

erstellt am: 15.11.2021

- öffentlich -

## Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Ohligs – Konkrete Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang

Ressort 5: Stadtdirektor Hoferichter  
Vorlage erstellt: 60-2 Stadtentwicklungsplanung in Abstimmung mit  
20 Finanzmanagement / 61-3 Mobilität und generelle Planung

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Bezirksvertretung Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid	29.11.2021	Vorberatung
Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur	07.12.2021	Entscheidung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen	09.12.2021	Entscheidung

### 1. Beschlussempfehlung

#### 1.1 Bezirksvertretung Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid

Die BV Ohligs / Aufderhöhe / Merscheid nimmt die vorgelegte Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang auf der Grundlage der Variante 1 zur Kenntnis und empfiehlt dem Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur und dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen die Beschlussfassung gemäß Ziffer 1.2 bzw. 1.3 der Vorlage.

#### 1.2 Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur

Der Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur stimmt der vorgelegten Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang auf der Grundlage der Variante 1 zu und beauftragt die Verwaltung mit der Ausarbeitung der weiteren Planungsphasen und der Umsetzung der Maßnahme

#### 1.3 Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen stimmt der vorgelegten Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang auf der Grundlage der Variante 1 zu und beauftragt die Verwaltung mit der Ausarbeitung der weiteren Planungsphasen und der Umsetzung der Maßnahme.

### 2. Sachverhalt

#### 2.1 Ziel

Die Umgestaltung des östlichen Bahnhofsausganges ist eine Teilmaßnahme im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Ohligs. Der Vorplatz soll durch eine Neustrukturierung des öffentlichen Raumes im Bereich des Ostausgangs, unter Berücksichtigung der geplanten privaten Hotelbebauung, der bestehenden Bebauung und der Nutzungsanforderungen verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden. Neben der Gestaltung des vorgelagerten Platzbereiches sollen

das Zugangsbauwerk zur Fußgängerunterführung, einschließlich Treppe und Aufzug, neu erstellt bzw. ertüchtigt und die Wegebeziehungen für die unterschiedlichen Nutzergruppen strukturiert und verbessert werden.

Ziel ist es, einen multifunktionalen Platz als östlichen Zugang zum Bahnhof zu schaffen, der die zukünftige noch gesteigerte Frequenz auf der Ostseite, unter möglichst optimaler Ausnutzung der vorhandenen Flächenverfügbarkeiten, gut regelt, den öffentlichen Raum belebt und die Verweildauer erhöht. Die Aufenthaltsqualität auf dieser Fläche ist im Zusammenhang mit der verkehrlichen Funktionalität des Vorplatzes zu sehen. Eine Neuordnung des Verkehrs ist dabei vor allem mittels gestalterischer Elemente vorgesehen. Die Planung soll die verschiedenen Handlungsansätze bzw. Nutzungen miteinander verknüpfen, um diesem östlichen Teilbereich ein neues Gesicht und einen Entwicklungsimpuls zu geben.

## **2.2 Anlass und Lösung**

Das Ingenieurbüro SWECO GmbH aus Düsseldorf ist im Oktober 2020 nach Vorlage des erforderlichen Ratsbeschlusses mit den Planungsleistungen zur Erarbeitung eines Entwurfes für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang beauftragt worden. Das Büro hat nach einer Bestandsanalyse und Begehungen unterschiedliche Varianten für die Umgestaltung entwickelt, die verwaltungsintern diskutiert und abgestimmt wurden.

Die Vorentwurfsplanung lag in zwei unterschiedlichen Varianten vor, die im Juni in den politischen Gremien vorgestellt wurden (s. Vorlage-Nr. 1085/2021). Entsprechend der getroffenen Vereinbarung im Rahmen des Ortstermins am 25.08.2021 (s. Punkt 7 und Vorlage-Nr. 1465/2021) soll die favorisierte Variante 1 mit den geforderten Erläuterungen noch einmal dargestellt werden, um auf dieser Basis eine Entscheidung für die Ausarbeitung der weiteren Planungsphasen zu treffen. Entsprechend wird die Planung dann konkretisiert und eine detaillierte Kostenermittlung vorgenommen, die nach derzeitigem Planungsstand noch im veranschlagten Rahmen liegt.

## **2.3 Alternativen zur Beschlussempfehlung**

### **3. Beschlussauswirkungen**

Die Planung für die Vorplatzgestaltung wird fortgeführt und die Maßnahme umgesetzt.

### **4. Finanzielle Auswirkungen**

#### **4.1 für den Haushalt (Finanzrechnung und/oder Ergebnisrechnung)**

Zur Finanzierung der Maßnahmen „Vorplatzgestaltung“ und „Aufwertung Zugangsbauwerk“ stehen in der Investitionsplanung der Stadt Solingen beim Investitionsprojekt 5.510102.0007.500 in den Jahren 2018-2021 insgesamt 1.823.412,00 Euro zur Verfügung und belastet in gleicher Höhe die Finanzrechnung ab dem Haushaltsjahr 2021. Für die Umsetzung der Maßnahmen liegen aus unterschiedlichen Jahren mehrere Zuwendungsbescheide seitens des Landes mit einer 70 bzw. 80% Förderung vor. Pauschal sind 15 % der Gesamtsumme für nicht förderfähige Kosten (TBS) im Haushalt eingeplant.

