

DRUCKSACHE 0393/2012 - BESCHLUSSÜBERSICHT

Betreff:

Verkehrssituation Grundschötteler Straße (2)

ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und
Personenstandwesen

Betreff:

Verkehrssituation Grundschötteler Straße (2)

Beratungsfolge:

09.05.2012 Bezirksvertretung Haspe

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Haspe

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Kurzfassung

Zur Entschärfung von Gefahrenstellen und zur Verbesserung der Verkehrssituation an der Grundschötteler Straße wurden von der Verwaltung Untersuchungen vorgenommen, Maßnahmen ergriffen und werden weitere Vorschläge vorgelegt.

Begründung

In den Sitzungen der Bezirksvertretung am 8.12.11, 02.02.12 und 08.03.12 wurden mehrere als kritisch bewertete Verkehrssituationen entlang der Landesstraße (L 807) / Grundschötteler Straße angesprochen und zur Abhilfe die Verwaltung um Lösungsvorschläge gebeten.

Gefahrenpotenzial an L 807 / obere Harkortstraße:

Die Verbindung zwischen der Grundschötteler Straße und dem Quambusch /Käsbergstraße ist sehr schmal und stellt eine Abkürzungsmöglichkeit zwischen der L 807 / Grundschötteler Straße und dem Quambusch dar.

Von 2009 bis heute wurden insgesamt 6 Vorfahrt-Unfälle registriert, zuletzt am 28.02.12.

Einbahnregelung „obere“ Harkortstraße

Als erste Maßnahme zur Entschärfung der Unfallpotenziale wurde zum 01.03.12 eine Einbahnstraße zwischen der Grundschötteler Straße und der Käsbergstraße aus Fahrtrichtung Grundschötteler Straße eingerichtet. So sind keine Ausfahrten (insbesondere kein Linksausbiegen mit Querung der Landesstraße) mehr möglich.

Das Durchfahrtsverbot für LKW in der „oberen“ Harkortstraße bleibt bestehen.

Weitere Anregungen

aus der Sitzung der Bezirksvertretung am 02.02.2012 im Einzelnen:

1. Geschwindigkeitsreduzierung auf der Landesstraße L 807 – Grundschötteler Straße
2. Linksabbiegeverbot aus der L 807 – Grundschötteler Straße – in die (obere) Harkortstraße
3. Fußgängerverkehr in der (oberen) Harkortstraße
4. Grundstücksein- und -ausfahrten entlang der Grundschötteler Straße
5. Signalzeitenprogramm an der Einmündung der (unteren) Harkortstraße in die Grundschötteler Straße
6. Rechtsabbiegen aus der Grundschötteler Straße in die Enneper Straße
7. Linksabbiegen aus der Grundschötteler Straße in die Enneper Straße

Zu 1.**Stellungnahme der Verwaltung:**

Zur Geschwindigkeitsreduzierung wurde der zuständige Straßenbaulastträger, der Landesbetrieb NRW, angehört.

Geschwindigkeitsreduzierungen – so die Stellungnahme des Landesbetriebs – sind nur dort anzuordnen, wo es aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Sie dürfen nur dort erfolgen, wo mit Sicherheit unangemessene Geschwindigkeiten zu erwarten sind und wo Unfallhäufungsstellen bestehen, sowie der Streckenverlauf für den Verkehrsteilnehmer unübersichtlich ist.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur dann sinnvoll, wenn die angezeigte Geschwindigkeit für die Verkehrsteilnehmer plausibel, begründet und dem Charakter der Straße angemessen ist. Außerdem müssen diese Geschwindigkeitsbeschränkungen auch überwacht, das heißt durchgesetzt werden.

Es bestehen beim Landesbetrieb Zweifel, ob sich die Fahrgeschwindigkeiten aufgrund des Straßenausbaus tatsächlich reduzieren würden. Dieses könnte nur durch massiven Überwachungsdruck sichergestellt werden.

Auf eine vom Landesbetrieb empfohlene Verkehrsmengen- und Geschwindigkeitsmessung soll jedoch verzichtet werden, da im betroffenen Streckenabschnitt unreduzierte 100 km/h zulässig sind und eine Auswertung daher keine Aussage über die Einhaltung einer reduzierten Geschwindigkeit verspricht.

