

B-Plan Schillerstraße

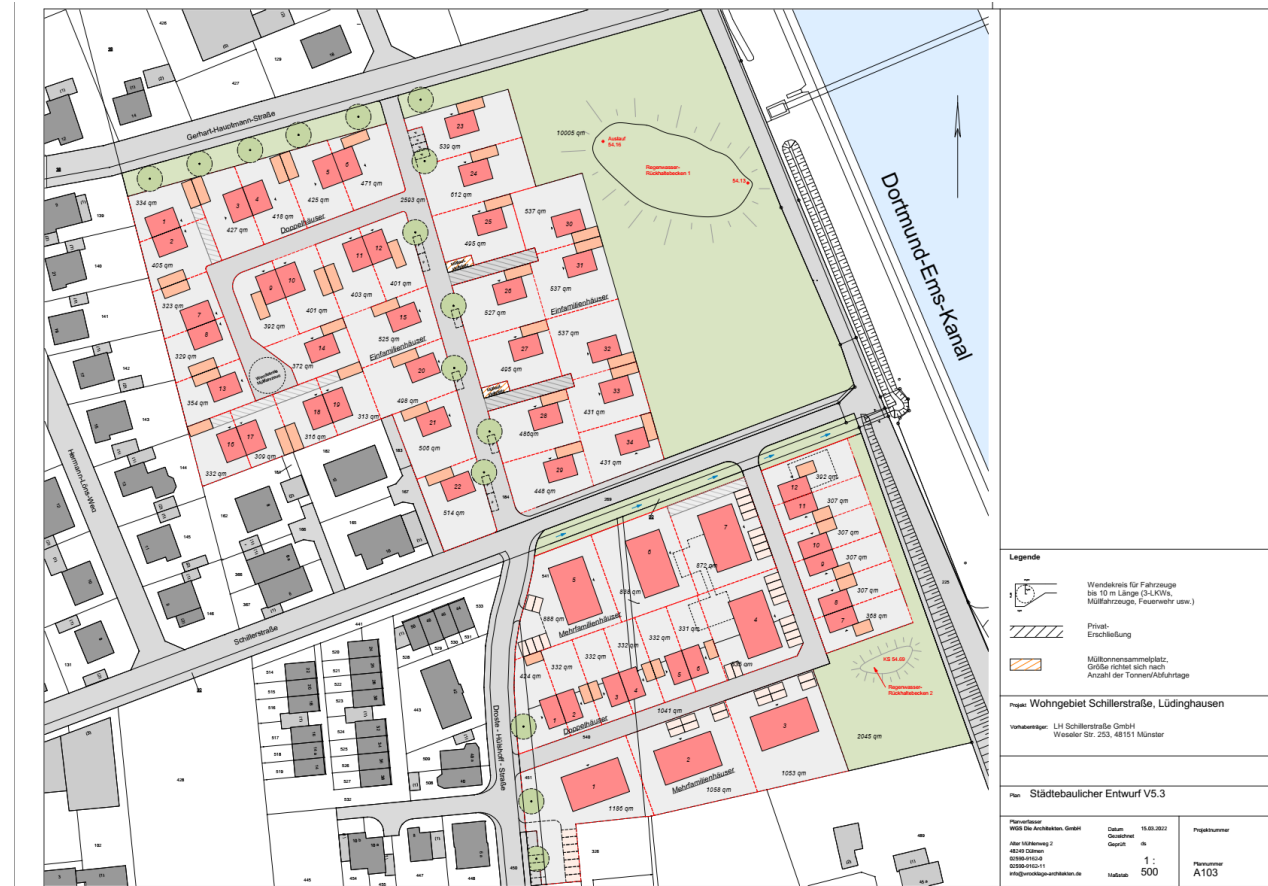
Erschließungsvarianten nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW



Städtebaulicher Entwurf in der Verkehrsuntersuchung

Stand März 2022

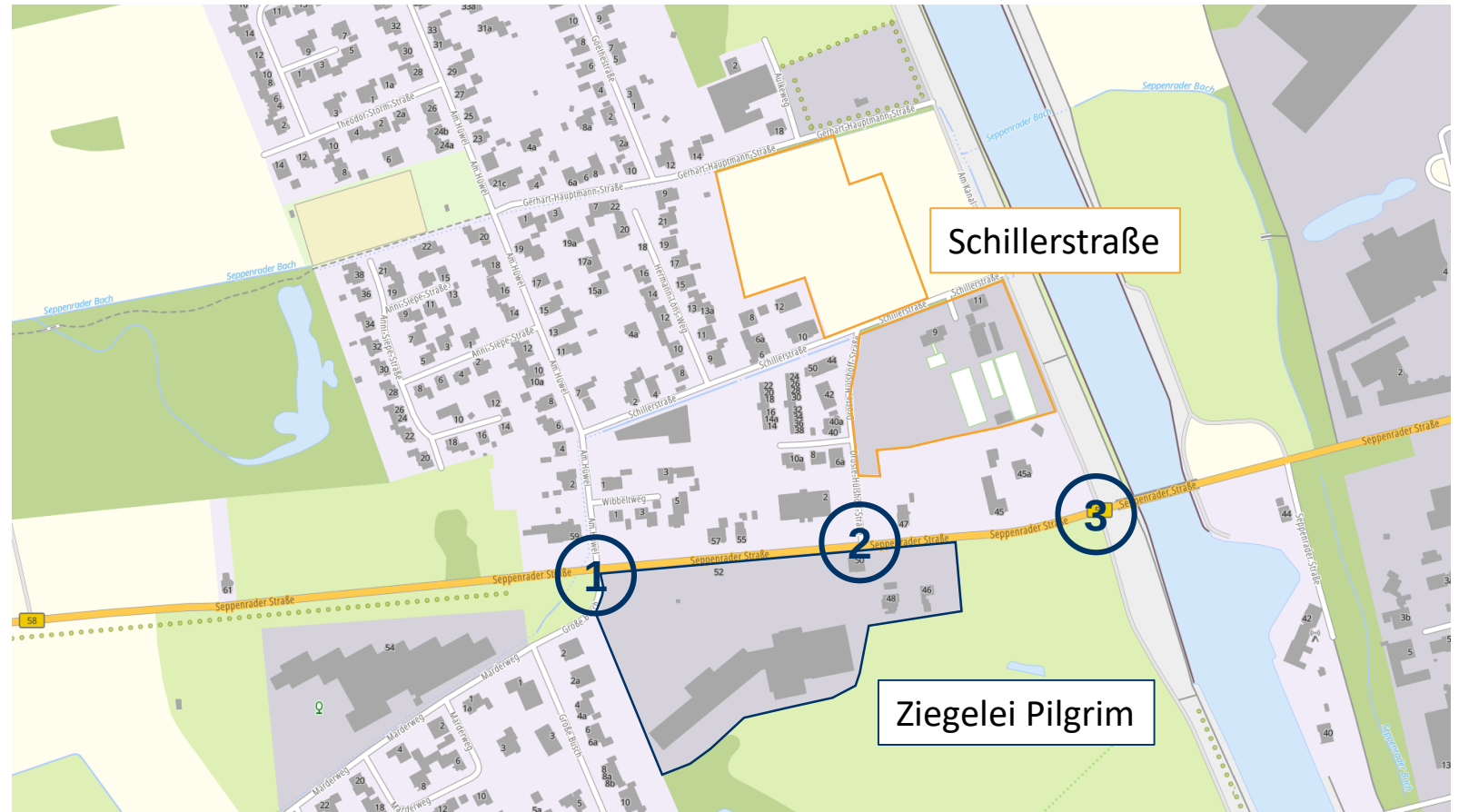
- Ca. 90 Wohneinheiten (EFH, DH, MFH)
- Bisher verkehrliche Erschließung/Verkehrslenkung unberücksichtigt



Grundlage: Planung Wohnbebauung Schillerstraße & Bebauung alte Ziegelei Pilgrim

Randbedingungen Bebauungsplan Schillerstraße

- ca. 350 Kfz/Tag Neuverkehr
 - ca. 38 Kfz/h Abendspitze
 - ca. 30 Kfz/h Morgenspitze
- Neuverkehr Ziegelei (2020):
 - Wohnen: 300 Kfz/Tag
 - Gewerbe/EZH: 1.050 Kfz/Tag