Diese Maßnahme ist Teil des Gesamtprojektes Ohligs, welches unter o.g. PSP-Element mit einer Gesamtsumme von rd. 15 Mio. Euro inkl. nicht förderfähiger Kosten im städt. Haushalt etatisiert wurde. Im Rahmen der Gesamtmaßnahme können Verschiebungen vorgenommen werden, welche jedoch keine Auswirkungen auf den Haushalt haben und sich somit haushaltsneutral darstellen.“

#### **4.2 für Beteiligungen**

keine

#### 4.3 für Dritte

keine

#### 5. Bürger- bzw. Verbändebeteiligung

Vor der Entwurfsentwicklung für den Vorplatz und das direkte Umfeld wurde eine Beteiligung durchgeführt, um Anregungen und Ideen für die Umgestaltung des Bereichs zu sammeln. Eine Beteiligungsveranstaltung vor Ort konnte es leider coronabedingt nicht geben. Für die Beteiligung wurde daher das Portal „Solingen redet mit“ genutzt, über das Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld der Vorentwurfserarbeitung eingeladen waren, ihre Anregungen und Vorstellungen einzubringen. Davon wurde rege Gebrauch gemacht.

Die Vorschläge aus der Beteiligung sind in den weiteren Arbeitsprozess des extern beauftragten Planungsbüros im Rahmen der Vorentwurfsbearbeitung eingeflossen und sind im Detail – insbesondere aufgrund der vorhandenen beschränkten räumlichen Möglichkeiten – auf ihre Machbarkeit geprüft worden. Nicht alle geäußerten Vorschläge und Wünsche haben Aussicht auf eine spätere Realisierung (s. Punkt 7), gleichwohl konnten einige Anregungen im Rahmen der Planung berücksichtigt werden.

#### 6. Auswirkungen auf die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie

Durch die Neustrukturierung und Gestaltung des Vorplatzes wird der östliche Bahnhofsausgang aufgewertet und das Erscheinungsbild des Bahnhofes nachhaltig verbessert. Zugleich fallen Parkplätze zugunsten von Aufenthaltsqualität und ergänzender Begrünung bei gleichzeitiger Einrichtung einer Kiss & Ride Haltezone weg. Zudem wird eine Anzahl Fahrradständer installiert, um den Radverkehr zu fördern. Mit den Maßnahmen soll darüber hinaus die Nutzung des ÖPNV gefördert und ein Beitrag zur Nachhaltigkeitsstrategie geleistet werden.

Mobilität		+	-
<b>1</b>	<b>Nutzung emissionsfreier bzw. -armer Fortbewegungsmittel fördern</b>		
1.2	Verkehrsinfrastruktur für stärkere Nutzung von Umweltverbund und Elektromobilität ausbauen	X	
<b>3</b>	<b>Infrastruktur umwelt- und nutzerfreundlich ausbauen</b>		
3.1	Radverkehrsanteil erhöhen, Infrastruktur systematisch ausbauen	X	

#### 7. Erläuterungen

Für die Umgestaltung und Aufwertung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang wurde ein Vorentwurf erarbeitet, der die vielfältigen Nutzungsansprüche mit einer gestalterischen Qualität vereint. Es wurden zwei Varianten entwickelt, die unter den beengten räumlichen Verhältnissen Lösungs- und Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigen. Unterschiedlich gestaltet wurden dabei die Kernbereiche des Planungsraums, d.h. die Steinstraße, Sauerbreystraße und die Einmündung der Hansastraße. Die Kleine Kamper Straße und die Einmündung der Trommershausenstraße sind in den Varianten gleich und orientieren sich am Bestand.

Im Entwurf der Variante 1 wird der Straßenraum nach dem Shared-Space-Prinzip nur mit Rinnen zwischen Fahr- und Gehbereichen gestaltet, so dass durch die niveaugleiche Höhe ein platzartiger Eindruck des Straßenraums entsteht. In der Variante 2 wurde das vorhandene Trennprinzip mit

Bordsteinen zwischen Fahrbahn und Gehwegen beibehalten. Die übrige Gestaltung des Straßenraums wurde für beide Varianten gleich ausgeführt (s. Vorlage-Nr. 1085, Anlagen 4 + 5).

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde vielfach der Wunsch geäußert, den Bereich vor dem Ostausgang des Solinger Hauptbahnhofes fußgängerfreundlicher zu gestalten und den Verkehr zu beruhigen. Gehwege bzw. Gehbereiche wurden daher – wo es der verfügbare Straßenraum zulässt – verbreitert, mindestens aber in der vorhandenen Breite erhalten. Die Hinweise aus der Bürgerbeteiligung sowie die verkehrlichen Notwendigkeiten ergaben letztlich eine Maßnahmenkombination, welche die Ansprüche an Verkehr und Aufenthalt vereint. Es wurden Kiss & Ride-Parkplätze sowie Parkmöglichkeiten für Fahrräder und E-Tretroller angelegt. Diese verengen den Straßenraum auch optisch und verbessern so die Aufenthaltsqualität durch eine reduziert fahrbare Geschwindigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr (Kfz-Verkehr). Dem Wunsch nach mehr Begrünung soll mit zwei neuen Bäumen auf der Sauerbreystraße Rechnung getragen werden. Daraus folgt in diesem Bereich eine Verschwenkung der Fahrgasse wodurch ebenfalls die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs geringer wird und sich so Sicherheit und Aufenthaltsqualität verbessern.

In der Sitzung der Bezirksvertretung Ohligs / Aufderhöhe / Merscheid am 14.06.2021 wurden beide Varianten in der Vorlage Nr. 1085/2021 vorgestellt und beraten. Die weitere Beratung und Beschlussfassung wurde als Ergebnis nach intensiver Diskussion vertagt.

Auf Vorschlag der Verwaltung fand am 25.08.2021 ein Vororttermin mit Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen aus der Bezirksvertretung Ohligs und des Ausschusses für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur unter Beteiligung des extern beauftragten Planungsbüros und der zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung statt. In diesem Rahmen wurde der Entwurf für die Vorplatzgestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip (Variante 1) noch einmal vorgestellt, die eingeschränkten Rahmenbedingungen vor Ort erläutert und die erfolgten Planungsüberlegungen und Prüfungen im Hinblick auf die Verkehrsführung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs, die im Ergebnis zu dem vorgelegten Entwurf geführt haben, dargestellt.

