



## Der Vorstand

Haaner Turnverein 1863 e.V. • Postfach 1309 • 42757 Haan

An  
das Liegenschaftsamt Kreis Mettmann  
die Bürgermeisterin der Stadt Haan  
den Vorsitzenden des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt  
und Verkehr (SUVA)  
die Vorsitzenden der Ratsfraktionen  
Sicherheitsauditorin, BFS-Milde

### Geschäftsstelle

Turnstraße 25 • 42781 Haan

### Geschäftszeiten

Mo.-Fr. 9.30 – 12.00 Uhr  
Do. 14.00 – 17.00 Uhr

☎ 02129-5655-0

FAX 02129-5655-29

kontakt@haaner-tv.de

www.haaner-tv.de

### Bankverbindung

Stadt-Sparkasse Haan  
DE48 3035 1220 0000 2016 81  
BIC WELADED1HAA

### Vorstandsvorsitzender

Holger Weiss

☎ 02129-344277

weiss.holger@haaner-tv.de

8. April 2022

## Erneute Stellungnahme zum Verkehrskonzept Haaner Südstadt (K5), Turnstraße/Martin-Luther-Straße, Stand April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Laufe der veröffentlichten Planungsstände und den daraus gewonnenen Erkenntnissen hat der HTV bereits im September 2018 sowie in Folge der Online-Bürgerumfrage, an der der HTV auch teilgenommen hat, im Januar 2021 zwei Mal ausführlich Stellung zu den jeweiligen Konzepten genommen und auf Missstände in der Planung und Wünsche bei der erneuten Überplanung hingewiesen. Eine Rückmeldung hierzu gab es von den planungsverantwortlichen Stellen bis auf eine Eingangsbestätigung vor kurzem mit Hinweis zur Online-Bürgerbeteiligung am 30.03.2022 nicht.

Wir haben uns im Vorfeld die Präsentation von Bockermann, Fritze heruntergeladen und die Online-Veranstaltung zur Bürgerinformation am 30.03.2022 aufmerksam verfolgt. Von einer Bürgerbeteiligung erwartet man, dass die von einer Planungsmaßnahme betroffenen Bürger über den Planungsstand informiert werden und vor allem Ihre Bedenken und Anregungen angehört und beantwortet oder kommentiert werden.

Während der Part Information zum Planungsstand grundsätzlich ok war, sind wir mit der Beantwortung der Bürgerfragen mehr als unzufrieden – geschweige denn dass im Vorfeld geäußerte Bedenken in der Planung ersichtlich wurden. Zunächst einmal wurden sogar in der Präsentation auf Seite 7 die Hauptpunkte aus der Bürgerumfrage unter der Überschrift Ideen und Anregungen teils mit Anmerkungen genannt. Allein von diesen Punkten wurden dann aber eine Reihe überhaupt nicht thematisiert, obwohl sie doch von den Bürgern als Hauptpunkte identifiziert wurden.

Als dann wurde im Chat als Information angegeben, dass alle Teilnehmer die Chatnachrichten mitlesen könnten, was im weiteren Verlauf geholfen hätte um zu wissen, ob eine bestimmte Frage bereits gestellt wurde. Dies war nicht der Fall. Zudem haben wir selber erfahren und im Nachgang auch mitbekommen, dass eine Reihe von im Chat gestellten Fragen nicht aufgegriffen wurden oder soweit auf ein Stichwort

reduziert wurden, dass die Frage in sich nicht beantwortet wurde. Gerade in diesem Onlineformat, in dem die Teilnehmer noch nicht einmal persönlich über das Mikrofon sondern nur im Chat Fragen stellen konnten, wäre es unerlässlich gewesen, die Fragen alle vollständig vorzulesen und nicht zusammenzufassen und zu reduzieren. So wurden eben auch viele am Tag gestellten Fragen zusätzlich zu den früheren Fragen aus Stellungnahmen und der Bürgerumfrage an dem Tag nicht kommentiert und blieben offen. Und – sie wurden in der Planung anscheinend auch weitgehend nicht berücksichtigt. Da war wenig Bürgerbeteiligung zu erkennen.

Im Folgenden nehmen wir erneut Stellung zum nun vorgestellten Konzept in der Variante 4a-x und hängen im Anschluss noch einmal die Stellungnahme aus Januar 2021 an.

Der Gesamtvorstand und die Geschäftsführung des Haaner Turnvereins 1863 e.V. (HTV) lehnt die geplanten Umbaumaßnahmen in den vorgeschlagenen Varianten ab.

Grundlage der derzeitigen – bereits fortgeschrittenen Planungen – ist das Verkehrskonzept Südstadt Haan des Ingenieurbüros Runge IVP vom Februar 2017. Vom Vorstand des HTV wurden u. a. mit Schreiben vom 30.01.2021 erhebliche Bedenken gegen das Verkehrskonzept Runge vorgetragen. Sachbezogene Rückmeldungen von den relevanten Verwaltungs- und Planungsorganen wurden aber nicht gegeben.

