

Anlage 4 zur Drucksachenummer 0819/2025 - Buchholzstraße Vorplanung

Erläuterung der Varianten

Für alle Varianten: Einmündung Handstraße

Eine Verkehrserhebung und Analyse der Verkehrsbelastung und Verkehrsströme im Bereich der Einmündung hat ergeben, dass der bestehende Linksaufstellbereich auf der Handstraße sowie der Linksabbiegestreifen in der Buchholzstraße aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich sind. Die Leistungsfähigkeit bleibt auch bei Entfall dieser Anlagen gegeben. Daher wurde in allen Varianten eine Umgestaltung des Einmündungsbereichs aufgegriffen:

Auf der westlichen Seite der Einmündung Handstraße / Buchholzstraße kann eine Mittelinsel mit einer Breite von 2,00m für Fußgänger eingefügt werden. Um die Fahrstreifenbreite von 3,25m bzw. 3,50m zu halten, kann der südliche Grünstreifen teilweise zurückgebaut werden. Der Radverkehr würde in Richtung Paffrather Straße vom Seitenraum auf die Fahrbahn geleitet und mittels roter Markierung für den Verkehr aus Richtung Buchholzstraße verdeutlicht werden. So könnte auch frühzeitig die Nutzung der Fahrbahn für das neu installierte indirekte Linksabbiegen am darauffolgenden Knotenpunkt mit der Paffrather Straße eingeleitet werden - hierfür muss der Radverkehr auf der Fahrbahn den Knotenpunkt erreichen. Für den Fußverkehr sind weiterhin Aufweitungen der Aufstellflächen im Einmündungsbereich möglich, was zur besseren Sichtbarkeit, Barrierefreiheit und damit Sicherheit beiträgt.

Variante 1 – Zweirichtungsverkehr und beidseitige Schutzstreifen

Kosten: ca. 2.200.000€

Abschnitt Handstraße bis Am Wapelsberg

In diesem Abschnitt würde der KFZ-Verkehr im Zweirichtungsverkehr geführt. Die Fahrbahn kann 6,50m breit ausgeführt werden und somit auch die Begegnung von zwei LKW sicherstellen. Es können zwei versetzte Engstellen mit insgesamt vier Parkmöglichkeiten und drei mögliche Baumstandorte eingefügt werden. Diese können den fließenden Verkehr entschleunigen und das Parken klar ordnen.

Beidseitig würde ein Gehweg geführt, wobei der westliche Gehweg die Mindestbreite von 2,50m erfüllen kann, der östliche Gehweg würde in Teilabschnitten zwischen 2,00m und 2,50m Breite aufweisen. In Nähe der Einmündung Handstraße kann die Fahrbahn durch Verschwenkung den Einmündungsbereich neu anbinden. Dadurch entstehen breitere Gehwege und Aufstellflächen für den Fußverkehr. Zudem kann die Querungslänge reduziert werden. Zusätzlich können einzelne Fahrradabstellanlagen integriert werden, zum Beispiel auf der Ostseite neben der Einfahrt zu Haus Nr. 318. Weitere Standorte können noch ermittelt werden.

Der erste Abschnitt endet bei der Einmündung Am Wapelsberg. Nördlich der Einmündung Am Wapelsberg kann zur sicheren Querung der Fahrbahn eine Querungsstelle entstehen. Durch vorgezogene Seitenräume reduziert sich die Querungslänge. Vorbehaltlich der verkehrsrechtlichen Prüfung nach Beschluss der Planung, kann hier zusätzlich ein Fußgängerüberweg markiert und beschildert sowie mit entsprechender Beleuchtung ausgestattet werden.

Abschnitt Am Wapelsberg bis Hermann-Löns-Straße

Bei dem zweiten Abschnitt der Variante 1 wird die Fahrbahn bis zum Kreisverkehr bei der Hermann-Löns-Straße auf insgesamt 8,10 m verbreitert und die verfügbare Fläche neu verteilt:

Der Fußverkehr würde in dieser Variante über die Querungshilfen bei Am Wapelsberg und bei dem Kreisverkehr Hermann-Löns-Straße auf die westliche Seite geleitet. Entlang der Strecke dieses Abschnitts kann der Fußverkehr dann über einen einseitigen Gehweg geführt werden. Der Ausbau endet vor der Querungshilfe des Kreisverkehrs. Auf der östlichen Seite würde ein Schrammbord verbleiben, welcher ab der Buchholzstraße Hausnummer 80 bis zum Ausbauende geführt würde. Durch die einseitige Führung des Fußverkehrs ergibt sich mehr Fläche für die Gesamtfahrbahn, wodurch ein beidseitiger Radschutzstreifen von 1,80 m Breite ermöglicht werden kann.

Somit würde unter Beibehaltung einer sicheren und durchgehenden Fußverkehrsführung zusätzlich eine beidseitige Radverkehrsführung geschaffen werden.

