

STADT HAAN



66

VERKEHRSKONZEPT

Erstellt im Auftrag der Stadt Haan

IGS INGENIEURGEMEINSCHAFT STOLZ, KAARST MÄRZ 1992

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
1. AUFGABENSTELLUNG	1	6. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	44
2. ENTWICKLUNGSKONZEPT "STADTVERTRÄGLICHER VERKEHR"	1	6.1 Netzangebot	44
3. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	2	6.2 Maßnahmen	48
3.1 Fließender Kfz-Verkehr	2	6.2.1 Linienwegänderungen	48
3.1.1 Netzangebot	2	6.2.2 Maßnahmen zur Busbeschleunigung	49
3.1.2 Verkehrsnachfrage	5	6.2.3 Differenziertes Bedienungsmodell	51
3.1.3 Mängelsituationen	8	6.2.4 Fahrgastinformationen	51
3.1.4 Verkehrsentwicklung	10	6.3 Konzeption für den ÖPNV	51
3.1.5 Maßnahmen	15		
3.1.5.1 Netzergänzungen	15	7. EMPFEHLUNGEN	54
3.1.5.2 Netzergänzungen im Umland	17	7.1 Straßennetzkonzeption	54
3.1.5.3 Verkehrsregelung (Grüne Wellen)	18	7.2 Wohnumfeld- und Stadtqualität	55
3.1.5.4 Umgestaltungen im vorhandenen Netz	19	7.3 Radwegekonzeption	55
3.1.6 Straßennetzkonzept	23	7.4 Konzeption für den ÖPNV	56
3.2 Ruhender Verkehr	23		
4. FAHRRADVERKEHR	27		
4.1 Vorhandene Situation	27		
4.2 Planungsmaßnahmen	27		
4.3 Radverkehrskonzept	38		
5. WOHNUMFELD- UND STADTQUALITÄT	40		

4. FAHRRADVERKEHR

4.1 Vorhandene Situation

Obwohl in Haan in der Vergangenheit eine Reihe von Radwegen und Radwegverbindungen geschaffen worden sind, bestehen noch erhebliche Netzlücken. Unter Berücksichtigung des Verbindungsbedarfs zwischen den Wohnbereichen einerseits und den Schul- und Freizeiteinrichtungen, dem Stadtkern, den maßgeblichen ÖPNV-Haltestellen und den Schwerpunkten der Arbeitsplatzangebote andererseits Netzlücken, die in den **Bildern 17** und **18** ausgewiesen sind.

So fehlt in Gruiten im Verlauf der Ortsdurchfahrt ein Radweg. In Haan fehlen Radwege vor allem im Verlauf der B 228 und auf der K 16 zwischen der Talstraße und der Alleestraße sowie im Verlauf der Diekerstraße.

4.2 Planungsmaßnahmen

Zielsetzung für die Förderung des Radverkehrs ist eine Angebotsplanung, die jedem Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit gibt, sein Fahrrad bequem und sicher zu benutzen. Daraus leitet sich die Forderung nach einem flächendeckenden Radwegenetz ab, dessen Struktur sich nicht ausschließlich aus den zählbaren Radverkehrsbelastungen begründen darf, sondern hiermit soll ein Angebot geschaffen werden, das die angestrebte Verlagerung von Kurzstreckenfahrten im Kfz-Verkehr auf den Radverkehr ermöglicht.

Zu fordern sind für alle Verkehrsstraßen begleitende Radwege. Soweit Erschließungsstraßen und Sammelstraßen zur Realisierung eines flächenhaften und hinreichend dichten Radwegenetzes von Bedeutung für den Radverkehr sind und aufgrund der Belastungen im Kfz-Verkehr und der Aufteilung der Verkehrsflächen eine sichere Abwicklung des Radverkehrs nicht gewährleistet werden kann, sind auch hier begleitende Radwege zu fordern.

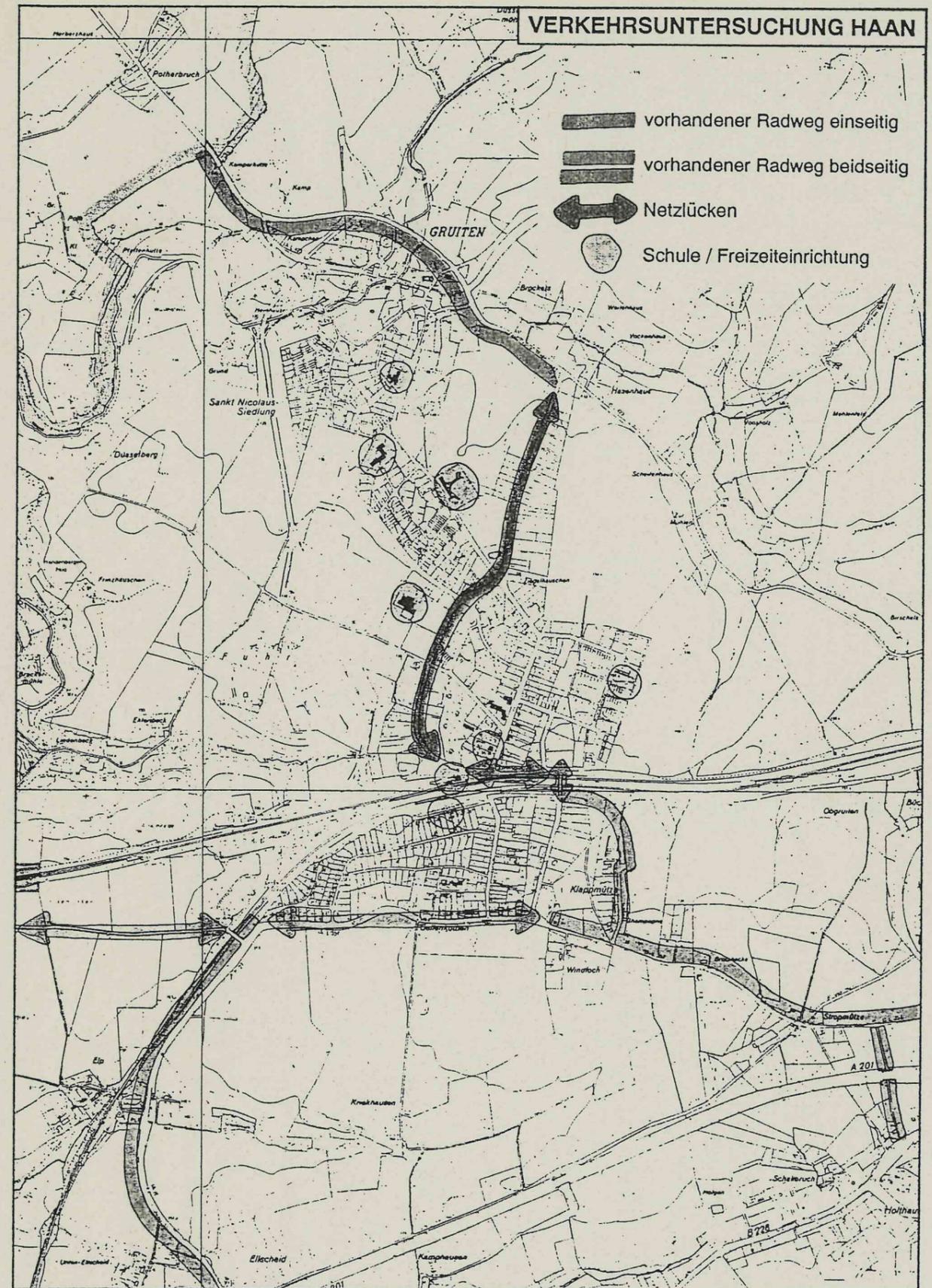


Bild 17: MÄNGELSTUATION IM RADVERKEHR

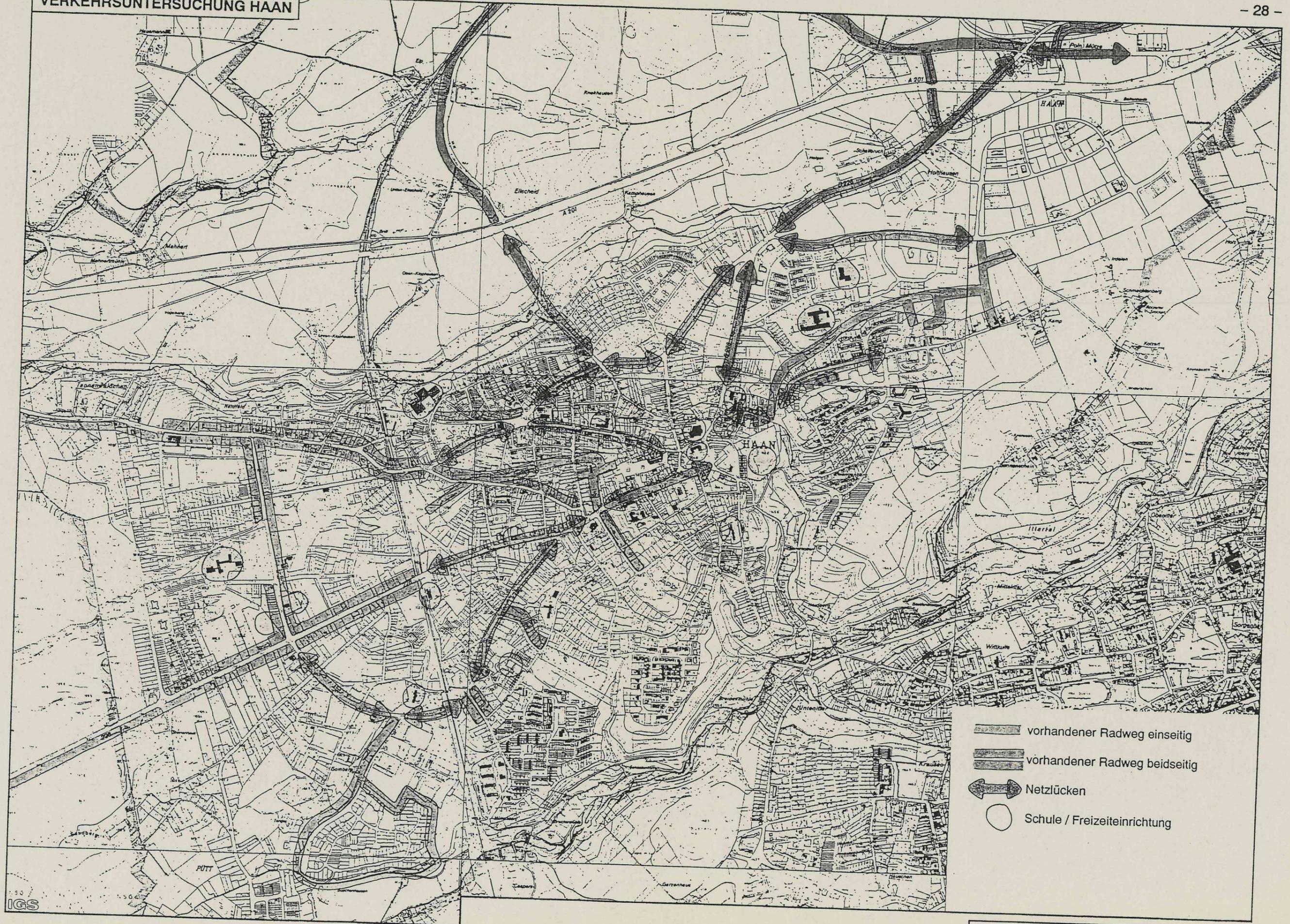


Bild 18: MÄNGELSTUATION IM RADVERKEHR

Unter dem Aspekt, daß vorrangig die Verkehrssicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten ist, ist der Bau von Radwegen einer Einrichtung von (abmarkierten) Radfahrstreifen der Vorzug zu geben. Radfahrstreifen sollten deshalb auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben.