Im Ergebnis wurde bei dem Ortstermin festgehalten, dass der Entwurf der Variante 1 von den beteiligten politischen Vertreterinnen und Vertretern akzeptiert wird und dieser nicht mehr grundsätzlich verändert werden soll. Ergänzend wurde besprochen, dass der Entwurf in der aktuellen Sitzungsfolge erneut zur Beschlussfassung inkl. Erläuterung der geprüften planerischen Überlegungen zur Verkehrsführung vorgelegt werden soll, um die Zeitplanung einhalten und die Fördermittel für die Maßnahme in Anspruch nehmen zu können (Umsetzung bis Ende 2022). Die Variante 2 soll dabei nicht noch einmal erläutert und aufgegriffen werden, da diese nicht weiterverfolgt werden soll.

In der Sitzung der BV Ohligs / Aufderhöhe / Merscheid am 13.09.2021 und im Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur am 27.09.2021 wurde unter der Vorlagen-Nr. 1465/2021 über die Ergebnisse des Ortstermins berichtet und die nächsten Schritte zur Vorplatzgestaltung und ergänzend zur Aufwertung/Ertüchtigung des Zugangsbauwerkes dargestellt.

### **Entwurf Vorplatzgestaltung und Umfeld**

Im Entwurf für die Vorplatzgestaltung und das nähere Umfeld wird das niveaugleiche Shared-Space-Prinzip ohne Höhenversatz zwischen Fahrgasse und Nebenanlagen für die Sauerbreystraße vom Bahnhof bis zum ersten vorhandenen Baumtor sowie für den Einmündungsbereich der Hansastraße angewendet. Für die Steinstraße gilt dieses Prinzip vom nördlichen Ausbauende bis in den Einmündungsbereich der Kleinen Kamper Straße. Die anschließenden übrigen Straßenabschnitte im Ausbaubereich sind gem. dem Bestand im Trennprinzip mit Höhenversatz ausgeführt. Für den gesamten Shared-Space-Bereich ist eine einheitliche Pflasterdecke als Platzgestaltung vorgesehen (s. Anlage 2 Variante 1 und Anlage 3 Variante 1a und Anlage 4 Detailplan Variante 1). Der Vorentwurf ermöglicht mit dem Shared-Space-Prinzip eine höchst mögliche Ausnutzung der

zur Verfügung stehenden Flächen als auch der Gestaltung. Ein höhengleicher Ausbau ergibt den Eindruck einer kleinen Bahnhofsvorplatzfläche. Darüber hinaus wurden die gewünschten Ziele nach Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität erreicht.

## 8. Grundlagen und Planungsüberlegungen

### 8.1 Ausgangslage und Funktion des Vorplatzes

Der Bahnhofsvorplatz Ohligs Ost muss verschiedene Funktionen erfüllen:

- Zugang zum Hauptbahnhof
- Durchgang zur westlichen Bahnhofseite u.a. mit Busbahnhof/ Fußgängerzone Düsseldorfer Straße
- Aufenthaltsqualität mit Grün
- Zufahrt / Parken Radverkehr, Mikromobilität, Kiss & Ride-Plätze (K&R), Behindertenstellplatz
- Zufahrt zu Wohnen und Gewerbe
- LKW-Zufahrt / Lieferverkehre zu Gewerbeobjekten
- Minimierung der Durchgangs- / Schleichverkehre

Sämtliche Pkw-Parkverkehre können und sollen zukünftig über die Westseite des Hauptbahnhofs abgewickelt werden. Nur vereinzelt sollen Bring- und Abhol-Verkehre („Kiss & Ride; K&R“) auf der Ostseite verbleiben. Dies soll durch eine Reduzierung der angebotenen Parkplätze erreicht werden. Im Westen stehen neben weiteren K&R-Bereichen auch weitere Parkmöglichkeiten für Langzeitparkende zur Verfügung (z.B. Parkhaus Solingen Hbf, Bahnstraße). Nur durch diese Verlagerung des Pkw-Parkverkehrs von der Ost- auf die Westseite können überhaupt Flächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes z.B. für Aufenthaltsqualität verfügbar gemacht werden. Darüber hinaus ist der Hauptbahnhof sehr gut an das Busnetz angebunden, so dass in vielen Fällen eine multimodale Ab- oder Anreise (Bus, Rad, E-Tretroller, zu Fuß) möglich ist. Auch die Fahrradparkmöglichkeiten werden entsprechend über ein Fahrradparkhaus und zusätzliche freie Stellplätze verbessert. Zielführend hierbei ist auch die Öffnung der Einbahnstraße Sauerbreystraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (siehe Kapitel 8.2.2).

Grundsätzlich erhöht sich durch die vorgelegte Planung (siehe Vorlage-Nr. 1085/2021) der Widerstand für den Durchgangsverkehr. Geschwindigkeiten werden zukünftig z.B. durch eine geänderte Linienführung und geringere Breiten der Fahrbahnquerschnitte verringert. Durch einen niveaugleichen Ausbau (ohne Trennung durch Hochborde) könnte sich damit eine Platzsituation ergeben, auf der der Kfz-Verkehr zu Gast ist.

