die Verkehrsprognose berücksichtigt 175 Beschäftigte und 420 Kfz-Fahrten pro Tag.
- Das Gewerbegebiet Fürkeltrath II (3) mit einer Bruttofläche von 4,5 Hektar befindet sich an der L 357 direkt gegenüberliegend der Entwicklungsfläche Backesheide auf Solinger Stadtgebiet. Vor der Entwicklung von Fürkeltrath II sollen entsprechend den Planungen der Stadt Solingen zunächst die Freiflächen in Piepersberg-West sowie das Gewerbegebiet Fürkeltrath I entwickelt werden. Die Entwicklung von Fürkeltrath II wird somit allenfalls langfristig erfolgen. Eine Berücksichtigung in der Verkehrsprognose 2030 im VEP Haan Teil II erfolgt nicht.

Mit den dargestellten Flächenentwicklungen und Verkehrsmengenabschätzungen in den **Kapiteln 3.1 bis 3.5** wurden die absehbaren demographischen Entwicklungen und Nutzungsplanungen der Stadt Haan und der umliegenden Kommunen aufgegriffen, sodass die Verkehrsbeziehungsmatrix für das Prognosejahr 2030 erstellt werden konnte.

<sup>5)</sup> Runge IVP: Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum Haan Windhövel, Juni 2016



### 3.6 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Bereits im Analysestraßennetz sind die Maßnahmen eingeflossen, die im Zeitraum der Erstellung des VEP Haan Teil I und Teil II umgesetzt worden sind. Dazu gehören der Ausbau des Knotenpunktes „Polnische Mütze“ (B228 / L357), der Straßenneubau der K20n und die Unterbrechung der Erkrather Straße. Für das Prognosejahr 2030 werden die folgenden Projekte in das Verkehrsstraßennetz eingearbeitet:

- Leistungsgerechter Ausbau der Autobahnanschlussstelle Haan Ost an der L357,
- Fortführung der Niederbergischen Allee zum Kreisverkehr L357 / K20n.
- Neubau der DB-Brücke und eines Kreisverkehrs mit der K20 im Zuge der L357.

Weitere in der Diskussion befindliche Maßnahmen bleiben in der Grundprognose unberücksichtigt. Die Verkehrsentwicklung in der Haaner Südstadt wird im folgenden **Kapitel 4** behandelt. Dabei wird allerdings nicht die Datenbasis des Jahres 2018 berücksichtigt, die zum Zeitpunkt der Endredaktion des vorliegenden Berichtes vorliegt, sondern die Datenbasis aus dem Zwischenstand 2016. Die Unterschiede in den Ausgangsverkehrsmengen sind im Bereich der Haaner Südstadt jedoch gering. Insbesondere die gewerblichen Entwicklungen (auch auf dem Solinger Stadtgebiet) sind in der Südstadtuntersuchung bereits berücksichtigt.

### 3.7 Kfz-Verkehrsbelastungen Prognose 2030

Mit der Umlegung der Verkehrsbeziehungsmatrix Prognose 2030 auf das Prognosestraßennetz konnten mit Hilfe des Verkehrsberechnungsmodells die Kfz-Verkehrsstärken für das Jahr 2030 unter den Bedingungen des Basisszenarios berechnet werden. Das **Bild 3-2** auf der folgenden Seite zeigt die Kfz-Verkehrsmengen des Prognosejahres 2030. Einen Überblick auf die Veränderungen zur Analyse 2018 zeigt die nachfolgende **Tabelle 3-5**.

Eine deutliche Verkehrszunahme weist nur der nördliche Stadtteil Gruitzen aus. Dabei wirkten sich die Neubaugebiete im Wohnsiedlungsbereich eher gering aus. Die Verkehrsmengensteigerung resultiert im Wesentlichen aus der Erweiterung des Technologieparks Haan und aus den Kfz-Fahrten, die durch die gewerbliche Entwicklung östlich der Autobahnanschlussstelle Haan erzeugt wird (Haan-Backesheide, Solingen-Piepersberg, Solingen-Fürkeltrath I). Auf der Gruitener Straße wird eine Verkehrszunahme um 2.500 Kfz auf 12.400 Kfz/24h festgestellt. Auch die K 20n weist eine deutliche Mehrbelastung auf.

Hingegen bleiben die Verkehrsmengen in Haan-West weitgehend unverändert, da kaum verkehrserzeugende Entwicklungen zu berücksichtigen sind.

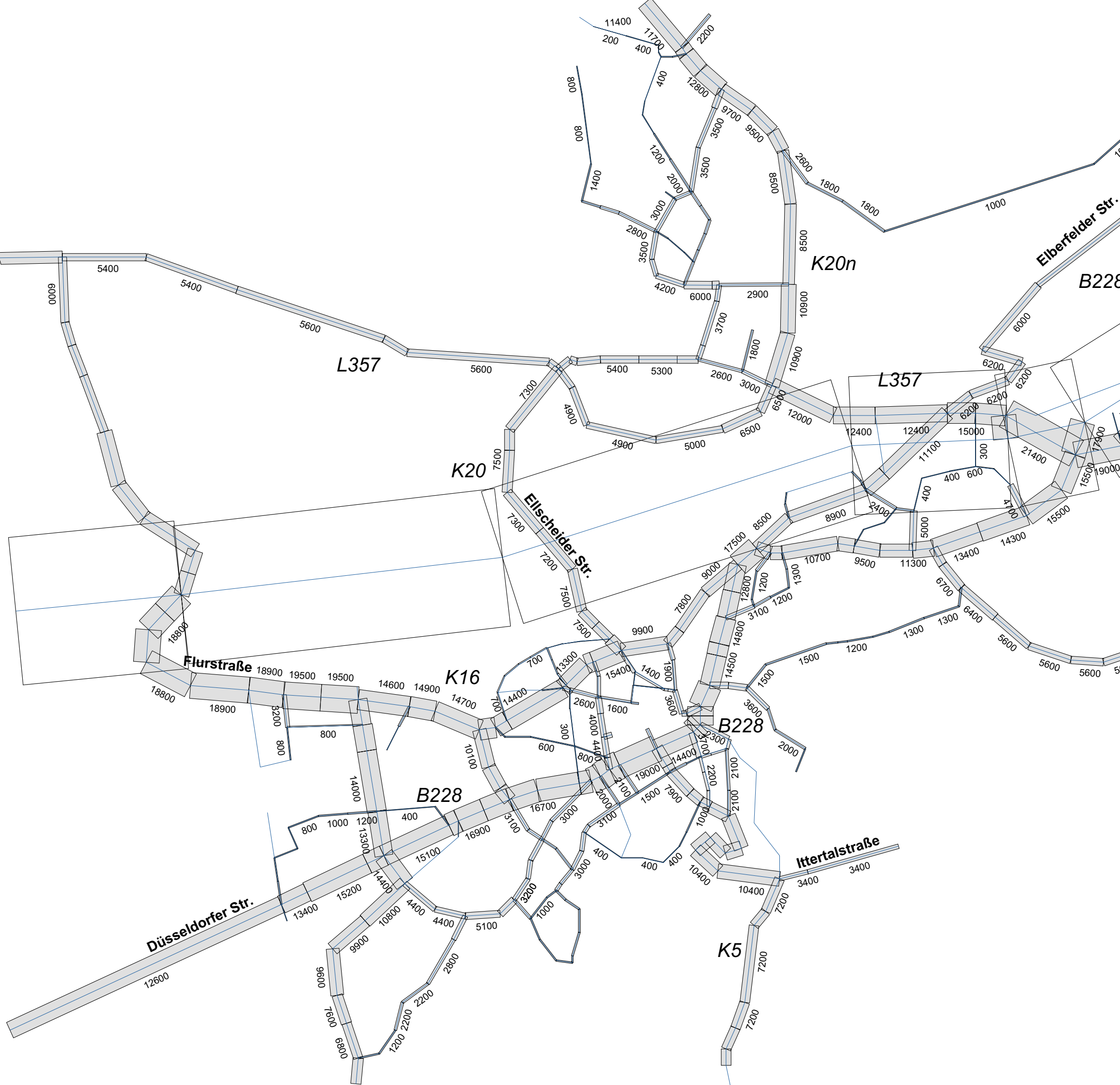
In der Innenstadt von Haan kommt es zu Mehrverkehr durch die Aufwertung des Stadtzentrums. Jedoch sind die Verkehrsmengenentwicklungen uneinheitlich. Während auf der B228 leichte Zunahmen festgestellt werden, nimmt die Verkehrsmenge auf der K16 (sehr) leicht ab.

Die Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle Haan Ost führt zu Mehrverkehr auf der Landstraße und leichten Verkehrsmengenabnahmen auf der Elberfelder Straße.

# Runge **IVP**

Kfz-Verkehrsstärken  
Prognose 2030

[Kfz/24h]



Verkehrsentwicklungsplan  
Haan Teil II

Straße	Verkehrsbelastung Prognose 2030 [Kfz/Tag]	Veränderung 2030 gegenüber Analyse 2018	
		[Kfz/Tag]	[%]
B228, Düsseldorfer Straße	15.200	+ 400	+ 3 %
B228, Bahnhofstraße	16.700	± 0	
B228, Kaiserstraße	19.000	+ 300	+ 2 %
B228, Alleestraße	14.500	- 300	- 2 %
B228, Elberfelder Straße	11.100	- 600	- 5 %
L288, Ohligser Straße	10.800	+ 200	+ 2 %
L357, Millrather Straße	5.400	- 4.300	- 44 %
Niederbergische Allee	4.900	+ 4.500	
L357, Gruitener Straße	12.400	+ 2.500	+ 24 %
L357, Gräfrather Straße	15.000	- 1.600	+ 12 %
K5, Ittetalstraße	10.400	+ 200	+ 2 %
Martin-Luther-Straße	7.900	+ 200	+ 3 %
K16, Dieker Straße	14.400	± 0	
K16, Nordstraße	9.900	± 0	
K20, Ellscheider Straße	7.500	+ 100	+ 1 %
K20n, Umgehung Gruitener	10.900	+ 1.100	+ 11 %
Hochstraße	3.700	+ 300	+ 9 %
Hochdahler Straße	14.000	- 400	- 3 %
Böttinger Straße	10.100	- 400	- 3 %

**Tabelle 3-5:** Kfz-Verkehrsbelastungen Vergleich 2030 zu 2018

### 3.8 Schwerverkehrsbelastungen Prognose 2030

Beim Güterschwerverkehrsaufkommen ist eine Zunahme insbesondere im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr festzustellen. Die Anzahl der Lkw-Fahrten nimmt von rund 3.800 Lkw/24h um 1.100 Lkw auf 4.900 Lkw/24h zu. Dies ist ein Anstieg um fast 30%. Verantwortlich ist insbesondere die gewerbliche Entwicklung im Bereich Gruitener, in Wuppertal und Solingen. Folglich steigen die Schwerverkehrsstärken vor allem im Straßennetz rund um die Autobahnanschlussstelle Haan Ost, insbesondere auf der L 357. Auf der Gruitener Straße nimmt die Anzahl der Güterschwerverkehrsfahrzeuge von 470 Lkw/24h auf 850 Lkw/24h um 80% zu. Auf der Gräfrather Straße wird eine Zunahme von 1.320 Lkw/24h auf 1.940 Lkw/24h festgestellt (+ 47%).

Demgegenüber ist der absolute Fahrtenzuwachs auf der B228 deutlich geringer: Auf der Kaiserstraße steigt die Belastung von 510 Lkw/24h auf 610 Lkw/24h um rund 20%.

Die Lkw-Verkehrsstärken zum Prognosejahr 2030 im Straßennetz zeigt das **Bild 3-3** auf der folgenden Seite.

# Runge **IVP**

Lkw-Verkehrsstärken  
Prognose 2030

[Lkw/24h]  
Güterverkehr, Lkw > 3,5t



Verkehrsentwicklungsplan  
Haan Teil II

## 4 Verkehrsführungskonzept Südstadt

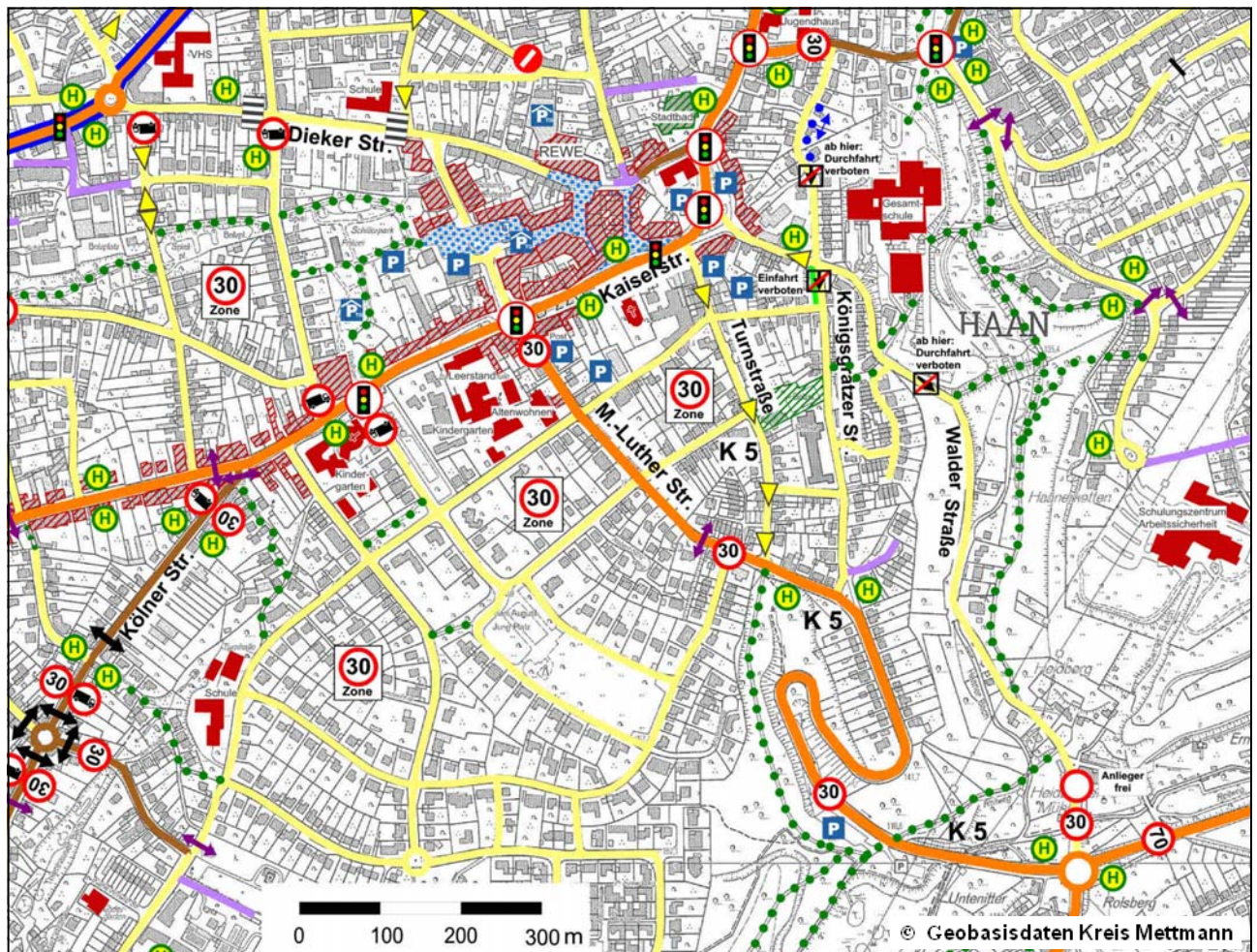
### 4.1 Aufgabe

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 4-1:** Verkehrsführung, Analyse 2016

