



Gelsenkirchen

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage		
☒	öffentlich	☐ nichtöffentlich
Drucksache Nr.		
14-20/2044		

Referat, Auskunft erteilt, Telefon-Durchwahl
69 - Verkehr - Herr Raatz, 1 69-46 64

Datum
01.10.2015

Beratungsfolge	Sitzungstermine	Top	Zuständig- keiten
Bezirksvertretung Gelsenkirchen-West	27.10.2015		1 1 = Anhörung
Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Nord	29.10.2015		1 2 = mitbeteiligt bei der Vorberatung
Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften	05.11.2015		4 3 = federführende Vorberatung 4 = Entscheidung

Betreff

Ausbau des Knotenpunktes Stegemannsweg/Hegemannsweg und niederflurgerechter Ausbau der Bushaltestelle Stegemannsweg

Beschlussvorschlag

Das Ergebnis der Variantenuntersuchung wird zur Kenntnis genommen. Der Verkehrsknotenpunkt Hegemannsweg/Stegemannsweg wird gemäß der Planungsvariante 3 - Kreisverkehr umgebaut.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausbauplanung zu erstellen und den erforderlichen Grunderwerb vorzunehmen.

Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass der Haushalt 2016 von der Bezirksregierung genehmigt wird.

Harter

Problembeschreibung / Begründung

Sachverhalt/Ausgangssituation:

Der Knotenpunkt Stegemannsweg / Hegemannsweg weist bezüglich PKW-, Fußgänger- und Fahrrad-Begegnungen ein hohes Konfliktpotential auf und wurde zwischenzeitlich sogar als Unfallhäufungsstelle eingestuft. Hierbei handelte es sich insbesondere um Unfälle und Konflikte mit Beteiligung von Radfahrern. Diese befahren den Stegemannsweg einseitig in beide Fahrtrichtungen auf der westlichen Straßenseite aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen und Gewege auf der östlichen Seite.

Darüber hinaus existieren keine gesicherten Querungsmöglichkeiten im Bereich des Kurvenverlaufes des Stegemannswegs/ Devesestraße, in dem auch die beiden Bussteige der Haltestelle *Stegemannsweg* liegen.

Untersuchungen der Verwaltung brachten bislang immer die Erkenntnis, dass es nur mit baulichen Maßnahmen möglich ist, die Ursache für das hohe Konfliktpotential zu beseitigen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber für Fußgänger und Radfahrer, dauerhaft zu erhöhen. Diese wurden bisher immer in

Hinblick auf den Bau des dritten Bauabschnittes der Umfahrung Schaffrath zurückgestellt, um im Zuge dieser Maßnahme realisiert zu werden.

In der Sitzung am 02.10.2014 hat der Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften (VBL) beschlossen, den Bau des 3. Bauabschnittes der Umfahrung Schaffrath nicht mehr weiter zu verfolgen (vgl. Drucksache Nr. 14-20/412). Somit beabsichtigt die Verwaltung nun, den Knotenpunkt Hegemannsweg/ Stegemannsweg so umzubauen, dass insbesondere die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger deutlich erhöht wird.

Die Verwaltung beauftragte ein externes Ingenieurbüro mit der Planung. Für den vorgesehenen Bau einer Querungshilfe wurden verschiedene Varianten untersucht, mit unterschiedlicher Anordnung der Mittelinsel. Dabei war auch die optimale Lage der beiden niederflurgerecht auszubauenden Haltepositionen der Bushaltestelle *Stegemannsweg* zu berücksichtigen. Zusätzlich zu der Variante für den Bau einer Querungshilfe erhielt die Verwaltung im Rahmen der politischen Beratungen zum Haushalt 2015 den Auftrag, den Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehr zu prüfen.

Beschreibung der Umbauvarianten:

Der Bau einer Querungshilfe ist nur im Zusammenhang mit einer Aufweitung der Fahrbahn des Stegemannswegs möglich. Desweiteren soll der Radweg auf der westlichen Straßenseite des Stegemannsweges zwischen Hegemannsweg und dem Anschluss an den Radweg in Richtung des Ortsteils Schaffrath ausgebaut und die Radverkehrsführung somit insgesamt verbessert werden.

Die Querungshilfe kann sowohl nördlich als auch südlich des Hegemannsweges angelegt werden, wobei die optimale Lage der Querungshilfe in Abhängigkeit der Haltepositionen der Bushaltestelle *Stegemannsweg* zu wählen ist. Um die beste Erreichbarkeit beider Haltepositionen sicherzustellen, sowie die optimale Andienung durch Linienbusse, werden beide Bussteige versetzt zueinander angeordnet und durch die Querungshilfe getrennt. Je näher ein Bussteig an die Querungshilfe heranrückt, desto geringer ist die Überholmöglichkeit für den nachfolgenden Verkehr. Der Linienbus muss sich nach Beendigung eines Fahrgastwechsels weder in den fließenden Verkehr einordnen, noch in besonderer Weise auf nachfolgende Fahrzeuge Rücksicht nehmen und kann als Pulkführer sofort die Haltestelle verlassen und seinen Weg fortsetzen.