Das Gutachten Runge IVP weist gravierende Mängel auf, wie es nunmehr auch vom Ingenieurbüro Bockermann, Fritze bestätigt wird. Die örtlichen Gegebenheiten mit Fahrbahn- und Gehwegbreiten, eingeschränkten Gehwegen durch Bebauung oder auf den Gehweg hinreichenden Hauseingangsstufen, Fahrbahneigungen etc., sind nicht mit der hinreichenden Genauigkeit dargestellt und berücksichtigt worden. Die örtliche Infrastruktur mit Geschäften, Gewerbebetrieben, privater Kindergruppe und den Sportstätten des größten Sportvereins Haans bleibt unberücksichtigt. Die Verkehrsmengenmessungen und -prognosen beziehen sich allein auf den Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen zum damaligen Zeitpunkt ohne Bezug zu zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen in den Verkehrsvorschriften und der anvisierten Mobilitätswende. Der Radfahrer- und Fußgängerverkehr bleibt ebenso unberücksichtigt wie eine separate Betrachtung des Anliegerverkehrs. Insoweit resultieren als Arbeitsergebnis auch unsinnige Variantenvorschläge, die nicht dem Stand aktueller Regelwerke entsprechen, z.B. ein Vorschlagsentwurf mit Verkehrsführung auf der abschnittsweise 5,9 m schmalen Turnstraße in beiden Fahrtrichtungen (vgl. Variante 2, Bl. 20 d. Verkehrskonzepts Runge IVP) oder mit getrennten Rechts- und Linksabbiegerspuren an der Einmündung Turnstraße in die Kaiserstraße (vgl. Bl. 22, Runge IVP).

Zunächst verwundert es, dass die ortskundige Verwaltung und Politik - auch nach kritischen Hinweisen der Anlieger - dieses Verkehrskonzept Runge IVP ohne Nachfragen oder Ergänzungen absegnete und die konkrete Ausarbeitung der Runge-Variante 3 durch das Büro Bockermann, Fritze beauftragte. Eine Bürgerbeteiligung zum Konzept Runge mit zweiseitigem Austausch der Argumente, offener Diskussion oder abschließender Stellungnahme zu den vorgebrachten Kritikpunkten hat praktisch nicht stattgefunden. Deswegen sei auch angemerkt, dass die Veranstaltung vom 30.03.2022 enttäuschend verlief, da die Fragen und Beiträge gekürzt, verfälscht oder gar nicht vorgebracht wurden. Ebenso war der Chat nicht offen für alle einsehbar, um sich auszutauschen, zu ergänzen oder sich eine Meinung bilden zu können.

Die nunmehr vorliegende Ausarbeitung Bockermann, Fritze hat – verständlicherweise - wesentliche Änderungen am nicht praktikablen Konzept Runge vornehmen müssen, z.B. wurde eine zweistreifige Verkehrsführung aus der Richtung Solingen kommend bis zur Beethovenstraße eingeführt. Ebenso wurde die Einmündung der Turnstraße auf die Kaiserstraße – aufgrund der nunmehr verinnerlichten zu schmalen Fahrbahn- und Gehwegbreiten – mit einem einzelnen Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr eingeplant. Als erste Folgerung ist deshalb festzuhalten, dass alle Verkehrsmengenplanungen des Konzepts Runge obsolet sind, da u. a. neue Ausweichstrecken durch das Musikantenviertel eröffnet werden und an der Einmündung Turnstraße zur Kaiserstraße - im nunmehr einstreifigen Straßenabschnitt

- ein längerer Rückstaubereich in der schmalen Häuserschlucht resultiert. Zudem ergeben sich neue Stau- und Gefahrenpunkte, z.B. beim Linksabbiegen von der Martin-Luther-Straße in die Beethovenstraße etc..

Dabei nimmt Bockermann, Fritze in seinen Ausführungen wesentlichen Bezug zu den FGSV- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen in der Version 2006. Diesbezüglich sei auf einen aktuellen Überblick des renommierten Wuppertaler Verkehrswissenschaftlers Prof. Jürgen Gerlach (Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, Leiter der Arbeitsgruppe 1 und im Stadtstraßen Ausschuss der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) verwiesen, der bei der FGSV diese Regelwerke mitgestaltet (siehe Gerlach, J.: Sicher planen im Bestand – ein aktueller Überblick zur Gestaltung von Stadtstraßen unter Verkehrssicherheitsaspekten, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 66, (2020) Nr. 5, S. 287-302). Aus dieser Veröffentlichung zur Thematik sei zitiert:

- „... Dabei passt es nicht, wenn beispielsweise aus wirtschaftlichen oder städtischen Erwägungen oder zur Befriedigung einer Parkraumnachfrage unmittelbar vor der Haustür sicherheitsrelevante Regeln missachtet werden und
  - Gehwege mit einer Breite von weniger als 2,10 m (Mindestmaß in Erschließungsstraßen resultierend aus 1,80 m nutzbarer Gehwegbreite plus Sicherheitsabstand, Mindestmaß bei Hauswänden 2,50 m in Hauptverkehrsstraßen, sonst 2,30 m konzipiert werden. ...“)
- „... Die neue Generation von Regelwerken für Stadtstraßen ist in der Bearbeitung. Vorliegende Erkenntnisse aus zahlreichen Forschungsvorhaben und aus evaluierten Umgestaltungen bedingen aber schon heute veränderte Planungs- und Entscheidungsprozesse mit hohem Gewicht auf die Zielsetzung der Verbesserung der Verkehrssicherheit. ...“

Inwieweit die aktuelle Verwaltung und Politik nunmehr eine Kreisstraße bei den vorliegenden Gegebenheiten z.B. direkt an einer Hauswand angrenzender Gehweg einer Breite von nur 1,25 m - mit darauf befindlichen, 0,63 m hineinreichenden Eingangsstufen - vorbeiführen will, ist plausibel nicht nachvollziehbar. Eine Bewerbung der Stadt als „Kinderfreundliche Kommune“ und eines Stabsstelle Klimaschutz mit integriertem Klimaschutzkonzept „Mobilitätswende“ passt nicht mit den aktuellen, auf Jahrzehnte ausgerichteten Verkehrskonzeptplanungen Haaner Südstadt zusammen.