### 8.2 Verkehrsführung

Im Rahmen der Überplanungen der Vorplatzgestaltung am östlichen Bahnhofsausgang wurde auch überprüft, ob die derzeitige Verkehrsführung mit den anstehenden Planungen und Zielen vereinbar ist. Nachfolgend werden die Überlegungen dargestellt. Aufgrund der jeweils beschriebenen Auswirkungen bleibt die heutige Verkehrsführung mit teilweiser Einbahnstraßenregelung bzw. Zweirichtungsverkehr erhalten. Ergänzend soll der als Einbahnstraße betriebene Abschnitt der Sauerbreystraße zwischen HansasträÙe und Kamper Straße künftig für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

#### 8.2.1 Prüfung der Verkehrsführung – Planungsüberlegungen

Im Rahmen der Planungen wurden vorab verschiedenste Varianten und Möglichkeiten der Verkehrsführung betrachtet. Nachfolgend sollen die Hauptüberlegungen näher dargestellt werden:

1. Einrichtung einer Einbahnstraße Bahnhofsvorplatz
2. Einrichtung einer Sackgasse am südlichen Ende der HansasträÙe
3. Drehung von EinbahnstraÙen

Weitere Überlegungen wie z.B. die komplette Aufhebung der Einbahnstraße Sauerbreystraße (auch für den Kfz-Gegenverkehr) wurden aufgrund von fehlenden Breiten der Fahrgassen sowie einer zu erwartenden Zunahme des Verkehrs im gesamten Bereich und damit einer Belastung der Anwohnenden direkt verworfen.

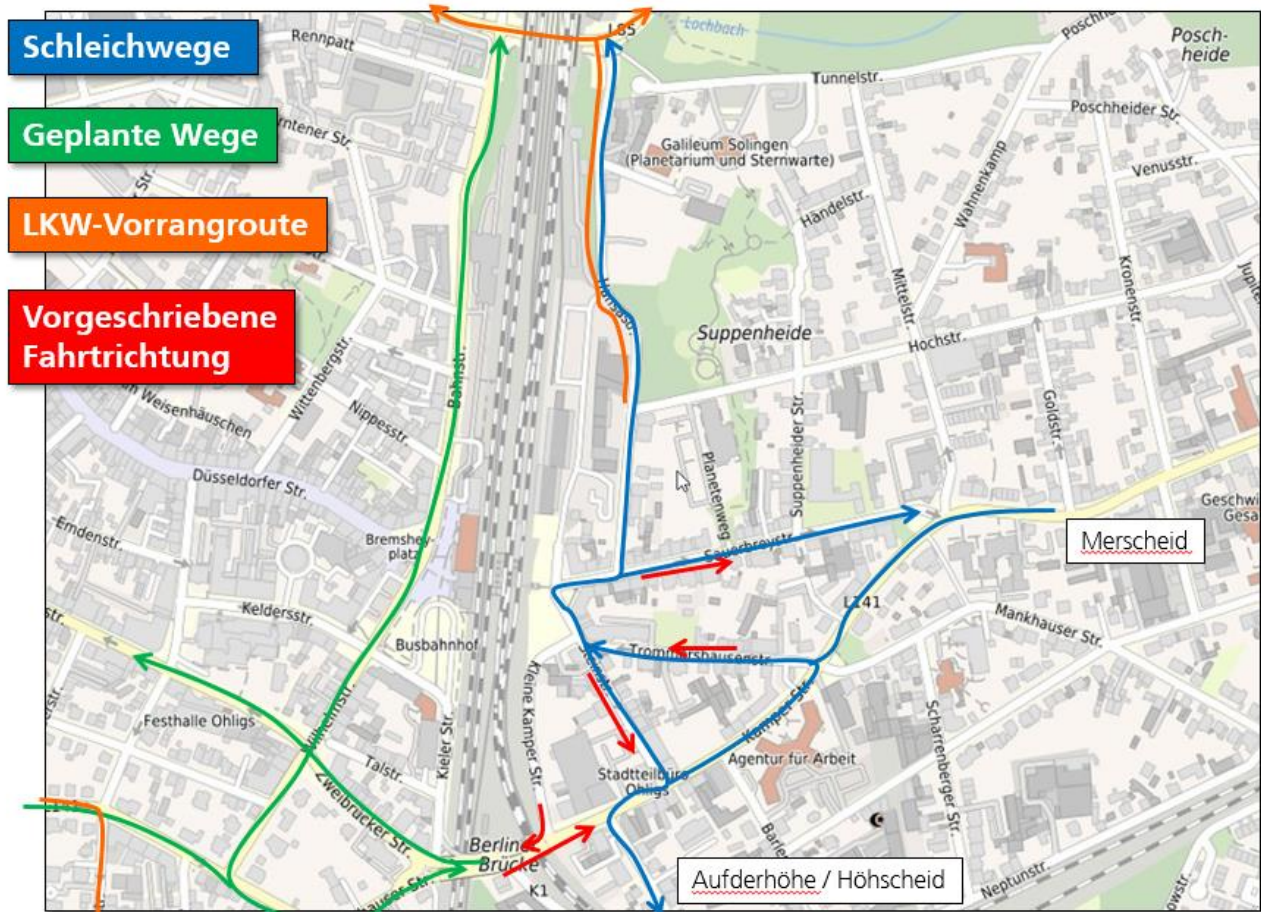


Abbildung 1: derzeitige Verkehrsführung (Schleichwege, geplante Verkehrsführung, LKW-Vorrangrouten (SEVAS), vorgeschriebene Fahrtrichtungen (Einbahnregelung, Ab-/Einbiegeverbote))

### Überlegung 1: Einrichtung einer Einbahnstraße Vorplatz

Ausweisung des Bahnhofsvorplatzes für den Kraftfahrzeugverkehr (Kfz-Verkehr) als Einbahnstraße.

Verschiedene Einbahnführungen wurde in diesem Zusammenhang diskutiert.