Es ist festzustellen, dass die Führung des Radverkehrs verbessert wird, wenn die Mittelinsel südlich der Einmündung Hegemannsweg liegt. Da die Querungshilfe allerdings von der Einmündung nach Süden abgerückt werden muss, um das Rechtseinbiegen aus dem Hegemannsweg in südliche Fahrtrichtung zu ermöglichen, führt dies wiederum zu ungünstigen Wegelängen und –beziehungen für Fußgänger und Fahrgäste der Linienbusse und darüber hinaus entfallen sämtliche Möglichkeiten für Linksabbieger, sich separat neben dem Hauptstrom aufzustellen. Deutliche Einbußen in der Qualität des Verkehrsablaufes und der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes sind die Folge, so dass die Lage der Querungshilfe nördlich der Einmündung insgesamt mehr Vorteile mit sich bringt, als bei Lage südlich des Hegemannsweges.

Aufgrund dessen ist die Alternative mit einer südlich des Hegemannsweges eingerichteten Querungshilfe nicht mehr vertieft betrachtet und gegen andere Planungsvarianten abgewogen worden.

Für die nördlich des Hegemannsweges angeordnete Querungshilfe wurden vier unterschiedliche Varianten (Varianten 1, 2, 4 und 5) entwickelt; die sich im Maß der Fahrbahnaufweitung bzw. des Abstandes zur Querungshilfe unterscheiden. Zusätzlich wurde der Bau eines Kreisverkehrs als Variante 3 geprüft.

Im Vergleich und bei Abwägung der Varianten mit unterschiedlicher Anordnung der Querungshilfe und der Haltepositionen der Bushaltestelle wurde deutlich, dass die Variante für den Bau einer Querungshilfe und einer Linksabbiegespur die meisten Vorteile bzgl. Verkehrssicherheit für Fußgänger, Leistungsfähigkeit und den Verkehrsablauf hat. Die geschätzten Baukosten sind für die Varianten der Querungshilfe annähernd gleich hoch. Die Verkehrssicherheit kann für Radfahrer nicht verbessert werden, da diese weiterhin den Hegemannsweg im 2-Richtungsverkehr queren müssen. Eine Verbesserung wäre nur durch eine Aufweitung und den Einbau einer Querungshilfe in der Einmündung Hegemannsweg möglich. Radfahrer müssten aber trotzdem noch in beiden Richtungen über die Einmündung fahren.

Ein Ausbau mit Aufweitung der Fahrbahn ohne separate Linksabbiegespur (Varianten 1, 2 und 4) steht in fast sämtlichen Belangen hinter der Linksabbiegervariante zurück, so dass die Varianten 1, 2 und 4 nicht weiter verfolgt werden.

Variante 3: Kreisverkehr

Diese Planungsvariante sieht den Bau eines kleinen Kreisverkehrs mit einem Durchmesser von 26 m vor. In allen drei Knotenpunktsarmen werden Fahrbahnteiler für die sichere Fußgänger- und Radfahrerquerung eingebaut. Radfahrer werden mit den Fußgängern umlaufend auf baulich angelegten getrennten Geh- und Radwegen um den Kreisverkehr geführt. Die Halteposition der Bushaltestelle *Stegemannsweg*, Fahrtrichtung Buer Rathaus, befindet sich in der südlichen Knotenpunktszufahrt des Stegemannsweges, der Bussteig in der Gegenrichtung liegt in der nördlichen Knotenpunktszufahrt.

Variante 5: Querungshilfe nördlich Hegemannsweg mit Aufweitung der Fahrbahn und Linksabbiegespur

Diese Variante sieht die oben beschriebene, versetzte Anordnung beider Bussteige vor, die durch die nördlich des Hegemannsweges angeordnete Querungshilfe getrennt sind. Die Halteposition in Fahrtrichtung Buer Rathaus liegt gegenüber dem Hegemannsweg, so dass die Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur aus südlicher Fahrtrichtung in den Hegemannsweg möglich ist.

Vergleich der Varianten:

Verkehrssicherheit/Verkehrsablauf

Die Variante 3 - *Kreisverkehr* bietet im Bereich Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit, sowie der Radverkehrsführung wesentliche Vorteile gegenüber der Linksabbiegevariante, da Radfahrer in Fahrtrichtung Buer die Einmündung des Hegemannsweges nicht mehr entgegen der Hauptrichtung queren müssen, sondern bereits südlich der Einmündung auf die östliche Straßen wechseln und ihren Weg auf der „richtigen“ Seite fortsetzen können.

Die errechnete Leistungsfähigkeit fällt bei der Variante 5 - *Querungshilfe und Linksabbiegespur* gegenüber der Kreisverkehrsvariante dadurch ab, dass die mittleren Wartezeiten in der Zufahrt Hegemannsweg länger sind und dadurch die Gesamtqualitätsstufe für diese Knotenpunktvariante nur befriedigend ist. Es ist zu bedenken, dass die übrigen Knotenpunktzufahrten (nördlicher und südlicher Stegemannsweg) dabei eine gute Verkehrsqualität erreichen. Die Gesamtbewertung richtet sich immer nach der ungünstigsten Zufahrt.