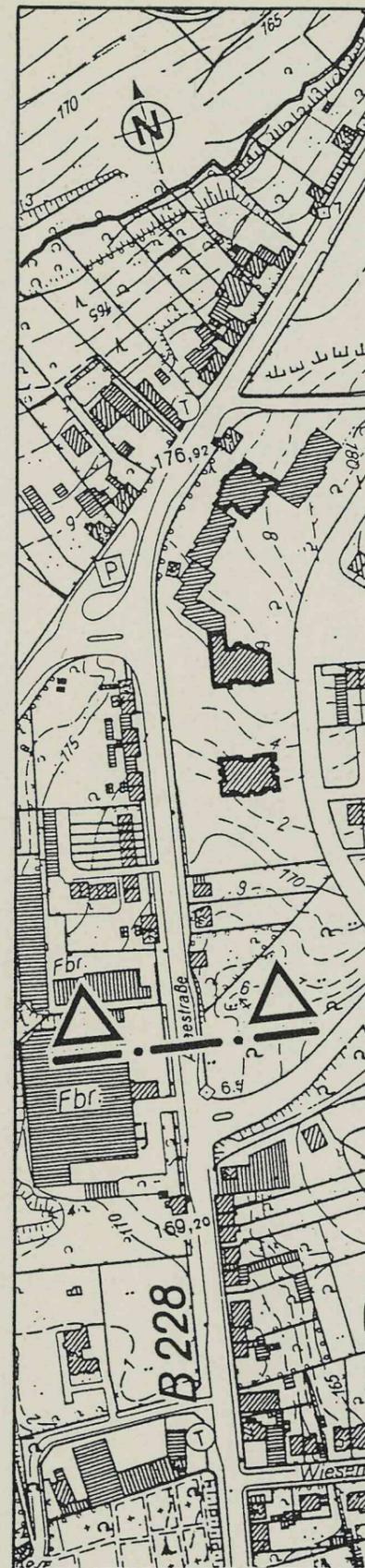
Zur Erschließung der bestehenden Netzlücken sind im Sinne der vorgenannten Zielsetzungen eine Reihe von Maßnahmen abgeleitet worden, die in den **Bildern 19 bis 22** für die Netzabschnitte

- o Alleestraße
- o Ohligser Straße
- o Nordstraße
- o Elberfelder Straße
- o Ellscheider Straße
- o Landstraße
- o Büssingstraße

dargestellt sind. Die aufgezeigten Querschnitte weisen unter Berücksichtigung eines Minimums an baulichem Aufwand für jeden der dargestellten Netzabschnitte die generelle Möglichkeit für die Anlage eines Radweges aus.

Allerdings muß hier berücksichtigt werden, daß aufgrund von Unstetigkeiten im Streckenverlauf (z.B. Engstellen, Baumstandorte) erst im Rahmen einer detaillierten Untersuchung für jeden Teilabschnitt ein realisierungsfähiges Umbaukonzept erstellt werden kann.

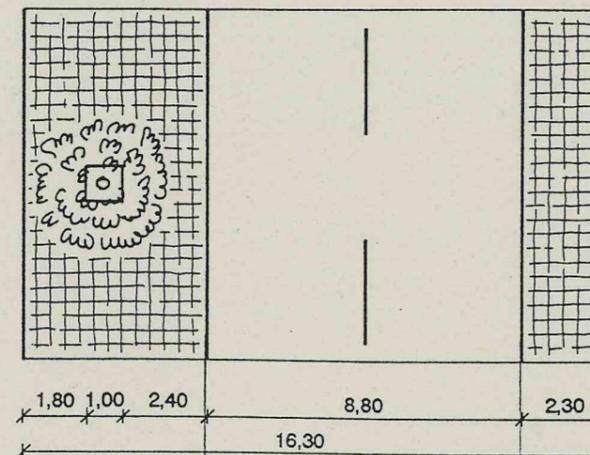
Für zwei Teilbereiche sind vertiefte Betrachtungen durchgeführt worden.



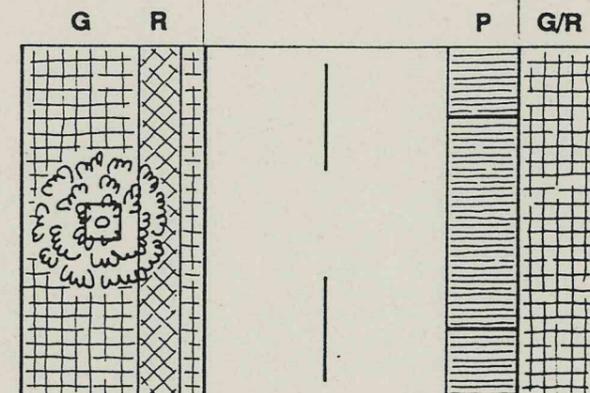
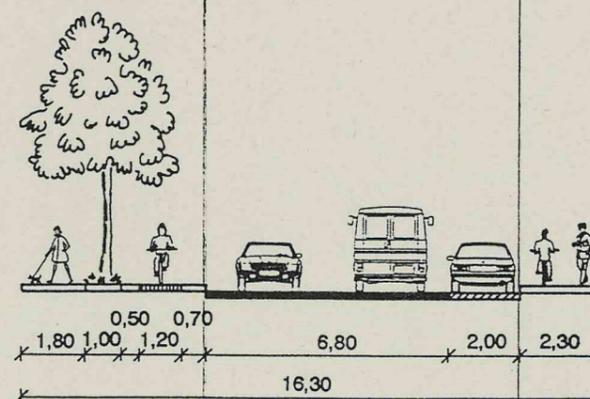
ALLEESTRASSE

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAAN

HEUTIGE SITUATION



PLANUNGSVORSCHLAG

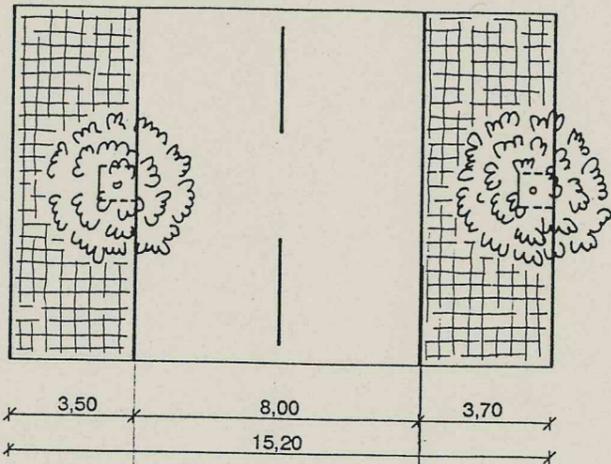


IGS

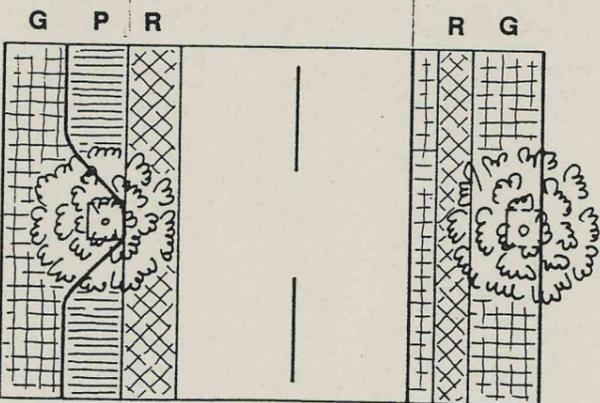
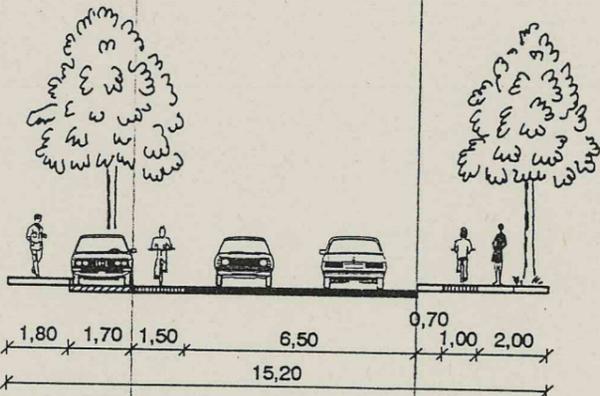
Bild 19: GESTALTUNGSVORSCHLAG ZUM RADWEGENETZ