Zu 2.**Stellungnahme der Verwaltung:**

Statt die Geschwindigkeit herabzusetzen soll daher auch das Linksabbiegen aus der Landesstraße in die obere Harkortstraße unterbunden werden. Zusammen mit der neu eingerichteten Einbahnreglung sind damit an dieser Straßeneinmündung alle Querverkehre auf der Grundschoßfelder Straße untersagt.

Zu 3.**Stellungnahme der Verwaltung:**

Ein weitergehender Schutz für Fußgänger in der bergauf führenden Einbahnstraße wird als nicht erforderlich erachtet. Ein Schutzstreifen suggeriert eine nicht vorhandene Sicherheit. Die Auswirkungen der neuen (Einbahn-)Regelung sollten daher zunächst beobachtet werden.

Zu 4.**Stellungnahme der Verwaltung:**

s. u.

Zu 5.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anforderungsschleife für die Lichtsignalanlage (LSA) an der Einmündung der (unteren) Harkortstraße in die Grundschoßfelder Straße liegt vor dem Haltebalken genau zwischen zwei Grundstücksausfahrten. Der Haltebalken wurde bereits soweit nach hinten geschoben, wie es die Zwischenzeiten des Signalprogramms zulassen. Da der Haltebalken kaum noch zu sehen ist, halten die meisten Autofahrer nicht auf Höhe der ersten Einfahrt, fahren weiter und stellen beide Ausfahrten zu. Ein Auftrag zur Erneuerung der Markierung des Haltebalkens ist inzwischen ergangen.

Ein weiteres Verschieben des Haltebalkens ist nicht ohne eine Änderung des Signalprogramms möglich und würde zur Folge haben, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes verringert würde, da entweder der Harkortstraße oder der Grundschoßfelder Straße die Freigabezeit gekürzt werden müsste. Eine kürzere Freigabezeit hieße, dass weniger Fahrzeuge bei Grün fahren könnten und sich der Rückstau verlängern würde.

Das Einrichten einer Wartemarkierung („bei Rot hier halten“) vor der Grundstückseinfahrt würde zunächst das Herstellen einer zusätzlichen Induktionsschleife erfordern, der Rückstau würde dadurch weiter nach hinten verschoben. Da der Weg zwischen dem Signalgeber und den wartenden Fahrzeugen hierdurch länger würde, würde auch hier die Leistungsfähigkeit der Einmündung Harkortstraße sinken:

Sollte sich beispielsweise die Leistungsfähigkeit um nur ein Fahrzeug pro Umlauf reduzieren, hätte das zur Folge, dass sich bei voller Auslastung in einer Verkehrsspitze bis auf 40 Fahrzeuge aufstauen.

Veränderungen an der Signalisierung des Knotens werden daher nicht empfohlen.

Zu 6. und 7.**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Punkte 6. und 7. können gemeinsam betrachtet werden, da der Rechtsabbieger momentan durch den Rückstau des Linksabbiegers daran gehindert wird, überhaupt erst auf seinen Fahrstreifen zu gelangen. Eine Verbesserung für den Rechtsabbieger tritt also direkt ein, wenn der maximale Rückstau des Linksabbiegers auf die für diese Fahrtrichtung vorgesehenen Fahrstreifen verkürzt werden könnte.

Eine zweite Linksabbiegespur würde erhebliche finanzielle Mittel erfordern, die Lichtsignalanlage müsste mit zusätzlichen Signalgebern ausgestattet werden, da man bei einem zweispurigen Linksabbieger zwingend fahrtrichtungsbezogene Signalgeber installieren muss (Linkspfeil Rot, Gelb, Grün). Dies hätte eine grundlegende Änderung des Signalprogramms zur Folge. Als Tiefbaumaßnahme müsste mindestens ein Mast mit Ausleger nachgerüstet werden. Die neue Spurenaufteilung würde Änderungen an den Mittelinseln und der Randbegrenzung nach sich ziehen.

