

Ergänzende Stellungnahme der Verwaltung zu der Beschlussvorlage

1. **Bedarfsfeststellung und Vorbereitung des Vergabeverfahrens; hier: Ehrenfeldgürtel/Hüttenstraße, Beseitigung Unfallhäufungspunkt**
2. **Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Finanzplanes, hier: Teilplan 1201, Straßen, Wege, Plätze, Finanzstelle: 6601-1201-4-1030 Ehrenfeldgürtel/Hüttenstraße, Beseitigung Unfallhäufungspunkt 5387/2010**

Session-Nr.: 5387/2010

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 28.06.2011 beschlossen, die Beschlussfassung zurückzustellen und die Örtlichkeit nochmals in Augenschein zu nehmen. Am 18.07.2011 fand ein ergänzender Ortstermin statt, an dem Vertreter aus dem Verkehrsausschuss, der Bezirksvertretung Ehrenfeld und des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik teilnahmen.

Die in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.06.2011 von der Verwaltung vorgelegte neue Planungsvariante (siehe Anlage 8 zur Beschlussvorlage) wurde vor Ort von dem Verkehrsausschuss und der Bezirksvertretung Ehrenfeld weiterhin als nicht optimal angesehen. Aus Sicht der Politik würde bei dieser Variante die Gefahr bestehen, dass zukünftig die Fußgänger auch die Radfahrerfurt an der Umfahrt nutzen sowie die Radfahrer ebenfalls die Fußgängerfurt in der heutigen Lage befahren.

Zu möglichen anderen Lösungen gab es erneut eine intensive Diskussion. Der Ortstermin führte zu folgenden Ergebnissen:

1. Die Radfahrerfurt bleibt in ihrer heutigen Lage bestehen.
2. Die Verwaltung wurde gebeten zu prüfen, ob die Fußgängerfurt geradlinig - ohne Z-Überweg - direkt neben der Radfahrerfurt angelegt werden kann.
 - 2.1 Sofern dies lichtsignaltechnisch möglich ist, soll die Fußgängerfurt entsprechend geradlinig ohne Z-Überweg angelegt werden.
 - 2.2 Sofern die LSA-Steuerung eine direkte Führung nicht zulässt, soll der Z-Überweg unverändert bleiben. Mit dieser Lösung würde der heutige Zustand bestehen bleiben.
3. Die von der Verwaltung bereits in der Anlage 8 vorgeschlagene große Lösung, eine geradlinige Führung entlang der Achse Hüttenstraße - Bartholomäus-Schink-Straße zu schaffen, wurde ausdrücklich von der Politik weiterhin begrüßt. Die Verwaltung wurde gebeten, hierzu langfristig die Planung zu erstellen.

Vor Ort wurde deutlich, dass die heute zur Verfügung stehenden Aufstelllängen bei beiden Querungsstellen jeweils zwischen der Fahrbahn und der Stadtbahntrasse für die Fußgänger bei einer gestaffelten Signalisierung nicht ausreichen, sofern die heutige Z-förmige Führung entfällt. Für Menschen mit Kinderwagen können in diesem Falle keine ausreichenden Aufstelltiefen in Laufrichtung angeboten werden. Eine sichere geradlinige Querung ist nur dann möglich, wenn der Fußgänger- und Radverkehr durchsignalisiert wird und dadurch kein Aufenthalt mehr bei den heutigen Aufstell- und Warteflächen erforderlich wird.

Ergänzende Prüfung der lichtsignaltechnischen Auswirkungen bei einer geradlinigen Führung für den Fußgänger- und Radverkehr

Die Verwaltung hat die vor Ort getroffenen Vorgaben hinsichtlich der Auswirkungen auf die Lichtsignalisierung zwischenzeitlich ergänzend geprüft und kommt zu dem folgenden Ergebnis:

Technisch ist der Überweg in der dargestellten geraden Form grundsätzlich signalisierbar. Auf Grund der geringen Größe der beiden Aufstellflächen für die Fußgänger bei einer geradlinigen Führung kommt aus Sicht der Verwaltung nur eine Durchsignalisierung für den Fußgänger- und Radverkehr bei einer solchen Führung in Frage. Ansonsten sind Aufenthalte von Fußgängern und Radfahrern auf den nicht ausreichend großen Mittelinseln zwischen dem fließenden motorisierten Individualverkehr und der Stadtbahn nicht auszuschließen. Wegen der bei einer geradlinigen Führung des Fußgängerverkehrs nicht gegebenen ausreichenden Aufstellflächen kann eine ansonsten gestaffelte Signalisierung für Fußgänger und Radfahrer nicht angeboten werden.