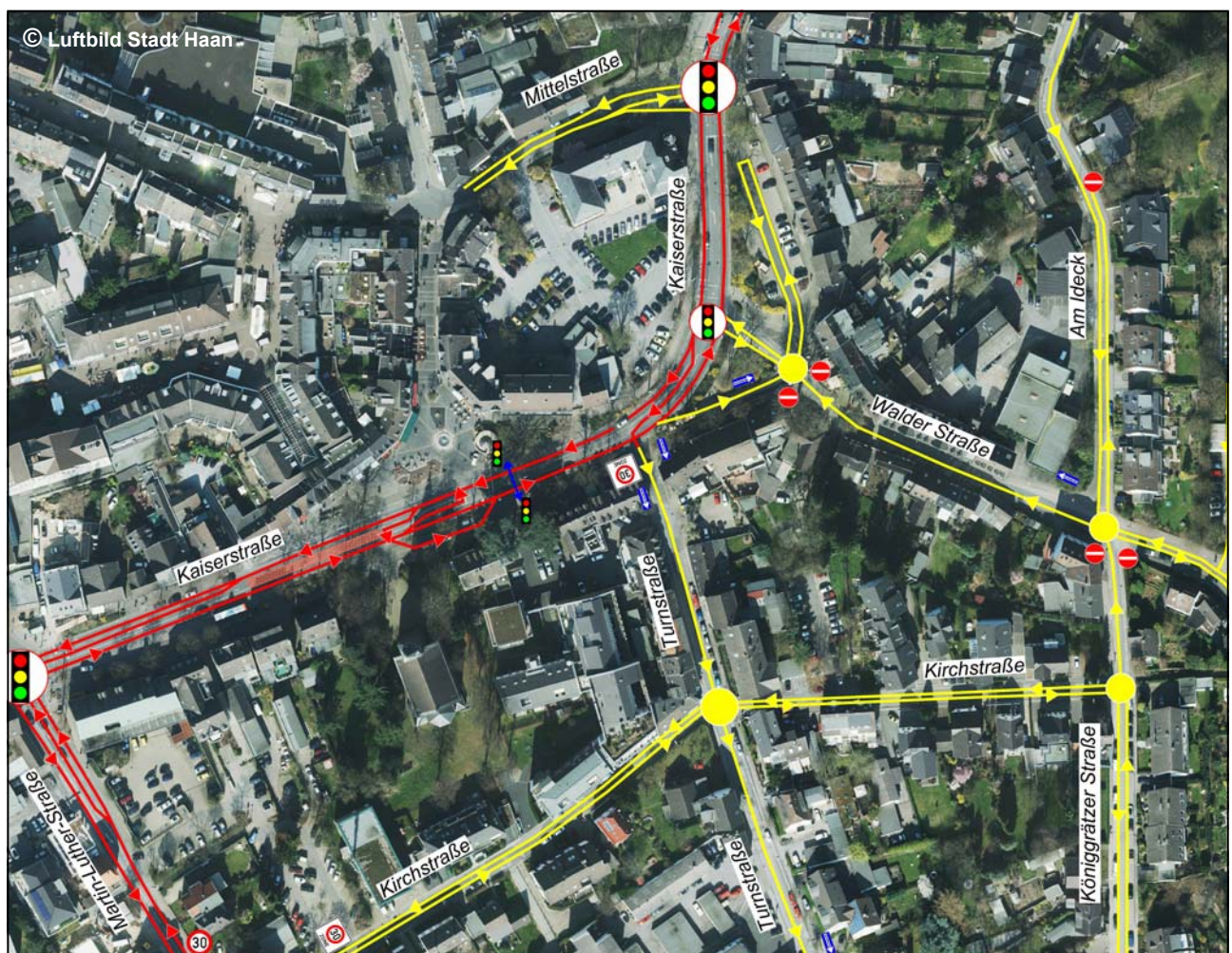
## 4.2 Zustandsanalyse

### 4.2.1 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 4-1 und 4-2** 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.



**Bild 4-2:** Spurenplan der Verkehrsführung, Analyse 2016

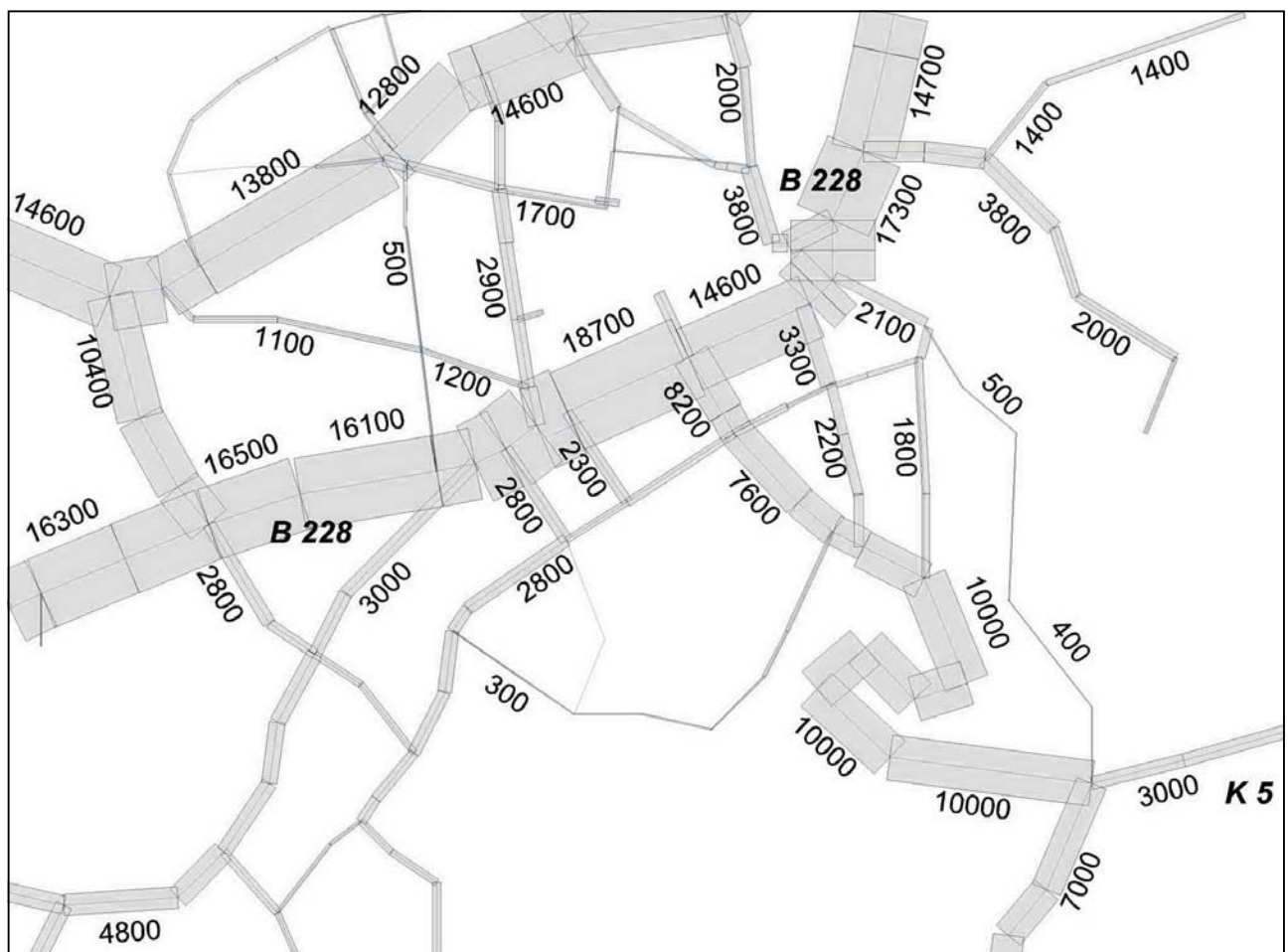
Auch auf der Martin-Luther-Straße besteht eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, wobei die Vorfahrtsstraßenregelung erhalten ist. Abschnittsweise findet das Parken am Fahrbahnrand der Martin-Luther-Straße statt, sodass die Fahrzeuge wechselseitig aufeinander warten müssen und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

#### 4.2.2 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 4-3** zeigt die Kfz-Verkehrsstärken an einem typischen Wochentag für das Untersuchungsgebiet im Analysejahr 2016. Die Verkehrsmengen im Güter-Schwerverkehr (Lkw  $\geq 3,5$  t) sind in **Bild 4-4** 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.



**Bild 4-3:** Kfz-Verkehrsmengen [Kfz/24h], Analyse 2016

- 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.