Zur Verbesserung des Verkehrsabflusses aus der Landesstraße mit ihrem starken Übereck-Verkehr (BAB-Anschluss Volmarstein – Hagen-Haspe) wurde

daher vor allem das Signalprogramm am Knoten B 7 / Enneper Straße untersucht:

Zu Beginn dieses Jahres wurden zunächst die Parameter der verkehrsabhängigen Steuerung verändert und die daraus folgenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation geprüft. Nach einer ersten Änderung an der Phasenfolge und einer ausführlichen Untersuchung bezüglich der tatsächlichen Freigabezeitverteilung im Zusammenhang mit der Rückstaulänge wurde eine Änderung des Signalprogramms vorgenommen. Diese Änderung wurde am **24.04.2012** in dem Steuergerät versorgt und wird zu einer erheblichen Verbesserung der Situation führen. Eine neue Beurteilung und eine abschließende Bewertung kann allerdings erst stattfinden, wenn die aktuelle Sperrung der B7 an der Rehstraße aufgehoben wurde, da sich im Moment nach Beobachtung der Verwaltung der Verkehr auf der Grundschoßfelder Straße reduziert hat.

Aus Sicht der Verwaltung würden sich bei der erwarteten Leistungsverbesserung Um- und Ausbaumaßnahmen erübrigen.

Ein verbesserter Verkehrsabfluss hätte hier ebenfalls entlastende Effekte auf die Grundstückszu- und -ausfahrten an der Grundschoßfelder Straße (**Punkt 4.**)

Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

- ☒ Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen
- ☐ Es entstehen folgende finanzielle und personelle Auswirkungen
- ☐ Es entstehen folgende bilanzielle Auswirkungen

Maßnahme

- ☐ konsumtive Maßnahme
- ☐ investive Maßnahme
- ☐ konsumtive und investive Maßnahme

Rechtscharakter

- ☐ Auftragsangelegenheit
- ☐ Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung
- ☐ Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung
- ☐ Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
- ☐ Vertragliche Bindung
- ☐ Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges
- ☐ Ohne Bindung

1. Konsumtive Maßnahme

Teilplan:		Bezeichnung:	
Produkt:		Bezeichnung:	
Kostenstelle:		Bezeichnung:	

	Kostenart	Lfd. Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3
Ertrag (-)		€	€	€	€
Aufwand (+)		€	€	€	€
Eigenanteil		€	€	€	€

Kurzbegründung:

- ☐ Finanzierung ist im lfd. Haushalt bereits eingeplant/gesichert
- ☐ Finanzierung kann ergebnisneutral (außer-/überplanmäßige Bereitstellung mit Deckung) gesichert werden.
- ☐ Finanzierung kann nicht gesichert werden (der Fehlbedarf wird sich erhöhen)

2. Investive Maßnahme

Teilplan:		Bezeichnung:	
Finanzstelle:		Bezeichnung:	

	Finanzpos.	Gesamt	lfd. Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3
Einzahlung(-)		€	€	€	€	€
Auszahlung (+)		€	€	€	€	€
Eigenanteil		€	€	€	€	€

Kurzbegründung:

- ☐ Finanzierung ist im lfd. Haushalt bereits eingeplant/gesichert
- ☐ Finanzierung kann gesichert werden (außer-/überplanmäßige Bereitstellung mit Deckung)
- ☐ Finanzierung kann nicht gesichert werden (der Kreditbedarf wird sich erhöhen)

3. Auswirkungen auf die Bilanz
 (nach vorheriger Abstimmung mit der Finanzbuchhaltung)

Aktiva:

(Bitte eintragen)

Passiva:

(Bitte eintragen)

4. Folgekosten:

a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil	€
b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr	€
c) sonstige Betriebskosten je Jahr	€
d) Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen)	€
e) personelle Folgekosten je Jahr	€
Zwischensumme	€
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr	€
Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt	€

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Stellen-/Personalbedarf:

(Anzahl)	Stelle (n) nach BVL-Gruppe	(Gruppe)	sind im Stellenplan	(Jahr)	einzurichten.
(Anzahl)	üpl. Bedarf (e) in BVL-Gruppe	(Gruppe)	sind befristet bis:	(Datum)	anzuerkennen.

gez.	gez.
(Name OB oder Beigeordneter inkl. Funktion)	(Name Beigeordneter inkl. Funktion)
	gez.
Bei finanziellen Auswirkungen:	Christoph Gerbersmann Stadtkämmerer

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Amt/Eigenbetrieb:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste
und Personenstandwesen

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

Beschlüsse:
