

Bürgerinitiative Lebenswertes Haan e.V.

BLH e.V.



BLH e.V. • Kaiserstr. 20 • 42781 Haan (Rheinland)

An
den Kreis Mettmann
die Bürgermeisterin der Stadt Haan
an die Fraktion der CDU
an die Fraktion der WLH
an die Fraktion der SPD
an die Fraktion der FDP

16.04.22

**Bürgerinitiative Lebenswertes
Haan e.V.**

Kaiserstraße 20
42781 Haan (Rheinland)

Vorstand

Stefan Zillgens
Niklas Plappert
Gregor Foest

Vereinsregister

Amtsgericht Wuppertal
UR-Nr. 219/2013
Registerblatt VR 30336

Bürgerinformationsveranstaltung vom 30.03.2022 Stellungnahme zum Verkehrskonzept (Variante 4 b)

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der o.g. Bürgerinformationsveranstaltung vom 30.03.2022 ist eine große Anzahl von Bürgerinnen und Bürger der Stadt Haan an uns herangetreten. Die Bürgerinnen und Bürger fühlen sich nicht gut informiert und wurden nicht in die Planungsmaßnahmen eingebunden. Dies betrifft alle Anwohner der Südstadt (auch Beethovenstraße, Jahnstraße, Kirchstraße und Königgrätzer Straße).

Man konnte bei der o.g. Bürgerinformationsveranstaltung die Folien nur unzureichend lesen. Des Weiteren wurden Fragen (per Chat) nur unzureichend oder gar nicht beantwortet und auf Anregungen der Anwohnerinnen/Anwohner wurde nicht eingegangen (vgl. Seite 7 der Präsentation). Auch enthielt die Präsentation keine genauen Maße oder Angaben.

Bis heute wurden keine Anfragen der Bürgerinnen und Bürger (per Mail oder Brief) vom Kreis Mettmann beantwortet.
Dies halten wir für nicht hinnehmbar.

Bürgerinitiative Lebenswertes Haan e.V.

BLH e.V.



Die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger der Stadt Haan sind von der Präsentation enttäuscht, denn nach den Versprechungen des Landrats hatte man sich sehr viel mehr erwartet.

Wir als BLH e.V. lehnen die geplanten Umbaumaßnahmen nach dem vorgestellten Entwurfsplan ab.

Unsere Forderungen:

Tempo 30

Wir lehnen die Anhebung der Geschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf Tempo 40 Km/h ab.

Den Zweck der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, den Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Lärm – und Abgasemission zu erreichen, ist mit der z.B. einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h möglich. Es stellt aus diesseitiger Sicht das mildeste Mittel dar und ist daher zwingend erforderlich. Eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Straße ist nicht zu erwarten. Die bisherigen Verkehre, auch die überregionalen, können weiterhin abgewickelt werden.

Eine Funktionsbeeinträchtigung ist z.B. mit einer Geschwindigkeitsreduzierung somit nicht verbunden.

Tempo 30 km/h steht auch im Einklang mit § 45 StVO. Es befinden sich auf den Straßen ein Kindergarten, Kinderhort, Sportverein, Altenheim und der Schulweg zur Gesamtschule (alles Risikobereiche).

Hierzu möchten wir noch folgendes ausführen. Dieser Schutz (Tempo 30 km/h) setzt auch schon im Vorfeld der Grundrechte, wie z.B. dem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 II GG) an, kann also auch bloße Formen von Belästigungen erfassen, die z.B. die Wohnqualität herabsetzen, (BVerwGE 74, 234(236); OVG Münster vom 21.08.1980 (12 A 1859/78)).

Das gilt sowohl für Lärm als auch für Abgasemission (Götz Frank, Verkehrsberuhigung und Verkehrsrecht, Baden Baden 1992). Dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit kommt jedoch ein besonders hoher Stellenwert zu (BVerwGE a.a.O.; 46, 160 (164), 49, 24 (53)).

Wir beantragen Tempo 30 km/h.