#### 4.2.3 Lkw-Verkehrsmengen

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

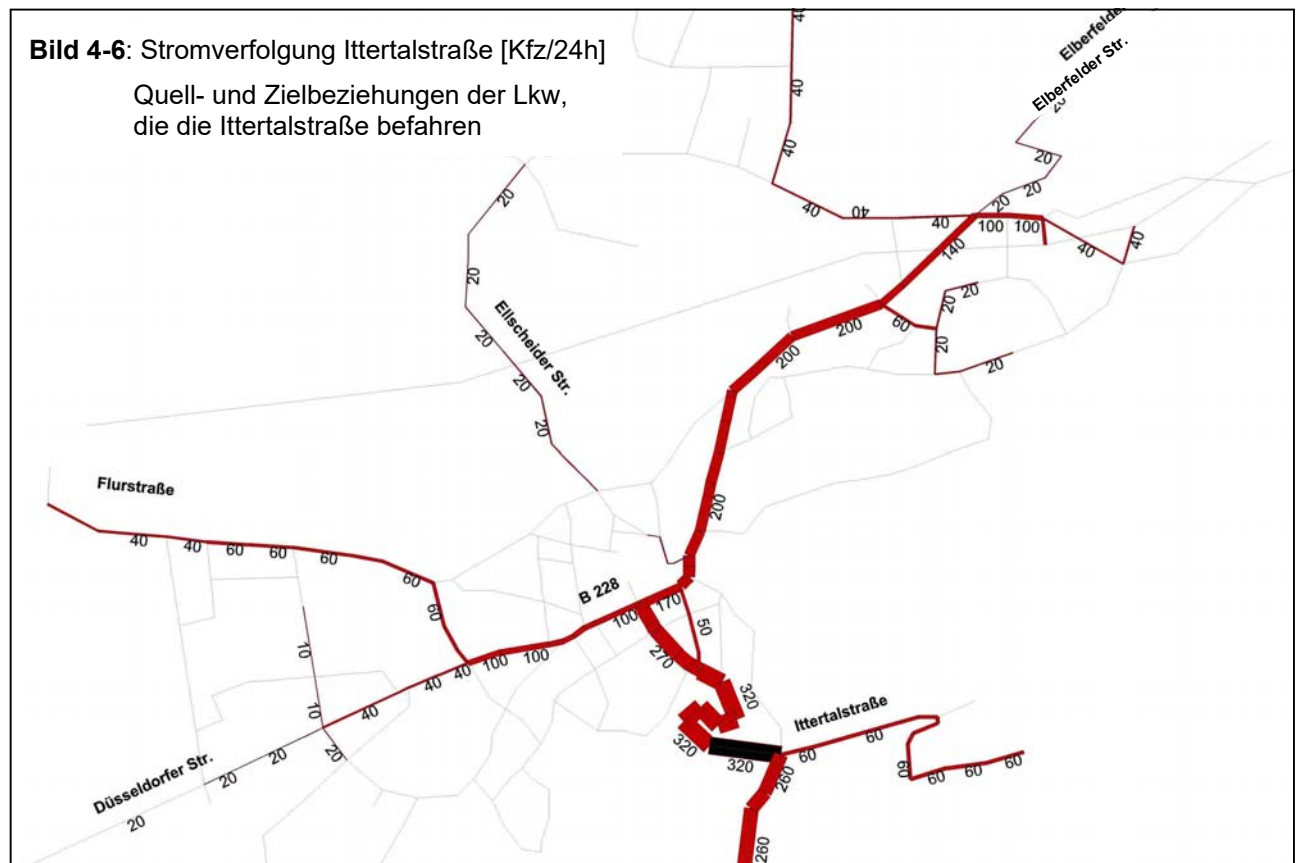
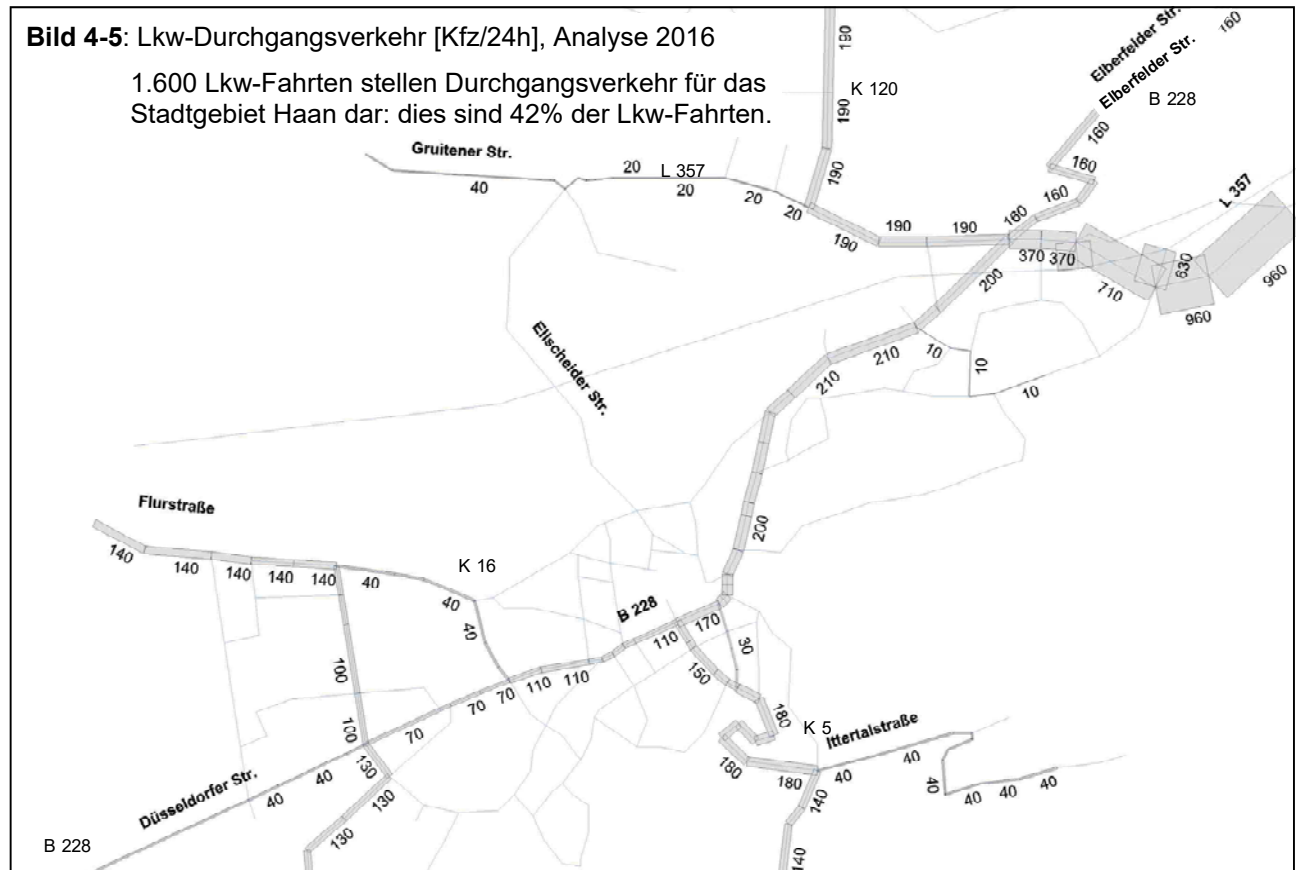
Von den 320 Lkw, die an typischen Werktagen die Ittertalsstraße und somit auch die Martin-Luther-Straße und die Turnstraße befahren, stellen fast 200 Lkw Durchgangsverkehr dar, die weder Quelle noch Ziel im Stadtgebiet von Haan haben. Der Durchgangsverkehrsanteil beträgt somit rund 60% der Lkw-Fahrten.

In südlicher Richtung stellen die Gewerbegebiete Solingen-Wald, Monhofer Feld aber auch Solingen-Scheuren wesentliche Quell- und Zielgebiete des Lkw-Verkehrs dar.



**Bild 4-4:** Lkw-Verkehrsmengen [Kfz/24h], Analyse 2016





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 Ittetalstraße benutzen, haben ihren Ziel- oder Quellort in der Stadt Haan, stellen zum Beispiel. Versorgungsfahrten (Anlieferverkehr), Entsorgungsfahrten dar oder haben einen Gütertausch mit Solinger Unternehmen.

#### 4.2.4 Bewertung der Verträglichkeit

Im Rahmen der Bearbeitung des VEP Haan Teil II wurde auch eine Bewertung der Verträglichkeiten bzw. Unverträglichkeiten der Kfz-Verkehrsbelastungen durchgeführt vgl. **Kapitel 2.5**).

**Bild 2-10** 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

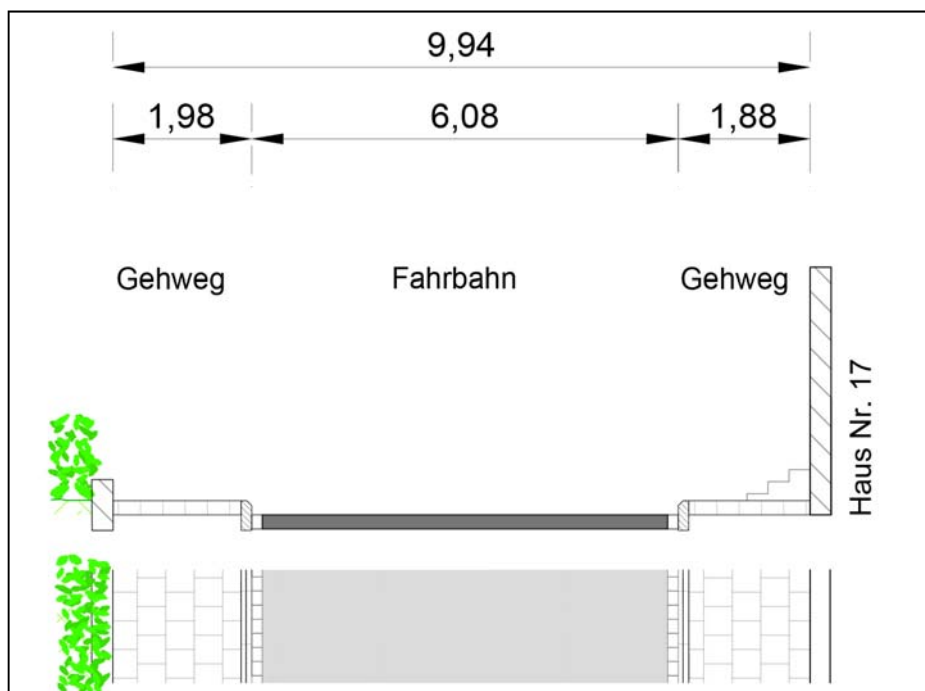
- die Martin-Luther-Straße,
- die Turnstraße,
- die Königsgrätzer Straße und
- die Walder Straße.

#### 4.2.5 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 Ittetalstraße 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*).



**Bild 4-7:** Foto Martin-Luther-Straße (Blick nach Norden)



**Bild 4-8:** Regelquerschnitt Martin-Luther-Straße

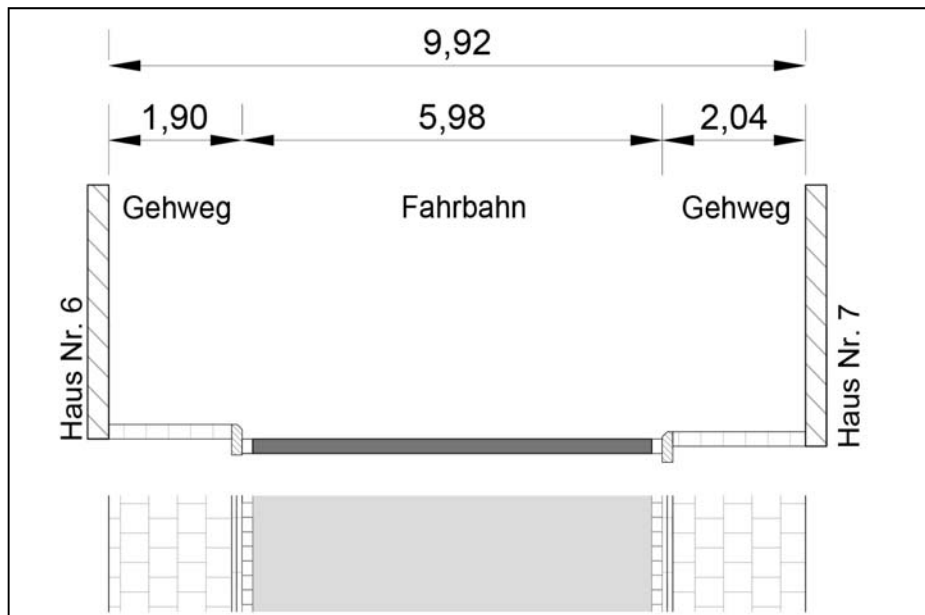
- Im nördlichen Knotenpunktbereich mit der Kaiserstraße liegt ein verkehrsgerechter Straßenausbau mit Linksabbiegespur (Länge ca. 40 Meter) und Lichtsignalanlage vor. Mit der Post und einem Innenstadtparkplatz befinden sich hier zwei Verkehrserzeuger.
- Dagegen wird der Abschnitt südlich von Bismarckstraße 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.

#### 4.2.6 Bewertung Turnstraße

- Zwischen der Kaiserstraße (B 228) und der Ittertalstraße 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.



**Bild 4-9:** Foto Turnstraße (Blick nach Süden)



**Bild 4-10:** Regelquerschnitt Turnstraße

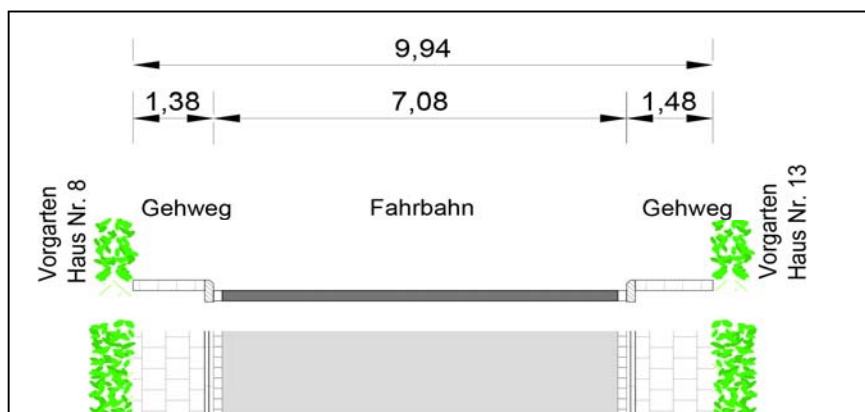
- Im Einmündungsbereich zur Kaiserstraße befinden sich zwei Restaurants und im mittleren Bereich eine Kfz-Werkstatt.
- Die Fahrbahn besitzt einen rund 6 Meter breiten Querschnitt, der durch parkende Pkw eingengt wird. Der Fahrbahnbelag weist in weiten Abschnitten größere Schäden auf.
- Die Gehwege sind 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 Ittertalstraße 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.

#### 4.2.7 Bewertung Königsgrätzer Straße

- Die Königsgrätzer Straße führt von der Ittertalsstraße 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 Königsgrätzer 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 Königsgrätzer Straße **nicht** für die Übernahme der Kreisstraßenfunktion der K 5 **geeignet**.



**Bild 4-11:** Foto Königsgrätzer Straße (Blick nach Norden)



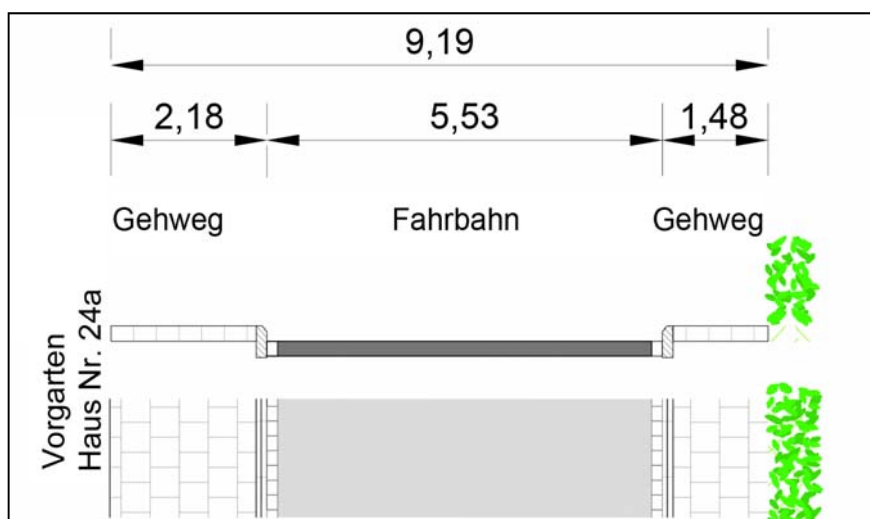
**Bild 4-12:** Regelquerschnitt Königsgrätzerstraße

#### 4.2.8 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. Der Straßenraum ist neben der anliegenden Wohnnutzung durch den Freiraum des Ittertals geprägt.
- 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.
- 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**.



**Bild 4-13:** Foto Walder Straße (Blick nach Norden)



**Bild 4-14:** Regelquerschnitt Walder Straße

### 4.3 Grundsätzliches zur Kreisstraße 5

#### 4.3.1 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)<sup>1</sup>. 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).

#### 4.3.2 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 - Ittertalsstraße - 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.<sup>2</sup>

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

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

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



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.

### **4.3.3 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 Wohngebiete 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 4-1:** 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.