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAAN

HEUTIGE SITUATION

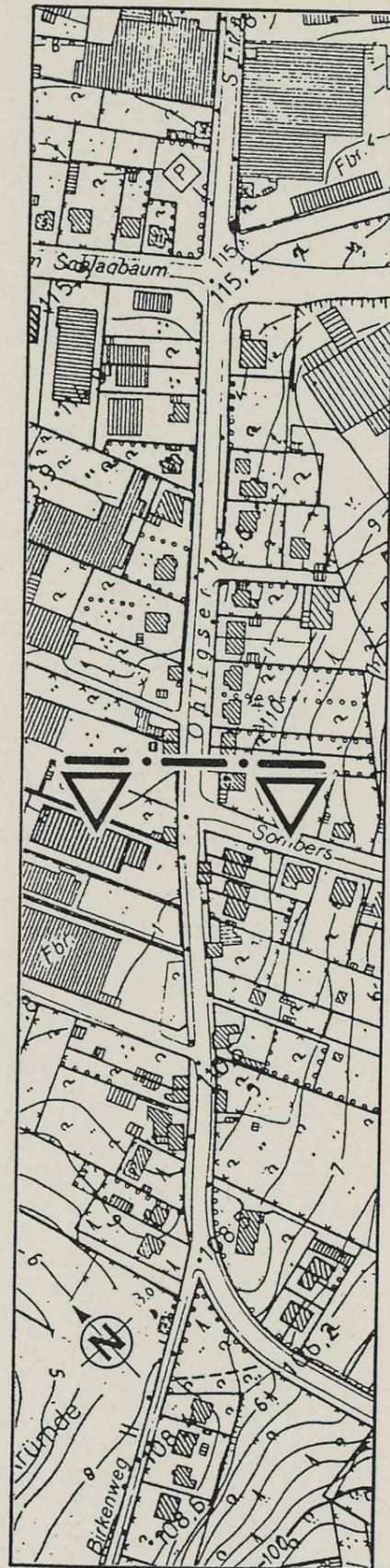


PLANUNGSVORSCHLAG



Gemeins. Geh- u. Radweg

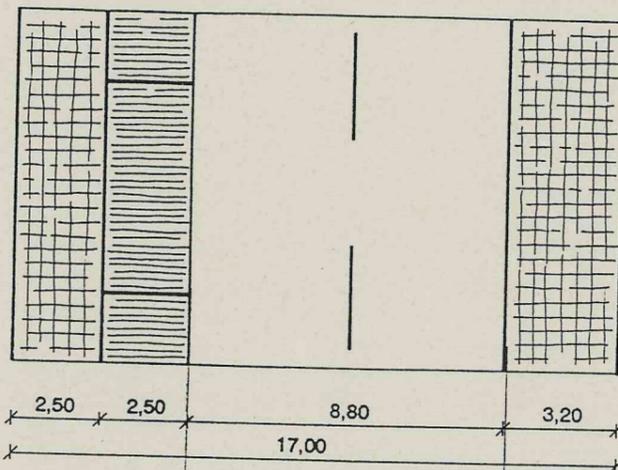
IGS



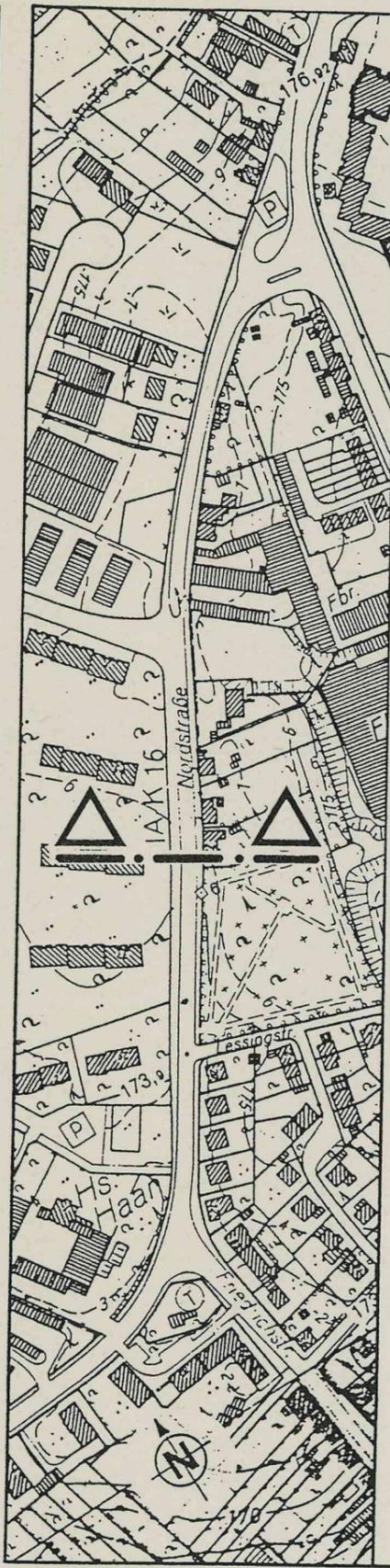
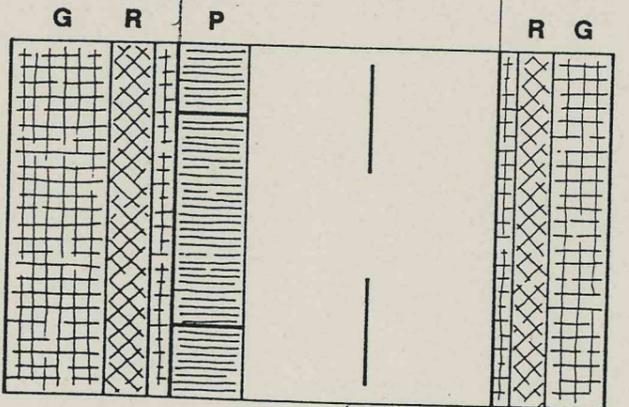
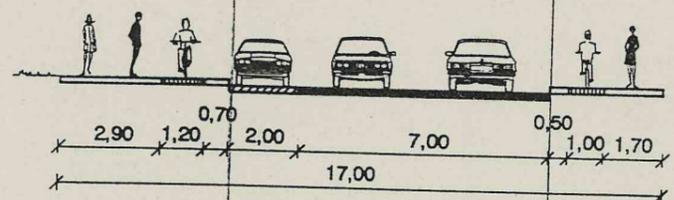
OHLIGSER STRASSE

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAAN

HEUTIGE SITUATION



PLANUNGSVORSCHLAG

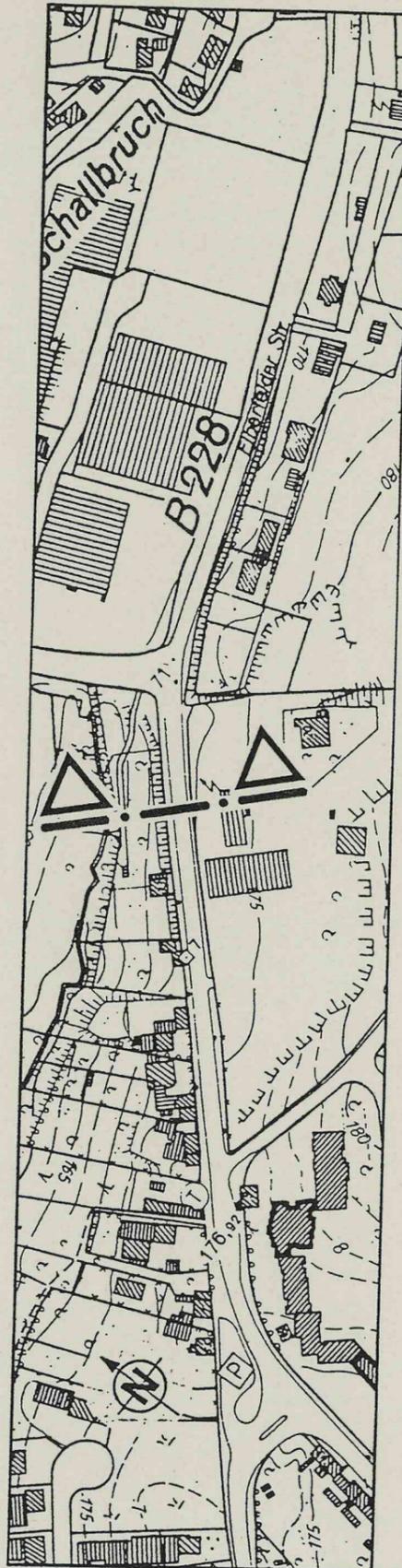


NORDSTRASSE

IGS

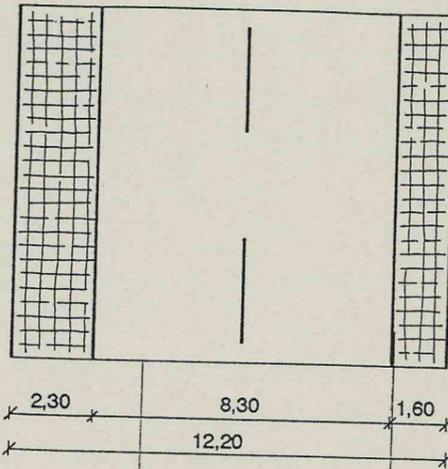
Bild 20: GESTALTUNGSVORSCHLAG ZUM RADWEGENETZ

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAAN

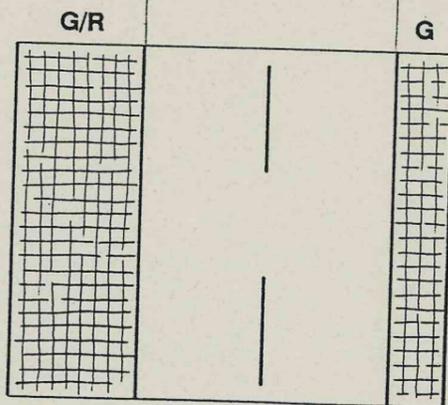
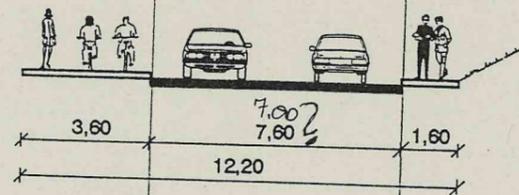


ELBERFELDER STRASSE

HEUTIGE SITUATION

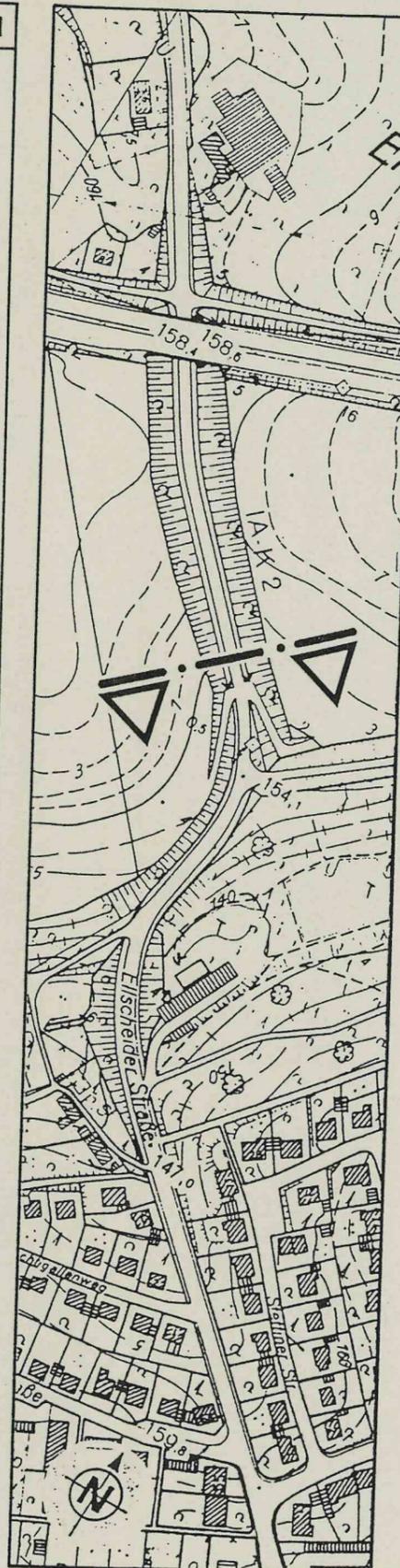


PLANUNGSVORSCHLAG



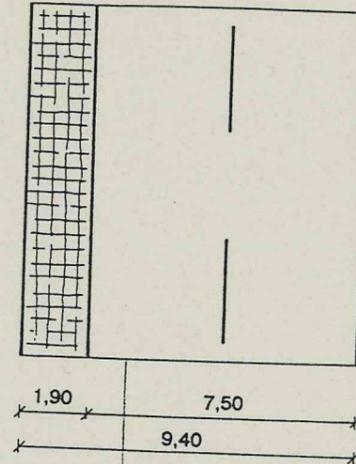
IGS

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAAN

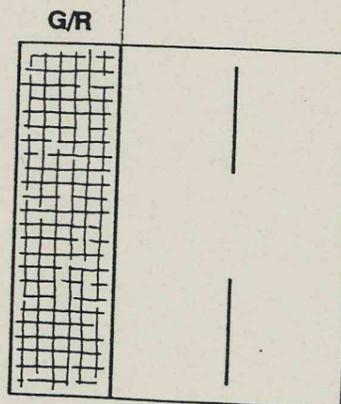
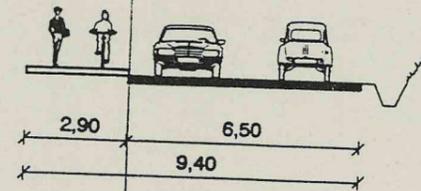


ELLSCHIEDER STRASSE

HEUTIGE SITUATION



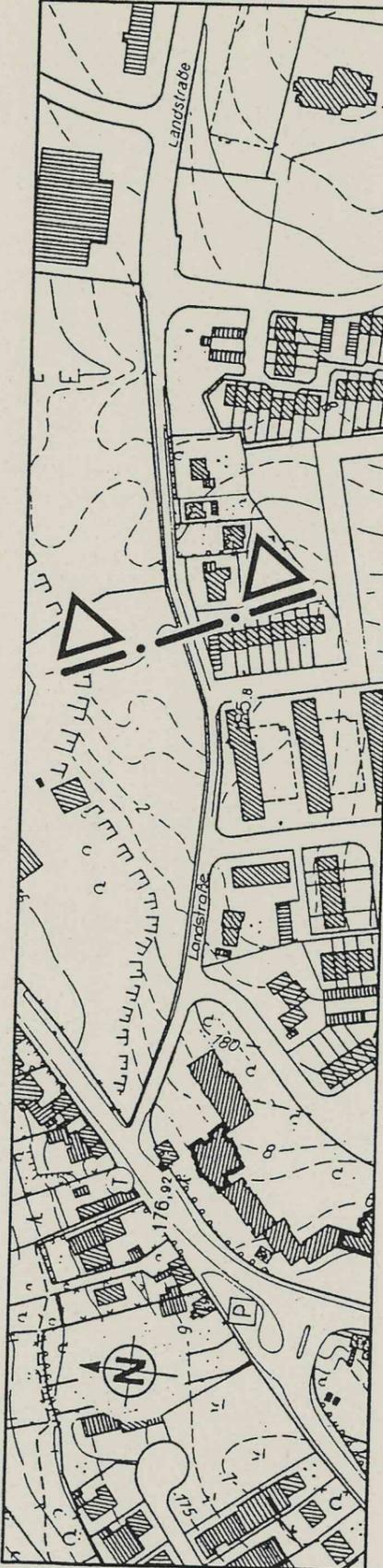
PLANUNGSVORSCHLAG



IGS

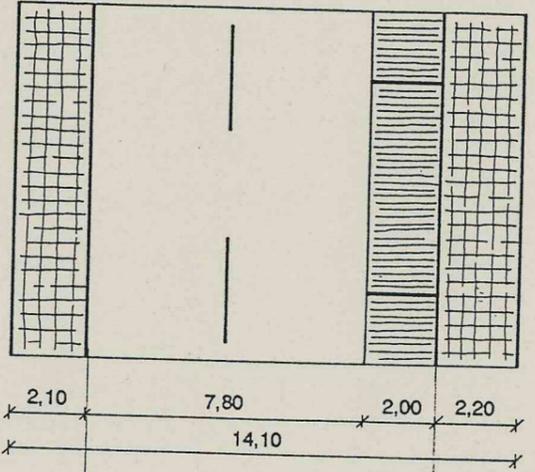
Bild 21: GESTALTUNGSVORSCHLAG ZUM RADWEGENETZ