Gehwegbreite

Das Grundmaß für den „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich ein „lichter Raum“ bzw. als „Regelbreite“ die absolute Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern (RASt, 6.1.6.1, vgl. 4.7).

Nur in bestimmten Fällen können - davon abweichend – kleinere Mindestgehwegbreiten angesetzt werden:

a) 2,10 Meter bei Wohnwegen mit offenen bzw. niedrigen Einfriedungen (EFA, 3.2.4 und Tab. 2). Dieses Maß sollte grundsätzlich bei keinem straßenbegleitenden Gehweg in angebauten Straßen unterschritten werden, auch nicht auf kurzer Länge an Engstellen (EFA, 3.2.1 und 3.2.4).

b) 1,50 Meter bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen (RASt 5.1.2). Bis in die 1970er Jahre galt dieses Maß noch als allgemein übliche Breite für Gehwege; einzelne Planer/innen und Behörden haben allerdings noch immer nicht umgesetzt, dass seit vielen Jahren andere Mindestmaße gelten.

Keine der Fälle trifft auf die Turnstraße und Marin-Luther-Straße zu. Insbesondere wird durch das angrenzende Naturschutzgebiet Ittertal, der Gehweg recht hoch frequentiert. Zudem befindet sich der HTV (Sportverein) und ein Kinderhort auf der Turnstraße.

Außerdem befindet sich auch ein Kindergarten und ein Altenheim auf der Martin-Luther-Straße.

Ist innerhalb bebauter Gebiete zu wenig Platz für eine ausreichende Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen vorhanden, so sind Maßnahmen zu ergreifen, um die Bereitstellung ausreichend breiter Fußverkehrsflächen mindestens nach dem abgeminderten Regelfall (2,10 Meter) zu ermöglichen:

- Verringerung der Fahrstreifenbreite bei gleichzeitiger Verminderung der Geschwindigkeit (siehe oben).

Bürgerinitiative Lebenswertes Haan e.V.

BLH e.V.



Auch hier stellt sich die Frage nach der körperlichen Unversehrtheit der Anwohner, Kinder (Schüler und Sportler) und ältere Menschen mit Rollatoren.

Dies ist auf der Internetseite der Bundesregierung nachzulesen (Anlage I).

Die Variante 4 b verstößt gegen geltendes Recht und darf in der jetzigen Form nicht umgesetzt werden.

Wir beantragen daher die Verringerung der Fahrstreifenbreite zugunsten der Gehwegbreite nach geltenden Norm und Gesetz.

Parkplätze

In der Präsentation vom 30.03.2022 wurde fälschlicherweise angegeben, dass auf der Turnstraße lediglich 13 Parkplätze existieren (Ist-Zustand).

Aufgrund mehrerer Zählungen von Anwohnern der Turnstraße kommt man auf ca. 45 parkende Autos und nicht auf 13.

Aufgrund der Historie der Turnstraße besitzen viele Anwohner keine Garage (Baujahr der Häuser um 1900) und sind angewiesen auf Parkmöglichkeiten auf der Turnstraße. Wegen fehlender Garagen ist das Argument, Anwohner sollen ihre Garage räumen, hinfällig.

Wir beantragen die Überarbeitung des Entwurfsplans hinsichtlich der Schaffung von weiteren Parkmöglichkeiten und ggf. Anliegerparken für die Anwohner der Südstadt.

Bus

Aus unserer Sicht macht es keinen Sinn die Busroute zu ändern. Der Bus würde beim Einbiegen auf die Turnstraße mit reduzierter Abbiegegeschwindigkeit abbiegen und dann den steilen Berg mit „Vollgas“ bis zur Haltestelle fahren (vor der Hausnummer 31). Er hält erneut an der Bushaltestelle und muss wieder mit Vollgas die weitere Steigung bis zum

Bürgerinitiative Lebenswertes Haan e.V.

BLH e.V.



Ende der Turnstraße nehmen. Aufgrund der erheblichen Steigung der Turnstraße an dieser Stelle dürfte die Lärm- bzw. Schadstoffbelastungen auf der Turnstraße um einiges höher sein, als auf der Königgrätzer Straße (aktuelle Route).

Denkbare Beeinträchtigung der Lärm- bzw. Schadstoffbelastungen sind nicht hinreichend gewürdigt worden, jedenfalls nicht erkennbar für uns.

Der Schülerverkehr wird durch die Änderung der Linienführung über die Turnstraße und durch den Wegfall der Haltestelle direkt am Schulzentrum unnötigen Gefahren ausgesetzt. Außerdem gibt es technische Lösungsmöglichkeiten, allein den Bus am Ende der Walderstraße gefahrenlos nach links auf die B228 in Richtung Haltestelle Haan Markt abbiegen zu lassen, während der übrige Verkehr zum Rechtsabbiegen gezwungen ist.

Wir beantragen, dass die Busroute unverändert bleibt!

Querungshilfen

Aufgrund der örtlichen Begebenheiten werden folgende Querungshilfen beantragt:

- a) Zugang zum Wanderweg Ittertal (Ittertalstraße/Einmündung Turnstraße) für die zahlreichen Fußgänger.
- b) Vor dem HTV für die Sportler (junge Mütter mit Kleinkindern, Kinder, Jugendliche und ältere Personen)

Sicherheitsaudit

Wir begrüßen, dass der Kreis Mettmann die aktuellen Planungsmaßnahmen durch ein Sicherheitsaudit begleiten lässt.

Wir bemängeln jedoch, dass man keine Auskünfte über den Inhalt des Sicherheitsaudits von Frau Milde erhält und das Ergebnis nicht den Anwohnern mitgeteilt wurde.

Wir beantrage die Einsicht in das Audit bzw. das Audit auf der Internetseite vom Kreis Mettmann öffentlich zu machen.

Bürgerinitiative Lebenswertes Haan e.V.

BLH e.V.



Schreiben Kreis Mettmann und Stadt Haan vom 29.05.2018 (Anlage II)

Mit v.g. Schreiben wurden die Bürgerinnen und Bürger über das geplante Verkehrskonzept für die "Haaner Südstadt" informiert.

Auf Seite 2 wurde folgendes mitgeteilt:

"2. Die Stadt Haan, der Kreis Mettmann und der Landesbetrieb Straßen.NRW werden die Baumaßnahmen eng miteinander abstimmen.

5. Die Stadt Haan, der Kreis Mettmann und der Landesbetrieb Straßen.NRW werden vor Baubeginn gemeinsam in einer Bürgerinformationsveranstaltung die Planung vorstellen. Dabei wird es auch Gelegenheit geben, Vorschläge aus der Bürgerschaft einzubringen und zu diskutieren.

Wir sind zuversichtlich, gemeinsam mit Ihnen das Verkehrskonzept für die Haaner Südstadt so umsetzen zu können, dass sowohl die Funktion der Kreisstraße gewahrt als auch die Anforderungen der Verkehrssicherheit berücksichtigt und die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger auf das ausweislich notwendige Maß beschränkt werden."

Fakt ist:

Anrufe von Anwohnerinnen und Anwohner bei der Stadt Haan (auch bei der Bürgermeisterin) sind ernüchternd, da immer die Auskunft erteilt wird, dass dafür der Kreis Mettmann zuständig sei.

Auch die restlichen Ausführungen in dem Schreiben sind nicht eingehalten worden. Durch die bisherigen Planungen vom Kreis Mettmann würde unserer Meinung nach ein Verkehrschaos in der gesamten Südstadt entstehen. Mehr Verkehr auf fast allen Straßen in der Südstadt und ein Rückstau auf der Turnstraße bis weit unterhalb der Sporthalle ist zu erwarten.

Das Gutachten von Herrn Runge ging noch von 2 Abbiegespuren auf die Kaiserstraße aus (siehe auch Punkt Verkehrsflusssimulation). Nach dem Entwurfsplan bleibt nur noch eine Spur zum Abbiegen.

Wir beantragen, dass die Bürgermeisterin Frau Dr. Warnecke sich der Sorgen der Bürgerinnen und Bürger der Haaner Südstadt annimmt und Stellung zu den Plänen vom Kreis Mettmann bezieht.

Antrag auf eine Verkehrsflusssimulation

Die Einmündung in die Kaiserstraße soll durch eine Ampelanlage (LSA) geregelt werden. Weder im Gutachten Runge noch in der Präsentation vom

Bürgerinitiative Lebenswertes Haan e.V.

BLH e.V.



30.03.2022 konnten wir Ausführungen zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Kaiserstraße/Turnstraße finden. Laut Gutachten von Herrn Runge nimmt der Verkehr auf der Kaiserstraße/Turnstraße nach Umbau erheblich zu.

Wenn in Zukunft alle 20 Minuten ca. 6 Busse an der Haltestelle Haan Markt stehen (dies ist wegen der Umsteigebeziehungen der Busse untereinander wichtig) besteht die Befürchtung, dass zwei aus der Turnstraße links abbiegende LKW alle restlichen Fahrzeuge der Turnstraße blockieren, weil sie wegen der außerhalb der Busbucht wartenden Busse nicht weiterkommen. Da in diesem Fall auch der Verkehr auf der Kaiserstraße betroffen ist, würde eine solche Situation weite Teile der Innenstadt der Stadt Haan verstopfen und hätte weitreichende Folgen auf alle umliegenden Nebenstraßen.

Wir beantragen, daher die Maßnahme im Rahmen einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation zu prüfen.

Gutachten Runge

Aus unserer Sicht ergeben sich die v.g. Mängel aus dem fehlerhaften Gutachten von Herrn Runge (VEP Haan, Teil II vom 03.04.2017).

Daher wird beantragt, dass ein neues Gutachten in Auftrag gegeben wird, dass die heutigen Bedingungen und Gegebenheiten wiedergibt.

Schlusswort

Wir möchten uns den Ausführungen des HTV (Schreiben vom 30.01.2021 und 08.04.2022) anschließen.

Wir fordern einen Ortstermin mit Auditorin, Landrat, Bürgermeisterin und den Anwohnern.

Außerdem fordern wir, dass die Bürgermeisterin Frau Dr. Warnecke in Kontakt mit der Stadt Solingen (OB Kurzbach) tritt, um Lösungen für das Problem mit dem Durchgangsverkehr aus Solingen zu finden.

Hierbei könnte auch die Kontaktaufnahme mit den Städten Langenfeld und Hilden hilfreich sein, die das gleiche Problem mit dem Solinger Durchgangsverkehr wie Haan haben (siehe u.a. Walder Straße in Hilden).

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Bürgerinitiative Lebenswertes Haan e.V.

BLH e.V.



Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Stefan Zillgens, Niklas Plappert, Gregor Foest

Anlage: I Gehwohl Bundesregierung

II Schreiben vom 29.05.2018



Die
Bundesregierung

Anlage I

Geh-rechte Verkehrsplanung

Wie breit müssen Gehwege sein?

Fußwege sind oftmals unattraktiv und weisen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit Defizite auf. Fußgänger treffen unterwegs auf Hindernisse oder sind Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern ausgesetzt. Mitunter sind die Wege auch lückenhaft - oder es fehlt eine Gehfläche. Ein Überblick zu den wichtigsten Regelungen in Fragen und Antworten.



Gehwege sollen grundsätzlich mit dem Regelmaß von 2,50 Meter Breite geplant werden.

Foto: mauritius images/Blend Images/Paco Navarro

Kommunalen Verkehrsplanern stehen Planungshilfen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr zur Verfügung. Das aktuelle, verbindliche

Planungsregelwerk geht auf die Ansprüche von Fußgängern ein und macht Vorgaben für die Gestaltung von Anlagen für den Fußverkehr.

Wo müssen Gehwege vorhanden sein?