Zur Verfügung stehende Anbindungspunkte B 58

Am Hüwel

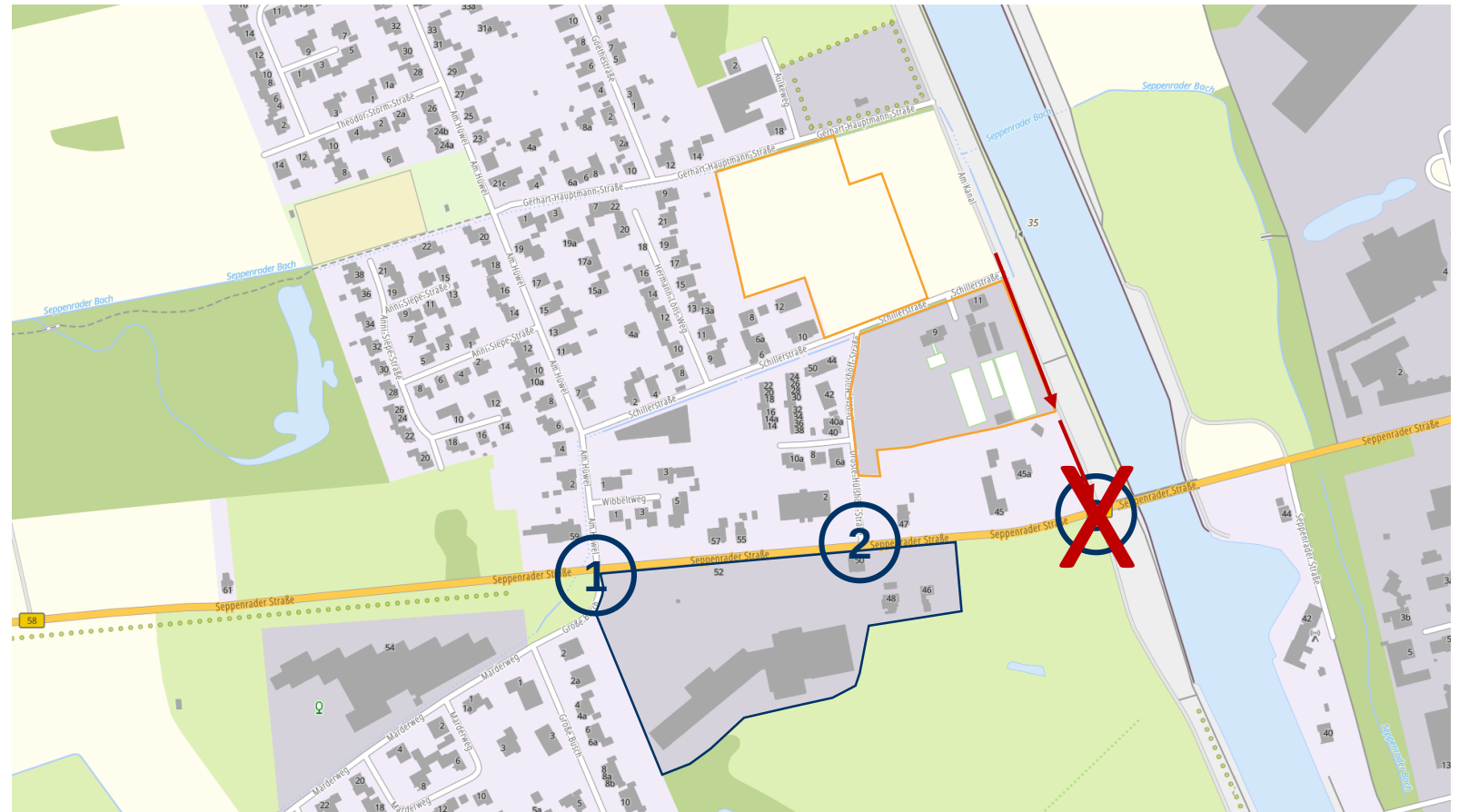
Droste-Hülshoff-
Str.