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAAN

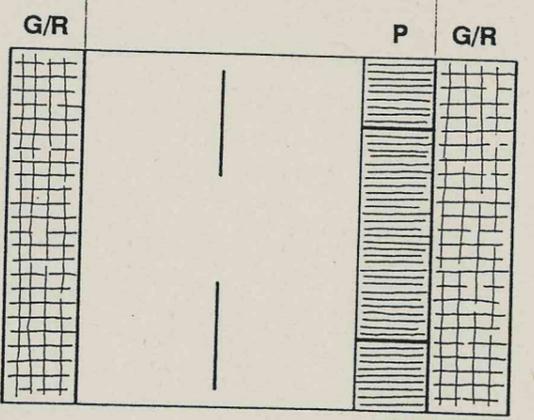
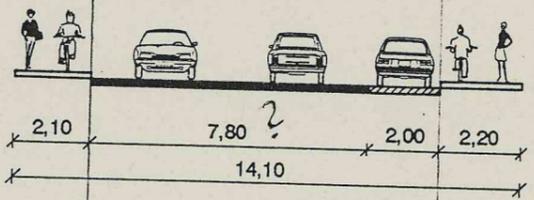


LANDSTRASSE

HEUTIGE SITUATION

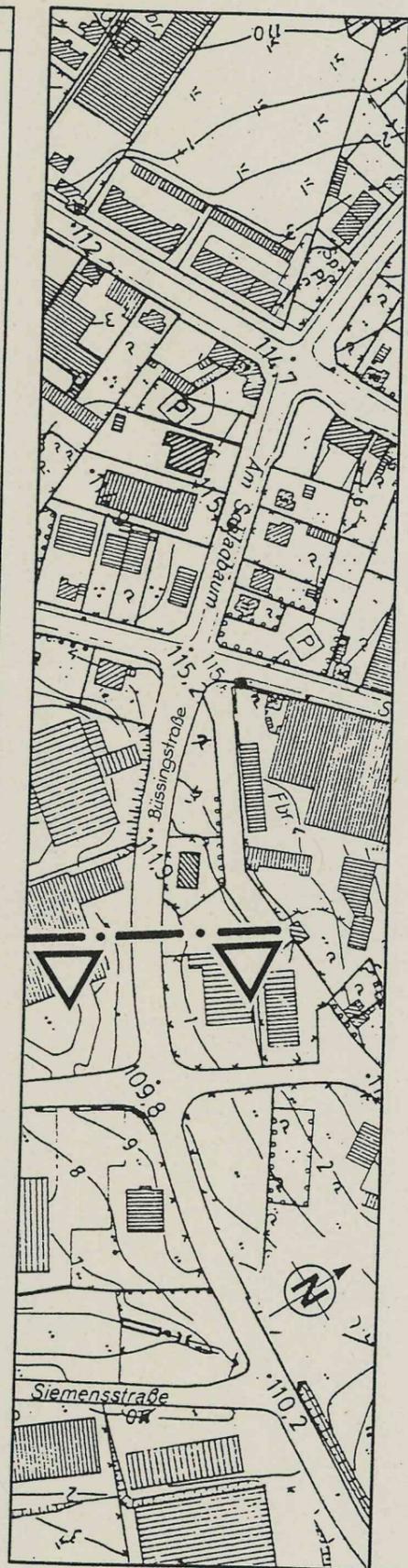


PLANUNGSVORSCHLAG



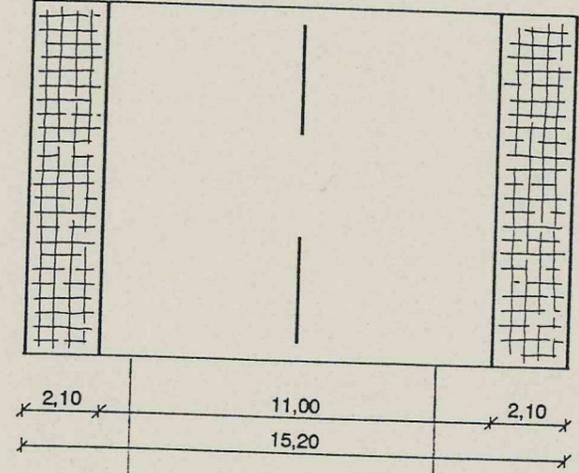
IGS

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAAN

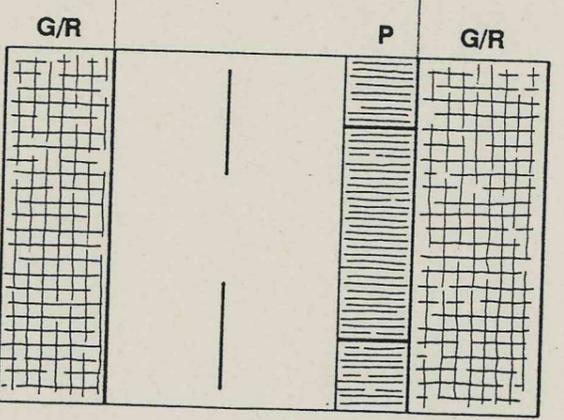
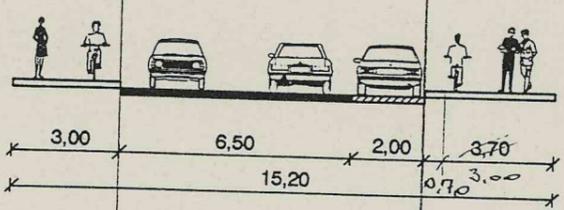


BÜSSINGSTRASSE

HEUTIGE SITUATION



PLANUNGSVORSCHLAG



IGS

Bild 22: GESTALTUNGSVORSCHLAG ZUM RADWEGENETZ

"Fahrradstraße Diekerstraße"

Eine der wesentlichen Verbindungen für den Radverkehr verläuft über die Diekerstraße zwischen dem Stadtkern und der Feldstraße. Einmal dient diese Straße als Route aus dem Stadtkern und den östlichen Wohngebieten zum Gymnasium und andererseits aus den westlichen Wohngebieten zum Stadtkern.

Mit dem Ziel, für diesen Straßenzug eine weitere Entlastung zu erreichen, eröffnet sich hier die Möglichkeit, für die Einrichtung einer "Fahrradstraße" (Beschilderung gemäß StVO) mit beschränktem Kfz-Verkehr und einer Vorfahrtsregelung zugunsten der Fahrradstraße.

Auf einer solchen Fahrradstraße ist der Kfz-Anlieger-Verkehr zwar zugelassen, aufgrund der Ausweisung als Fahrradstraße darf er sich aber nur mit Fahrradgeschwindigkeit bewegen. Zugelassen ist auch der Andienungsverkehr für die anliegenden Geschäftsnutzungen.

Beispiele für derartige Regelungen bestehen in Gladbeck, in Troisdorf und in Kempen. Es wurden bisher damit gute Erfahrungen gemacht.

Als Übergangslösung könnte die Diekerstraße auch im gegenwärtigen Zustand als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Es müßten allerdings für die Knotenpunkte Neuer Markt, Goethestraße und Schillerstraße Aufpflasterungen vorgesehen werden, wie sie beispielhaft in **Bild 23** für den Knotenpunkt Diekerstraße/Schillerstraße dargestellt sind.

Für den Übergangsbereich aus der Fahrradstraße in die Feldstraße empfiehlt sich die in **Bild 24** dargestellte Lösung. Hier wird erkennbar, daß damit ein weiterer Grund vorliegt, auf eine Kreisverkehrslösung für den Knotenpunkt Feldstraße/Diekerstraße zu verzichten.