Wenn man nun weiter in die Detailplanungen Bockermann, Fritze schaut, so ist es sicherlich – in der Außendarstellung - nachvollziehbar, dass man in einer kommunalen Planung auf einer Kreisstraße einen Radfahrstreifen ausweisen will. Da aber die Stadt Haan über kein vollständiges Konzept einer Radwegeplanung verfügt, hat dieses zur Folge, dass die an der Martin-Luther-Straße und Turnstraße geplanten Radwege über keinen vernünftigen und sicheren Anschluss an ein weiteres Wegenetz verfügen.

- So startet der Radfahrstreifen auf der Martin-Luther-Straße erst etwa 100 m nach der Kreuzung Kaiserstraße kurz nach einem gefährlichen Verschwenkungsbereich des Hauptfahrstreifens nach rechts. Anschließend soll dieser Radfahrstreifen an einem unregelmäßigen Gefahrenbereich der Einmündung Beethovenstraße enden (s.o.).
- Der Radweg Turnstraße soll gemäß Planungsunterlagen - von Solingen kommend - erst im gefährlichen Rechtsabbiegeradius (bzw. Einschwenkbereich der Lkw) einsetzen und dann an der dortigen privaten Kindergruppe vorbeiführen, im Beschleunigungsbereich zur nachfolgenden, wesentlichen Steigung. Vor der Einmündung Kaiserstraße endet der Radweg dann noch vor dem eigentlichen Abbiegebereich, so dass sich der Einschwenkradius abbiegender Lkw mit dem Fahrweg des nach links oder rechts abbiegenden Radfahrers überschneiden kann.

Bedingt durch diese Radwege sollen gemäß Entwurfsplanung Bockermann, Fritze Stellplätze an der Turnstraße wegfallen. Dabei führt Bockermann, Fritze aus, dass derzeit insgesamt 13 Stellplätze an der Turnstraße vorhanden wären. Diese Bemessungsgrundlage ist falsch. Bei einer diesseitigen Ortsbegehung wurden an der Turnstraße 34 Fahrzeuge gezählt, die – soweit ersichtlich - ordnungsgemäß am Fahrbahnrand abgestellt waren, wobei noch weitere freie Stellplätze vorhanden waren. Eine Reduzierung der Stellplätze an der Turnstraße auf insgesamt 6 Park- oder Haltemöglichkeiten ist indiskutabel. Ortskundige wissen, dass an der Turnstraße üblicher Anliegerverkehr vorliegt, u.a. mit privater

Kindergruppe, Handwerksbetrieben, Einkaufsgeschäften. Dabei wird der Anliefer- und Fußverkehr, z.B. auch mit Kinderwagen oder Rollator, bereits jetzt wesentlich durch die dort auf die Bürgersteige reichenden Eingangstrepfen der Häuser erschwert.

Zum Abwägungsprozess zwischen Radfahrstreifen und Schutzstreifen gibt Bockermann, Fritze die Zusammenhänge auch in Bezug zu den einzuhaltenen Seitenabständen im Verkehr verfälschend wieder. Die Präsentation bei der Bürgerinformation am 30.3.2022 suggeriert, dass auf der Turnstraße künftig LKW-Fahrer und Radfahrer **nebeneinander** am Verkehr teilnehmen könnten (Seite 10 und 30). Dies überrascht, wäre ein Nebeneinanderfahren von Kfz und Rad – jedenfalls nach der derzeitigen Straßenplanung – gesetzlich verboten. Die favorisierte Planung „Variante 4“, die LKW und Radfahrer nebeneinander darstellt, geht ersichtlich von einem viel zu geringem Sicherheits-Mindestabstand aus. Angedacht ist eine Fahrbahnbreite von 5 m, wobei 3,5 Meter für Kfz und 1,5 Meter für einen Radschutzstreifen (gestrichelte Linie mit Fahrradsymbol) vorgesehen sein sollen. Kfz haben beim Überholen von Radfahrern und Fußgängern einen Seitenabstand innerorts von mindestens 1,5 Metern einzuhalten (§ 5 Absatz 4 Satz 3 Straßenverkehrsordnung). Ausgehend von einer LKW-Breite von maximal 2,55 m/Kühltransporter 2,60 m und einer Außenspiegelbreite von je 0,25 cm ergibt sich eine Fahrzeugbreite von bis zu 3,10 m. Bei einer geplanten Gesamtstraßenbreite von 5 m verbleiben 1,90 m. Berücksichtigt man nun noch die Breite des Radfahrenden und den Abstand der beiden Verkehrsteilnehmer zum Straßenrand von je 0,50 Meter wird deutlich, dass der dann verbleibende Sicherheitsabstand von 1,5 Meter bei einem Nebeneinander von LKW und Radfahrendem nicht im Ansatz eingehalten werden kann. Dies gilt sinngemäß auch für viele PKWs, die mit Außenspiegeln inzwischen oft 2,10 m breit sind. Der Schutzstreifen führt auch nicht dazu, dass der gesetzliche 1,5 Meter-Mindestabstand verringert werden dürfte (OVG Lüneburg, 25.7.2018, 12 LC 150/16, Rn. 45)<sup>1</sup>.