In der Kurvenlage im mittleren Abschnitt von Lageplan 1.2 (siehe Anlage 1.2) würde eine reduzierte Breite von 1,70 m für den Gehweg auf ungefähr 35 m Länge entstehen. Da hier mit einer geringen Fußverkehrsstärke gerechnet werden und gleichzeitig durch den zusätzlichen Radschutzstreifen eine Verbesserung für den Schülerradverkehr erreicht werden kann, wäre diese Breite für den Fußverkehr vertretbar. Zudem sind keine Sicherheitsabstände zu angrenzenden Gebäuden oder Einfriedungen notwendig (in der Regel sind diese mit zusätzlich 0,20 m in die Gehwegbreite einzurechnen).

Auf der westlichen Seite zwischen Hausnummer 75 und 69 wären fünf KFZ-Stellplätze möglich (drei weniger als im Bestand) (siehe Anlage 1.3). Die Grünflächen an beiden Bestandsbäumen können vergrößert werden, zusätzlich können zwei neue Baumstandorte zwischen den Stellplätzen integriert werden. Auf freien Flächen zwischen den Stellplätzen können weitere Radabstellanlagen integriert werden.

Variante 2 – Einbahnstraße und beidseitige Schutzstreifen

Kosten: ca. 2.200.000 €

Abschnitt Handstraße bis Am Wapelsberg

Im ersten Abschnitt würde der KFZ-Verkehr in dieser Variante als Einbahnstraße von der nördlichen Zufahrt des Norma-Parkplatzes in Richtung Handstraße geführt. Dies würde einem vielfachen Wunsch der Reduzierung des Durchgangsverkehrs aus der Bürgerveranstaltung entsprechen. Zudem würde die Zufahrt zum Gewerbegebiet aus der Buchholzstraße in diesem Abschnitt entfallen, was sich positiv auf die Verkehrsbelastung durch Schwerverkehr auswirken kann. Es kann von einer geringen Verkehrsverlagerung zur Erreichung der Wohnhäuser im Bereich der Einbahnstraßenregelung auf die Straßen Am Wapelsberg und Im Buchholz ausgegangen werden. Eine externe Verkehrsuntersuchung bestätigt, dass kein nennenswerter Schleichverkehr im Bereich der Wohnbebauung über Am Wapelsberg und Im Buchholz zu erwarten wäre. Die Anfahrt der Gewerbebetriebe wäre für den Schwerlastverkehr zukünftig über die Hermann-Löns-Straße möglich. Dies folgt dem Ziel die Belastung der Wohnbebauung in der Buchholzstraße weiter zu reduzieren. Auch die Unfallhäufungsstelle Hermann-Löns-Straße/Buchholzstraße würde durch diese Verlagerungen vom Kfz-Verkehr entlastet, was eine positivere Entwicklung der Unfallsituation erwarten lässt.

Die geänderte Verkehrsführung ermöglicht die Reduzierung der Fahrbahnbreite zwischen Ende der Gewerbebebauung und Handstraße auf 3,50 m. Die damit gewonnenen Flächen können neu verteilt und attraktiver genutzt werden. Insbesondere der ruhende Verkehr und der Radverkehr könnten optimiert und konfliktärmer integriert werden. Der Radverkehr würde in Richtung Handstraße im Mischverkehr geführt. In Gegenrichtung würde der Radverkehr auf dem westlichen gemischten Rad-Gehweg mit einer Mindestbreite von 2,50 m und zusätzlich dem nach Regelwerk empfohlenen 0,75 m Schutzstreifen zur Fahrbahn geführt werden.

Bei der Einmündung in die Handstraße würde eine deutliche Verschwenkung der Fahrgasse entstehen. Dadurch kann die westliche Fläche für eine neue Grünfläche mit bis zu zwei möglichen Baumstandorten geschaffen werden.

Der östliche Gehweg könnte mit 2,00 m bis 2,50 m Breite gestaltet werden. Auf dieser Seite können entlang der Fahrbahn sechs Stellplätze für den KFZ-Verkehr und eine nicht überdachte Fahrradabstellanlage mit bis zu zehn Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eingerichtet werden. Zusätzlich gibt es vier potenzielle neue Baumstandorte entlang der Fahrbahn, welche nach finaler Prüfung der Leitungsbestände eingerichtet werden könnten. Insgesamt bietet diese Variante demnach Potenzial für bis zu sechs neue Baumstandorte.

Der Fußgängerüberweg bei Am Wapelsberg weist aufgrund der bereits reduzierten Fahrbahnbreite mit 3,50 m eine ausreichend kurze Querungslänge auf.

Abschnitt Am Wapelsberg bis Hermann-Löns-Straße

Die Einbahnstraße mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m würde ab der Ausfahrt des Norma-Parkplatz eingeführt werden. Bis dorthin würde der Radverkehr von der Handstraße kommend auf einem getrennten Geh- und Radweg auf dem Hochbord geführt und dann über eine geschützte Ausleitung in die Fahrbahn und auf Schutzstreifen (entsprechend Variante 1) überführt werden.