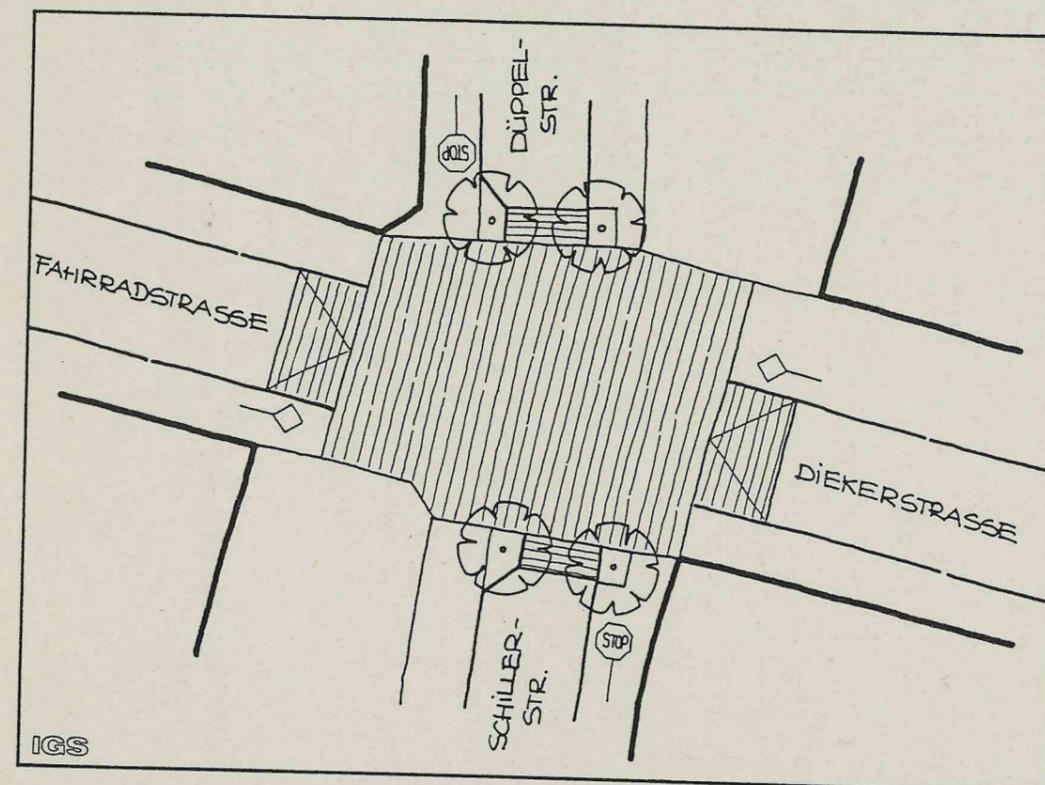


Bild 23: Gestaltungsvorschlag zum Querungspunkt Diekerstraße/Schillerstraße

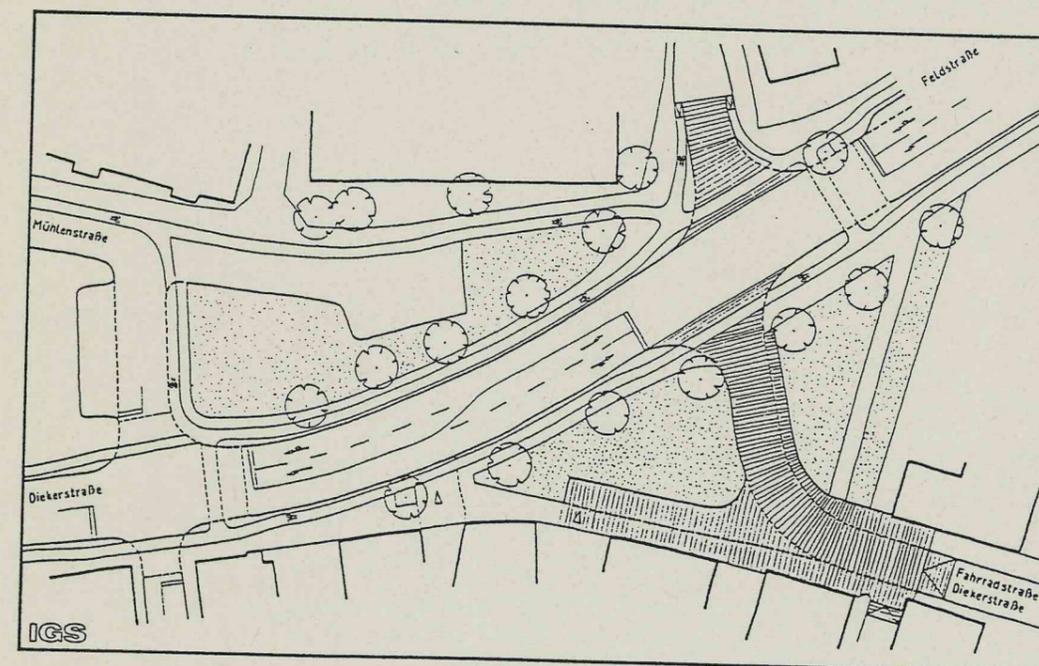
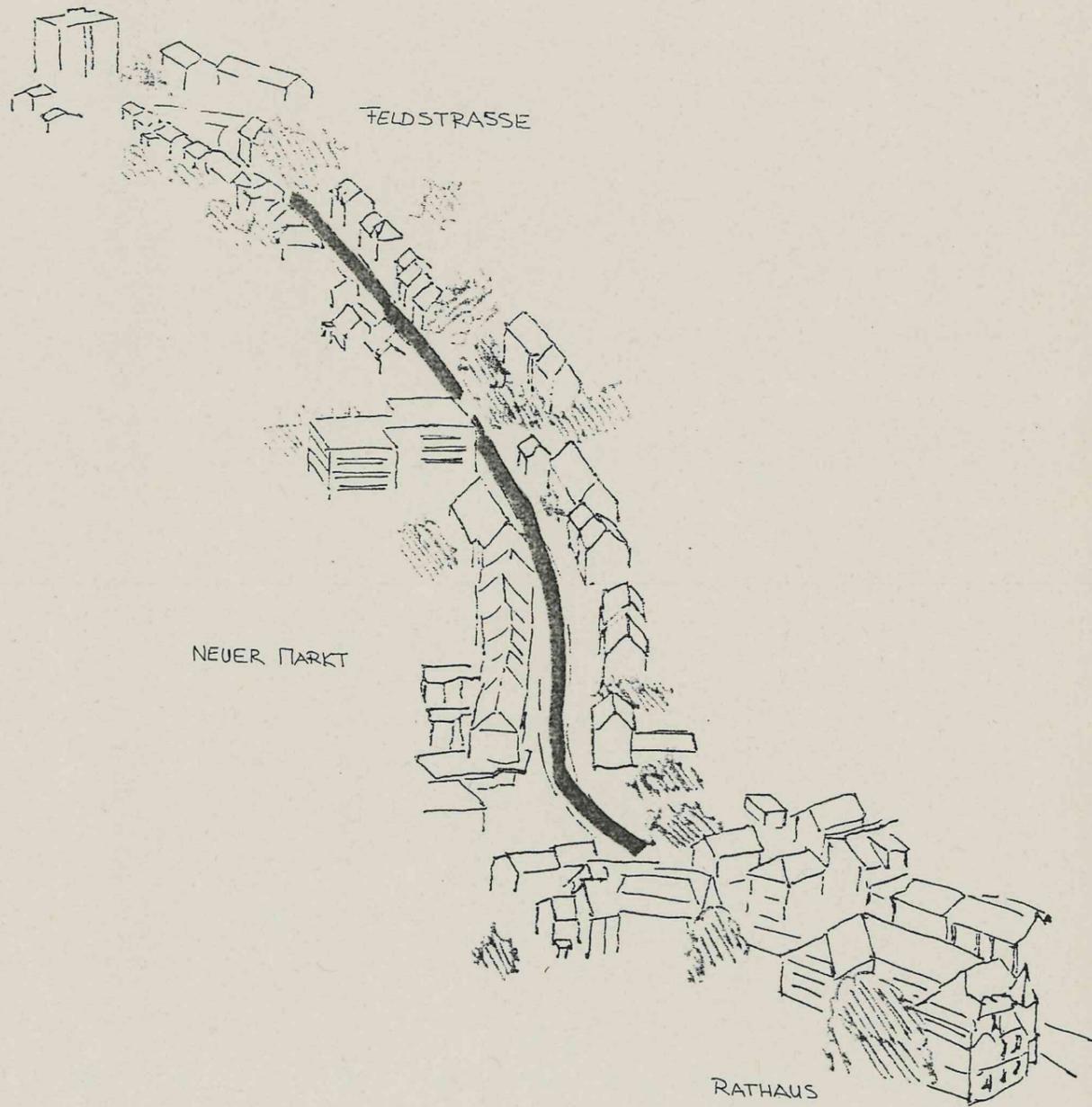


Bild 24: Einmündungsbereich Diekerstraße/Feldstraße

FAHRRADSTRASSE "DIEKERSTRASSE"

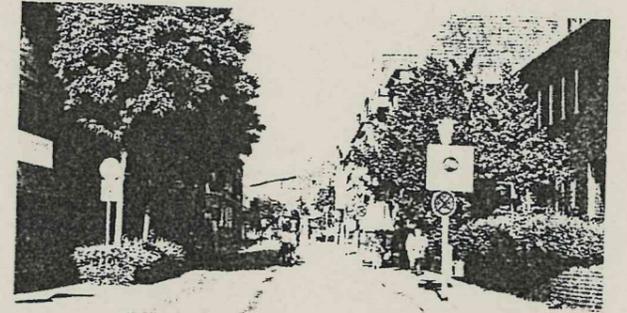


IGS

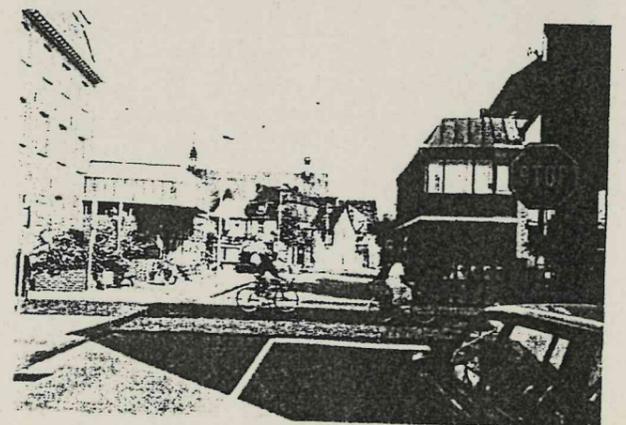
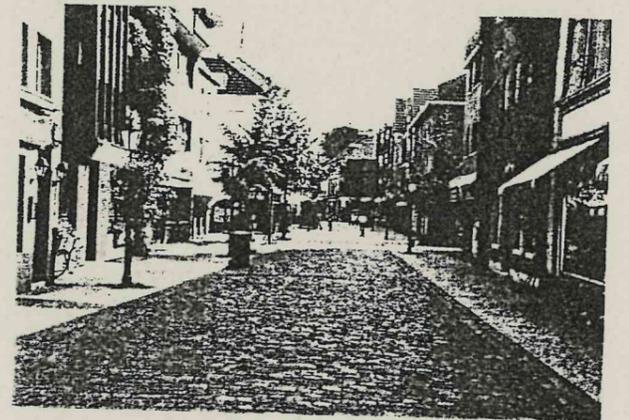
VORSCHLAG

AUSBAUPHASEN

Beispiel für Übergangslösung

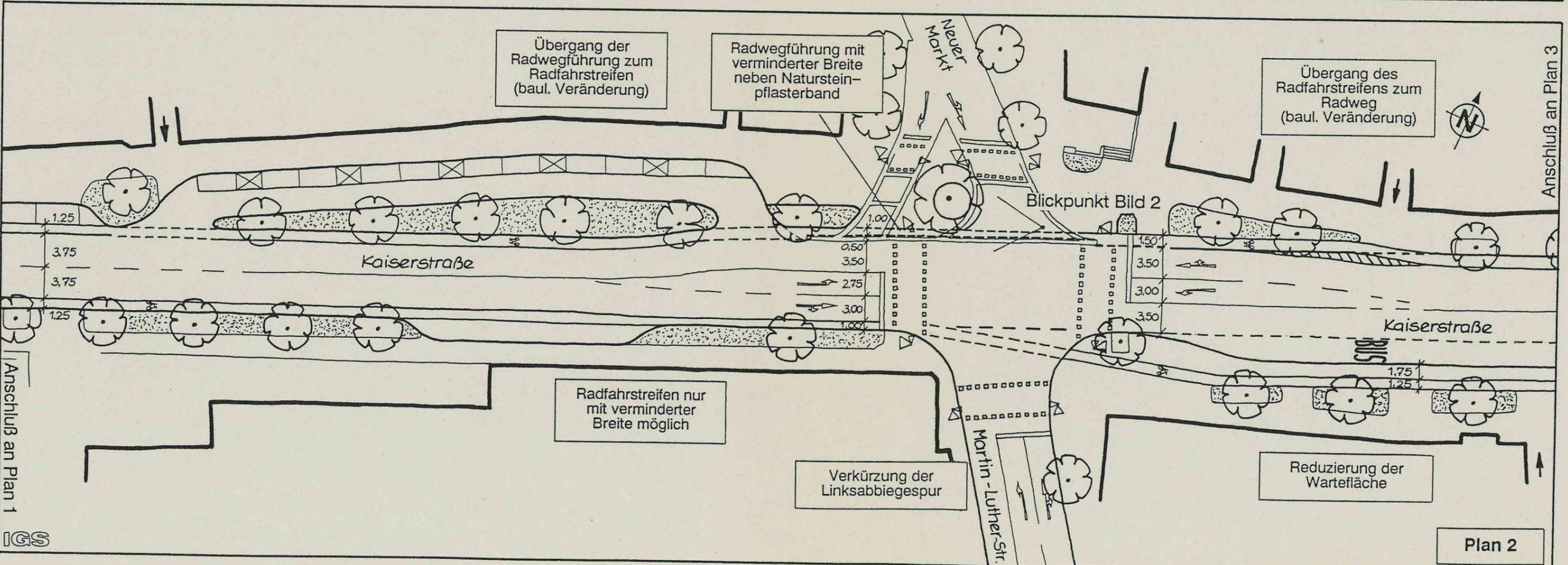
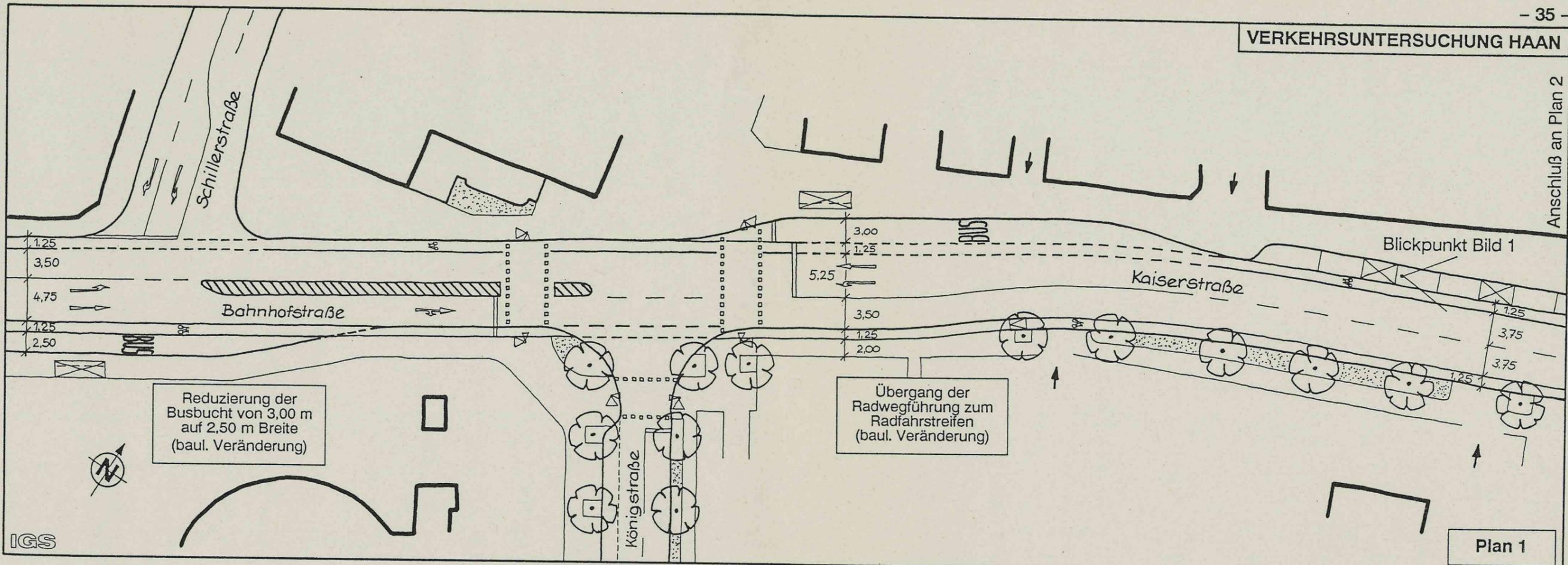