- Grundsätzlich wurde die Einbahnstraßenführung zwischen Hansastraße und Kleine Kamper Straße, in Richtung Westen bzw. Süden zur Kamper Straße (aus Richtung Osten zum Bahnhofseingang) verworfen. Damit wäre der Bahnhof aus Richtung Merscheid nicht mehr erreichbar gewesen.
- Auch eine Verlängerung der Einbahnregelung Sauerbreystraße, ab dem Bahnhofsvorplatz für die dann gesamte Sauerbreystraße würde wenig Schleichverkehre verhindern, allerdings gleichzeitig zu schwierigen Wendemanövern unmittelbar auf dem Bahnhofsvorplatz Ost führen.
- Die detaillierter betrachtete und mit ihren Auswirkungen hier vorgestellte Variante geht von einer Einbahnführung auf der Steinstraße und der Sauerbreystraße zwischen Kleine

Kamper Straße und HansasträÙe aus (siehe Abbildung 2). Entsprechend würde die Abbiegerelation aus der HansasträÙe kommend in die SauerbreustraÙe auf das Linksabbiegen beschränkt.

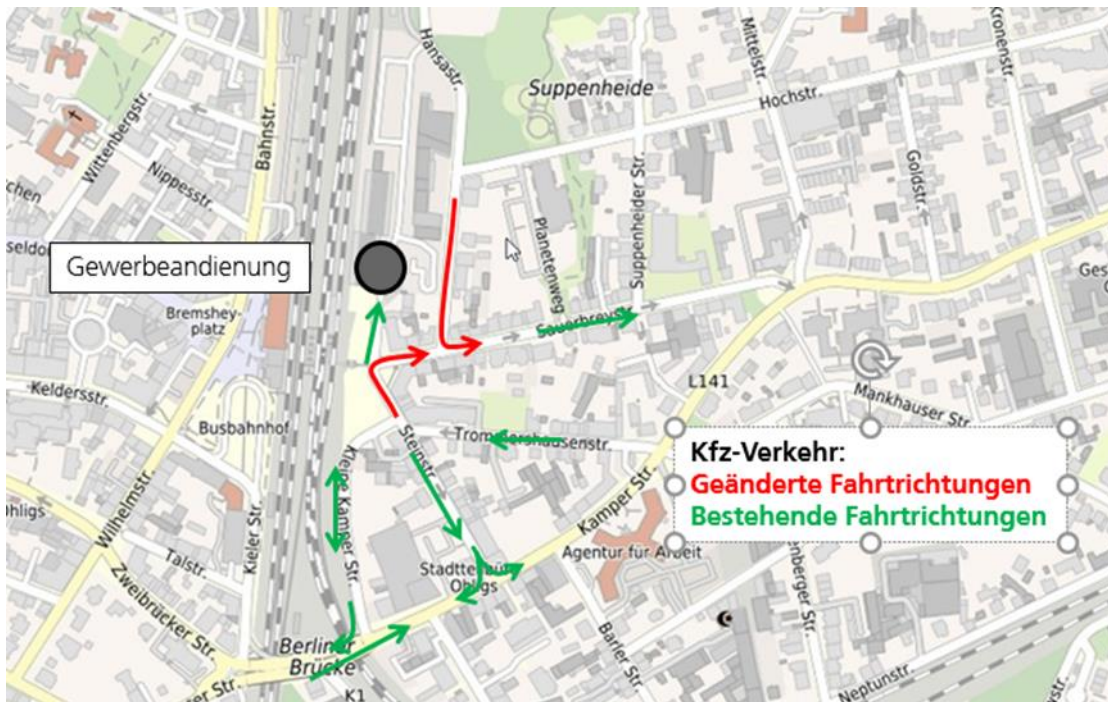


Abbildung 2: Überlegung 1

Nachfolgend werden die Auswirkungen der Überlegung 1 genannt:

1. Durch die Kurvenlage unmittelbar vor dem Bahnhofszugang müsste die Fahrbahn trotz der Einbahnregelung sehr breit gebaut werden. Andernfalls könnten LKW, Feuerwehr und Müllfahrzeuge die Kurven nicht passieren. Daher könnten Nebenanlagen außerhalb der Fahrbahn kaum verbreitert werden.
2. Es wäre keine direkte Zufahrt aus Richtung Kasparstraße / Hochstraße / HansasträÙe mehr zum Bahnhof möglich.
3. Die komplette Zufahrt aus Richtung Merscheid würde über die Trommershausenstraße verlaufen.
4. Eine direkte Gewerbeanlieferung aus Richtung Wald / L85 (Kasparstraße, HansasträÙe) wäre nicht mehr möglich. Bei der HansasträÙe handelt es sich um eine LKW-Vorrangroute zur Anlieferung der Gewebeflächen Steinstraße. Aufgrund der Einordnung der HansasträÙe als LKW-Vorrangroute gibt es in beiden Richtungen einen höheren Schwerlastanteil. Die Vorrangführung LKW müsste für Ohligs überprüft werden.
5. Der Anteil des Schwerverkehrs würde sich in der Andienung auf den restlichen Straßen in Ohligs (z.B. Südstraße, Hochstraße) und auch in der Trommershausenstraße erhöhen.
6. Des Weiteren ist ein Abbiegen für LKW von der Kamper Straße, aus Richtung Ohligs kommend, in die dann als einzige Zuwegung verbliebene Trommershausenstraße aufgrund des Winkels und der Breiten schwierig.
7. Umwege würden sich vergrößern, Schleichverkehre der Relation Kasparstraße <-> Aufderhöhe / Höhscheid würden verlagert.
8. Beruhigung der Steinstraße

### Überlegung 2: Einrichtung einer Sackgasse am südlichen Ende der HansasträÙe

Diese Überlegung ist vergleichbar mit der Überlegung 1. Allerdings wird in diesem Fall die Durchfahrt zwischen HansasträÙe und SauerbreustraÙe für den Kraftfahrzeugverkehr unterbunden. Das

südliche Ende der HansasträÙe müsste als Sackgasse ausgebildet werden. Die Verkehrshrung auf den restlichen StraÙen bliebe wie im Bestand.

