



Gelsenkirchen

Die Oberbürgermeisterin

Beschlussvorlage	
<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich
Drucksache Nr.	
20-25/1336	

Referat, Auskunft erteilt, Telefon-Durchwahl
69 - Verkehr - Frau Gawlik Tel.: 1 69 - 40 23
Frau Borowiak Tel.: 1 69 - 68 82

Datum
17.05.2021

Beratungsfolge	Sitzungstermine	Top	Zuständig- keiten
Beirat für Menschen mit Behinderungen	26.05.2021		2
Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Süd	01.06.2021		1
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	09.06.2021		3
Ausschuss für Verkehr und Mobilitätsentwicklung	10.06.2021		4

*1 = Anhörung
2 = mitbeteiligt bei
der Vorberatung
3 = federführende
Vorberatung
4 = Entscheidung*

Betreff

Änderung der Planung zur Umgestaltung der Bochumer Straße

Beschlussvorschlag

Der dargestellten Planung für die Bochumer Straße im Bereich zwischen Junkerweg und Virchowstraße wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird mit der weiteren Durchführung zur Umsetzung der Maßnahme Umgestaltung Bochumer Straße beauftragt, sodass das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.

Heselhaus - V6 ViA.

Problembeschreibung / Begründung

Im Integrierten Entwicklungskonzept Bochumer Straße ist eine zentrale Maßnahme die Umgestaltung der Bochumer Straße. Hierbei soll im Kreativquartier Ückendorf ein zukunftsfähiger Straßenquerschnitt entstehen, der öffentliche Raum soll aufgewertet werden. Die Verkehrssicherheit soll verbessert und gleichzeitig die nachhaltige Mobilitätsentwicklung mit angemessenen Flächen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr gefördert werden. Die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende, Besuchende der lokalen Einzelhändler und Gastronomen im recht engen Straßenraum soll gestärkt werden. Die Umgestaltung des Straßenraums zwischen Junkerweg und Virchowstraße rund um das neue Veranstaltungszentrum Heilig-Kreuz-Kirche ist dabei ein zentraler Straßenabschnitt.

Im Sommer 2018 wurde für die Umgestaltung der Bochumer Straße ein Planungsauftrag an ein externes Büro vergeben. Dieses setzt sich aus einer Bietergemeinschaft mit der Durth Roos Consulting GmbH und der ZETCON Ingenieure GmbH zusammen.

Im Rahmen der Vorplanung wurden drei Varianten erarbeitet. Die Verwaltung wurde im Juni 2019 mit Beschluss vom Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften (Drucksache Nr. 14-20/7378) mit der weiteren Planung der dort beschriebenen Vorzugsvariante beauftragt.

Diese sieht vor, beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege anzulegen. Abzüglich der benötigten Flächen für die Fahrbahn inklusive Gleise (6,50 m) blieb bei dieser Variante auf der westlichen Seite eine freie Fläche von ca. 2,00 m Breite, welche als sogenannte Multifunktionsfläche angedacht wurde. Die Flächen sollten bedarfsgerecht - z.B. als Parkraum, für Radabstellanlagen, für Außengastronomie oder Straßenbegleitgrün - genutzt werden.

Im weiteren Verlauf der Planung ergaben sich zusätzliche Zwangspunkte und Vorgaben. Im Rahmen der Entwurfsplanung mussten die Beleuchtungs- und Fahrleitungsplanung konkretisiert werden. Aufgrund dessen haben sich in einigen Bereichen die Anforderungen an die Mindestbreiten der gemeinsamen Geh- und Radwege geändert. Diese bedürfen einer Mindestbreite von 3,25 m, welche lediglich in kurzen Abschnitten unterschritten werden darf. Dies wiederum hat zur Folge, dass die Planung nicht gänzlich so umgesetzt werden kann, wie sie im Beschluss aus 2019 vorgestellt wurde.

Die ursprünglich geplanten Multifunktionsflächen bieten nicht mehr ausreichend Fläche, um diese zum Parken nutzen zu können. Mit Breiten von ca. 1,60 m – 1,80 m sind sie nicht ausreichend. Um hier Parkbuchten ausbauen zu können, bedarf es einer Breite von mindestens 2,00 m. Im Kernbereich zwischen Munscheidstraße und Stephanstraße kann daher nahezu kein Angebot für den ruhenden Verkehr generiert werden. Da das Parken hier nicht mehr möglich sein wird, werden die Seitenbereiche mit einem Hochbord von der Fahrbahn getrennt und auf einer Höhe mit dem gemeinsamen Geh- und Radweg ausgebaut. Hierdurch entstehen Nebenanlagen mit Breiten zwischen 4,50 m – 4,80 m zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs, welche wesentlich zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer vor Ort beitragen. Die breiten Geh- und Radwege laden zum Verweilen ein und es entsteht zukünftig Platz für z.B. Außengastronomie, mobiles Grün und Radabstellanlagen. Flächen für die Belieferung der Ladenlokale bleiben erhalten.

Zwischen Breilstraße und Flöz Sonnenschein können auf der westlichen Seite drei Stellplätze generiert werden. Außerdem schafft die Planung zwischen Flöz Dickebank und Virchowstraße auf der östlichen Seite Platz für weitere 12 Stellplätze. Diese waren in der Vorplanung noch nicht vorgesehen. Ebenso wie sieben Stellplätze im ersten Abschnitt zwischen Munscheidstraße und Claire-Waldoff-Straße. Insgesamt verbleiben im Planungsabschnitt ca. 22 Stellplätze. Im Bestand waren es 73. Alle Stellplätze werden in baulich getrennten Parkbuchten in Längsaufstellung neben der Fahrbahn errichtet.

Die Planung stärkt so - erheblich deutlicher als die vorhergehenden Entwurfsphasen - klar die Aufenthaltsqualität im Quartier. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Cramerweg, sollen weitere Stellplätze und Mobilitätsangebote entstehen.

Auf Grundlage der Entwurfsplanung wurde ein Lärmgutachten erstellt. Hierbei wurde berechnet und geprüft, inwieweit die Neuplanung die Lärmsituation an der Bochumer Straße beeinflusst. Die Berechnungen für den Bestand zeigen dabei deutlich, dass die Bochumer Straße bereits im hohen Maße negativ durch den Faktor Lärm

beeinflusst wird. Im Rahmen des Gutachtens wurden die Lärmpegel nach der 16. BImSchV für die Planungsvariante an ausgewählten Immissionsorten berechnet. Hier zeigte sich, dass die Lärmpegel nach der Umplanung an einigen Immissionsorten schlechter würden, insbesondere im Bereich der beiden Haltestellen Stephanstraße und Justizzentrum. Daher wurden im Rahmen des Lärmgutachtens verschiedene Varianten des aktiven Lärmschutzes erarbeitet, welche eine Verbesserung der Lärmpegel erwirken. Überall wo es – auch unter Anwendung der aktiven Maßnahmen – zu einer wesentlichen Änderung und somit zu einer Verschlechterung der Lärmpegel im Vergleich zum Bestand kam, wurden zusätzlich passive Maßnahmen vorgeschlagen.

Da an vielen Immissionsorten trotzdem die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung überschritten wurden, ist in einem weiteren Schritt des Lärmgutachtens das Schutzgut Mensch näher betrachtet worden. Schlussendlich wurden an jedem Gebäude im Planungsabschnitt der Bochumer Straße Lärmpegelberechnungen durchgeführt. Diesen Berechnungen liegt eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Planungsabschnitt zugrunde (aktiver Schallschutz). Überall dort, wo trotz Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen die Gesundheitsschwellenwerte überschritten werden, ist zusätzlich passiver Schallschutz vorgesehen.

Neben der Oberflächengestaltung und der Geschwindigkeitsreduzierung ist eine weitere signifikante Änderung zur Vorplanung der Wegfall der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Bochumer Straße und Bergmannstraße. Aufgrund der Verlagerung der Haltestelle Wissenschaftspark vor das Justizzentrum besteht keine Notwendigkeit mehr für die Lichtsignalanlage. Diese diente als Schleuse für die Straßenbahn und der Gewährleistung des sicheren Fahrgastwechsels über die Bochumer Straße. Durch signaltechnische Berechnungen wurde untersucht, ob die Aufrechterhaltung der signalisierten Fußgängerquerung nach Realisierung der Neuplanung weiterhin erforderlich ist. Hierfür wurden verschiedene Wegebeziehungen und Reisezeiten für Fußgänger untersucht. Die Berechnungen zeigten, dass sich durch den Wegfall der Lichtsignalanlage nahezu keine erheblichen Wegeveränderungen oder höhere Reisezeiten ergeben würden. Aufgrund der Nähe zu dem signalisierten Knotenpunkt Bochumer Straße / Munscheidstraße ist der Erhalt der Lichtsignalanlage an der Bergmannstraße nicht mehr notwendig.

Da die nächste gesicherte Querung über die Bochumer Straße erst im Bereich der neuen Haltestelle Stephanstraße erfolgen kann, wurde in weiteren Planfällen simuliert, ob eine Fußgänger-Lichtsignalanlage an anderer Stelle sinnvoll wäre und inwieweit sich diese auf den fließenden Verkehr auswirkt. Aktuell sind die Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Bochumer Straße / Virchowstraße und Bochumer Straße / Munscheidstraße in einer Grünen Welle geschaltet. Die Simulation ergab, dass eine solche zusätzliche Fußgänger-Lichtsignalanlage keine signifikanten Auswirkungen auf den fließenden Verkehr hätte. Daher wurde zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Schaffung einer weiteren sicheren Querungsstelle eine Fußgänger-Lichtsignalanlage westlich der Breilstraße geplant. Der Standort wurde aufgrund des dort zukünftig in Betrieb gehenden Veranstaltungsortes Heilig-Kreuz-Kirche gewählt. Neben den Veranstaltungen in den Abendstunden wird es dort auch Tages- und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche geben. Zudem befindet sich unmittelbar neben der Kirche ein Neubau in dem eine Kindertagesstätte sowie seniorengerechte Wohnungen entstehen. Die Lichtsignalanlage wird eine reine Bedarfsampel für Fußgänger und wird barrierefrei mit einer Doppelquerung mit 0 cm und 6 cm Auftritt ausgebaut.

Zusammenfassend kann so über eine Förderung der Aufenthaltsqualität, Förderung nachhaltiger Mobilität und eine erhebliche Lärmreduktion ein qualitativvolles, attraktives Stück Stadt entstehen.

Barrierefreiheit

Die Planung wurde der AGB in der letzten Sitzung am 22.04.2021 erneut vorgestellt.

Zeitschiene

Mit Einholung des Beschlusses kann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Je nach Dauer dieses Genehmigungsverfahrens kann voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2022 mit dem Bau begonnen werden.

Finanzielle Belastungen: nein

Gegenstand dieser Vorlage ist nur die Änderung der Planung. Eine Erhöhung der bisher vorgestellten Planungskosten aus 2019 (Drucksache Nr.: 14-20/7378) ist derzeit noch nicht absehbar.

Klimarelevanz: ja, positive Auswirkungen

Durch den Ausbau eines rund 4,50 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweges wird der Fußgänger- und Radverkehr gefördert. Auf den breiten Nebenanlagen kann auch mobiles Grün installiert werden, welches sich positiv auf das Mikroklima auswirken kann.

Durch die Temporeduzierung auf 30 km/h im gesamten Umbaubereich werden die Lärmimmissionen sowie der CO₂-Ausstoß deutlich verringert.

Anlage Lageplan