Beispiel für möglichen Endzustand



IGS

Anschluß an Plan 2

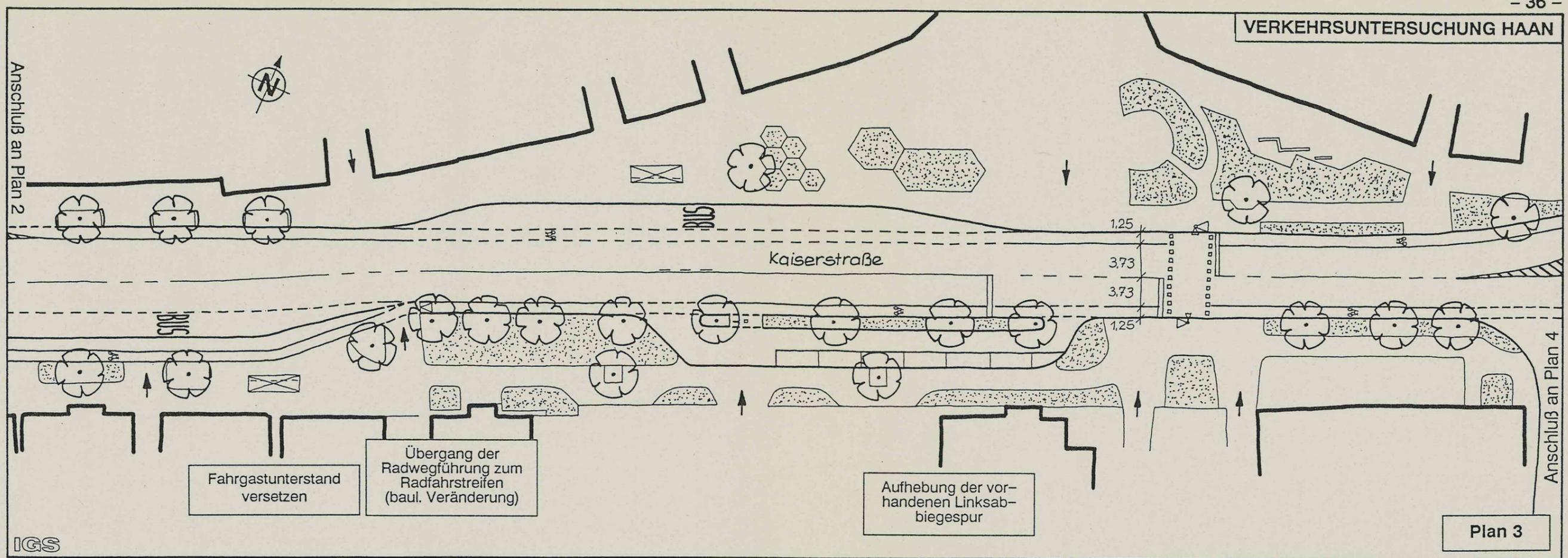


Anschluß an Plan 1

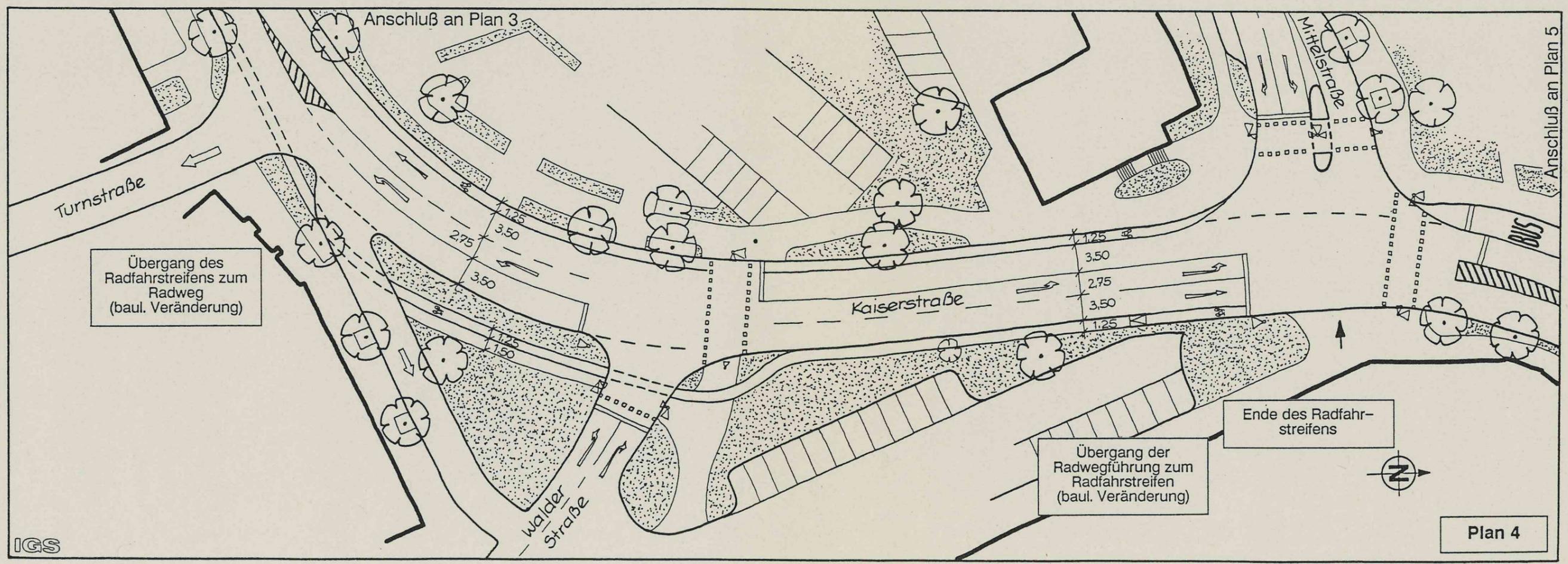
Anschluß an Plan 3

Bild 26: RADFAHRSTREIFEN KAISERSTRASSE

Anschluß an Plan 2



Anschluß an Plan 4



Anschluß an Plan 5

Bild 27: RADFAHRSTREIFEN KAISERSTRASSE

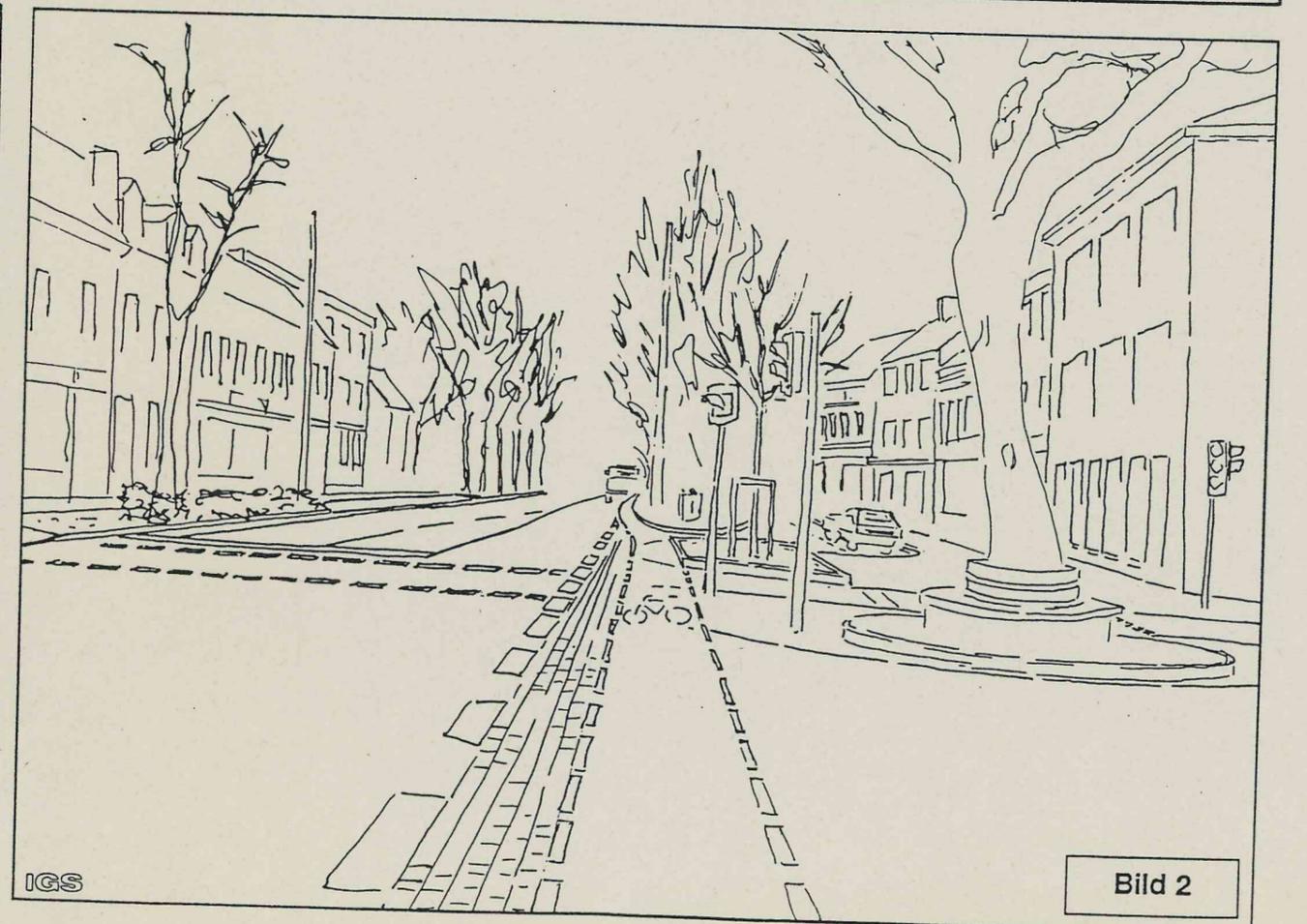
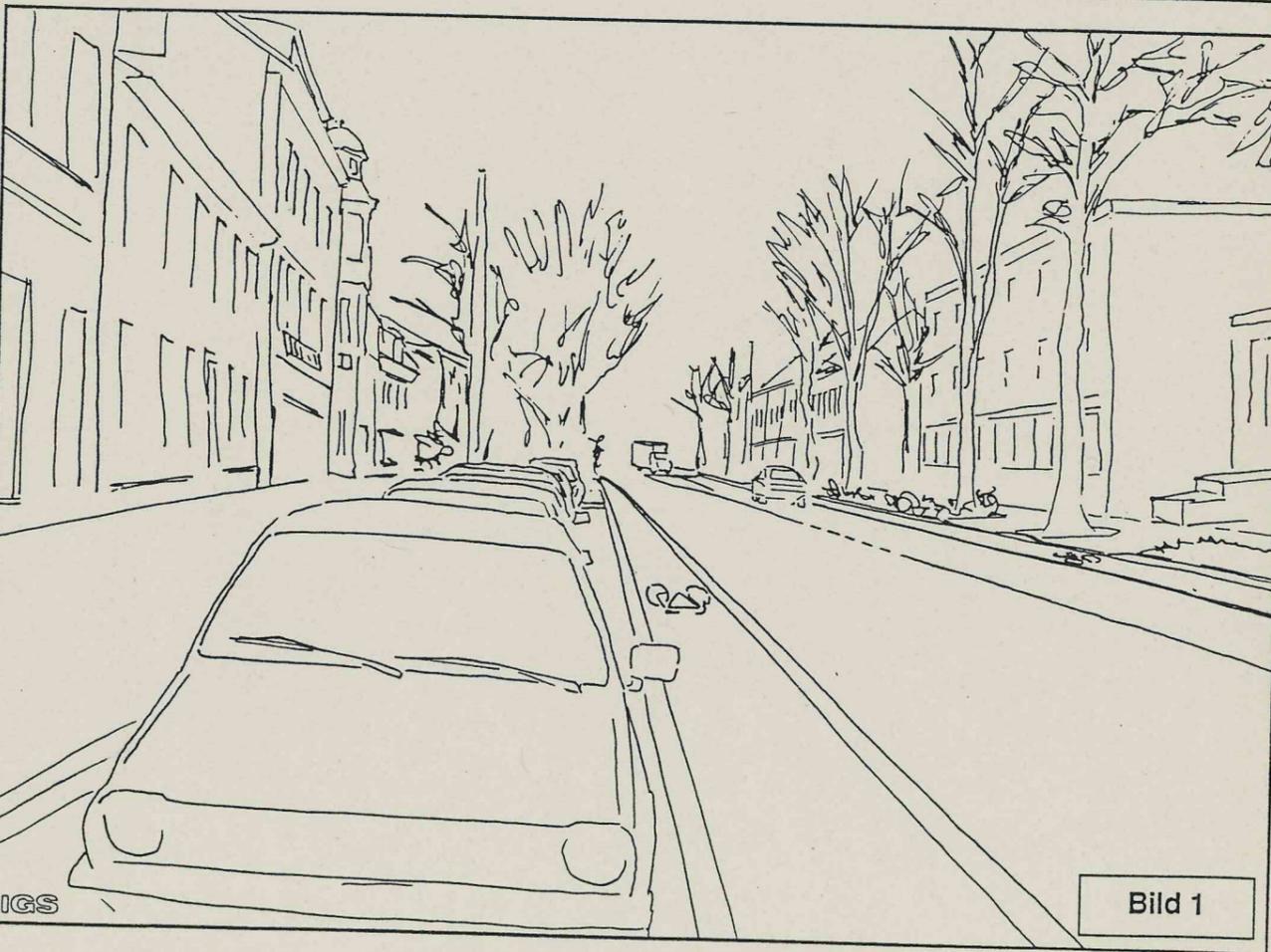
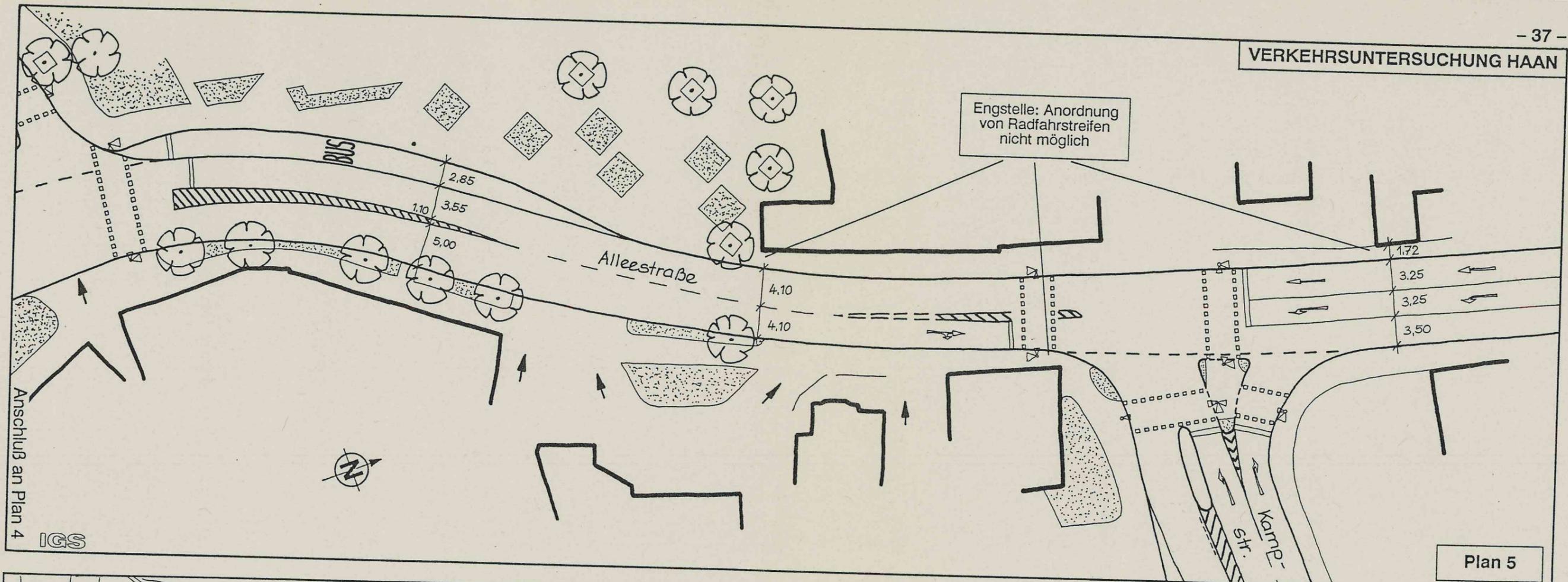


Bild 28: RADEFAHRSTREIFEN KAISERSTRASSE

In einem möglichen Endzustand ist dann die Diekerstraße mit einer ansprechenden Gestaltung zu versehen (**Bild 25**). Der derzeitige Zustand der Fahrbahnoberfläche erfordert hier eigentlich schon heute eine solche Umgestaltungsmaßnahme.

"Radfahrstreifen Kaiserstraße"

Auf einen Radweg im Zuge der B 228 kann nicht verzichtet werden. Zum einen stellt die B 228 eine maßgebliche Verbindung zum Zentrum her, zum anderen ist sie im Abschnitt Wilhelmstraße bis Mittelstraße als Einkaufsstraße auch maßgeblicher Zielpunkt für den Radverkehr.

Die Einrichtung eines qualitativ hochwertigen Radwegeangebotes wäre aufgrund der bestehenden Querschnittsverhältnisse nur mit einer völligen Neugestaltung und dem damit verbundenen erheblichen finanziellen Aufwand realisierbar.

Es wurde geprüft, ob als Übergangslösung hier beidseitig ein Radfahrstreifen in der vorhandenen Fahrbahnfläche abmarkiert werden könnte.