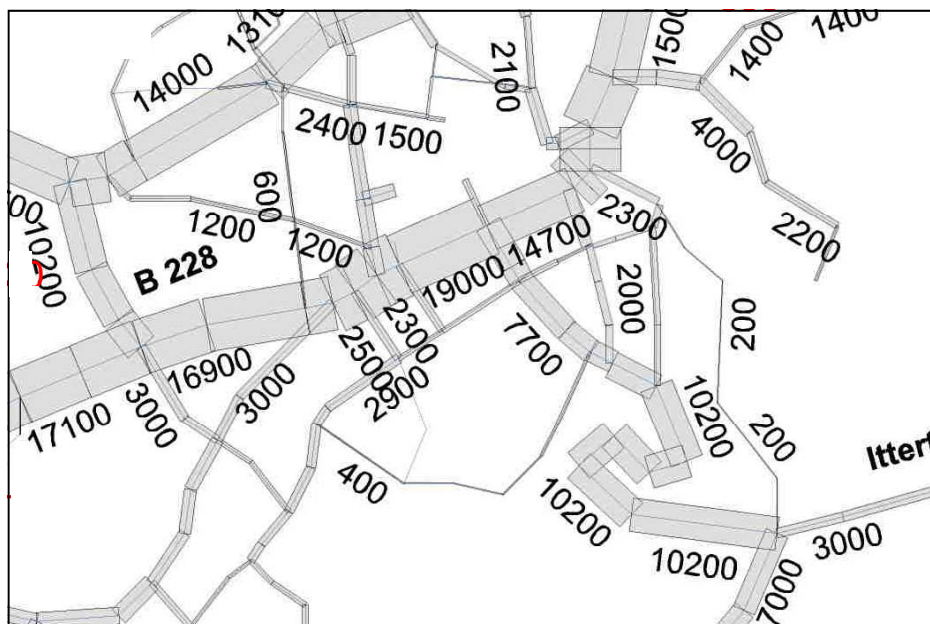
Unbenommen durch diese Aussagen sind verkehrslenkende Maßnahmen, die zum Ziel haben, den Schwerlastverkehr von den empfindlichen Straßen im Stadtgebiet von Haan (Turnstraße, Martin-Luther-Straße) fern zu halten, ohne dass ein Durchfahrtsverbot angeordnet wird. Dazu gehören:

- 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 in **Kapitel 4.7**.

#### 4.4 Straßennetzvarianten zur Kreisstraße 5

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. Dabei wurde die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2016 berücksichtigt. Neuere Entwicklungen aus den Jahren 2017 und 2018 (z.B. Nutzfahrzeugzentrum Backesheide) wurden in diese Prognose noch nicht einbezogen. Das **Kapitel 3** enthält die Verkehrsprognose 2030 auf der Basis der neuesten Entwicklungen. Die Unterschiede in der Südstadt Haan sind jedoch gering und in Hinblick auf die Führung der K 5 vernachlässigbar. **Bild 4-15** zeigt die Kfz-Verkehrsstärken in der Nullvariante.



**Bild 4-15:** Kfz-Verkehrsmengen Nullvariante [Kfz/24h]

#### 4.4.1 Trassenalternativen

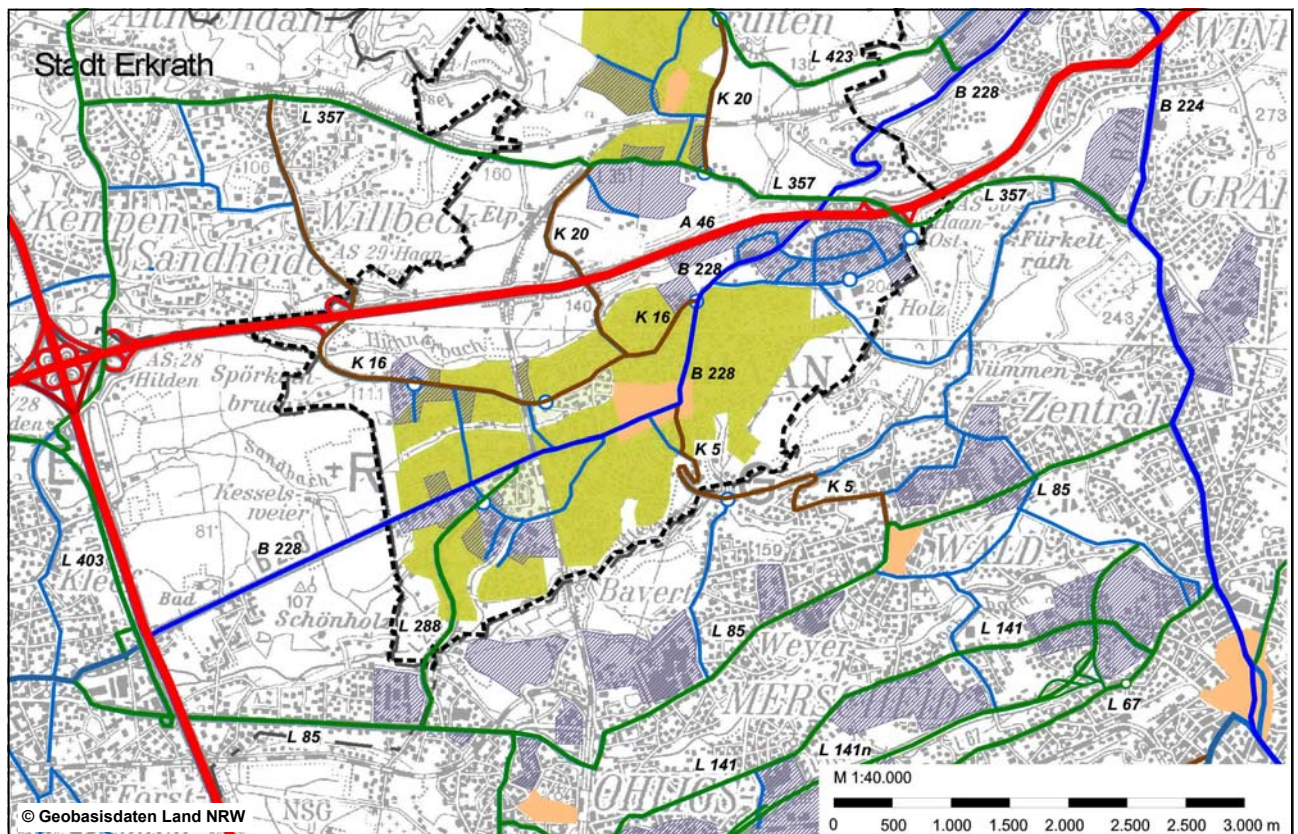
Die Stadt Haan ist mit der Nachbarstadt Hilden über zwei Straßenzüge verbunden (siehe auch **Bild 4-16**):

- 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.

- **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 Kesselsweier (ehemaliger Segelflugplatz) und durch den Hildener Stadtwald bzw. den Be-



**Bild 4-16:** Hauptverkehrsstraßennetz, Bestand

reich 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 Durchgangsverkehr 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 Lebensraums 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 Kotzelter 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.

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.

#### 4.4.2 Variante 1: Martin-Luther-Straße als K 5

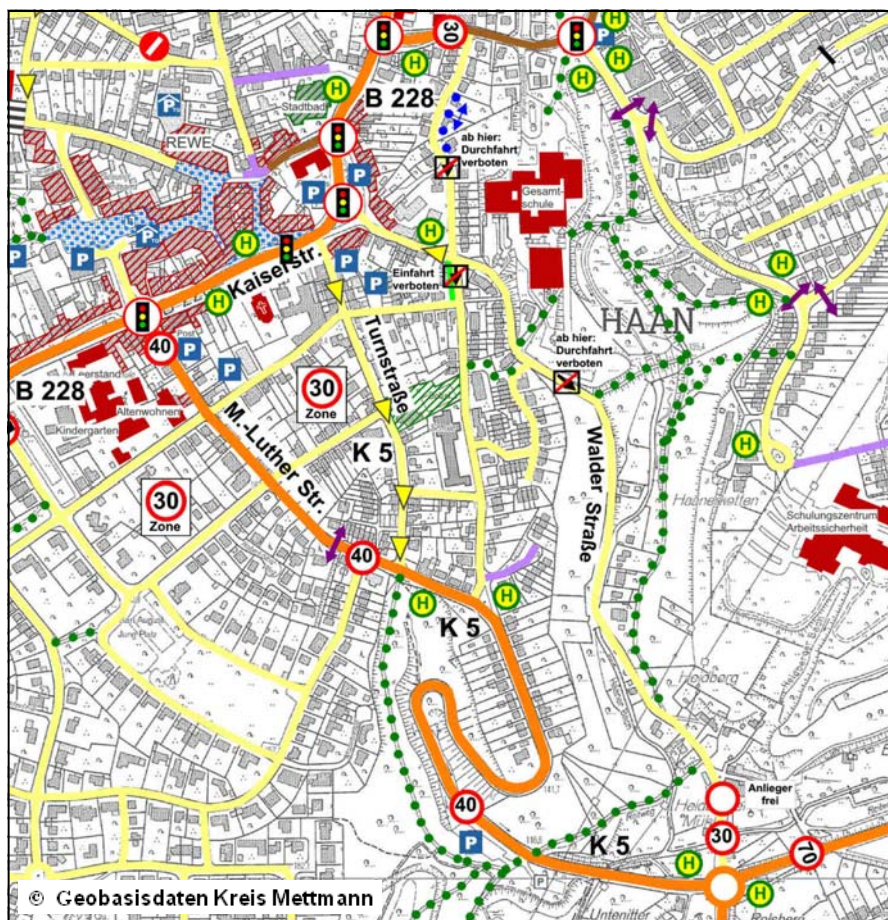
In der Netzvariante 1 wird der vom Kreis Mettmann und der Stadt Haan favorisierte Straßentausch nachvollzogen: Die Martin-Luther-Straße wird zur K 5 und die Turnstraße verbleibt als Gemeindestraße in der Tempo 30-Zone Südstadt und erhält ein Lkw-Durchfahrtsverbot

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 4-17** zeigt die Verkehrsführung in der Variante 1.

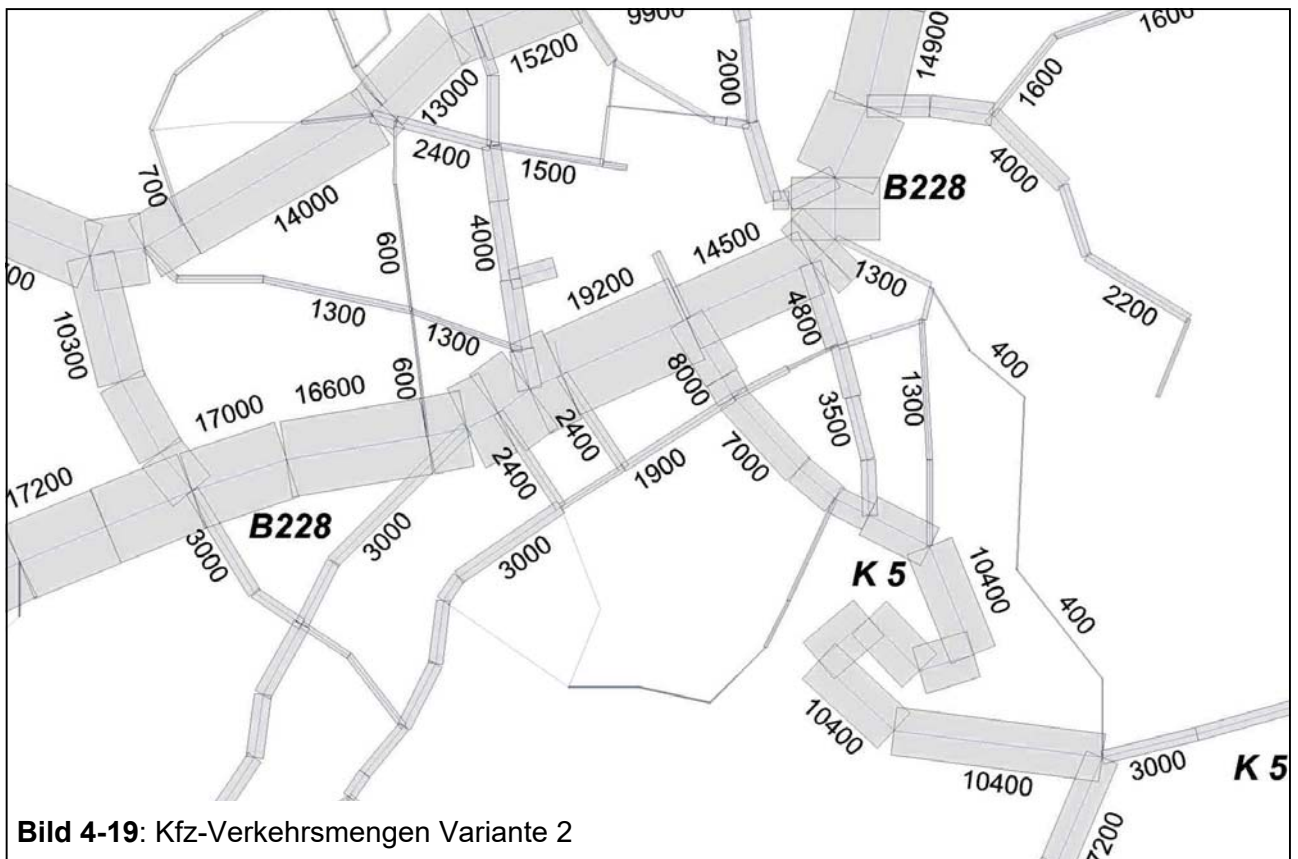
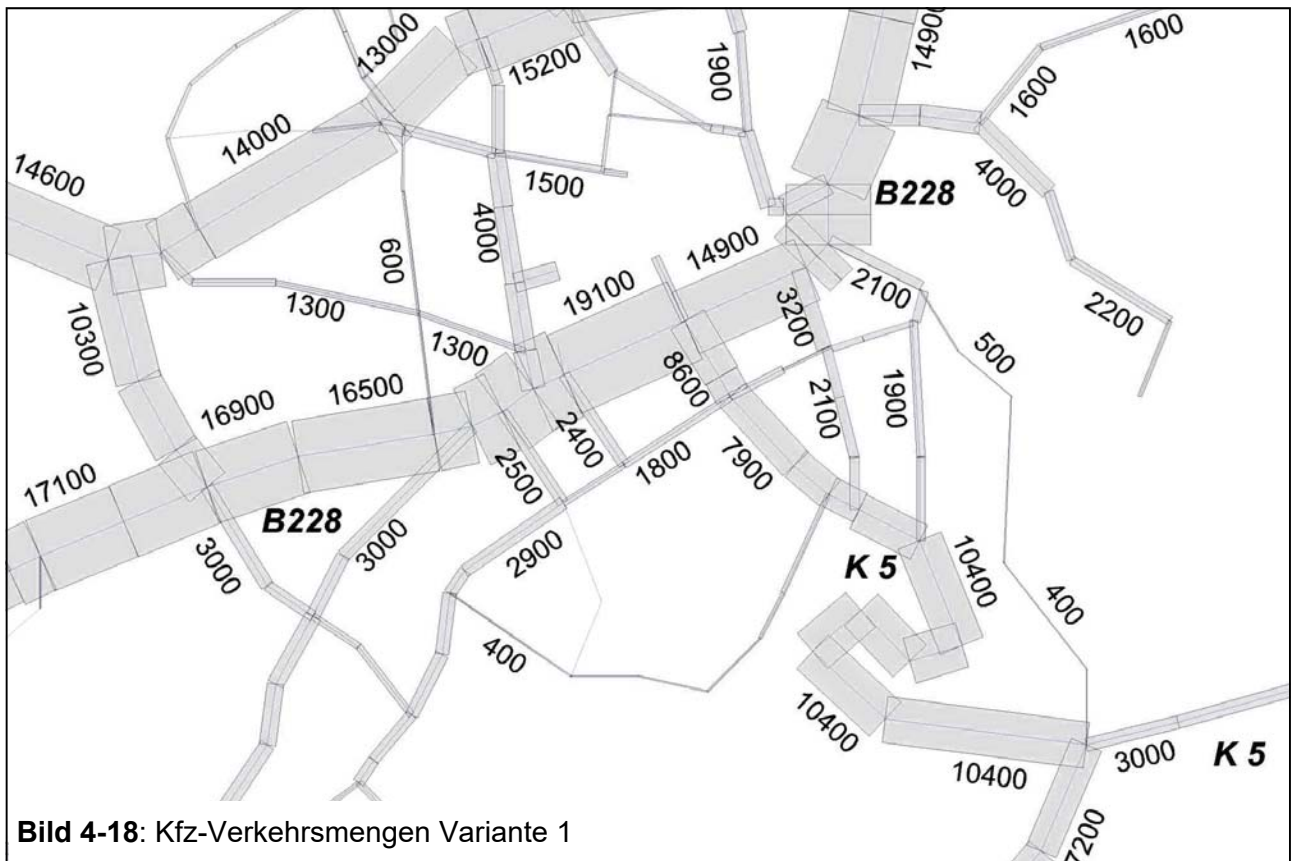
Die Berechnungsergebnisse der Verkehrsumlegung zeigt **Bild 4-18** auf der nächsten Seite. Der Vergleichsfall mit dem bestehenden Straßennetz ist in **Bild 4-15** dargestellt. Auf dem mittleren Abschnitt der Martin-Luther-Straße erhöht sich die Kfz-Verkehrsstärke um ca. 200 Kfz auf rund 7.900 Kfz/24h. 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 Verkehrsmengeniveau geringfügig an. Die bestehenden Unverträglichkeiten zwischen Kfz-Verkehrsbelastungen 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.