An angebauten Straßen, die dem Erreichen und Verlassen von Häusern und Grundstücken dienen, sind überall Anlagen für den Fußverkehr erforderlich. Lücken in der Bebauung dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen.

An einseitig angebauten Straßen können Gehwege auf der nicht angebauten Seite nur entfallen, wenn auf der anderen Seite keine Ziele liegen, wie zum Beispiel Haltestellen oder Parkplätze.

Wie breit müssen Gehwege sein?

Gehwege sollen grundsätzlich mit dem Regelmaß von 2,50 Meter Breite geplant werden. Die veraltete Vorgabe eines Mindestmaßes von 1,50 Meter existiert schon lange nicht mehr - weder im aktuellen Regelwerk noch in der Straßenverkehrs-Ordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift.

Wie sind Gehwege barrierefrei zu gestalten?

Gehwegbereiche sollten hindernisfrei, taktil und visuell von anderen Bereichen abgegrenzt sein, zum Beispiel durch Bordkanten, Pflasterkanten, Begrenzungstreifen. Richtungsänderungen sollten taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar sein.

Gehwegbereiche sollten eine geringe Neigung aufweisen (0,5 bis maximal 3,0 Prozent), zum Beispiel auch an Gehwegabsenkungen bei Grundstückszufahrten. An Überquerungsstellen sollten die Borde abgesenkt sein. Rampen zur Überwindung von Höhenunterschieden dürfen maximal sechs Prozent Steigung aufweisen.

Zur Leitung und Warnung der Mobilitätseingeschränkten sollten an wichtigen Elementen im Straßenraum - hierzu zählen zum Beispiel Überquerungsstellen, Haltestellen, Masten, Pflanzkübel oder Sitzgelegenheiten - Orientierungstreifen und Aufmerksamkeitsfelder angelegt werden.

Wie hoch darf ein Bordstein sein?

Bordsteine an Querungsstellen sollten auf 0 bis 3 Zentimeter abgesenkt werden. Die Zweiteilung einer Querungsstelle in einen auf Fahrbahnniveau abgesenkten und einen ausreichend ertastbaren Teil mit 6 Zentimeter Bordhöhe ist zulässig. Dabei muss die taktile und visuelle Leitlinie zum ertastbaren Teil mit ausreichender Bordhöhe erfolgen.

Weitere Informationen zu dem Thema finden Sie [↩ hier](#).

Verbindliche Planungsregelwerke sind vor allem die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006) und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Zurzeit sind diese Regelwerke in der Überarbeitung und werden aktualisiert.

Donnerstag, 22. Oktober 2020



DER LANDRAT
DES KREISES METTMANN



DIE BÜRGERMEISTERIN
DER STADT HAAN

Anlage II

An die
Anwohnerinnen und Anwohner
der Martin-Luther-Straße und der Turnstraße
sowie weiterer benachbarter Straßen

29.05.2018

Verkehrskonzept für die Haaner Südstadt

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

wir informieren Sie gemeinsam über das Verkehrskonzept für die Haaner Südstadt.

Was wurde beschlossen?

Der Rat der Stadt Haan und der Kreistag des Kreises Mettmann haben beschlossen, für die Martin-Luther-Straße und für die Turnstraße ein neues Verkehrskonzept umzusetzen.

Wie sieht die Konzeption aus?

- Beide Straßen werden künftig als **Kreisstraßen** fungieren. Für beide Straßen ist eine **Einbahnstraßenregelung** vorgesehen, die wie folgt verläuft:
 - Die Martin-Luther-Straße wird in Richtung Ittertal zur Einbahnstraße.
 - Die Turnstraße wird von der Einmündung Martin-Luther-Straße in Richtung Stadtzentrum zur Einbahnstraße.
- An der Kreuzung Turnstraße/Kaiserstraße wird in der Rathauskurve eine neue Lichtzeichenanlage installiert.
- Beide Straßen werden grundlegend saniert.
- Nähere Einzelheiten können Sie den Vorlagen für den **Kreistag** (auf der Homepage www.kreis-mettmann.de im Kreistagsinformationssystem / Sitzungskalender / Kreistag am 28.05.2018 / TOP 11) und für den **Rat** (auf der Homepage www.stadt-haan.de im Ratsinformationssystem / Sitzungskalender / Rat am 24.04.2018 / TOP 2) entnehmen.