In den **Bildern 26 bis 28** ist dafür eine Lösungsmöglichkeit dargestellt worden, bei der soweit wie möglich auf bauliche Veränderungen verzichtet wird. Hier wird deutlich, daß aufgrund der bestehenden Engstellen und der Belange der anderen Straßennutzer (Linienbusse, Taxen, parkende Fahrzeuge) eine generelle Führung in der Fahrbahnfläche nicht möglich ist.

Abschnittsweise sind dann die Radfahrstreifen in den Gehwegbereich zu führen. Dabei ist ein gewisser baulicher Aufwand bei der Realisierung nicht zu umgehen.

Insgesamt wird aber erkennbar, daß mit relativ geringen Mitteln auf der Kaiserstraße Radfahrstreifen eingerichtet werden können, mit denen die Situation für die Radfahrer deutlich verbessert wird, auch wenn die Vorbeiführung von Radfahrstreifen an Bushaltestellen und Längsparkplätzen nicht ganz unproblematisch ist. Derartige Lösungen haben sich z.B. in der Stadt Neuss bisher bewährt.

4.3 Radverkehrskonzept

In den **Bildern 29 und 30** sind die für das Haaner Radwegenetz zu empfehlenden Maßnahmen in ein Gesamtkonzept aufgenommen worden. Darin sind auch solche Bereiche gekennzeichnet, für die bei den bestehenden Querschnittsverhältnissen die Einrichtung von Radwegen problematisch ist.

Die Planungsabsichten der vorgeordneten Baulastträger im klassifizierten Netz wurden dabei nachrichtlich übernommen.