**Bild 4-17:** Verkehrsführung Prognose Variante 1

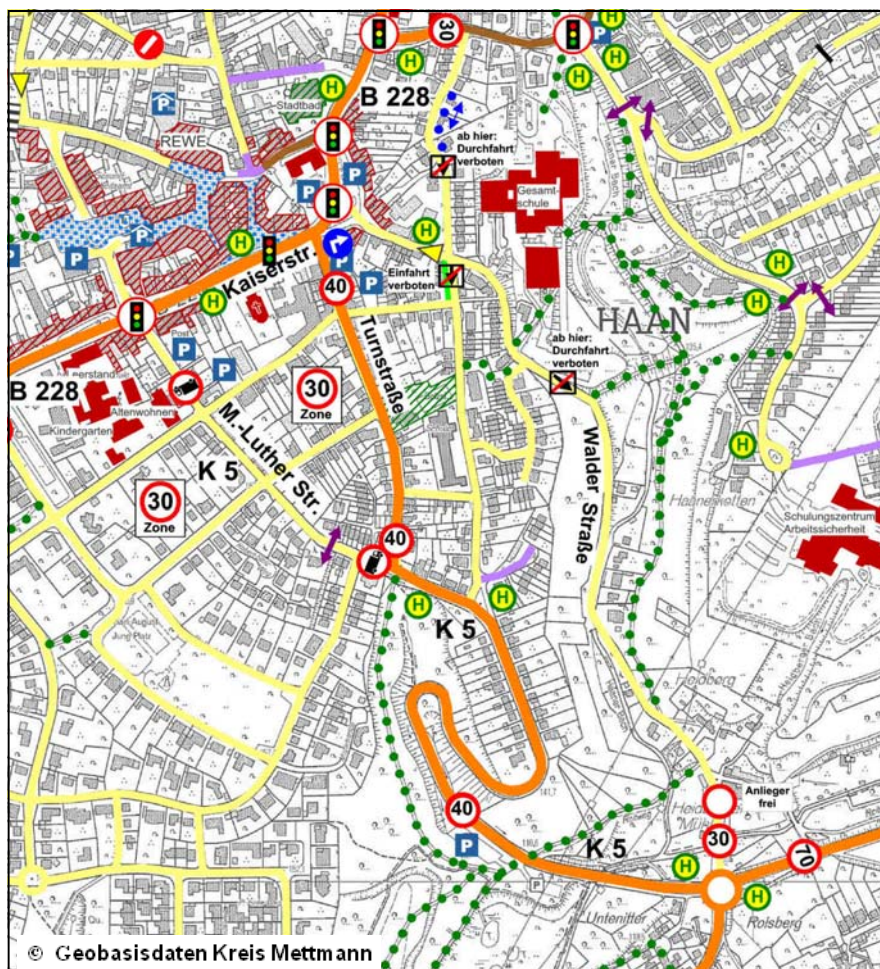


#### 4.4.3 Variante 2: Turnstraße als K 5

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 vorfahrtsberechtig.
- Die Einmündung des Verkehrs aus der Turnstraße in die Kaiserstraße erfolgt nur nach rechts. (siehe auch **Bild 4-20**) 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 Ittertälstraße wird ein Lkw-Durchfahrtsverbot ausgeschildert.



**Bild 4-20:** Verkehrsführung Prognose Variante 2

#### 4.5 Variante 3: Einbahnstraßenpaar

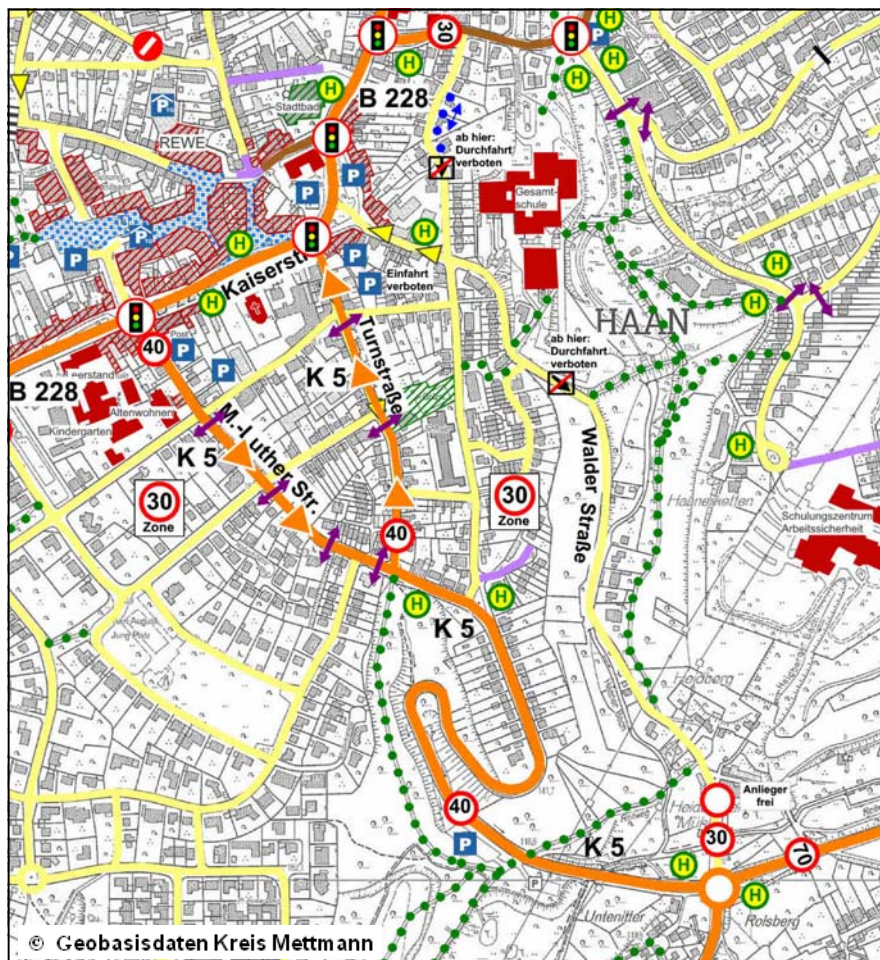
In der Netzvariante 3 wird die Kreisstraßenfunktion durch zwei Ein-Richtungsstraßen übernommen:

- Die Turnstraße wird in ihrer Fahrtrichtung gedreht und wird von der Ittertälstraße 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 lichtsignalgeregelt. Die Fahrbahnbreite erlaubt die Anlage von getrennten Rechts- und Linksabbiegespuren.

Das **Bild 4-21** zeigt die Kfz-Verkehrsführung in der Variante 3.



**Bild 4-21:** Verkehrsführung Prognose Variante 2



Allerdings hat die Lichtsignalsteuerung des Knotenpunktes Kaiserstraße / Turnstraße in der Variante 3 Konsequenzen für die benachbarten Lichtsignalanlagen. Die Fußgängersignalanlage Markt und die Knotenpunkt-Signalanlage Walder Straße befinden sich in einem Abstand von nur 40 bis 45 Metern von der zusätzlichen Anlage Turnstraße. In diesen nahen Knotenpunkt-Abständen 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 4-22** 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 4-15**) 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,