Bei einer Durchsignalisierung wird der Fußgänger und Radfahrer in einem Zuge über die fünf Fahrspuren und die Stadtbahngleise in Mittellage geführt. Auf Grund des gleichzeitig priorisierten öffentlichen Nahverkehrs (Stadtbahn und Busse), des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Ehrenfeldgürtel und der vorhandenen Verkehrsführung Bartholomäus-Schink-Straße versetzt zu der Hüttenstraße kann eine solche Durchsignalisierung nicht zu jeder gewünschten Zeit angeboten werden. Längere Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer in Höhe der äußeren Aufstellflächen entlang des Ehrenfeldgürtels können daher nicht ausgeschlossen werden. Dabei besteht dann wiederum die Gefahr, dass Fußgänger und Radfahrer diese langen Wartezeiten nicht akzeptieren und bei „ROT“ die Fahrbahn und die Stadtbahngleise überqueren.

Sofern der bisherige Überweg als geradlinige Führung ausgestattet wird, ist es innerhalb der Lichtsignalsteuerung auszuschließen, dass für den Fußgängerüberweg über den Gleisbereich „ROT“ und gleichzeitig über die Richtungsfahrbahnen „GRÜN“ gezeigt wird. Wie die Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, würde eine solche signaltechnische Schaltung ansonsten ebenfalls zu Irritationen und zu einem entsprechenden Fehlverhalten bei den Fußgängern führen. Die Wartezeiten, die durch das oben beschriebene spezifische Schalten der drei Überwege (Fahrbahn – Stadtbahngleise – Fahrbahn) entstehen, werden im Falle von ungünstigen ÖPNV-Eingriffen bei circa zwei Minuten liegen. Unter solchen Konstellationen wird sich aus Sicht der Verwaltung die Sicherheit im Bereich des Fußgängerüberweges nicht erhöhen.

Ferner empfiehlt die Verwaltung, bei einer geradlinigen Führung nur dann eine ergänzende akustische Blindensignalisierung einzurichten, wenn gleichzeitig eine Durchsignalisierung für die Fußgänger eingerichtet wird. Ansonsten ist eine eindeutige Zuordnung der Freigaben bei separat über drei hintereinander angeordneten signalisierten Furten (Fahrbahn - Stadtbahngleise – Fahrbahn) nicht möglich.

Sofern die geradlinige Führung über den Ehrenfeldgürtel für Fußgänger in einem Zuge durchsignalisiert wird, wird es gleichzeitig erforderlich sein, die Zwischenzeiten entsprechend anzupassen. Die erforderlichen signaltechnischen Anpassungen werden dabei zu extrem hohen Zwischenzeiten führen. Bei einer Länge des Überweges von 27 Metern liegt der Zeitbedarf für die Mindestgrünzeit und anschließende Räumzeit der Fußgänger bei 40 Sekunden. Da im Knotenbereich auch noch andere Verkehrsbeziehungen existieren (stark belastete Haupttrichtung, priorisierter Stadtbahn- und Busbetrieb, Nebenrichtungen und Wendefahrer), ist eine Abwicklung aller Verkehre in der vorhandenen Umlaufzeit von 86 Sekunden nicht möglich.

Einschätzung der Verwaltung zu der geradlinigen Führung im Vergleich zu der heutigen Z-förmigen Führung für den Fußgängerverkehr

Das zu beobachtende Verkehrsverhalten der Fußgänger sowie die bisher intensive geführte Diskussion für den Bereich Ehrenfeldgürtel/Hüttenstraße/Bartholomäus-Schink-Straße zur Verbesserung der heutigen Situation zeigt, dass vor Ort ein Handlungsbedarf besteht. Wie aus den Erläuterungen zum Unfallgeschehen im Bereich Ehrenfeldgürtel/Hüttenstraße/Bartholomäus-Schink-Straße in der Anlage 10 deutlich wird, gab es in der Vergangenheit in diesem Bereich schwerwiegende Unfälle, die ein Handeln aus damaliger Sicht erforderlich machten. Die aktuelle Unfallauswertung aus den Unfalldaten der Jahre 2009 bis 2011 (siehe ebenfalls Anlage 10) zeigt hingegen, dass es in diesem Bereich keine schwerwiegenden Unfälle mehr gab und somit dieser Bereich auch nicht mehr als Unfallhäufungsstelle eingestuft ist. Auf Grund dieser aktuellen Lagebewertung ist für den Bereich Ehrenfeldgürtel/Hüttenstraße/Bartholomäus-Schink-Straße keine große Dringlichkeit mehr gegeben.