Unterschreitet ein vorbeifahrendes Fahrzeug den 1,5 Meter-Mindestabstand, ist dies bußgeld- und strafbewehrt. Letztlich wird sich jeder LKW-Fahrer, der einen Radfahrenden auf der Turnstraße überholen oder neben ihm fahren wird, verkehrswidrig verhalten. So kann falsches, gerade auch „zu nahes Überholen“ als Gefährdung des Straßenverkehrs strafbar sein (§ 315c StGB), mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren geahndet werden und zum Entzug der Fahrerlaubnis führen. Die 1,5 Meter-Vorgabe gilt als Ausprägung der Rücksichtnahmeregeln auch für den Fall, dass anstelle eines „Schutzstreifens“ ein „aufgemalter Radweg“, ein Radfahrstreifen, markiert werden sollte.

Gefährliche Situationen sind vorprogrammiert. Nicht wirklich möglich – aber richtigerweise wäre die Straße als Fahrradstraße (mit Zusatzzeichen) auszuweisen, auf der zwar auch Kfz fahren, aber Radfahrende nicht überholen dürfen. Dann entspräche der geplante Straßenzustand der Rechtslage...

In der Praxis wird die geplante Vorzugsvariante 4 dann dazu führen, dass der Pkw- und Lkw-Verkehr bei der Vorbeifahrt an einem Radfahrer wahrscheinlich eine Fahrlinie weit zum linken Fahrbahnrand wählt. Dieses bedeutet bei den abschnittsweise sehr schmalen Gehwegbreiten auf der Turnstraße und den ebenfalls in den Gehweg hineinreichenden Eingangsstufen, dass diese für Fußgänger (Kinder, Eltern mit Kinderwagen, Ältere mit Rollator etc.) nicht mehr gefahrlos zu nutzen sind, insbesondere wenn sich der Fahrzeugverkehr mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h nähert. Inwieweit die Bewohner ihre Hauseingänge mit üblichen Einkäufen, Warenanlieferung oder bei Umzügen noch nutzen können, ist offen. Das Abstellen von Mülltonnen oder Fahrrädern auf dem Bürgersteig ist dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Da die Planungen Bockermann, Runge nur noch unter dem Arbeitstitel „Umbau der Turnstraße / Martin-Luther-Straße (K5)“ erfolgten, sind die angrenzenden Straßen, z.B. Königgrätzer Straße, Jahnstraße,

---

<sup>1</sup> Die zitierte Entscheidung ist hier abrufbar:

<https://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/jportal/portal/page/bsndprod.psml?doc.id=MWRE180003258&st=nu ll&showdoccase=1>

Kirchstraße planungstechnisch nicht mehr eingebunden, z.B. auf Verkehrsführung, Verkehrsaufkommen, Fahrbahnumgestaltung, Parksituation. Ebenso wie IVP Runge geht auch Bockermann, Fritze nicht auf die örtlichen Gegebenheiten der Anlieger, Geschäfte, Gewerbebetriebe und sogar des Haaner Turnvereins bei seinen Planungen ein, sondern es wird alleinig auf den Durchgangsverkehr Bezug genommen. Für den größten Haaner Sportverein mit seinen Sportstätten an der Turnstraße bedeutet dieses, dass dieser durch den geplanten Umbau an seinem Standort wesentlich benachteiligt wird.

- Der Verkehr auf der schmalen Turnstraße wird deutlich zunehmen, insbesondere der Schwerlastverkehr.
- Die aus nördlicher und östlicher Richtung mit dem Pkw anreisenden Sportler müssen einen Umweg fahren, während der aus westlicher Richtung kommende Verkehr sich durch der Jahnstraße quetschen muss, die bereits zum jetzigen Zeitpunkt kaum gleichzeitig aus zwei Richtungen befahren werden kann, ohne auf den Bürgersteig ausweichen zu müssen.
- Fußgänger müssen entweder unverhältnismäßig weite Umwege gehen, oder sich auf zu schmalen Bürgersteigen am 40 km/h oder schneller fahrenden Durchgangsverkehr vorbeihangeln, eventuell – mit Kinderwagen oder Rollator - über Hauseingangsstufen; Mülltonnen oder Fahrräder klettern. Dabei wird eine Querungshilfe vor dem Vereinsgelände – insbesondere für unsere Kinder, Mütter und Rehasportler - erst nach den ersten schweren Unfällen eingerichtet, wenn man den Versprechungen der Planer vertraut („Querungshilfe wenn mal Bedarf besteht“).
- Radfahrer aus Richtung Innenstadt müssen teilweise beträchtliche Umwege über die Königgrätzer Straße oder Martin-Luther-Straße nehmen, wobei keine durchgängigen Radwege existieren und für sie potentiell gefährliche Einscher- und Abbiege- oder Querungssituationen u.a. an den Kreuzungen Martin-Luther-Straße/Jahnstraße, Martin Luther-Straße/Beethovenstraße vorliegen. Inwieweit der kombinierte Rad- und Kraftfahrzeugverkehr auf der Jahnstraße mit einer dann verschärften Anliegerparksituation funktionieren soll, ist planerisch nicht aufgeführt.

Eine städtische Planung mit Ziel einer „Kinderfreundlichen Kommune“ und einer „Mobilitätswende“ würde den HTV somit ausgrenzen. Der Haaner Turnverein 1863 e.V. kann neben seinen sportlichen Aktivitäten als einer der größten Akteure in der Kinder-, Jugend- und Seniorenarbeit in Haan angesehen werden. Auf dem Vereinsgelände an der Turnstraße finden wöchentlich in der Zeit von 8.00-22.00 Uhr etwa 80 Sportangebote/Kurse/Veranstaltungen statt, die durchschnittlich von 10-20 Personen besucht werden (in der Spitze über 300 Teilnehmer pro Tag). Hinzu kommen das ganztägig geöffnete Fitness- und Gesundheitszentrum mit laufendem Wechsel im Fitnessbereich sowie regelmäßige Besuche der HTV-Geschäftsstelle durch die über 2.600 Mitglieder und andere Vereinskontakte. Die Anreise erfolgt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Pkw, wobei die Stellplätze auf dem vereinseigenen Gelände intensiv genutzt werden. Das HTV-Gelände wird zudem regelmäßig von Schülern der Gesamtschule und Anwohnern als Verbindung zwischen Turnstraße und Königgrätzer Straße genutzt. Im Gutachten Runge und im Konzept Bockermann, Fritze ist der HTV dennoch quasi nicht existent, während es für wichtig empfunden wurde für die Abfahrt vom Parkplatz hinter der Post für das Endstück der Martin-Luther-Straße die Einbahnstraßenregelung aufzuheben, obwohl der Parkplatzverkehr auch über die Kirchstraße und Turnstraße Richtung Stadt fahren könnte.