- Bis zur Fertigstellung des endgültigen Ausbaus bleiben die auf beiden Straßen geltenden Geschwindigkeitsregelungen bestehen.

Wie geht es nun weiter?

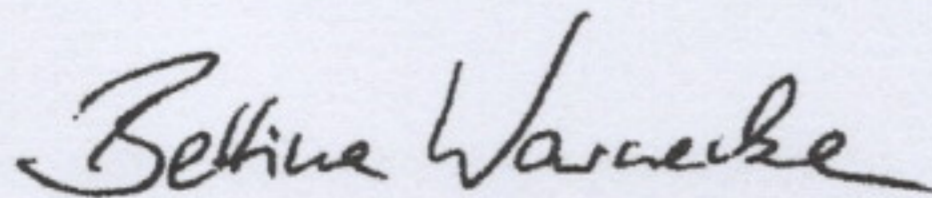
Bereits nach dem Beschluss des Stadtrats Ende April haben uns viele Bürgerinnen und Bürger gefragt, wann mit den Umbauarbeiten begonnen wird.

Das weitere Vorgehen stellt sich wie folgt dar:

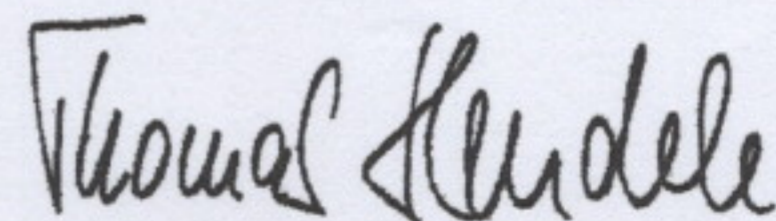
1. Zunächst werden die einvernehmlichen Beschlüsse des Rates der Stadt Haan und des Kreistags der Bezirksregierung Düsseldorf zur Genehmigung vorgelegt. Die entsprechende Umstufungsverfügung der Bezirksregierung wird veröffentlicht und einen Monat danach bestandskräftig, sofern keine Klagen gegen die Entscheidung erhoben werden.
2. Die Stadt Haan, der Kreis Mettmann und der Landesbetrieb Straßen.NRW werden die Baumaßnahmen eng miteinander abstimmen.
3. Der Kreis wird für die Jahre 2019 ff. die erforderlichen Finanzmittel für die Sanierung beider Straßen in den Kreishaushalt aufnehmen.
4. Die konkreten baulichen Planungen werden nach der Genehmigung des Kreishaushaltes 2019 vorgenommen.
5. Die Stadt Haan, der Kreis Mettmann und der Landesbetrieb Straßen.NRW werden vor Baubeginn gemeinsam in einer Bürgerinformationsveranstaltung die Planungen vorstellen. Dabei wird es auch die Gelegenheit geben, Vorschläge aus der Bürgerschaft einzubringen und zu diskutieren.

Auch wenn wir ein Datum für den Beginn der Arbeiten derzeit nicht nennen können: Wir hoffen, dass Ihnen dieser Brief einige wichtige Fragen schon beantworten kann.

Wir sind zuversichtlich, gemeinsam mit Ihnen das Verkehrskonzept für die Haaner Südstadt so umsetzen zu können, dass sowohl die Funktion der Kreisstraße gewahrt als auch die Anforderungen der Verkehrssicherheit berücksichtigt und die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger auf das unausweichlich notwendige Maß beschränkt werden.



Dr. Bettina Warnecke
Bürgermeisterin
der Stadt Haan



Thomas Hendele
Landrat
des Kreises Mettmann