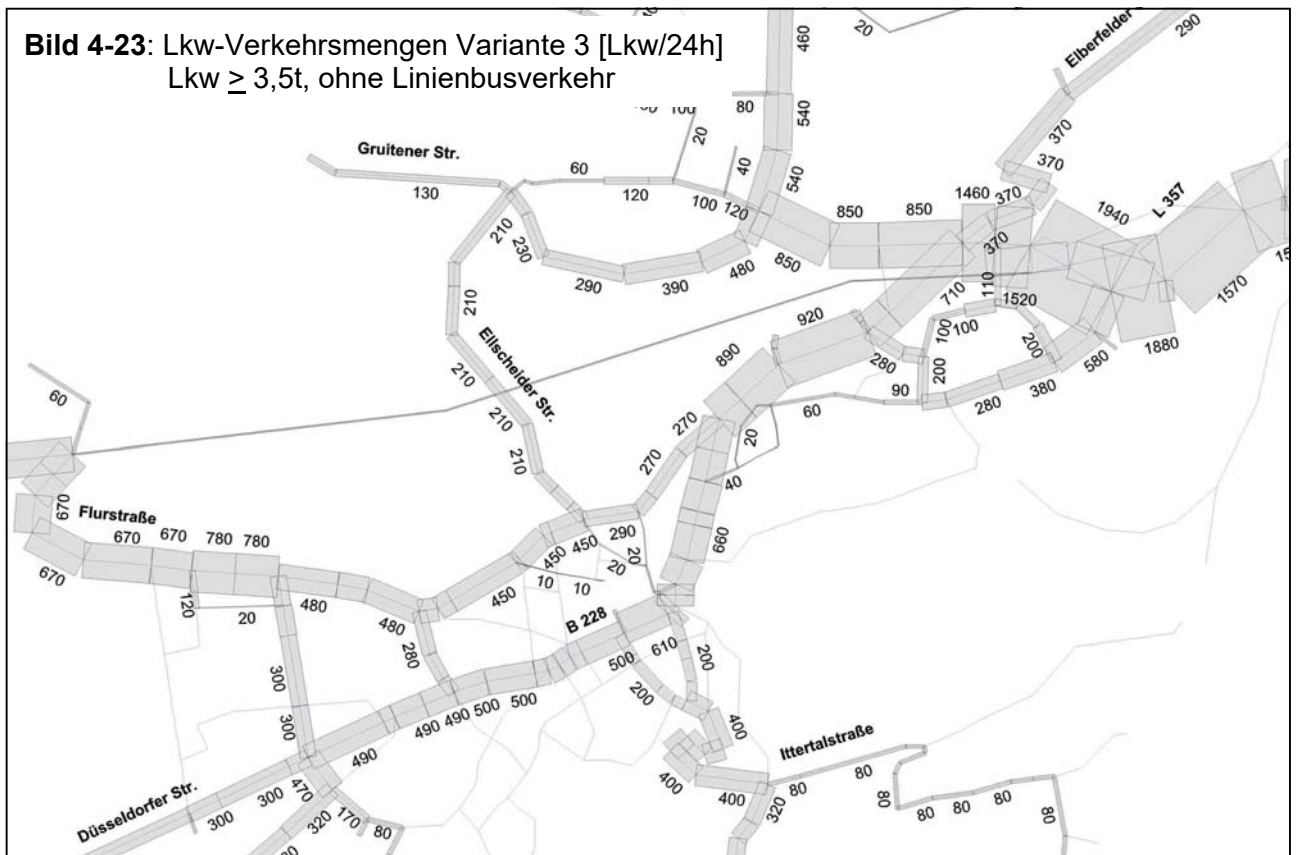
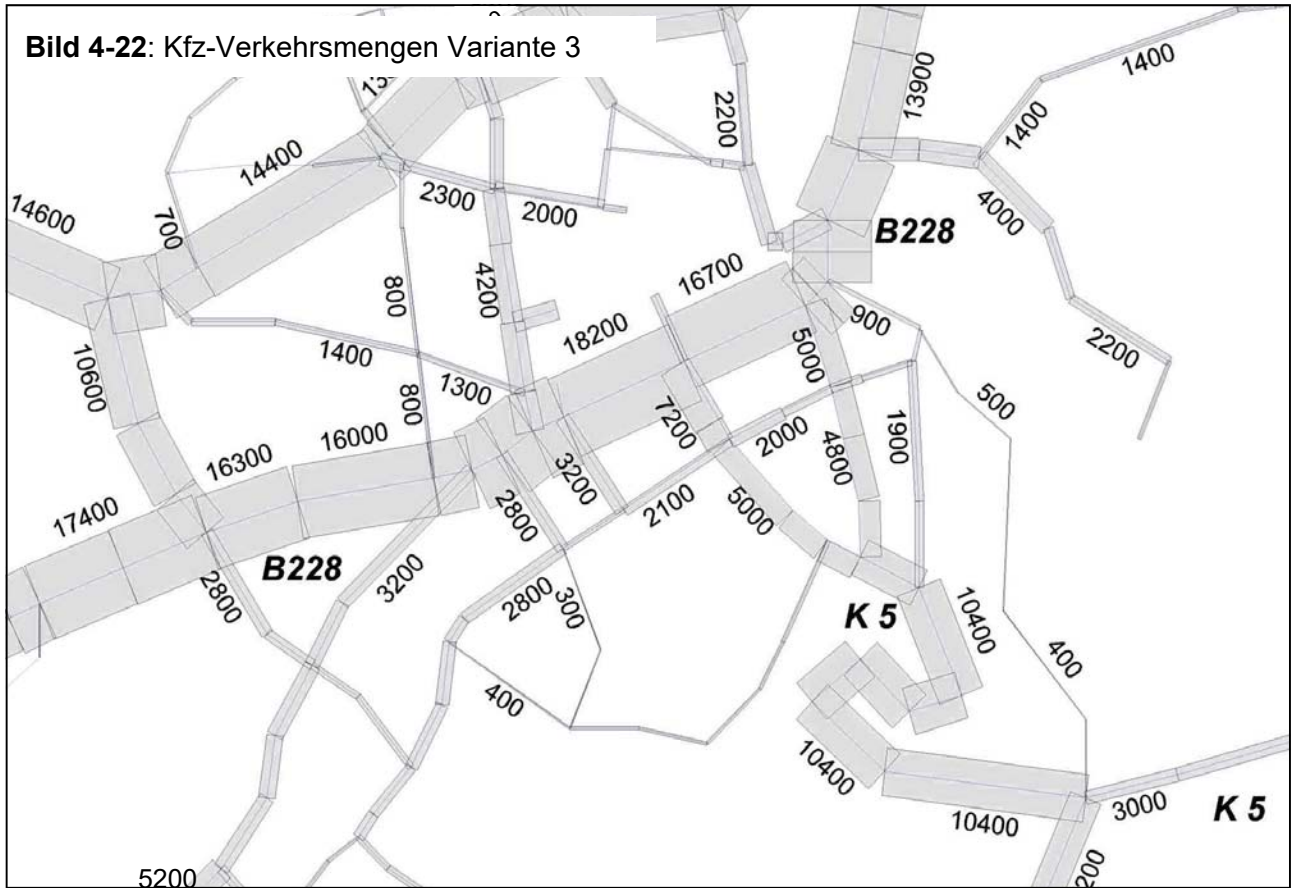
Auf der Turnstraße werden Verkehrsstärken zwischen 4.800 und 5.000 Kfz/24h festgestellt. Hier nimmt der Kfz-Verkehr entsprechend um mehr als 2.500 Kfz/24h zu,

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 4-23** zeigt die Verteilung der Lkw-Verkehrsmengen in Variante 3. **Bild 4-24** verdeutlicht die Kfz-Verkehrsführung im Spurenplan.



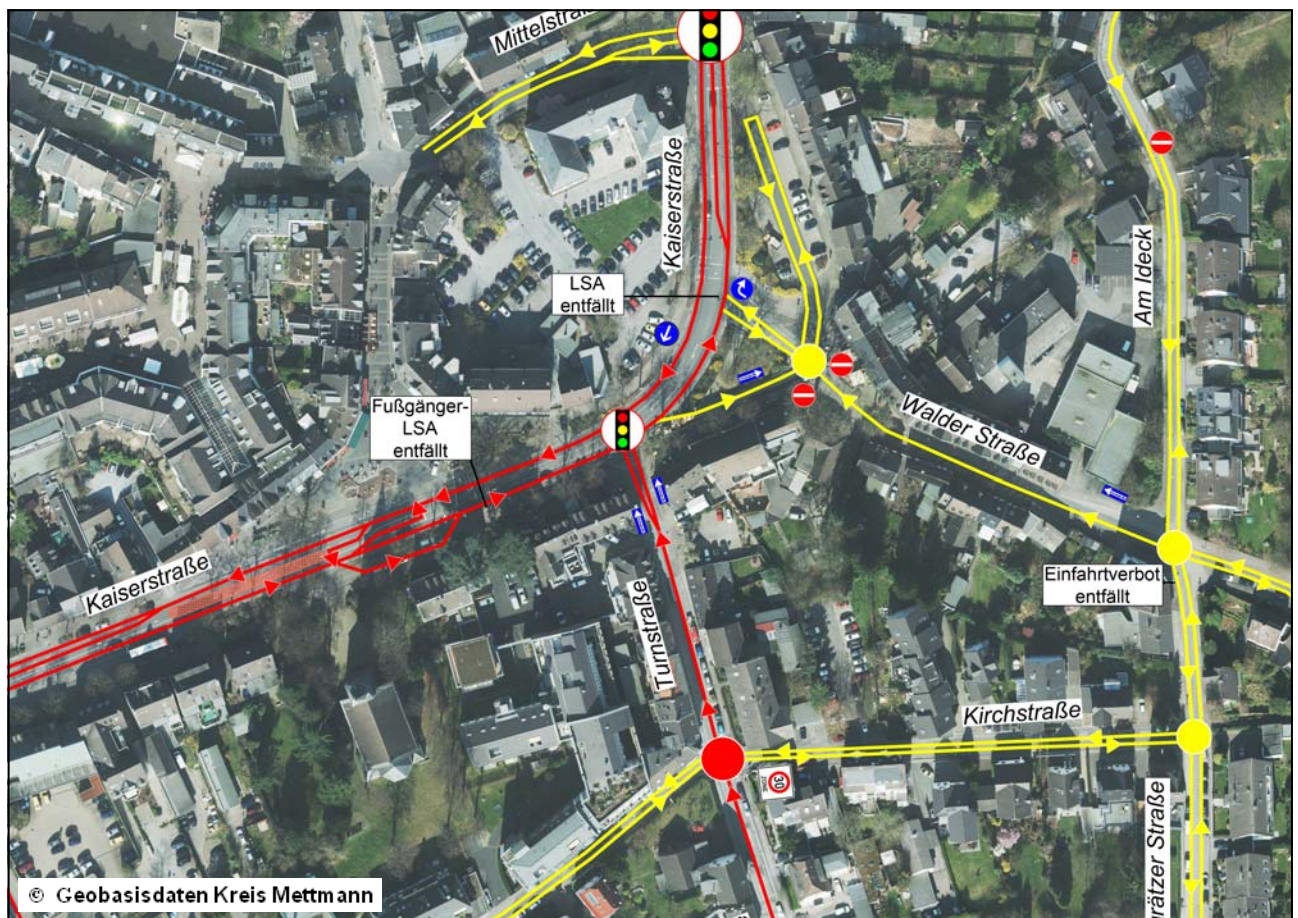


Bild 4-24: Spurenplan Variante 3

#### 4.6 Empfehlungen zur Verkehrsführung in der Südstadt

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 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. Die **Tabelle 4-2** auf der folgenden Seite zeigt eine Gegenüberstellung der Kfz-Verkehrsmengen in den untersuchten Varianten und einen Vergleich zur Analyse 2018. Dabei zeigt die Variante 3 mit einem Einbahnstraßenpaar (Turnstraße in Fahrtrichtung B 228 und Martin-Luther-Straße in Fahrtrichtung Ittert) eine positive Verkehrsmengenverteilung. Die Turnstraße und die Martin-Luther-Straße werden bei einer Teilung der Kreisstraßenfunktion in zwei Fahrtrichtungen annähernd gleich hoch belastet.

Straßenabschnitt	Analyse 2015	Prognose-Null-Fall 2030	Variante 1 "Martin.-Luther-S."	Variante 2 "Turnstr."	Variante 3 "Einbahnpaar"
Kaiserstraße	14.600	14.700	14.900	14.500	16.700
M.-Luther-Str. Nord	8.200	8.300	8.600	8.000	7.200
M.-Luther-Str. Süd	7.600	7.700	7.900	7.000	5.000
Turnstr. Nord	3.300	3.500	3.200	4.800	5.000
Turnstr. Süd	2.200	2.200	2.100	3.500	4.800
Ittetalstraße	10.000	10.200	10.400	10.400	10.400
Bismarckstr.	1.800	1.600	1.800	1.900	2.100
Kirchstr. West	1.800	1.800	1.700	1.600	2.000
Kirchstr. Ost	1.100	1.300	1.200	1.000	1.800
Königsgrätzer Str.	1.800	2.000	1.900	1.300	1.900

**Tabelle 4-2:** Gegenüberstellung wesentlicher Querschnittsbelastungen der Varianten

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 Querungsstellen 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.

## 4.7 Lkw-Führungskonzept

### 4.7.1 Problemlage

In Teilen der Haaner Bürgerschaft wird der relativ hohe Lkw-Verkehrsanteil im Stadtgebiet und insbesondere in der Haaner Innenstadt kritisiert. Besonders das Empfinden, dass es sich dabei überwiegend um ortsfremde Durchgangsverkehre handelt, wird als extrem negativ bewertet. Im Focus steht hierbei der Schwerverkehr, der vom Solinger Stadtgebiet über die Ittertalsstraße (K5) und die B228 zu den Anschlussstellen Haan-Ost und Haan-West fährt.

Zur Objektivierung der Fragestellung nach dem Lkw-Durchgangsverkehr von und nach Solingen wurde am 25.02.2015 eine Lkw-Kennzeichenverfolgung durchgeführt (vgl. **Kapitel 2.3.2**). Hochgerechnet auf den Tagesverkehr eines typischen Wochentages befahren 320 Lkw/24h die K5, Ittertalsstraße. Von diesen bilden rund 180 bis 200 Lkw Durchgangsverkehr für das Stadtgebiet von Haan. Dies sind rund 60% aller Lkw auf der Ittertalsstraße. Eine Stromverfolgung mit den Quell-/Zielbeziehungen zeigt **Bild 4.6 auf der Seite 4-5**. Es zeigen sich die folgenden Beziehungen:

- 40 Lkw haben als Ziel die Anschlussstelle Haan West an der A 46 oder fahren nach Erkrath,
- ca. 100 Lkw sind auf die Anschlussstelle Haan Ost ausgerichtet,
- 40 Lkw haben Quelle oder Ziel in Mettmann und
- 20 Lkw fahren von/nach Wuppertal.

Von den rund 240 Lkw/24h, die werktäglich die Ohligser Straße befahren, bilden ca. 130 Lkw Durchgangsverkehr im Haaner Straßennetz (ca. 54%). Vorwiegend bildet die Autobahnanschlussstelle Haan West Quelle oder Ziel der Fahrten, um zur BAB 46 zu kommen.

Verantwortlich ist die mangelhafte Anbindung der Solinger Gewerbegebiete an das Bundesfernstraßennetz. **Bild 4-25** auf der folgenden Seite zeigt die Lage der im nördlichen Stadtgebiet von Solingen gelegenen Gewerbegebieten und die klassifizierten Straßen mit den Anbindungen an die BAB 3 und die BAB 46. Insbesondere aus den Gewerbegebieten Monhofer Feld, Wald aber auch Hilden Ost ist es günstiger durch das Stadtgebiet von Haan zu fahren, statt zur Anschlussstelle „Solingen“ an der BAB 3.