Zusätzlich zu den Auswirkungen 1 bis 8 der Überlegung 1 gelten für die Überlegung 2: Es besteht weder baulich noch flchentechnisch eine Möglichkeit am südlichen Ende der HansasträÙe einen dann notwendigen Wendeplatz für Pkw und Lkw einzurichten.

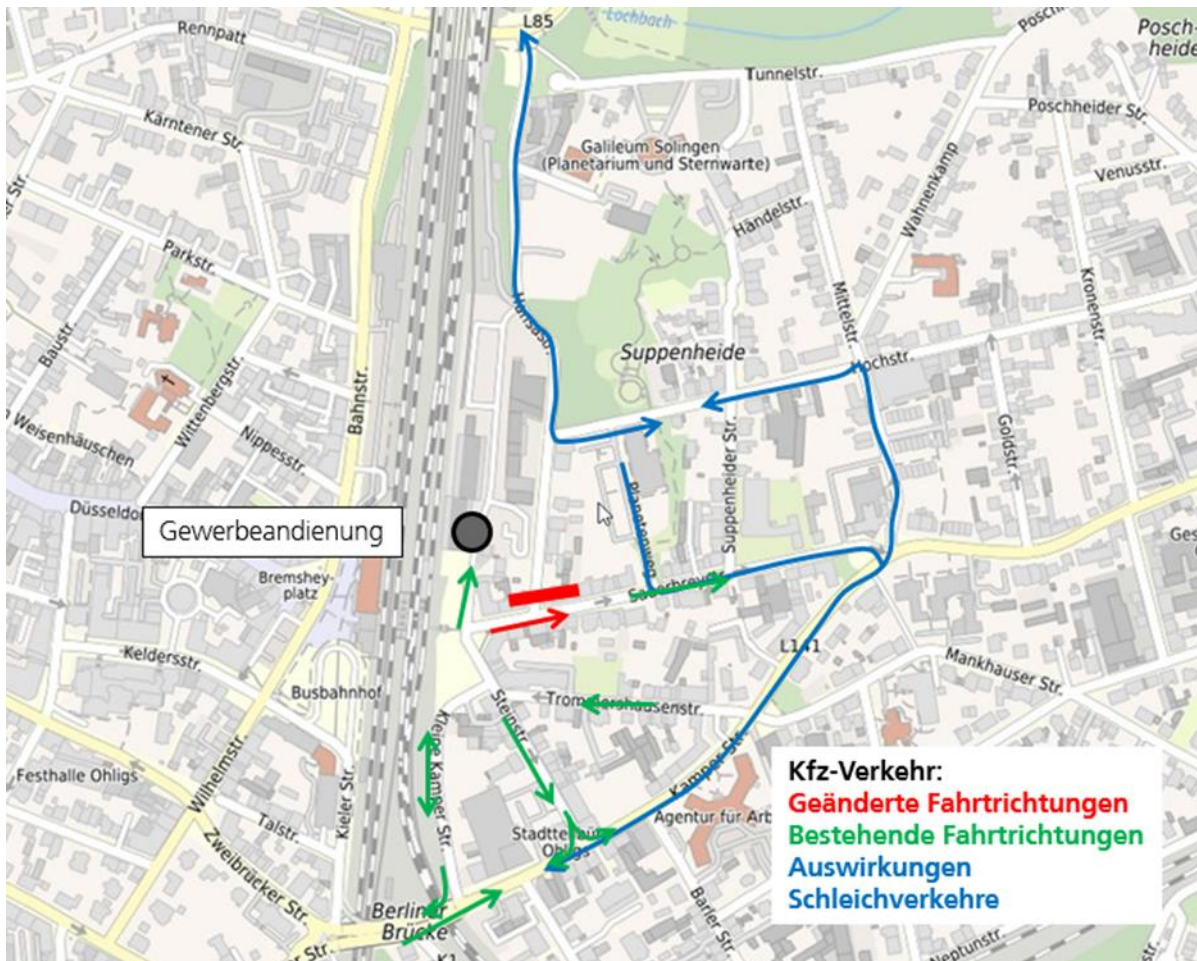


Abbildung 3: Überlegung 2

Im Verlauf des Ortstermins (Vorlage 1465/2021) mit der BV Ohligs Aufderhöhe Merscheid bzw. dem ASSD wurde diskutiert, vergleichbar mit den Überlegungen 1 und 2, eine Art Verkehrsversuch durchzuführen. Aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit am südlichen Ende der HansasträÙe sollte jedoch keine Sackgasse in der HansasträÙe eingerichtet werden, sondern lediglich das Rechtsabbiegen für den Kraftfahrzeugverkehr in die SauerbreistraÙe unterbunden werden. Ziel war es, Schleichverkehre über den Bahnhofsvorplatz zu unterbinden. Nach eingehender Prüfung ist zum einen eine bauliche, aber provisorische Umsetzung dieser Vorfahrtregelung schwierig. Darüber hinaus bleiben die bereits in den Varianten 1 und 2 genannten Nachteile erhalten. Es konnte somit kein ausschlaggebender Vorteil für eine solche probeweise Verkehrshrung gefunden werden.

### Überlegung 3: Drehung von EinbahnstraÙen

Eine Drehung von EinbahnstraÙen im Bereich östlich des Bahnhofsvorplatzes hätte weitreichende zusätzliche UmbaumaÙnahmen (Anpassung von Kurvenradien, Änderungen von Parkplätzen etc.) zur Folge, gleichzeitig jedoch wenig Effekt hinsichtlich der Minimierung des Durchgangsverkehrs.