Am Kanal



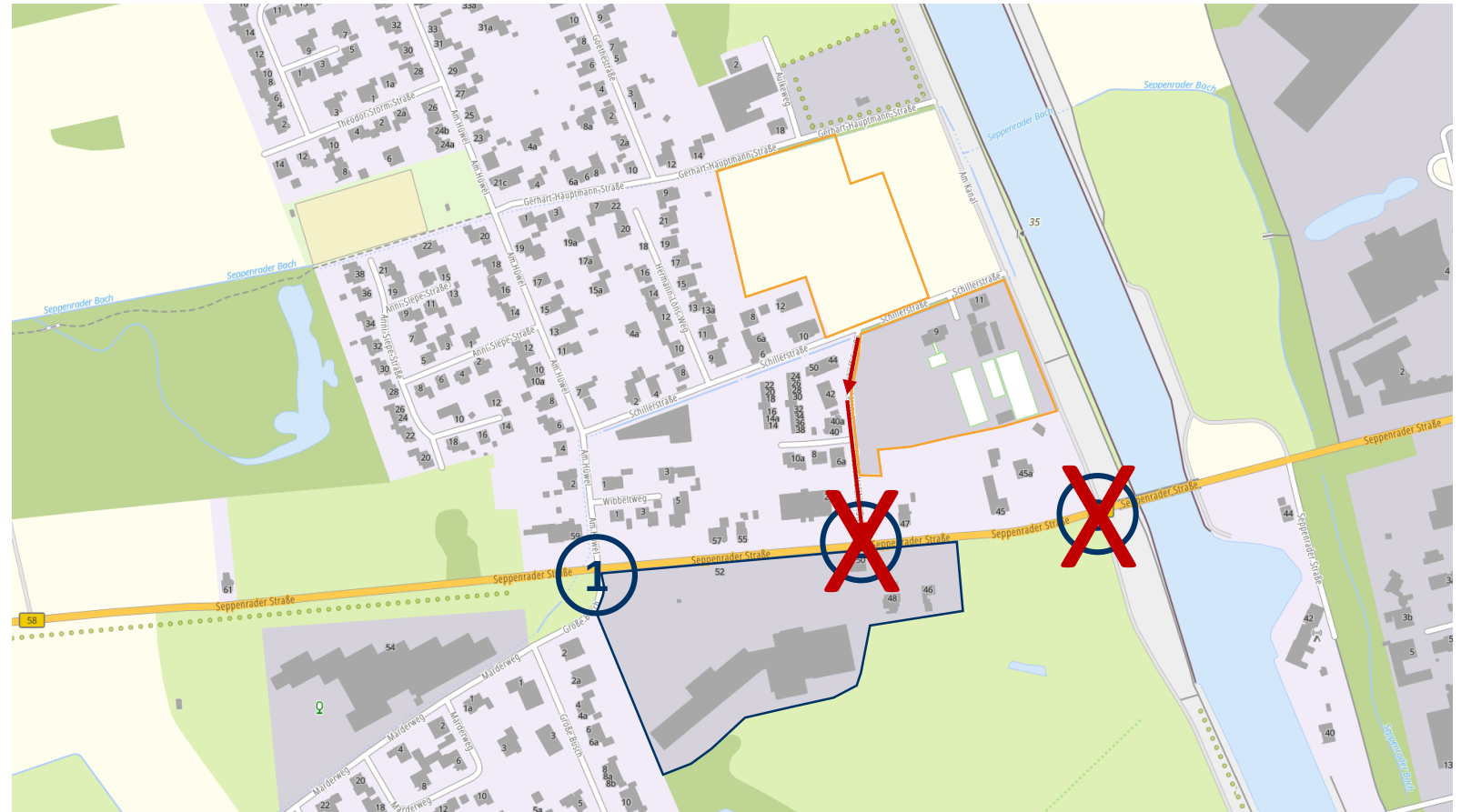
Erschließungspunkt 3 Am Kanal

- Rückwärtige Erschließung über die Straße „Am Kanal“
- schlechte Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich
- Sicherheitsrisiko
- Erschließung über Am Kanal wird durch den Landesbetrieb ausgeschlossen
- Knotenpunkt soll zukünftig abgebunden werden (für Kfz-Verkehr)



Erschließungspunkt 2 Droste-Hülshoff-Straße

- Direkteste Variante zur Anbindung des Vorhabens
- Aktuell unsignalisiert
- Im Zuge Begutachtung südl. Vorhaben zukünftig noch unsignalisiert leistungsfähig
- Bei 2 Vorhaben ist der Knotenpunkt zu signalisieren
 - 2 LSA in derart kurzem Abstand auf B 58 stimmt der Landesbetrieb nicht zu!
 - KP Droste-Hülshoff-Straße kommt ebenfalls nicht in Frage, auch keine Teillösungen



Erschließungspunkt 1 Am Hüwel

- Knotenpunkt im Bestand mit Lichtsignalanlage
- Landesbetrieb: Es ist ein KP mit LSA erreichbar, so muss dieser auch genutzt werden
- KP auch mit BPlan Schillerstraße zukünftig leistungsfähig