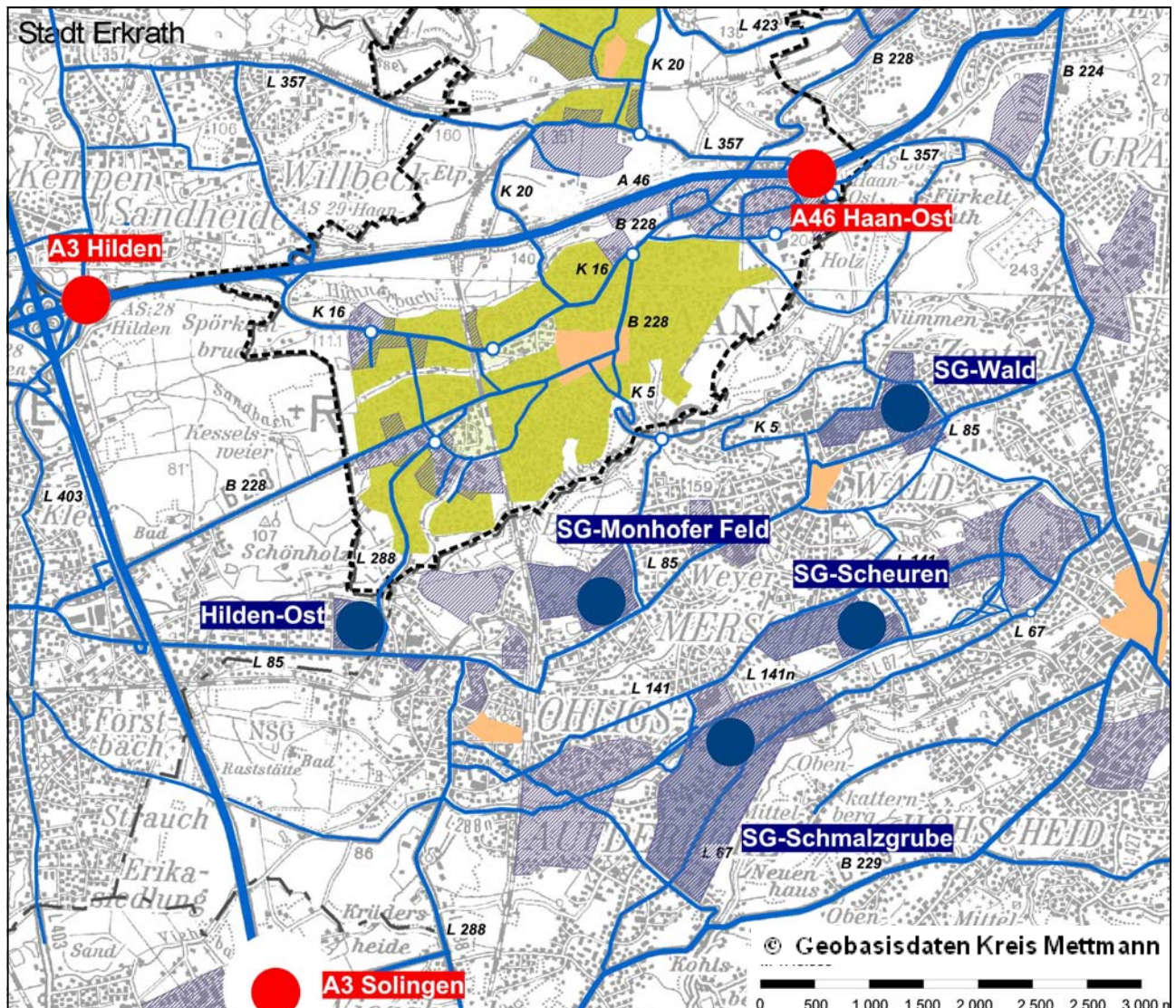
### 4.7.2 Alternative Streckenführungen Gewerbegebiete Solingen

Innerhalb der Untersuchungen zum Schwerlastverkehr wurden alternative Streckenführungen in Hinblick auf ihre verkehrlichen Gegebenheiten bewertet. Als Quellorte wurden folgende Gewerbegebiete angesetzt:

- Hilden-Ost (an der Solinger Stadtgrenze),
- Monhofer Feld,
- Solingen Wald,
- Schmalzgrube,
- Scheuren.

Als Ziele wurden, entsprechend der regionalen Fahrtrichtungen, die Anschlussstellen

- A46, Haan-Ost (Fahrtrichtung Ruhrgebiet-Ost und Deutschland-Nord),
  - A46, Haan-West (Fahrtrichtung Ruhrgebiet-West, Niederlande),
  - A3, Solingen (Fahrtrichtung Deutschland Süd, Benelux)
- einbezogen.



**Bild 4-25:** Lage der nördlichen Gewerbegebiete von Solingen

Die möglichen Fahrtrouten wurden in einem Streckenkataster abschnittsweise bewertet nach:

- Streckenlänge,
- zulässige Geschwindigkeit,
- gefahrene Geschwindigkeit,
- Anzahl Lichtsignalanlagen,
- Anzahl Kreisverkehrsplätze.

Mit Hilfe dieser Einflussgrößen wurden, unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, die Fahrzeiten für die jeweiligen Strecken ermittelt. Die **Tabellen 4.3 bis 4.5** zeigen die detaillierten Ergebnisse exemplarisch für die Gewerbegebiete Hilden-Ost, Monhofer Feld und Solingen-Wald. In den Tabellen sind hell schattiert die Fahrtstrecken durch Haan und dunkel die Streckenführung über die Ittertstraße (K5) und die Martin-Luther-Straße dargestellt. Die Kernaussage ist, dass die Fahrtstrecke durch das Haaner Stadtgebiet in den überwiegenden Fällen den zeit kürzesten Weg darstellt.

Das Gewerbegebiet Hilden-Ost liegt an der Stadtgrenze von Haan, Solingen und Hilden. Die Anschlussstelle Haan West ist über die Ohligser Straße und somit über das Stadtgebiet von Haan trotz minimal kürzerer Strecke, schneller zu erreichen, als über das Hildener Stadtgebiet. Dieses wird auch durch die große Anzahl an Lichtsignalanlagen auf der Walder Straße (in Hilden) bedingt.

Auch die Anschlussstelle Haan-Ost ist durch das Haaner Stadtgebiet merkbar schneller zu erreichen. Ein ähnliches Ergebnis ergeben die Fahrzeitenvergleiche für das Gewerbegebiet Monhofer Feld. Sowohl die Anschlussstellen der A46, als auch die A3 (Hildener Kreuz) sind über das Haaner Stadtgebiet einfacher und schneller zu erreichen. Das Erreichen der Anschlussstelle Solingen (A3) stellt aufgrund der längeren Fahrtstrecke und -dauer keine Alternative für den Lkw-Verkehr dar. Lediglich für Lkw-Verkehr aus Solingen-Wald ist die Fahrt über Solingen-Gräfrath zu der Anschlussstelle Haan-Ost eine attraktive Strecke, ohne die Innenstadt von Haan zu durchfahren.

<b>Ziel</b>		<b>A46 AS Haan-Ost</b>			
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrzeit [min]	gefahrte V [km/h]
Strecke 1	Ohligser Straße und AS Haan-West	9,3	4	10,7	52,3
Strecke 2	Ohligser Straße und B228 über Polnische Mütze	6,7	11	12,3	32,5
Strecke 3	über den Hildener Ostring	13,4	11	16,3	49,1

<b>Ziel</b>		<b>A3 AS Hilden</b>			
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrzeit [min]	gefahrte V [km/h]
Strecke 1	Ohligser Straße, Flußstraße und AS Haan-West	6,8	4	8,7	46,9
Strecke 2	über den Hildener Ostring	6,1	11	10,8	33,5

<b>Ziel</b>		<b>A3 AS Solingen</b>			
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrzeit [min]	gefahrte V [km/h]
Strecke 1	über den Hildener Ostring und die A3	15,9	11	18,2	52,3
Strecke 2	über SG-Ohligs und Landwehr	8,5	17	15,1	33,8

**Tabelle 4-3:** Fahrzeitenvergleich ab Hilden Ost

<b>Ziel A46 AS Haan-Ost</b>					
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrtzeit [min]	gefahrte V [km/h]
Strecke 1	Walder Straße, Ohligser Straße, Hochdahler Straße, AS Haan West	11,2	8	14,4	46,5
Strecke 2	Martin-Luther-Straße, Böttinger Straße, AS Haan West	11,5	6	14,7	47,0
Strecke 3	Martin-Luther-Straße, B228, Elberfelder Straße	10,7	14	19,7	32,6
Strecke 4	Weyerstraße, Gräfrather Straße	9,0	21	19,4	27,7

<b>Ziel A3 AS Hilden</b>					
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrtzeit [min]	gefahrte V [km/h]
Strecke 1	Walder Straße, Ohligser Straße, Hochdahler Straße, AS Haan West	9,0	9	13,3	40,6
Strecke 2	Martin-Luther-Straße, Hochdahler Straße, AS Haan-West	9,0	6	12,6	42,8
Strecke 3	Martin-Luther-Straße, Böttinger Straße, AS Haan-West	9,2	7	12,9	42,6
Strecke 4	Walder Straße, Ostring, AS Hilden	8,3	16	15,4	32,1

<b>Ziel A3 AS Solingen</b>					
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrtzeit [min]	gefahrte V [km/h]
Strecke 1	Walder Straße, Ostring, AS Hilden	18,1	16	22,8	47,6
Strecke 2	Weyerstraße, SG Ohligs, -Landwehr	9,1	18	16,3	33,6

**Tabelle 4-4:** Fahrtzeitenvergleich ab Monhofer Feld



<b>Ziel A46 AS Haan-Ost</b>					
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrtzeit [min]	gefährte V [km/h]
Strecke 1	Solingen-Gräfrath	5,5	10	11,4	29,0
Strecke 2	Solingen-Wald, Ittertalsstraße, M.-Luther-Straße	8,8	13	16,0	32,9
Strecke 3	Solingen-Wald, Baverter Straße M.-Luther-Straße	7,0	9	12,6	33,2

<b>Ziel A3 AS Hilden</b>					
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrtzeit [min]	gefährte V [km/h]
Strecke 1	Solingen-Gräfrath und A46	12,8	10	16,8	45,6
Strecke 2	Solingen-Wald, M.-Luther-Straße, Böttinger Straße	11,4	12	17,8	38,5
Strecke 3	Hildener Ostring	11,7	27	23,5	29,9

<b>Ziel A3 AS Solingen</b>					
	über	Fahrtstrecke [km]	Anzahl LSA	Fahrtzeit [min]	gefährte V [km/h]
Strecke 1	Solingen-Gräfrath, A46 und A3	22,6	10	24,2	56,1
Strecke 2	Solingen-Aufderhöhe	12,2	8	18,4	39,7
Strecke 3	Solingen Merscheid, Ohligs und Aufderhöhe	12,6	29	24,3	31,0

**Tabelle 4-5:** Fahrtzeitenvergleich ab Solingen-Wald

Insbesondere die L85 in Hilden und Solingen (Walder Straße in Hilden, Hildener Straße, Weyerstraße etc. in Solingen) weist aufgrund einer hohen Verkehrsdichte und der mangelhaften Koordinierung der Lichtsignalanlagen nur eine schlechte Verkehrsqualität, nicht nur in den Hauptverkehrszeiten, auf. Hingegen wird von vielen Lkw-Fahrern die Befahrbarkeit der Straßen in Haan in Bezug auf die Anzahl der Lichtsignalanlagen und den Verkehrsfluss als besser und zeitkürzer bewertet. Die Fahrzeitleistungen im Haaner Straßennetz werden auch von den Herstellern der Navigationsgeräte aufgegriffen.

### 4.7.3 Zielkonzept Lkw-Führung

Das Straßengrundnetz der Stadt Haan ist grundsätzlich für die Bündelung des motorisierten Verkehrs vorgesehen, damit die Wohn- und Anliegerstraßen vom nicht notwendigen Autoverkehr entlastet werden. Gleichzeitig bildet das Straßengrundnetz das maßgebliche „Rückgrat“ für den Straßengüterverkehr. Zum Straßengrundnetz gehören insbesondere die klassifizierten Straßen B228, L288, L357, K5, K16, K20 sowie die städtischen Straßen Böttinger Straße, Büssingstraße, Hochdahler Straße, Kölner Straße, Landstraße, Martin-Luther-Straße und Niederbergische Allee. Nur durch eine solche Bündelung lassen sich komplexe Ziele wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Verkehrsqualität und die Minimierung der verkehrsbedingten Umwelt- und Umfeldbelastungen im gesamten Straßennetz erreichen.

Bereits der VEP Haan Teil I hat die Nutzungskonflikte im Straßengrundnetz zwischen der Verkehrsfunktion der Straße, mit den auftretenden Kfz-Verkehrsstärken und den Empfindlichkeiten durch die auch dort vorhandenen Anwohner und andere schutzwürdige Nutzungen herausgearbeitet. Auch in **Kapitel 2.5** des vorliegenden VEP Haan Teil II wird aufgezeigt, dass Unverträglichkeiten zwischen dem Kfz-Verkehr und den Straßenrandnutzungen insbesondere auf großen Abschnitten der B228 (Bahnhofstraße, Kaiserstraße, Alleestraße), der L357 (Ohligser Straße), der L357 (Millrather Straße) der K5 (Ittertalsstraße) und der K16 (Dieker Straße, Feldstraße, Nordstraße) bestehen.

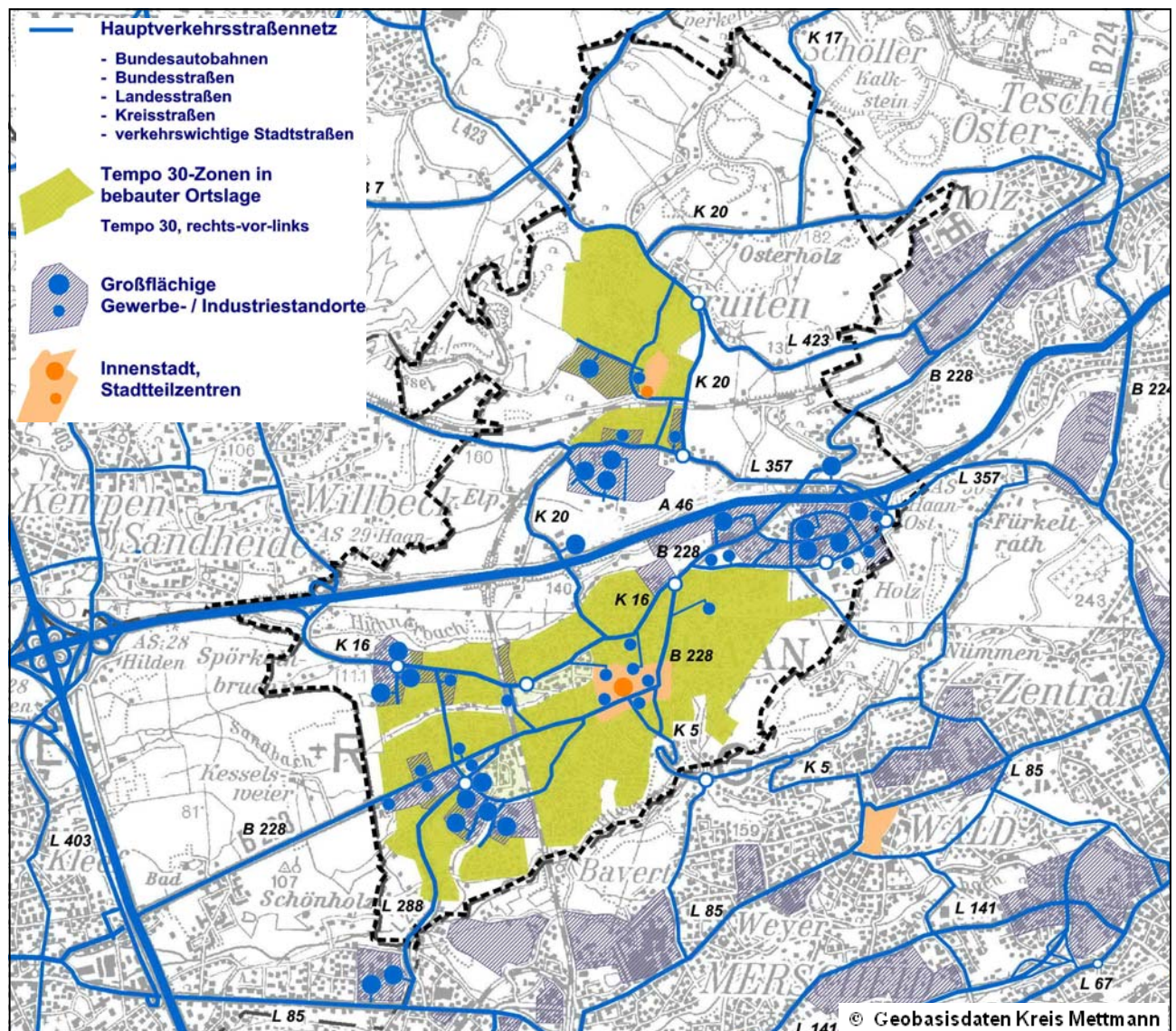
Im Rahmen der Erstellung eines Lkw-Führungskonzeptes geht es darum, sensible Stadtbereiche und Straßen soweit als möglich von Lkw-Verkehr zu entlasten und den Lkw-Verkehr gleichzeitig auf eindeutig identifizierbaren, möglichst direkten Wegen zu führen.