Neben allen Bedenken begrüßt der Vorstand des HTV, dass die aktuellen Planungsmaßnahmen durch ein Sicherheitsaudit begleitet werden. Wie von der zertifizierten Auditorin, Frau Milde, auf ihren Internetseiten aufgeführt, ist es für eine derartige Aufgabenstellung zielführend, Auditgespräche unter Einbindung aller an der Planung Beteiligten durchführen, worunter wir auch eine Bürger- und Anliegeranhörung verstehen. Da erst jetzt die konkreten Planungsvorschläge vorliegen, wäre ein Ortstermin mit Auditorin, Landrat, Bürgermeisterin und den Anliegern sinnvoll, um direkt vor Ort die Bedenken anzusprechen und ggf. Vorführungen zu den zu erwartenden Verkehrssituationen zu machen. Letztendlich sehen wir es bei der vorliegenden, weit reichenden und umstrittenen Planungsmaßnahme als Selbstverständlichkeit an, dass der abschließende Auditbericht den Anliegern zur Einsicht zur Verfügung gestellt wird. Das dies derzeit nicht geplant ist, wirft weitere Fragen auf.

Wir sehen weiter die bereits in den vorherigen Stellungnahmen vorgebrachten Argumente als stichhaltig und – wenn das Konzept trotz zahlreicher sicherheitsrelevanter Bedenken annähernd wie dargestellt umgesetzt werden sollte – auf der Turnstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie eine Querungshilfe geboten.

**Für den Gesamtvorstand des Haaner Turnverein 1863 e.V.**

Haaner Turnverein 1863 e.V.

Der Vorstand

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Holger Weiss', written in a cursive style.

Holger Weiss

Vorstandsvorsitzender

**ANLAGE (Stellungnahme aus 01/2021)**

An  
das Liegenschaftsamt Kreis Mettmann  
die Bürgermeisterin der Stadt Haan  
den Vorsitzenden des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt  
und Verkehr (SUVA)  
die Vorsitzenden der Ratsfraktionen

30. Januar 2021

**Stellungnahme zum Verkehrskonzept Haaner Südstadt, Turnstraße/Martin-Luther-Straße  
Stand Januar 2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den aktuellen Planungen eines Verkehrskonzepts für die Haaner Südstadt hat der HTV-Vorstand bereits in einem Schreiben vom 28.09.2018 ausführlich Stellung bezogen.

Mit Datum vom 16.10.2018 haben wir eine erste Antwort mit dem Inhalt erhalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Turnstraße von 30 km/h bis zum Ende der Baumaßnahmen erhalten bleibt und diese erst nach Beendigung neu überprüft wird, sowie die gewünschte Querungshilfe im Rahmen der Planungen geprüft wird. Eine Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzung erst im Nachgang der Baumaßnahmen erscheint uns zu spät.

Auf eine weitere von der CDU-Ratsfraktion am 25.02.2020 an Herrn Landrat Hendele weitergeleiteten Anfrage hat dieser mit Schreiben vom 16.04.2020 geantwortet und bestätigt, dass unsere Bedenken und Anregungen in den Planungsprozess einfließen und angemessen Berücksichtigung finden werden. Eine mögliche Temporeduzierung auf 30 km/h sowie die Planung einer Querungshilfe wird in Aussicht gestellt.

Ergänzend zu unserer ersten Stellungnahme möchte der Vorstand des Haaner Turnvereins 1863 e.V. anlässlich der Bürgerumfrage mit Schreiben vom 04.12.2020 das erste Schreiben mit dieser inhaltlich erweiterten Stellungnahme insbesondere mit zusätzlichen Hinweisen zur Straßenbreite und Platz für Radfahrer und Fußgänger in den ANLAGEN ergänzen.

Gemäß Verkehrsgutachten des Sachverständigenbüros RUNGE soll die Turnstraße als Kreisstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgewiesen werden. Eine Herabstufung auf 30 km/h, wie im Bereich von Schulen, Kindergärten oder Altenheimen bedürfe gemäß Landrat Hendele einer weitergehenden Prüfung (vgl. Protokoll der 28. Sitzung des Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Haan vom 17.04.2018 sowie o.g. Schreiben). Aus dem Gutachten RUNGE ist zu folgern, dass ein wesentlicher Anteil des aus Solingen in Fahrtrichtung Norden fahrenden Schwerlastverkehrs über die Turnstraße geleitet werden soll.

Der Vorstand des Haaner Turnvereins 1863 e.V. (HTV) lehnt das vom INGENIEURBÜRO RUNGE vorgeschlagene Konzept zur Neugestaltung der Martin-Luther-Straße / Turnstraße (Kreisstraße 5) in Haan in den wesentlichen Punkten ab, da dieses nicht hinreichend auf die örtlichen Gegebenheiten, die besondere Gefahrenlagen an der Turnstraße sowie die zwischenzeitlichen Änderungen in der Straßenverkehrsordnung eingeht. Auch die sich durch das neue Verkehrskonzept ergebende unglücklich neue Verkehrsführung zum HTV-Gelände findet keine Berücksichtigung. Siehe neue ANLAGEN.