Zusammenfassung Anschluss an B 58

- KP 1 bereits signalisiert; mit Verkehren aus BPlan weiterhin leistungsfähig
 - **einzigste Möglichkeit, die der Landesbetrieb mitträgt!**
- KP 2 soll weiterhin unsignalisiert bleiben – ohne Signalisierung nicht leistungsfähig
 - **steht nicht zur Verfügung!**
- KP 3 Sichtbeziehungen im Einmündungsbereich ungenügend, Thema Verkehrssicherheit
 - **„Am Kanal“ soll zukünftig für Kfz-Verkehr abge bunden werden – steht nicht zur Verfügung!**



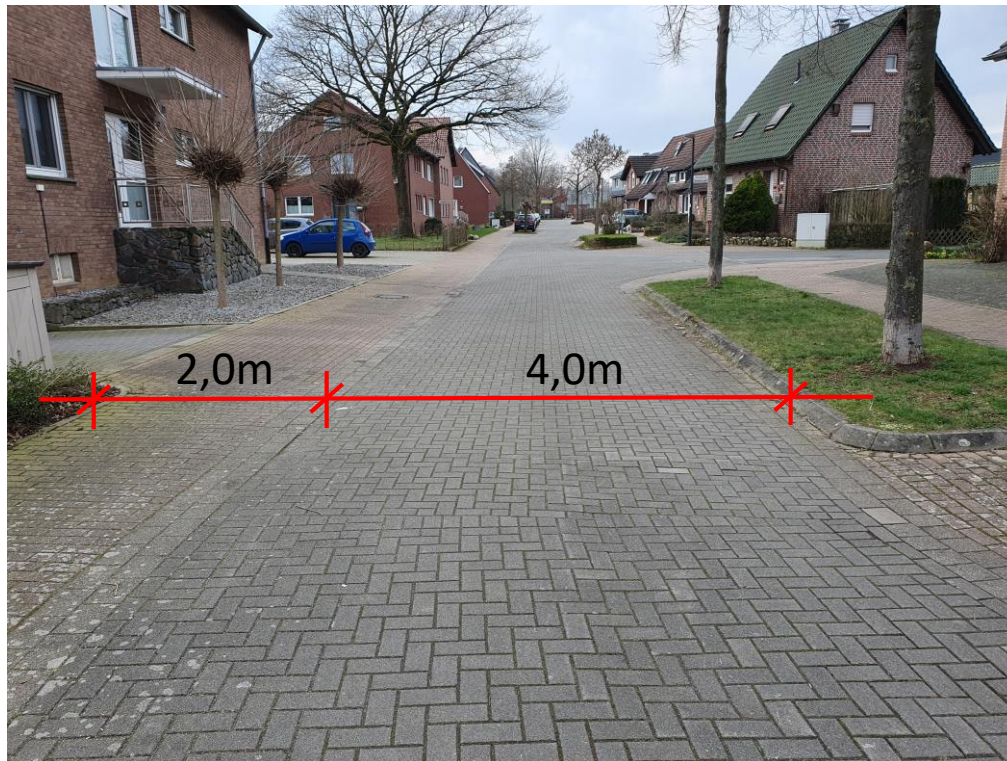
Mögliche Untervarianten einer Erschließung über „Am Hüwel“ Rahmenbedingungen

- Ertüchtigung Schillerstraße für Begegnungsverkehr kommt nicht in Frage:
- Verrohrung des Baches notwendig;
Verrohrung unverhältnismäßig (Kosten/Naturpotenzial)
- Kein Begegnungsverkehr Pkw / Pkw möglich