Sofern eine geradlinige Führung eingerichtet werden sollte, kommen neben den in der Vorlage genannten Kosten für die straßenbaulichen Arbeiten auch ergänzend die Kosten für die notwendigen Änderungen der Lichtsignalisierung hinzu. Die erforderlichen Änderungen der Lichtsignalisierung sind mit dem vorhandenen Steuergerät (abgekündigter Typ MS, über fünfzehn Jahre alt) nicht sinnvoll. Die Erneuerung des Gerätes und der Außenanlage würde zusätzliche Kosten von circa 200.000 Euro (brutto) verursachen. Die Kosten für die ergänzende Umplanung der Lichtsignalsteuerung betragen nochmals circa 11.000 Euro (brutto). Damit würden Mehrkosten von circa 211.000 Euro (brutto) hinzukommen.

Gleichzeitig würden sich, wie bereits dargestellt, bei einer geradlinigen Führung die Wartezeiten für die Fußgänger und Radfahrer auf Grund der verkehrlichen Rahmenbedingungen wesentlich erhöhen. Die Verkehrssicherheit kann dabei letztendlich nur dann erhöht werden, wenn gleichzeitig die Leistungsfähigkeit im Knotenbereich reduziert wird. Somit würde dann die Leistungsfähigkeit für den fließenden Verkehr in diesem Bereich sinken. Da der Bereich in die Grüne Welle entlang des Ehrenfeldgürtels eingebunden ist, würde sich dies auch an den benachbarten Knotenpunkten auswirken.

Hinzu kommt, dass es die örtlichen Zwangspunkte (z. B. Lage der Buskaps, Geometrie des gesamten Knotenbereiches) nur in einem eingeschränkten Maße ermöglichen, eine für alle Verkehrsteilnehmer bedarfsgerechte Lösung anzubieten. Die beiden durchgeführten Ortstermine sowie die sich daran anschließenden Diskussionen haben dies deutlich gemacht.

Auf Grund des dargestellten Unfallgeschehens (siehe Anlage 10) und aus wirtschaftlichen Gründen empfiehlt die Verwaltung, auf eine Zwischenlösung zu verzichten und stattdessen die große Lösung mit der direkten Anordnung der Hüttenstraße und Bartholomäus-Schink-Straße als Kreuzung ohne Versatz zu planen und auszubauen.

Ergänzende Prüfung zu einer alternativen Lage der Querung für den Fußgänger- und Radverkehr

Alternativ hat die Verwaltung auch geprüft, ob die heutige Radfahrerfurt und die zukünftig gewünschte geradlinige Fußgängerfurt um einige Meter in Richtung Subbelrather Straße verlegt werden können. Der mögliche Verschiebungsspielraum wird dabei begrenzt durch die Lage der Bushaltestelle in Richtung der Venloer Straße und die Lage der Einmündung Hüttenstraße. Die Prüfung hat ergeben, dass auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der sich hieraus ergebenden geometrischen Abhängigkeiten eine solche lagemäßige Verschiebung des gesamten Überweges nicht möglich ist.

Auf Grund der heutigen Fahrspurbreiten, der Fahrgeometrie der Straßenführung und der angrenzenden festen Einbauten (Buskap je Richtung, KVB-Abspannmasten) können zudem die Aufstellflächen an der heutigen Querungsstelle nicht derart vergrößert werden, dass dadurch eine ausreichende Aufstelllänge angeboten werden kann.

Ergänzender Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die bisher vorgesehene Umgestaltung der Querung für Fußgänger und Radfahrer über den Ehrenfeldgürtel in Höhe Bartholomäus-Schink-Straße nicht weiter zu verfolgen. Auch andere Zwischenlösungen sollen für den Bereich Ehrenfeldgürtel/Hüttenstraße/ Bartholomäus-Schink-Straße nicht weiter geplant und ausgebaut werden.

Stattdessen wird die Verwaltung beauftragt, langfristig die Einmündungen der Hüttenstraße und der Bartholomäus-Schink-Straße wieder direkt gegenüber anzuordnen, so dass eine Kreuzung ohne Versatz entsteht. Die heutige Bushaltestelle auf dem Ehrenfeldgürtel in Fahrrichtung Subbelrather Straße bzw. Hüttenstraße ist dann linienbezogen als Bushaltestelle jeweils in der Hüttenstraße und auf dem Ehrenfeldgürtel anzulegen. Sowohl die Bartholomäus-Schink-Straße als auch die Hüttenstraße sind dann ebenfalls für den Radverkehr in beiden Richtungen zu öffnen.