Unabhängig von der aktuellen Diskussion zum Verkehrskonzept, möchte sich der Vorstand des HTV für ein Beibehalten der derzeitigen Geschwindigkeitsregelung mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einsetzen. Dazu sollen zunächst folgende Argumente vorgebracht werden, welche in der Anlage 1 konkretisiert werden.

- Das an der Turnstraße gelegene Vereinsgelände wird – vergleichbar mit Schulen etc.- von vielen Kindern, Jugendlichen und auch älteren Erwachsenen und Rehasportlern genutzt.
- Dabei werden die Sportstätten werktags von 07:30 Uhr bis 22:00 Uhr und auch am Wochenende regelmäßig genutzt. Insbesondere dient das Gelände im Zufahrtsbereich auch als Treffpunkt für Auswärtsfahrten der Sportler und Mannschaften.
- Ebenso nutzen viele Schüler des Schulzentrums Walder Straße und auch Anwohner der Königgrätzer Straße das Vereinsgelände, um die Turnstraße auf Höhe der Jahnstraße zu überqueren.
- Ein Großteil der Fußgänger und Radfahrer nutzen auf dem Weg zum und vom HTV-Gelände die Turnstraße insbesondere auf der nördlichen Seite zur Innenstadt hin. Hier und auch im südlichen Teil sehen wir derzeit keine ausreichende Berücksichtigung der Engpässe.
- Im Einfahrtbereich des HTV-Vereinsgeländes liegt eine besondere Verkehrssituation vor, da sich die Ein- und Ausfahrt gegenüber der Einmündung Jahnstraße befindet. Unter der Annahme des gedachten Verkehrskonzeptes ist zu erwarten, dass ein wesentlicher Anteil der Sportler das Vereinsgelände über die Jahnstraße – unter Querung der Turnstraße – erreichen wird, was aus unseren Erfahrungen alleine schon auf der engen Jahnstraße zu großen Problemen führen wird. Dabei weist der HTV aufgrund seines zentrumnahen Standorts einen hohen Anteil an Fußgänger- und Radverkehr auf, welches der Vereinsvorstand aufgrund der gesundheitlich positiven Effekte begrüßt. Insoweit setzt sich der Vorstand auch besonders für die Verkehrssicherheit bzw. Gefahrenvermeidung im Ein- und Ausfahrtbereich des Vereinsgeländes und beim Fahrbahnqueren ein.
- Es dürfte den kompetenten Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung bekannt sein, dass sich eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf 40 km/h negativ auf die Verkehrssicherheit und mögliche Unfallfolgen auswirken kann. Siehe Anlage 2.
- Soweit ersichtlich, sind derzeit keine Fußgängerüberwege im Bereich des HTV-Vereinsgeländes angedacht.

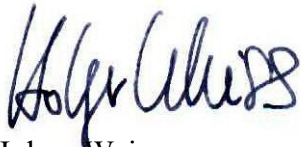
Der Haaner Turnverein ist der größte Sportverein der Stadt Haan mit derzeit rund 3.000 betreuten Sportlern. Dabei wird ein wesentlicher Teil des Sportprogramms auf dem vereinseigenen Gelände an der Turnstraße 25 angeboten. An diesem Standort betreiben wir eine Sporthalle mit separaten Kurs- und Schulungsräumen und unser Gesundheitszentrum CityFit mit weiterem Kursraum und einem Fitnessraum. Das angebotene Sportprogramm wird vor allem auch von jungen Müttern mit ihren Kleinkindern und Kindern, Jugendlichen und älteren Erwachsenen genutzt. Das CityFit setzt einen Schwerpunkt auf die Betreuung von Rehasportlern.



Im Konsens der vorgetragenen Argumente erscheint auf der Turnstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie eine Querungshilfe auch bei einer Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes geboten.

Haaner Turnverein 1863 e.V.

Der Vorstand



Holger Weiss

Vorstandsvorsitzender

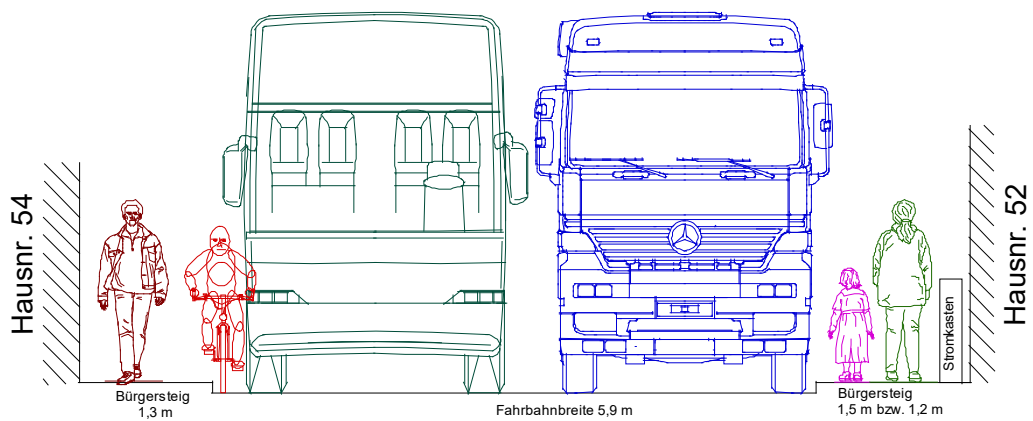
### **Anlage 1:**

In den Feststellungen und Bewertungen des INGENIEURBÜRO RUNGE wird der HTV mit seinem an der Turnstraße gelegenen Vereinsgelände nicht hinreichend aufgeführt. Der HTV hat derzeit etwa 3.000 Mitglieder, mit vielen Kindern und Jugendlichen, aber auch Älteren und Rehasportlern, die regelmäßig werktags zwischen 07:30 Uhr 22:00 Uhr die Sportstätten an der Turnstraße aufsuchen. Daraus ergibt sich in dem dortigen Zufahrtbereich eine besondere Gefährdungslage vergleichbar einer Schule etc..