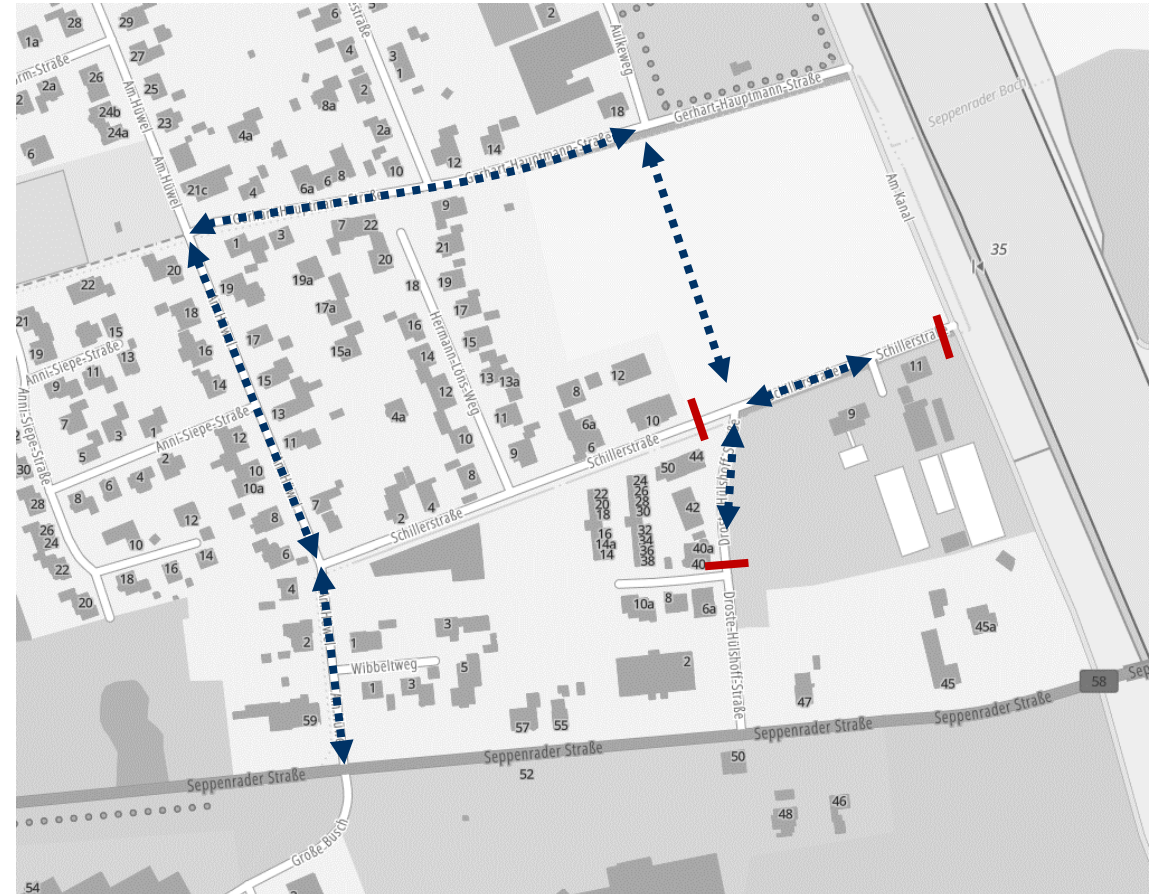
Mögliche Untervarianten einer Erschließung über „Am Hüwel“ Rahmenbedingungen