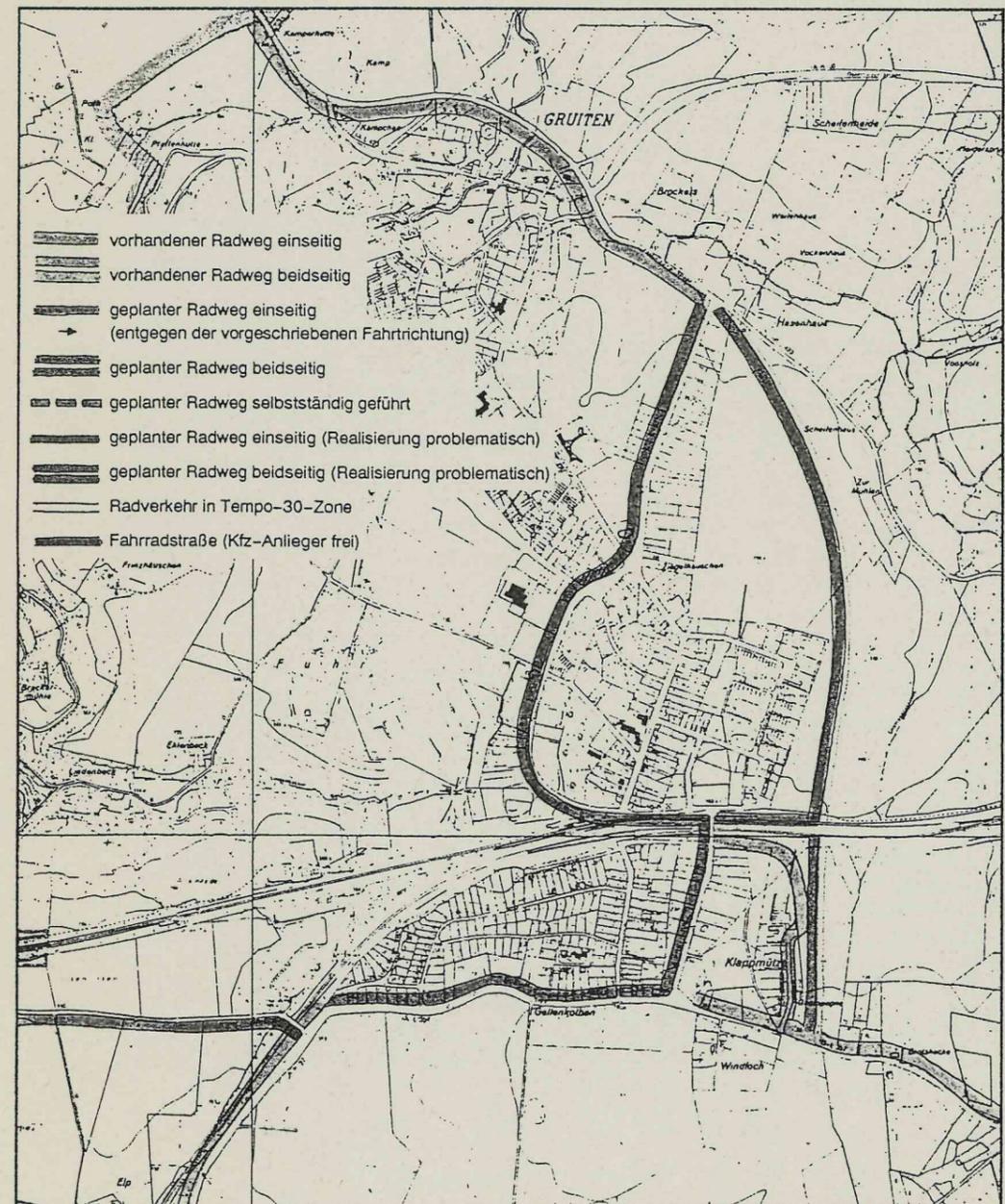
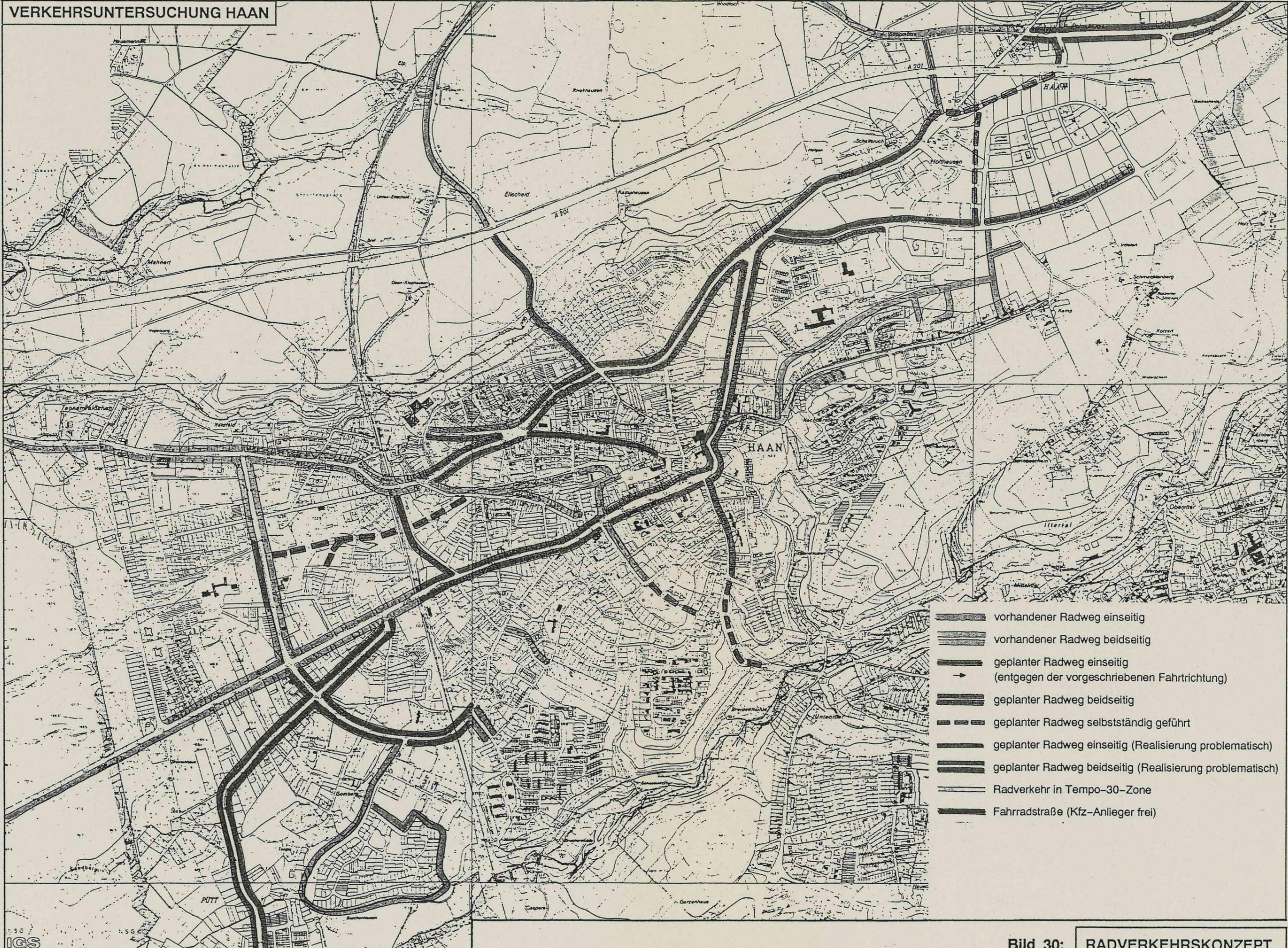


Bild 29: RADVERKEHRSKONZEPT

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAAN



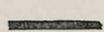
-  vorhandener Radweg einseitig
-  vorhandener Radweg beidseitig
-  geplanter Radweg einseitig
(entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung)
-  geplanter Radweg beidseitig
-  geplanter Radweg selbstständig geführt
-  geplanter Radweg einseitig (Realisierung problematisch)
-  geplanter Radweg beidseitig (Realisierung problematisch)
-  Radverkehr in Tempo-30-Zone
-  Fahrradstraße (Kfz-Anlieger frei)

Bild 30: RADVERKEHRSKONZEPT

schen der Hochdahler Straße und der Ellscheider Straße. Auch hier sind Busbevorrechtigungsschaltungen einzubeziehen.

Ziel: Verbesserung der Verkehrsabläufe

- o Veränderung der Signalprogrammsteuerung am Knotenpunkt Hochdahler Straße/Düsseldorfer Straße

Ziel: Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Umgestaltungsmaßnahmen

- o Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen an den Knotenpunkten

Alleestraße/Nordstraße

Ohligser Straße/Am Schlagbaum

Ohligser Straße/Hülsberger Busch

Kölner Straße/Dürerstraße

Kampstraße/Zwengenberger Straße

Ziel: Verbesserung des Verkehrsablaufes mit gleichzeitiger Verbesserung des Stadtbildes

- o Verzicht auf die Anlage von Kreisverkehrsplätzen an den Knotenpunkten Hochdahler Straße/Düsseldorfer Straße, Hochdahler Straße/Flurstraße und Diekerstraße/Feldstraße.

Begründung: Bei den ersten beiden Knotenpunkten würde bei Kreisverkehrsanlagen die Leistungsfähigkeit nicht ausreichen und am Knotenpunkt Diekerstraße/Feldstraße sind Beeinträchtigungen durch die unmittelbar benachbarten Lichtsignalanlagen zu befürchten.

- o Umbau der Knotenpunkte

Elberfelder Straße/Gräfrather Straße

Feldstraße/Ellscheider Straße

Ziel: Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und Anlage von Radwegen

Ruhender Verkehr

- o Einführung eines statischen Parkleitsystems in Haan

Ziel: Zielgerechte Führung des Parksuchverkehrs im Verkehrsstraßennetz

7.2. Wohnumfeld- und Stadtqualität

Stadtkern

- o Weiterverfolgung des Konzeptes zur Verkehrsberuhigung des Stadtkerns durch zunehmende Restriktionen in Form von Aufpflasterungen in den Gebietszufahrten an der Feldstraße/Nordstraße und durch weitere Aufpflasterungen im Zuge der Schillerstraße, sowie durch eine Unterbrechung der Talstraße in Höhe des Grünzuges Sandbachtal

Ziel: Verstärkte Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das umgebende Straßennetz und dadurch Erhöhung der Attraktivität und der Wohnumfeldqualität des Stadtkerns

Wohngebiete/Tempo-30-Zonen

- o Die in Haan eingeführte flächendeckende Zonengeschwindigkeitsbegrenzung mit Tempo 30 hat sich im wesentlichen bewährt. Allerdings sind bereichsweise zur Erhöhung der Akzeptanz flankierende bauliche Maßnahmen nicht zu umgehen. Die für insgesamt 17 Teilgebiete ausgewiesenen Maßnahmen sind in einem gesonderten Materialienband angegeben.

Der Umfang der abgeleiteten Maßnahmen beschränkt sich dabei auf das notwendige Maß - das deutlich unter dem wünschbaren Maß liegt.

7.3 Radwegenetzkonzeption

- o Das vorhandene Radwegeangebot ist weiter zu vervollständigen um zu einem geschlossenen Radwegenetz zu gelangen. Hinweise für Realisierungsmöglichkeiten sind im einzelnen dargestellt.

o Da auf der Kaiserstraße nur bei einer völligen Neugestaltung des Querschnittes die Anordnung eines Radweges möglich wäre, wird hier empfohlen, einen Radfahrstreifen einzurichten, der mit relativ geringem baulichen Aufwand realisiert werden könnte.

Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer auf der Kaiserstraße

o Ausweisung der Diekerstraße zwischen dem Neuen Markt und der Feldstraße als Fahrradstraße (der Kfz-Anlieger-Verkehr ist dabei weiterhin zugelassen) mit Bevorrechtigung an allen Querungspunkten

Ziel: Verbesserung des Radwegeangebotes und Erhöhung des Durchfahrwiderstandes durch den Stadtkern in Nord-Süd-Richtung

7.4. Konzeption für den ÖPNV

Linienwegänderung

o Tausch der Linienwege der Linien 742 und 786 im Abschnitt zwischen der Alleestraße und Gruiten-Bahnhof mit einer Verlängerung der Linie 786 bis Gruiten-Dorf

Ziel: Verbesserung der Verbindungsqualität mit Gruiten-Dorf und Erhöhung der Zahl der Verbindungen mit Düsseldorf bei gleichzeitiger Verbesserung der Anschlußsicherheit

o Nach dem ausgewiesenen Fahrplankonzept führt der Linientausch bei der Verbindung Haan-Düsseldorf zu einer Fahrtenverdichtung. Für die Gegenrichtung Düsseldorf-Haan bleiben aber S-Bahn-Ankünfte während der normalen Tagesstunden und während der nachmittäglichen Spitzenverkehrszeit in Gruiten-Bahnhof bestehen, bei denen keine unmittelbare Weiterfahrt mit dem Bus nach Haan möglich ist. Hier ist zusammen mit der Rheinbahn nach weiteren Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen.

o Der Linienweg der Linie 780 ist nach Fertigstellung der Querspange über die Querspange zu führen.

Busbeschleunigungsmaßnahmen

o Möglichkeiten für die Anlage von Busspuren bestehen in Haan nicht

o Bei der Konzipierung von Einzelsignalsteuerungen, aber auch bei koordinierten Anlagen wird empfohlen, einer Busbevorrechtigung in Haan grundsätzlich den Vorrang vor allen anderen Anforderungen zu geben.

o Eine solche Bevorrechtigung ist in Form von Busschleusen an den Haltestellen Stadtbad, Windhövel und Am Schlagbaum vorzusehen.

o An allen anderen Knotenpunkten mit Lichtsignalsteuerung und gleichzeitigem Busverkehr sind Vorrangschaltungen einzurichten. Die Rheinbahn strebt in ihrem Bedienungsgebiet langfristig solche Bevorrechtigungsschaltungen an.

In Haan ist daher bei jeder Neuaufstellung von Signalanlagen bzw. bei der Umstellung von Signalprogrammen von vorneherein auf eine Nachrüstbarkeit der technischen Erfordernisse zu achten.

Alternative Bedienungsformen

Es wird empfohlen, für die Bedienung im ÖPNV nach 20 Uhr in Abstimmung mit der Rheinbahn ein Konzept für die Bedienung mit Anruf-Sammel-Taxen zu erarbeiten.

Fahrplaninformationen

Zur Verbesserung der Fahrgastinformationen in Haan wird angeregt, das Haltestellen-Informationen-System (HIS) nach Prof. Fiedler, Wuppertal, einzuführen, bei dem für jede einzelne Haltestelle die Abfahrtszeiten und die maßgeblichen Verbindungen auf einem Blatt mit Scheckkarten-Format angegeben sind.