**Bild 1:** Einmündungsbereich HTV-Sportstätten (links), Turnstraße, Jahnstraße (rechts)

Ebenso sind im Verkehrskonzept RUNGE die Engpässe im nördlichen Bereich der Turnstraße nicht hinreichend erfasst. Dieser durch Bebauung stark verengte Straßenabschnitt wird derzeit von Fußgängern und Radfahrern als wichtiger Zugang zum Stadtteil, den dortigen Geschäften, den HTV-Sportstätten und der Gesamtschule Walder Straße genutzt. Eine in diesem Straßenabschnitt vorgeschlagene Umgestaltung mit zweistreifiger Verkehrsführung ist bei angrenzenden Bürgersteigbreiten unterhalb 1,5 m nicht nachvollziehbar (vgl. Bild 2).



**Blickrichtung Süden**  
- geplante zweistreifige Fahrbahn mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 40 km/h -

**Bild 2:** Einmündungsbereich Turnstraße auf die Kaiserstraße

Weiterhin grenzen an der Turnstraße mehrere Wohnhäuser mit ihren Hauseingängen direkt an den schmalen oder geneigten Bürgersteig an, mit teilweise auf den Bürgersteig hineinragenden Eingangsstufen (vgl. Bild 3). Der südliche Straßenabschnitt weist wesentliche Fahrbahnneigungen auf. Somit liegt für Anwohner und Passanten - insbesondere mit Rollator, Kinderwagen etc. - eine nochmals gesteigerte Gefahrenlage vor (vgl. Bild 4, 5). Dabei ist im Verkehrskonzept RUNGE der Kinderhort am Südende der Turnstraße ebenfalls nicht berücksichtigt worden.



**Bild 3:** Wohnhaus- und Geschäftseingänge im zweistreifig geplanten Straßenabschnitt



**Bild 4:** Wohnhauseingang in Gefällelage

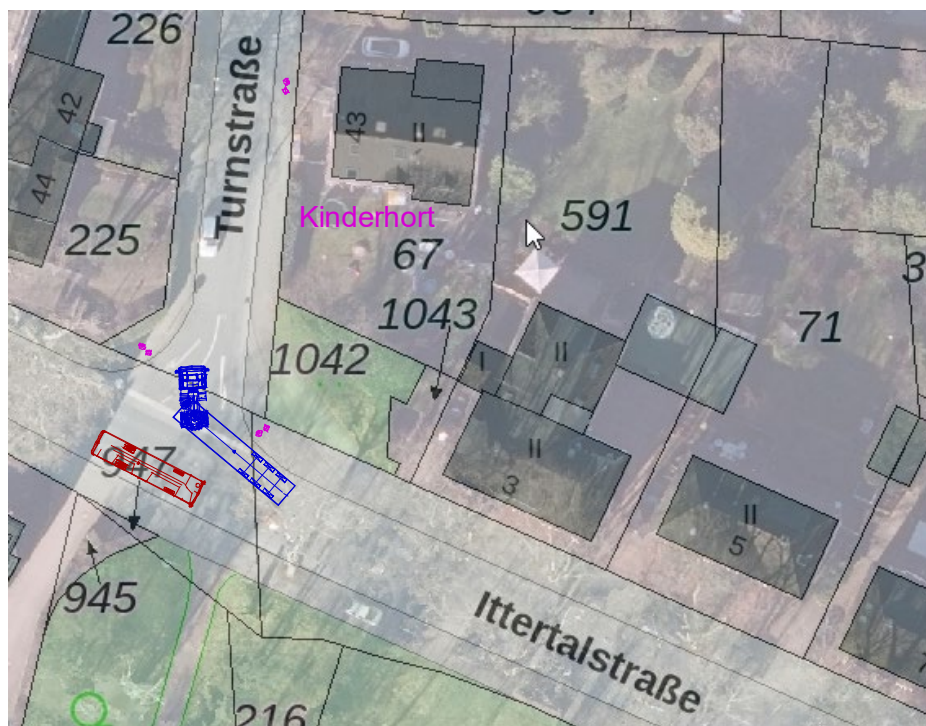


**Bild 5:** Fahrbahneigung im südlichen Straßenabschnitt der Turnstraße

Letztendlich führen die zwischenzeitlichen Änderungen in der Straßenverkehrsordnung

- mit reduzierten Abbiegegeschwindigkeiten von Lkw<sup>2</sup> und
- veränderten Seitenabständen bei der Vorbeifahrt an Radfahrern<sup>3</sup>