- Querschnittsbreiten „Am Hüwel“ und der Gerhart-Hauptmann-Straße unkritisch



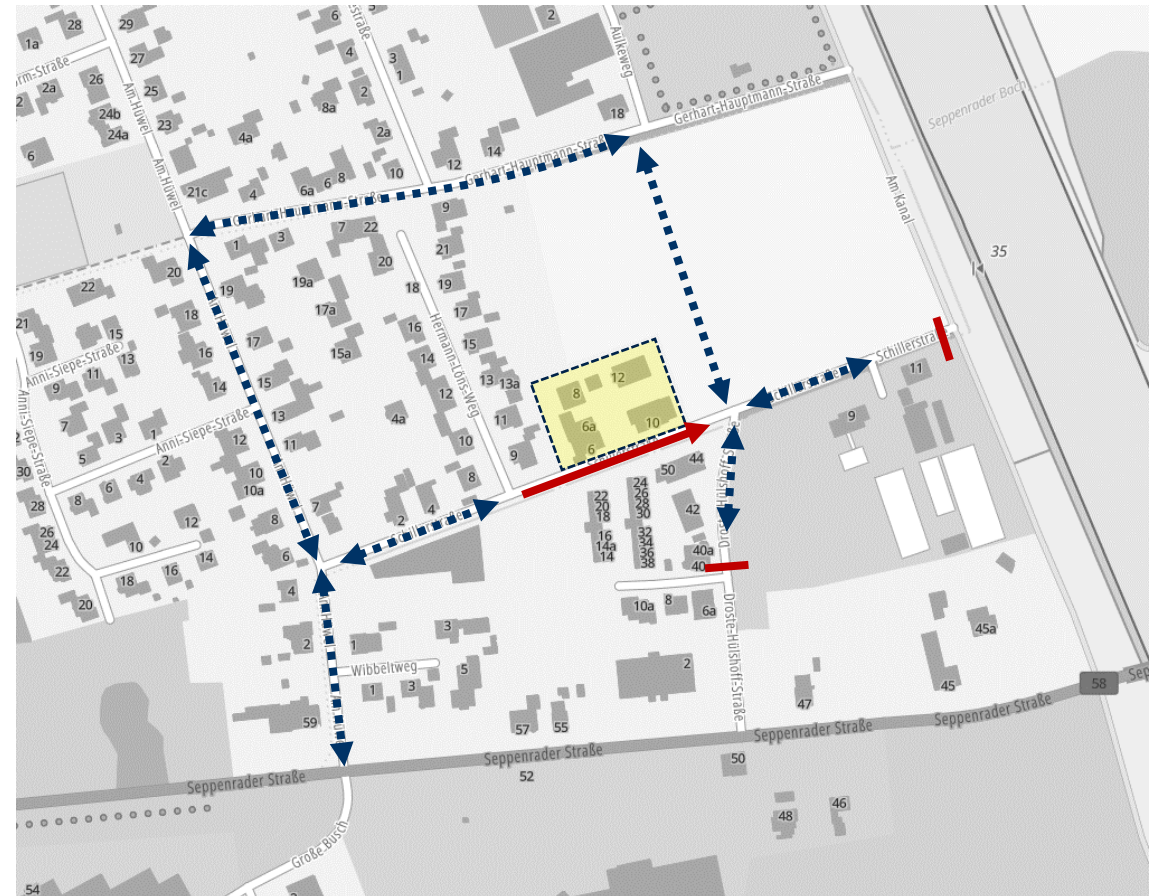
Variante 1 – Gerhart-Hauptmann-Straße

- Ertüchtigung Schillerstraße für Begegnungsverkehr kommt nicht in Frage:
- Abbindung Schillerstraße am Ende der Bestandsbebauung; Keine Anbindung B-Plan an Schillerstraße
- Vorteile:
 - Keine Veränderungen für Verkehr Schillerstr. & Hermann-Löns-Weg
- Nachteile:
 - Gesamter Neuverkehr findet auf Gerhart-Hauptmann-Straße statt (350 Kfz/Tag)



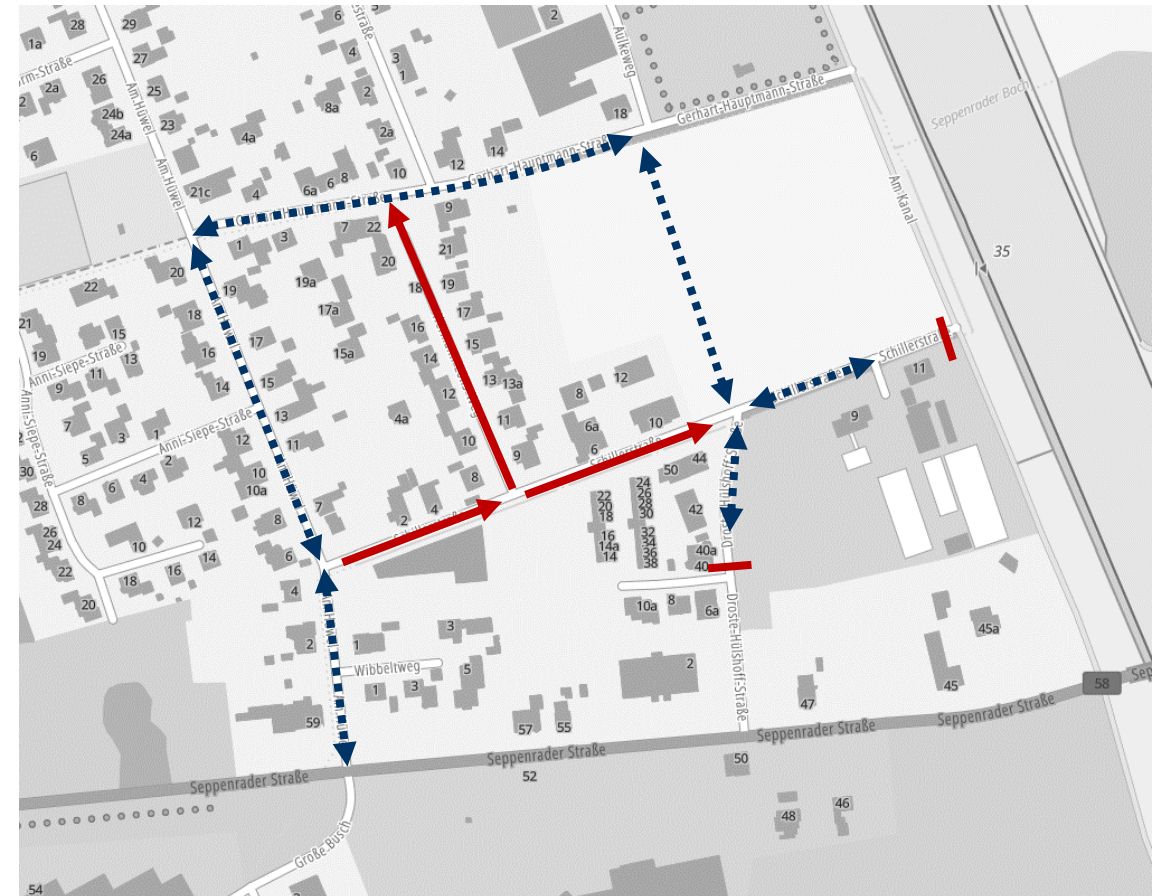
Variante 2a – Einbahnstraße Schillerstraße