Der Kreisverkehr erreicht in der Gesamtbewertung eine sehr gute Verkehrsqualität.

Grunderwerb

Aufgrund der Aufweitung der Fahrbahn des Stegemannsweges muss für beide Varianten Grunderwerb getätigt werden. Es handelt sich dabei um Flächen sowohl östlich des Stegemannsweges als auch im westlich der Kurve zur Devesestraße im Anschluss an den nördlichen Streckenabschnitt des Stegemannsweges.

Da der Kreisverkehr mehr Fläche in Anspruch nimmt als der Bau der Querungshilfe einschließlich der Fahrbahnaufweitung Stegemannsweg, muss hierfür auch wesentlich mehr Fläche erworben werden. Die Unterschiede hinsichtlich Flächenbeanspruchung und Grunderwerb betreffen hauptsächlich die östliche Seite im Anschluss an das Gelände der ehem. Schachanlage Hugo.

Grunderwerb Variante 3 – Kreisverkehr: ca. 650 m²

Grunderwerb Variante 5 – Linksabbiegespur ca. 285 m²

Kosten

Der Kreisverkehr weist mit ca. 570.000 € Mehrkosten gegenüber den rund 480.000 € brutto für die Linksabbiegevariante auf. Hierin sind die Kosten für Grunderwerb nicht erhalten, ebenso wie für eventuelle Leitungsverlegungen. Begrünung und Entwässerung sind darin erhalten.

Entwässerung

In der Devesestraße und dem Stegemannsweg existieren bislang keine Entwässerungsanlagen. Der Stegemannsweg, die Devesestraße (südlicher Abschnitt) und der Hegemannsweg sind daher noch nicht an die Kanalisation angeschlossen, das Niederschlagswasser entwässert direkt in die angrenzenden Grünbereiche.

Gelsenkanal beabsichtigt, in 2016 einen neuen Mischwasserkanal in der Devesestraße und dem Stegemannsweg herzustellen, in den Niederschlagswasser der Straße jedoch nicht eingeleitet werden soll. Die bisherige Konzeption zur Straßenentwässerung sieht eine straßenbegleitende Versickerungsmulde, ggf. als Mulden-Rigolen-System, vor.

Da die Straßenentwässerung variantenunabhängig ist, wird dieser Aspekt in der Abwägung nicht berücksichtigt.

Ergebnis der Variantenbetrachtung:

Auch wenn ein Kreisverkehr aus verkehrstechnischen Gründen (Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität) nicht zwingend erforderlich wäre, um den Knotenpunkt umzubauen, erfüllt er dennoch als einzige Variante die Anforderungen bezüglich der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Insgesamt erreicht der Kreisverkehr die beste Verkehrsqualität im Vergleich zwischen allen untersuchten Planungsvarianten und erzielt das höchste Maß an Verkehrssicherheit.

Die Bussteige werden jeweils so in den Knotenpunktzufahrten des Stegemannsweges eingerichtet, dass der nachfolgende Verkehr hinter den wartenden Bussen halten muss. Die Linienbusse können sofort und ohne sich in den fließenden Verkehr einordnen zu müssen, ihren Fahrtweg fortsetzen. Die Erreichbarkeit des Bussteiges für die Fahrtrichtung Buer Rathaus ist im Vergleich zur Querungshilfe etwas ungünstiger.

Gelsenkanal plant, im Bereich zwischen Devesestraße und Rungenbergstraße Kanalbauarbeiten durchzuführen. Die bauliche Ausführung der Planung kann durch Gelsenkanal im Zuge dieser Maßnahme erfolgen. Dafür wird die anstehende Kanalbaumaßnahme zeitlich nach 2016 verschoben, um Kanal- und Straßenbauarbeiten als gemeinsame Maßnahmen planen und vorbereiten zu können.

Finanzielle Belastungen: ja

1) Gesamtkosten der Maßnahme	570.000,00 €
(Beschaffungs-/Herstellungskosten)	
a) Zuschüsse Dritter	€
gesichert durch Bewilligungsbescheid/Vertrag etc.:	
b) Eigenfinanzierungsanteil	€
2) Investive Maßnahmen	
Zur Finanzierung der Maßnahme sieht der Entwurf des Haushaltsplanes 2016 folgende investive Veranschlagung vor:	
Produktgruppe: 5402 Verkehrseinrichtungen und -anlagen	
Finanzstelle: 69035402025025	
Auszahlungsart: Baukosten	
Jahr 2016	570.000,00 €
Konsumtive Maßnahmen	
Zur Finanzierung der Maßnahme sieht der Haushaltsplan 2016 folgende konsumtive Veranschlagung vor:	
Produktgruppe:	
Aufwandsart:	
mit	€
3) Folgekosten	
a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil	15.276,00 €
b) sächliche Folgekosten (Unterhaltung/Abschreibung des Objekts) je Jahr	€
c) Betriebskosten je Jahr	€
d) Personelle Folgekosten je Jahr	€
Zwischensumme	€
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr	€
ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt	15.276,00 €
4) Bilanzielle Auswirkungen	