Ab dem Norma-Parkplatz bis zur Hermann-Löns-Straße entspricht Variante 2 der Gestaltung aus Variante 1.

Verkehrsuntersuchung

Eine externe Untersuchung der durch die Einbahnstraßenregelung entstehenden Verkehrsverlagerungen hat ergeben, dass sich diese im Wesentlichen auf die Paffrather Straße und Am Stadion begrenzen. Eine geringe Zunahme wird auf der Handstraße erwartet. Die Buchholzstraße würde demnach mit rund 3.000 Fahrzeugen am Tag weniger belastet, Paffrather Straße und Am Stadion mit rund 2.000 Fahrzeugen mehrbelastet, die Handstraße mit 500 Fahrzeugen mehr. Weitere Verkehre verlagern sich großräumiger. Auch der als Unfallhäufungsstelle bekannte Knotenpunkt Hermann-Löns-Straße/Buchholzstraße (Minikreisverkehr) würde von einer deutlichen Abnahme des täglichen Verkehrs profitieren.

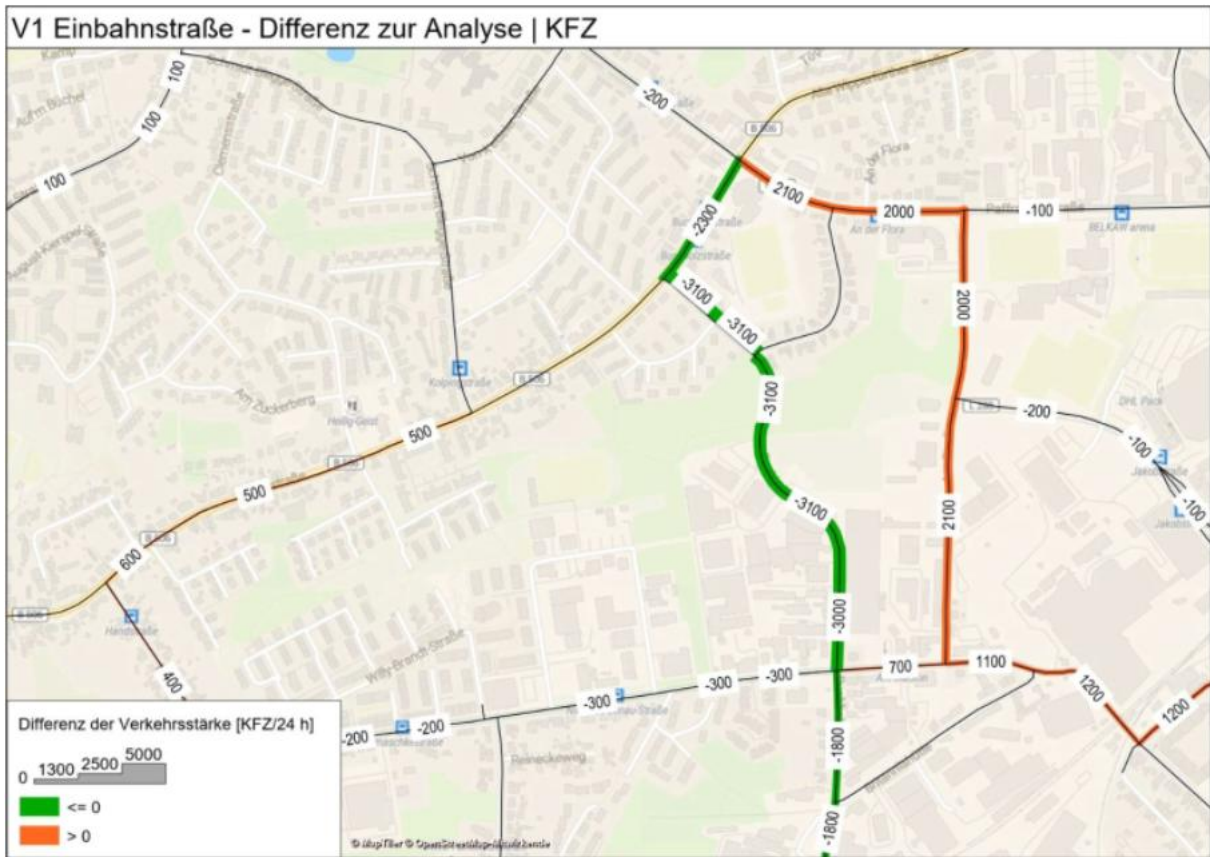


Abbildung 2-4: KFZ-Verkehrsstärke in der Variante 1 im Vergleich zur Analyse

In Anlage 5 – Verkehrsuntersuchung Buchholzstraße 2026 ist die Gesamtauswertung beigefügt. Die Variante 2 mit einem reinen LKW-Verbot für die Strecke ab Ende der Gewerbebebauung bis zur Handstraße wurde aufgrund geringer Effekte und fraglicher verkehrsrechtlicher Umsetzbarkeit sowie kaum möglicher Kontrollen nicht weiterverfolgt.