- Einbahnstraße Schillerstraße ab Hermann-Löns-Weg
- Durchfahrtsverbot Schillerstraße Richtung Droste-Hülshoff-Str.
- Vorteile:
 - Minimale Veränderungen im Bestandsnetz
- Nachteile:
 - Höhere Wahrscheinlichkeit von Begegnungsverkehren auf der Schillerstraße zwischen Am Hüwel und Hermann-Löns-Weg



Variante 2b – Einbahnstraße Schillerstraße inkl. Anbindung Hermann-Löns-Weg

- Anbindung Hermann-Löns-Weg an Gerhart-Hauptmann-Straße prüfen
- Einbahnstraße Schillerstraße ab „Am Hüwel“
- Durchfahrtsverbot Schillerstraße Richtung Droste-Hülshoff-Str.
- Vorteile:
 - Querschnitt Schillerstraße und Gerhart-Hauptmann-Straße teilen sich den Neuverkehr (nur 175 Kfz/Tag)
 - Flächenverfügbarkeit Einmündungsbereich kein Problem
 - Eindeutigkeit der Verkehrsführungen im Gebiet
- Nachteil:
 - Baumbestand im Einmündungsbereich muss geklärt werden



Zusammenfassung

- Seitens des Landesbetriebs verbleibt ausschließlich der signalisierte Knotenpunkt „B 58 / Am Hüwel“ zur Erschließung:
 - Die Droste-Hülshoff-Straße scheidet aufgrund von Mängeln in der Leistungsfähigkeit aus,
 - Die Anbindung Am Kanal aufgrund einer ungenügenden Verkehrssicherheit.
- Leistungsfähig sind alle vorgestellten, noch verbleibenden Varianten über „Am Hüwel“ (1, 2a & 2b)
- Auch die Verkehrsmengen sind in Abhängigkeit der Querschnittscharakteristik unbedenklich
 - Neuverkehr Wohnen Bebauungsplan Schillerstraße: 38 Kfz/h in der Abendspitze (Quell- & Zielverkehr)
 - Beispiel Am Hüwel:
Wohnstraße zwischen 400 Kfz/h; Prognose 2035 inkl. BPlan, Var.1: 191 Kfz/h (Abendspitze)
 - Gerhart-Hauptmann-Straße zwischen Wohnweg (150 Kfz/h) und Wohnstraße (400 Kfz/h) einzuordnen
- Eine Erschließung nur über die Gerhart-Hauptmann-Str. ist möglich. +350 Kfz-Fahrten/Tag (1 Fz alle 3 Minuten)
- Die Einbahnstraßen-Varianten 2a & 2b der Schillerstraße erlauben eine Halbierung der Neuverkehre für die bestehenden Straßen. + je 175 Kfz-Fahrten/Tag (1 Fz alle 6 Minuten)
 - Variante 2a ist nahe am Bestand
 - Variante 2b ordnet den Verkehrsablauf im Wohngebiet neu, schließt jedoch Begegnungsfälle in der Schillerstraße komplett aus; von Vorteil für die Verkehrssicherheit

Sie haben noch Fragen?



Ihre Ansprechpersonen sind

Rolf Suhre

T. 0 25 01 / 27 60 – 25

rolf.suhre@nts-plan.de

Patrick Würfel

T. 0 25 01 / 27 60 – 83

patrick.wuerfel@nts-plan.de