- Sauerbreystraße – bei einer Änderung der Führung müsste z.B. die Kreuzung Sauerbreystr. / Kamper Str. / Mittelstr. angepasst werden sowie die Einbahnstraße Mittelstraße ebenfalls gedreht werden. Das wiederum ist aufgrund der Zufahrt zum Versorger vor Ort schwierig.
- Trommershausenstraße – kann nur gedreht werden, wenn gleichzeitig Steinstraße und / oder Sauerbreystraße ebenfalls angepasst werden.
- Steinstraße – keinerlei Auswirkungen auf Durchgangsverkehre zu erwarten. Allerdings müssten Verkehre aus Richtung Ohligs links abbiegen.

Für alle 3 Planungsüberlegungen wären weitere Umbauten bzw. Umplanungen sowohl im jetzigen Planungsbereich als auch darüber hinaus notwendig. Da die Nachteile überwiegen, sind alle diese Überlegungen nicht weiterverfolgt worden.

### 8.2.2 Freigabe der Einbahnstraße Sauerbreystraße

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist nach Prüfung durch die Verwaltung eine Freigabe der Einbahnstraße auf der Sauerbreystraße für Radverkehr nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vorzunehmen, da die hierfür erforderlichen Kriterien zutreffend sind.

Sicherheitsbedenken können mit den zu treffenden Maßnahmen und aufgrund der bereits vorliegenden Erfahrungen ausgeräumt werden. Grundsätzlich gilt, dass dem Kfz-Verkehr entgegenfahrender Radverkehr von diesem auch immer sehr gut gesehen werden kann. Das entsprechende Beschilderungs- und Markierungskonzept gemäß StVO wird auch im Falle der Sauerbreystraße einheitlich verwendet. Bisher sind in den im Stadtgebiet freigegebenen Einbahnstraßen weder Unfälle noch eine erhöhte Beschwerdelage zu verzeichnen.

Folgende Maßnahmen (siehe Anlage 5) sollen aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und aus Gründen der Verkehrssicherheit durchgeführt werden:

- Über die Zufahrtbereiche der HansasträÙe und Suppenheider Straße sollen zur EinbahnstraÙen-Beschilderung Zusatzschilder „Radverkehr von beiden Seiten“ installiert werden, um die Aufmerksamkeit der zufahrenden Kfz-Nutzer auf von links kommende Radfahrende zu lenken. Dies gilt insbesondere auch für die Abfahrt vom Parkplatz des Versorgers im Norden.
- Der Kreuzungsbereich SauerbreystraÙe / Kamper Straße wird geringfügig verändert, so dass Radfahrende sicher in die SauerbreystraÙe hineingeführt werden. Die Einfahrtsituation aus Richtung Merscheider Straße / Kamper Str. wird mit einem Schutzstreifen markiert.
- Aus der HansasträÙe kommend wird nach den vorgelegten Planungen der Verkehr über eine Aufpflasterung geführt, so dass die Geschwindigkeit vor der Kreuzung noch geringer wird.

### 8.3 Begrünung

Der Platz vor dem Ostausgang des Solinger Hauptbahnhofes wird dominiert durch zwei vorhandene Bäume, die beide erhalten bleiben sollen. Auf der nördlichen Platzseite steht eine Kiefer auf privatem Grund mit einer heute sehr beengten Baumscheibe. Diesem Baum wird künftig mehr Platz durch eine vergrößerte Baumscheibe und die Verwendung einer wasser-gebundenen Decke in den nördlich anschließenden Nebenanlagen geboten.

Auf der südlichen Platzseite steht eine Linde in einer Grünfläche. Die Grünfläche wird geringfügig in ihren Abmessungen an die neue Straßenplanung und Möblierung angepasst und neu bepflanzt. Den Wünschen aus der Bürgerbeteiligung entsprechend, werden im Straßenraum zwei neue Baumpflanzungen vorgesehen. Diese werden auf der nördlichen StraÙenseite der SauerbreystraÙe angeordnet. Aufgrund einer großen Anzahl von vorhandenen Leitungen können auf der gegenüberliegenden Seite keine weiteren Bäume vorgesehen werden. Die neuen Baumscheiben

nehmen Bezug auf die bereits realisierten Baumstandorte auf dem Straßenabschnitt östlich der HansasträÙe und schließen damit die Lücke zwischen den vorhandenen Bäumen.

#### **8.4 Mobilitätsangebot**

Die Anzahl der geforderten, frei zugänglichen Fahrradparkplätze liegt bei zwölf. Dieses Angebot ergänzt sinnvoll die gesicherte Fahrradparkanlage im zukünftigen Zugangsbauwerk. Zwischen den geplanten Baumstandorten an der Sauerbreystraße werden sechs Fahrradbügel vorgesehen. Sie dienen zum Parken von 12 Fahrrädern. Weitere neun Fahrradbügel für 18 Fahrräder sind je nach Flächenverfügbarkeit der privaten Flächen am nördlichen Ast der Steinstraße gegenüber dem Hotel vorgesehen. Die Lage der Fahrradbügel erlaubt generell eine gute soziale Kontrolle. Um auch die stetig wachsende Mikromobilität einzubeziehen und auch städtebaulich attraktiv zu ordnen, wurde ein Parkangebot für E-Tretroller (privat und Ausleihangebote) eingeplant.

Im zukünftigen unmittelbaren Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden nur noch Kiss & Ride-Parkplätze angeboten. Der zukünftige Parkverkehr im Zusammenhang mit dem Hauptbahnhof kann komplett über die Angebote auf der westlichen Seite (Parkhaus, Parkplatz) abgewickelt werden. Diese Konzentration des längerfristigen Parkverkehrs auf der westlichen Seite sorgt auf der jetzt betrachteten östlichen Seite für die Schaffung von Platzflächen, um die Anforderungen an Städtebau und Attraktivität überhaupt erst erfüllen zu können.