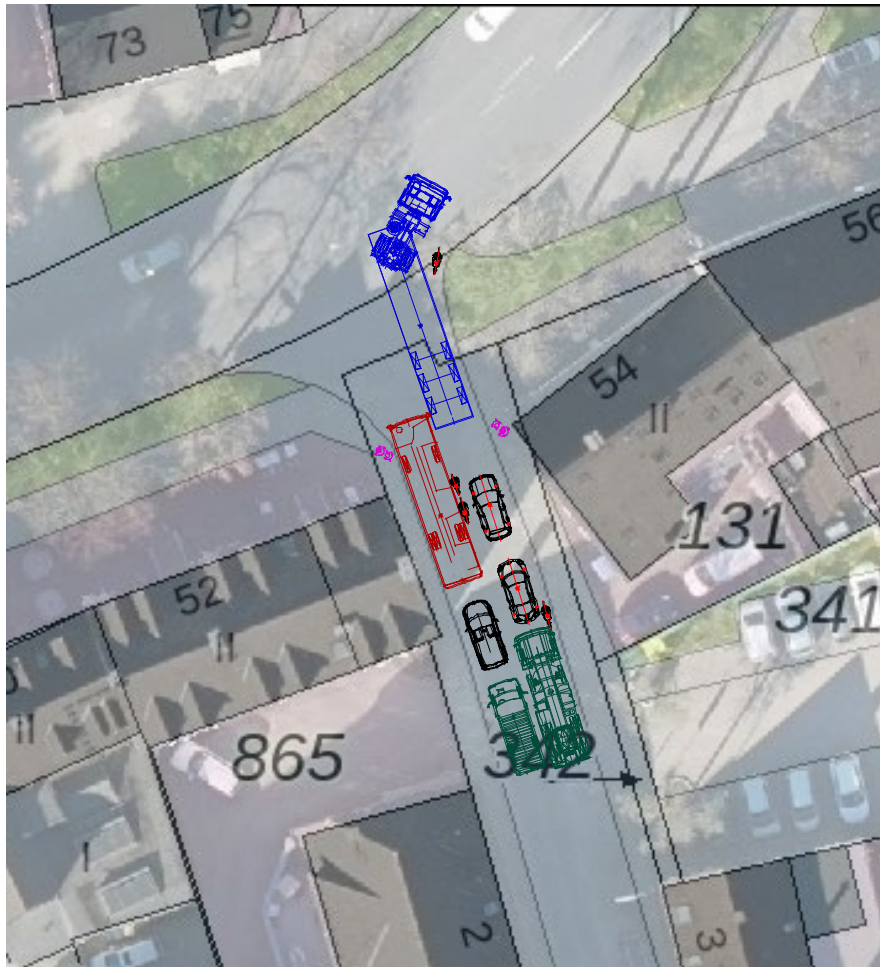
dazu, dass das derzeitige Konzept z.B. in Bezug auf den zu erwartenden Fahrzeugrückstau beim Einbiegen auf die Turnstraße und der Ausfahrt auf die Kaiserstraße von nicht mehr gültigen Annahmen ausgeht und zu überarbeiten ist.



**Bild 6:** Rechtsabbiegersituation von der Ittertalsstraße auf die Turnstraße mit angrenzendem Kinderhort bei Hausnummer 43 [Bildquelle: Bezirksregierung Köln: Geobasis NRW]

<sup>2</sup> Vgl. StVO §9 (1); „ Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts fährt, muss beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.“

<sup>3</sup> Vgl. StVO §5 (4): „..... Beim Überholen, mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt des ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m ...“



**Bild 7:** Rechtsabbiegersituation von der Turnstraße auf die Kaiserstraße [Bildquelle: Bezirksregierung Köln: Geobasis NRW]

**Folgerung:**

Der Vorstand des Haaner Turnvereins 1863 e.V. meldet ernsthafte Bedenken gegen das in der derzeitigen Form vorliegende Verkehrskonzept an. Es wird beantragt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Turnstraße von 30 km/h beizubehalten und eine Querungshilfe für Fußgänger bzw. Lichtzeichenanlage zur Verkehrssteuerung im Zufahrtsbereich der Turnstraße zum HTV-Vereinsgelände einzurichten. Eine Umwidmung der Turnstraße zur Kreisstraße, mit Umkehr der Einbahnstraßenrichtung, wird kritisch bewertet. Denkbare Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit und Lärm- bzw. Schadstoffbelastungen erscheinen derzeit nicht hinreichend geklärt.

**Anlage 2:**

Zur Veranschaulichung möglicher Auswirkungen einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. 40 km/h bei einem Verkehrsunfall sind beispielhaft mögliche Abläufe in der nachfolgenden Skizze und Weg-Zeit-Diagramm dargestellt. Dabei wurde eine Fahrlinie des Pkw im Bereich der geometrischen Fahrbahnmitte einer etwa 6,0 m breiten Fahrbahn angenommen, während ein Fußgänger mit üblicher Gehgeschwindigkeit die Fahrbahn querend betritt.

- Bei einer Geschwindigkeit eines sich nähernder Pkw von 30 km/h könnte dieser - unter den Annahmen - noch rechtzeitig vor einem spontan die Straße querenden Fußgänger angehalten werden.
- Dahingegen würde in vergleichbarer Situation ein Pkw bei einer Geschwindigkeit von zunächst 40 km/h – bei üblicher Reaktions- und Bremsbehandlung – den spontan die Straße querenden Fußgänger noch mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h anfahren.

Eine Kollision mit 30 km/h wäre für den Fußgänger vergleichbar mit einem Fall aus einer Höhe von 3,5 m, wobei über die Anstoßkonstellation insbesondere bei Kindern mit schwersten Unfallfolgen aufgrund des möglichen Kopfaufschlags gegen die Fahrzeugfront oder Überrollens zu rechnen ist. Dabei ist anzumerken, dass variierende Parameter zu abweichenden Ergebnisse führen.

