



## **Straßenausbau Hitdorfer Straße von Rheinstraße bis Oststraße in Leverkusen - Hitdorf**

### **Erläuterungen zu den Fahrbahneinengungen und dem Bereich der Villa Zündfunke**

Unter Heranziehung der Ausgabe V 208 „Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten“ der bast (Bundesanstalt für Straßenwesen) wurden die geplanten Fahrbahngestellen im Ausbaubereich der Hitdorfer Straße nochmals überprüft. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf die möglichen Staulängen gelegt. Die Prüfung ergab, dass es hinsichtlich der möglichen Staulängen besser ist, einige längere Engstellen, sofern es die Platzverhältnisse zulassen, auf 4,30 m bis 4,50 m Breite aufzuweiten, um den Begegnungsfall Pkw/Pkw zu gewährleisten und somit einen besseren Verkehrsfluss zu erzielen. Dieser Begegnungsfall ist nach der aktuell gültigen Richtlinie für die Anlage von Straßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) bei verminderter Geschwindigkeit  $\leq 40$  km/h ab einer Fahrbahnbreite von 4,10 m möglich. Die bast empfiehlt jedoch, auch bei verminderter Geschwindigkeit eine Breite von 4,40 m bis 4,50 m. Wo dies möglich ist, wurde der Empfehlung gefolgt. Weiterhin wurde die Länge der Engstellen auf ein Minimum reduziert.

Zu erwähnen ist hier, dass alle längeren Engstellen auf der Hitdorfer Straße aufgrund der Lage der vorhandenen Randbebauung erforderlich sind. Dabei ist besonders auf die Engstelle im Bereich der Villa Zündfunke (Haus Nr. 169 auf Lageplan 6) hinzuweisen. Diese stellt mit ca. 55 m den längsten Engstellenbereich auf der Hitdorfer Straße dar. Hinzu kommt, dass diese Engstelle fast durchgängig eine Gesamtquerschnittsbreite von nur ca. 6,70 m bis 7,20 m zwischen den Gebäuden aufweist. Um einen auf der einen Fahrbahnseite ca. 2,00 m breiten Gehweg und auf der anderen Seite ca. 1,20 m breiten Gehweg herstellen zu können, müsste die Fahrbahn mit einer Mindestbreite von 3,50 m, die von der Feuerwehr gefordert wird, hergestellt werden. Diese Breite würde den Begegnungsfall Pkw/Pkw nicht mehr zulassen. Die Engstelle wäre also auch von Pkw nur einspurig befahrbar. Eine Verkehrszählung am 01.09.2016 hat in der Spitzenstunde eine Querschnittsbelastung im Bereich der Villa Zündfunke von 613 Fahrzeuge/h ergeben. In der Ausgabe V 208 der Bundesanstalt für Straßenwesen sind Tabellen mit Simulationsergebnissen für unterschiedliche Verkehrsbelastungen, Engstellenlängen und der Unterscheidung mit oder ohne Bevorrechtigung einer Fahrtrichtung dargestellt. Für den Bereich der Villa Zündfunke mit einer Engstellenlänge von ca. 55 m würde dies bei einer Regelung mit Bevorrechtigung einer Fahrtrichtung eine mögliche Staulänge von ca. 58 m und ohne Bevorrechtigung einer Fahrtrichtung eine mögliche Staulänge von ca. 35 m ergeben. Egal welche Regelung der Bevorrechtigung man wählt, der Rückstau würde immer in den Kreuzungsbereich Hitdorfer Straße/Langenfelder Straße bis hin in die benachbarten Engstellen reichen. Auch wenn die Verkehrsbelastung nach dem Ausbau deutlich geringer sein sollte, besteht die Gefahr, dass die unmittelbar an die Engstelle grenzende Kreuzung zugestaut wird. Ein weiteres Problem bei einer Fahr-

bahnbreite von 3,50 m sind auch die vier privaten Zu- und Ausfahrten innerhalb der Engstelle. Es wurde auch untersucht, ob eine Signalisierung in diesem Bereich möglich ist, um mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m auszukommen. Die Untersuchung hat jedoch ergeben, dass eine Signalisierung aufgrund der Randbedingungen wie die Kreuzung Hitdorfer Straße/Langenfelder Straße, die benachbarten Engstellen sowie die privaten Zu- und Ausfahrten nicht möglich ist. Um die v. g. verkehrlichen Probleme zu vermeiden, muss zumindest der Begegnungsverkehr Pkw/Pkw innerhalb der Engstelle möglich sein. Die vorliegende Planung sieht im Einengungsbereich der Villa Zündfunke eine Fahrbahnbreite von 4,30 m vor. Hierdurch ist die Begegnung Pkw/Pkw bei verminderter Geschwindigkeit ( $\leq 40$  km/h) möglich. Die Gehwegbreite beträgt dann auf der Südseite an der engsten Stelle ca. 1,40 m und an der Nordseite ca. 1,00 m. Heute beträgt die Fahrbahnbreite ca. 5,00 m und die Breite des südlichen Gehweges an der engsten Stelle ca. 1,00 m. Auf der Nordseite gibt es nur einen Schrammbord, der an der engsten Stelle ca. 0,40 m breit ist.

Im Zuge der Bürgerbeteiligung forderten einige Anlieger eine drastische Reduzierung der geplanten Engstellen auf der Hitdorfer Straße oder sogar den vollständigen Verzicht auf Engstellen sowie die Errichtung von ein bis zwei Radaranlagen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Eine Reduzierung oder gar der Verzicht auf Einengungen kann nicht erfolgen, da die Einengungen zum einen der Geschwindigkeitsreduzierung dienen, was mit einer bis zwei Radaranlagen auf eine Länge von ca. 1,9 km nicht möglich ist. Zum anderen sind viele Einengungen als Überquerungshilfen für Fußgänger notwendig. Weiterhin gibt es heute Bereiche in denen vorhandene Gehwege aufgrund der hervorspringenden Randbebauung unterbrochen oder sehr schmal sind. Hier sieht die Planung die Verschmälerung der Fahrbahn auf i. d. R. 4,30 m bis 4,50 m vor, um den Begegnungsfall Pkw/Pkw zu ermöglichen und den Gehweg durchzuführen bzw. zugunsten der Fußgänger zu verbreitern. Des Weiteren trägt eine drastische Reduzierung oder der Verzicht der geplanten Engstellen nicht dazu bei, den Verkehr auf Ring- und Hitdorfer Straße zu verteilen. Zählungen, die im September 2016 nach der Fertigstellung und Freigabe der Ringstraße (Anfang Juni 2016) durchgeführt wurden, haben ergeben, dass die Querschnittsbelastung der Einfahrt/Ausfahrt der Ringstraße und der Hitdorfer Straße am westlichen Kreisverkehr von Monheim kommend auf der Ringstraße 738 Fahrzeuge/24 h und auf der Hitdorfer Straße 4.917 Fahrzeuge/24 h beträgt. Diese Zahlen zeigen, dass hier zurzeit ein deutliches Ungleichgewicht zu Lasten der Hitdorfer Straße besteht.