Im Ausbaubereich der Sauerbreystraße werden ein Kiss & Ride-Parkplatz und ein Behindertenstellplatz auf der südlichen StraÙenseite vorgesehen, auf der bisher nicht geparkt werden durfte. Dafür entfällt das vorhandene Parken auf der nördlichen StraÙenseite. An dieser Stelle konnten dafür Baumbestecke eingeplant werden, die leitungstechnisch an keiner anderen Stelle möglich gewesen wären.

In der Steinstraße werden vor dem Hotel zwei Kiss & Ride-Stellplätze angeboten. Diese dienen dem Hol- und Bringverkehr zum Solinger Hauptbahnhof aus östlicher Richtung. Zusammen mit dem Kiss & Ride-Parkplatz auf der südlichen Sauerbreystraße bleibt der Hauptbahnhof aus beiden Richtungen für diesen Zweck anfahrbar. Unmittelbar daneben wird das Mobilitätsangebot um eine Abstellfläche für E-Tretroller erweitert. Im nördlichen Bereich der Steinstraße verbleibt ein relativ schmaler Gehweg, um die Durchfahrtmöglichkeiten für den Gewerbeverkehr zu sichern.

In der Kleinen Kamper Straße bleiben die heute bestehenden Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand erhalten. Ein Parkplatz entfällt im Bereich der zukünftigen Aufpflasterung der HansasträÙe. Hiermit wird neben städtebaulichen Vorteilen auch ein Sicherheitsgewinn erreicht, da die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden verbessert werden.

#### **8.5 StraÙenausstattung**

Die vielfältigen Nutzungsansprüche an die begrenzte Fläche vor dem Ostausgang des Hauptbahnhofs erlauben nur eine punktuelle Möblierung. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und als Angebot für Wartende, werden auf dem kleinen Platzbereich Sitzmöglichkeiten geschaffen. Um die den Platz dominierende Linde zu erhalten und den Eingriff in den Wurzelraum zu minimieren, beschränkt sich hier die Möblierung auf den Randbereich der Grünfläche, die im Bereich der Bänke zurückspringt. Ebenfalls auf dem Platzbereich, zentral und gut sichtbar gegenüber dem Ausgang der BahnhoÙsunterführung, wird eine digitale Info-Stele angeordnet. Der unmittelbare Eingangsbereich der BahnhoÙsunterführung wird durch Poller vor einem unerlaubten Beparken geschützt.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Hansa-Quartiers ist die Erschließung in diese Richtung mitzudenken. Da die Flächen in der Steinstraße in Teilen privat sind, ist im Entwurf eine alternative Erschließung dargestellt worden (Bezeichnung mit dem Buchstaben a), wenn die Flächen nicht zur Verfügung stehen. Erste Gespräche mit den Grundstückseigentümern sind hierzu ge-

führt worden. Der Entwurf muss auch funktionieren, wenn im „worst case“ nur die städtischen Flächen bzw. öffentlich gewidmeten Flächen zeitnah realisiert werden können.

**Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die folgenden Punkte im vorliegenden Entwurf Berücksichtigung finden:**

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Schaffung eines kleinen Plätzchens mit Sitzmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung durch die Anordnung von Parkplätzen und Verkleinerung des Straßenquerschnitts
- Einrichtung einer Haltezone direkt in der Steinstraße (2 Stellplätze) und zu Beginn der Sauerbreystraße (1 Stellplatz), um Besucherinnen und Besucher ein- und aussteigen zu lassen („Kiss & Ride“)
- Wegfall von 6 Parkplätzen auf der Sauerbreystraße (5) und der HansasträÙe (1) bei gleichzeitigem Erhalt von einem Behindertenparkplatz zu Gunsten von Aufenthaltsqualität und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Installation von Fahrradständern bzw. sicheren Fahrradparkmöglichkeiten zusätzlich zum schon geplanten Fahrradparkhaus, Platz für Motorräder oder E-Tretroller
- Ermöglichen für Radverkehr in der SauerbreystraÙe in beiden Richtungen
- Zusätzliche Begrünung durch Bäume in der SauerbreystraÙe
- Überprüfung der Beleuchtungssituation und ggfs. Optimierung der Beleuchtung im Planbereich
- Eine Änderung der Verkehrsführung im Platzbereich ist geprüft worden und aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Dazu zählen die eingeschränkten Abbiegemöglichkeiten von/zur Kamper Straße sowie die notwendige Anfahrbarkeit aus verschiedenen Richtungen.

Mit dem niveaugleichen Shared-Space-Prinzip ist eine höchstmögliche Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Flächen die den Eindruck einer kleinen Bahnhofsvorplatzfläche als auch eine Gestaltung des Vorplatzes möglich. Darüber hinaus werden so die gewünschten Ziele nach Verkehrsberuhigung am östlichen Bahnhofsausgang und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht.

### **Nächste Schritte**

Nach der Beschlussfassung für den Entwurf sollen die vorgelegte Vorentwurfsplanung konkretisiert, die weiteren Planungsschritte ausgearbeitet sowie die konkreten Kosten ermittelt werden. Parallel sind die Anlieger der Flächen einzubinden und die Veränderungen zu kommunizieren. Der Baustart für die geplanten Maßnahmen ist für Frühjahr 2022 in Abstimmung mit der Aufwertung des Zugangsbauwerkes und dem geplanten Hotelneubau vorgesehen.

## **8. Anlagen**

- 1777\_Anlage\_1\_Uebersicht\_Planbereich
- 1777\_Anlage\_2\_Vorentwurf\_Vorplatz\_Variante\_1
- 1777\_Anlage\_3\_Vorentwurf\_Vorplatz\_Variante\_1\_a-
- 1777\_Anlage\_4\_Detailplan\_Variante\_1
- 1777\_Anlage 5 Vorentwurf Kreuzung Sauerbrey-Merscheider