Städtebauliche Grundlage des Lkw-Führungskonzeptes ist die Lage der für den Lkw-Verkehr zu erreichenden Ziele im Stadtgebiet und deren Anbindung an das Fernstraßennetz, insbesondere an die beiden Autobahnanschlussstellen Haan West und Haan Ost an der BAB 46.

Zu den Zielen des Lkw-Verkehrs, deren Erreichbarkeit für den Lkw-Verkehr gesichert werden muss, gehören:

- Die Innenstadt als zentraler Versorgungsbereich für die Gesamtstadt Haan, das Nahversorgungszentrum Gruiten und das Nahversorgungszentrum Düsseldorfer Straße,
- die großflächigen Industrie- und Gewerbegebiete,
- Marktstandorte (Baumärkte, Möbelmärkte, Verbrauchermärkte, Supermärkte / Discounter, Getränkemärkte) und sonstige Einzelverkehrserzeuger mit Lkw-Anlieferung.

**Bild 4-26** auf der folgenden Seite stellt die großflächigen Industrie- und Gewerbebestandorte, die Versorgungszentren und die Einzelverkehrserzeuger in der Stadt Haan in Zusammenhang mit dem Straßengrundnetz dar. Aus der Darstellung wird deutlich, dass insbesondere die B228, die L357 sowie die K16 und K20 nicht nur wichtige Verbindungsfunktionen zum überörtlichen Straßennetz haben, sondern auch wesentliche schwerverkehrserzeugende Nutzungen erschließen. Diese Straßen sind zur Gewährleistung der Güterversorgung (Anlieferung) und Entsorgung elementare Straßen für den Schwerverkehr. Eine Herausnahme dieser Straßen aus einem Lkw-Vorrangstraßennetz kann nicht Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung sein und wird somit nicht verfolgt.



**Bild 4-26:** Relevante Ziele für den Lkw-Verkehr und Straßengrundnetz in Haan

Nicht notwendig für die Lkw-Erschließung direkt anliegender Verkehrserzeuger sind hingegen die L288, Ohligser Straße und die K5, Ittertalsstraße in Zusammenhang mit der Martin-Luther Straße. Im Folgenden werden die Möglichkeiten untersucht, den Lkw-Verkehr auf diesen Straßen zu vermindern.

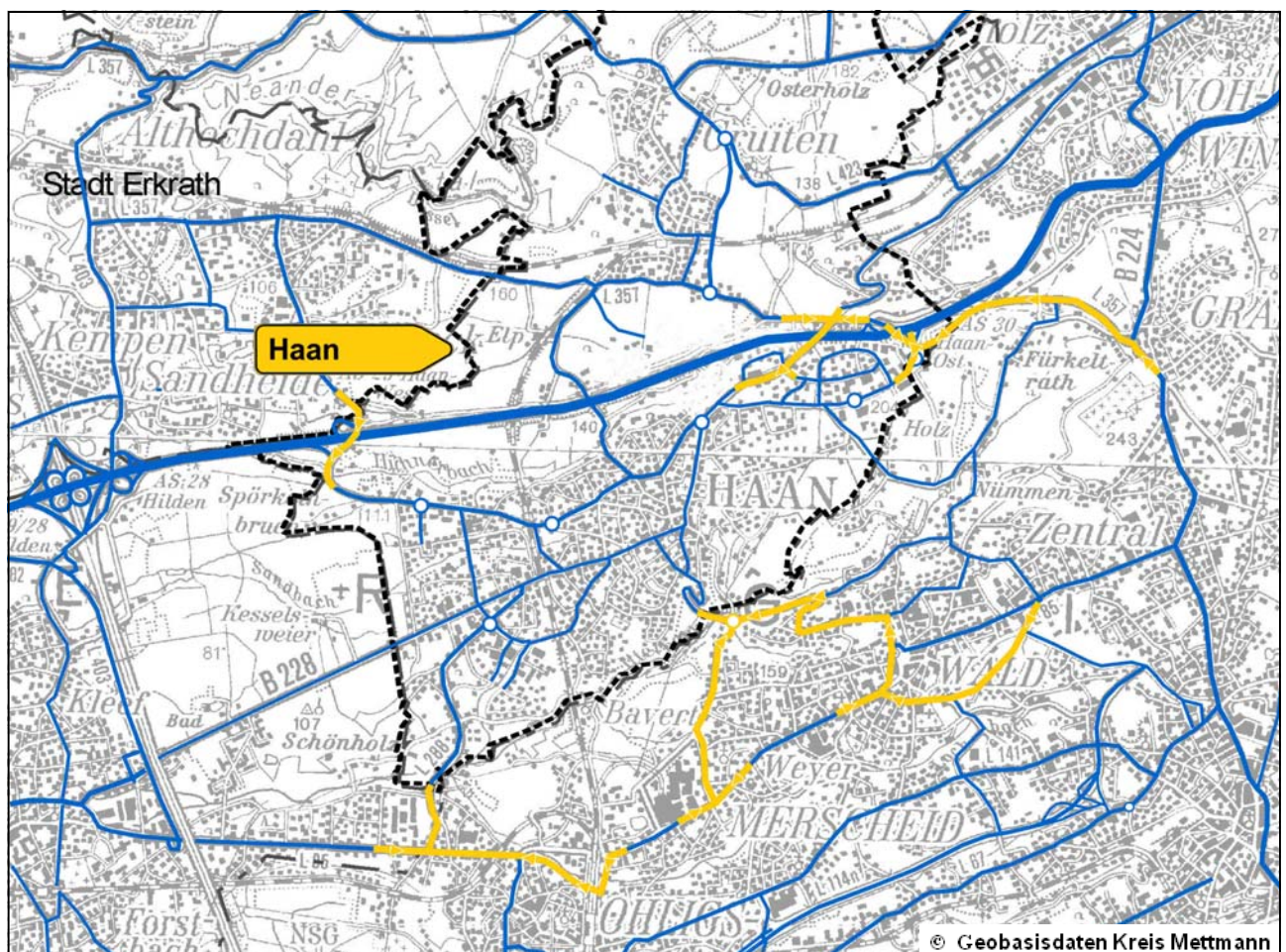
#### 4.7.4 Möglichkeiten der Verminderung der Lkw-Verkehrsbelastungen

- **Lkw-Durchfahrtsverbot**

Bereits in **Kapitel 4.3.3** zur Verkehrsführung in der Haaner Südstadt wurden die engen Restriktionen aufgeführt, unter denen ein Ausschluss des Schwerlastverkehrs auf einer verkehrswichtigen Straße vorgenommen werden kann. Insbesondere ist Einvernehmen zwischen der Stadt Haan, der Stadt Solingen, dem Kreis Mettmann und der Polizei zu erzielen, damit der Kreis Mettmann die Anordnung der Straßenverkehrsbehörde umsetzen kann.

- **Wegweisungsbeschilderung**

Die Stadt Haan ist aus dem Solinger Stadtgebiet über 4 Routen ausgewiesen. Ab Solingen-Gräfrath wird Haan über die L357 nach Haan-Ost ausgewiesen. Ab der Stadtgrenze zu Hilden wird die Stadt Haan über die Ohligser Straße nach Haan-West gewiesen. Von der Solinger Innenstadt, hierzu gehören auch Solingen-Wald und Solingen-Merscheid, wird über das Ittertal und somit über die K5 nach Haan geleitet. Die Routen der Wegweisung zeigt **Bild 4-27**.



**Bild 4-27:** Ausweisung der Stadt Haan im Verkehrsstraßennetz von Solingen

Es zeigt sich, dass die Ausweisung des Haaner Stadtgebietes konsequent über das Hauptverkehrsstraßennetz und auf dem kürzesten Weg erfolgt. Die Wegweisungsbeschilderung innerhalb der Stadt Haan nach Solingen bzw. Solingen-Ohligs ist entsprechend in der Gegenrichtung vorgenommen.

Da die Wegweisungsbeschilderung insbesondere für den ortsunkundigen Kfz-Fahrer zur Verfügung gestellt ist und sowohl die Ohligser Straße (L288) als auch die K5 und die Martin-Luther-Straße ihre verbindende Straßenfunktion für den allgemeinen Kfz-Verkehr behalten sollen, ist es nicht sinnvoll einen Abbau oder eine Änderung der wegweisenden Beschilderung zu verfolgen.

#### • **Navigationsoftware**

Es gibt bundesweit Bemühungen, Fahrzeugströme durch Erarbeitung sogenannter Vorrangrouten zu lenken. Diese Vorrangrouten werden von Städten, Kreisen und Regionen erarbeitet. Sie sollen die Erreichbarkeit der Ziele gewährleisten, wobei gleichzeitig der Verkehr nicht durch empfindliche Bereiche geführt werden. Es dürfen allerdings nicht willkürlich bestimmte Strecken dem Verkehr vorenthalten werden. Die erarbeiteten Routen finden dann Eingang in die Software der Navigationsgerätehersteller.

In Nordrhein-Westfalen hat das Ministerium für Verkehr das Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation Metropolregion Rheinland“ beauftragt. Federführend wird es vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg „mobil-im-Rheinland.de“ bearbeitet. Insgesamt 115 Kooperationspartner im Rheinland nehmen an diesem Projekt teil, um Vorrangrouten aber auch Restriktionen im Schwerlastverkehr festzulegen, die dann in die vom VRS entwickelte Software SEVAS (Software zur Eingabe, Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr) eingepflegt werden.

Ab Ende Juli 2018 werden die bereits vorhandenen Daten von SEVAS an den Mobilitätsdatenmarktplatz MDM übergeben. Der MDM ist die zentrale Drehscheibe für Mobilitätsdaten in Deutschland und bietet unterschiedlichste Daten zur Verbesserung der Verkehrsinformationen. Den Kartenherstellern und den Anbietern von Navigationsdienstleistungen für den Schwerverkehr stehen somit flächendeckend für die Region Informationen aus dem kommunalen Bereich über Vorrangrouten und Restriktionen für den Schwerlastverkehr in hoher Qualität zur Verfügung, um die Routenführung zu optimieren. Das NRW-Verkehrsministerium beabsichtigt aufgrund der positiven Erfahrungen aus dem Rheinland, das Projekt auf ganz NRW auszudehnen.

Aber auch für die Dateneingabe in SEVAS gilt, dass sich bei städteverbindenden Fahrtrouten benachbarte Kommunen abstimmen müssen. Die hohen Empfindlichkeiten, die Martin-Luther-Straße, Turnstraße, Ittetalstraße und abschnittsweise die Ohligser Straße gegenüber dem Kfz-Verkehr und insbesondere dem Schwerlastverkehr aufweisen, müssen nicht nur von der Stadt Haan erkannt und an SEVAS gemeldet, sondern auch von der Nachbarstadt Solingen anerkannt werden.

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung für Haan ist, dass der Straßenzug Martin-Luther-Straße, Ittetalstraße und die Turnstraße (K5) nicht als Vorrangroute für den Lkw-Verkehr in der Navigationssoftware in Erscheinung treten, um die Belastungen auf den empfindlichen, angewohnten Straßen abzusenken.

Dazu ist anzumerken, dass die Wirksamkeit der Maßnahme von der tatsächlichen Verwendung einer aktuellen Navigationssoftware abhängig ist. Im Jahr 2018 ist davon auszugehen, dass etwa ein Drittel der Schwerlastfahrzeuge über Lkw-Navigationsgeräte verfügt. Die Mehrzahl, vor allem ausländischer Fahrzeuge, sind mit herkömmlichen Kfz-Navigationsgeräten ausgestattet. Die Verwendung einer Lkw-Navigation ist nicht verpflichtend.

- **Aufklärungsarbeit**

Es besteht die Möglichkeit, mit den verkehrserzeugenden Betrieben in Kontakt zu treten und diese vor dem Hintergrund der Problematik, über alternative Strecken aufzuklären. Die Logistikmitarbeiter, könnten diese Informationen dann an die Lkw-Fahrer weitergeben. Aufgrund der mangelnden Alternativstrecken und der Mehrarbeit, die dieses Vorgehen für die Betriebe darstellt, ist die Wirksamkeit dieser Maßnahme anzuzweifeln.