



Bereich Stadtplanung und Bauordnung 61-93-62
Az: 61-93-62
Datum: 04.05.2012

2012/108
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	14.06.2012	13

Betreff

Rondell Herner Str./Lönsstraße und
Radwegeführung zum Münsterplatz
mit Abstellanlagen

Finanzielle Auswirkungen

- ☐ keine haushaltsmäßige Berührung
- ☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Betriebsausschuss 3 beschließt die Umsetzung des Rondells Herner Straße / Lönsstraße mit Radverkehrsanlagen entsprechend beigefügter Planung

Er beauftragt die Verwaltung

- Zuschussmittel nach den Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus zu beantragen
- nach Möglichkeit Teile des durch die Stadt zu tragenden Eigenanteils über private Sponsoren einzuwerben
- die Verlagerung des im Gehwegbereich des Biesenkampes gepflasterten Radweges auf die Straße mit in die Fördermaßnahme zu integrieren
- den Eigenanteil in die Haushaltsgespräche für 2013 als vordringliche Maßnahme einzubringen.

D o b r i n d t
Technischer Beigeordneter

Sachverhalt

AUSGANGSSITUATION

Nachdem bereits im Jahr 2000 im Rahmen des Altstadtmarketingkonzeptes ein HFA - Beschluss zur Wiederm Zulassung des Verkehrs aus Richtung Biesenka mp in die Lön sstraße gefasst wurde, wurde die Umsetzung dieses Beschlusses durch Verträglichkeitsbedenken und unterschiedliche Auffassung zur gewünschten künftigen Funktion der Straße immer wieder aufgeschoben bzw. ausgesetzt.

Gleichwohl besteht aber nach wie vor ein Bedarfsdruck für die 1991 unterbundene Verkehrsbeziehung, der sich in regelmäßig wiederkehrenden Forderungen hierzu äußert. Zudem sind immer häufiger widerrechtliche Einfahrtvorgänge unter Nutzung der Busspur und durch gefährliche Wendefahrten am spitzwinkligen Ende der Dreiecksinsel des Einfahrtbereiches zu beobachten.

VERKEHRLICHE ENTWICKLUNG SEIT 1990

1990 wies der Einbahnstraßenzug Herner Straße – Biesenka mp noch zwei Richtungsspuren auf. Eine davon nahm praktisch den durchgehenden Verkehr von Dortmund in Richtung Herne auf. Die andere führte, für alle Fahrzeugarten nutzbar, in die Lön sstraße, von wo die Einbahnstraßenregelung über den Marktplatz und die Viktoriastraße einen geschlossenen Innenring bildete.

Sowohl die Belastung der Lön sstraße als auch die des Straßenzuges Biesenka mp – Herner Straße lagen damals bei 9.000 bis 10.000 Kfz/Tag.

Spätestens mit der Sanierung der Lön sstraße und der Eröffnung der Einkaufspassage Widumer Tor zeigte sich, dass damit die Verträglichkeitsgrenze insbesondere für Fußgänger und Anwohner überschritten war. Aber auch die gesicherten Abläufe am Busbahnhof waren damit nicht mehr zu gewährleisten.

In der Folgezeit konnten mit einer Reihe durchgreifender Maßnahmen die Verkehrsbelastungen in der Altstadt rigoros gesenkt werden.

Besonders wirkungsvoll für die Verkehrsausdünnung der Lön sstraße waren:

- Sperrung der Zufahrt aus Richtung Biesenka mp (heutige Buseinfahrt) im Zuge des Rückbaus des Biesenka mps
- Vorrangschaltung der Lichtsignalanlage am Widumer Tor für Fußgänger
- Öffnung der Widumer Straße in Richtung Altstadt mit entsprechenden Verkehrsverlagerungen
- Busbevorrangung und Unterordnung des Kfz-Verkehrs durch die Verkehrsführung in Höhe Bunker

Die Verkehrsbelastung der Lön sstraße ging hierdurch schrittweise von 9.400 Kfz/Tag im Jahre 1990 auf heute 3.700 Kfz/Tag zurück.

Im Straßenzug Biesenka mp - Herner Straße ging die Verkehrsbelastung im gleichen Zeitraum von 9.300 Kfz/Tag auf heute 4.600 Kfz/Tag zurück.

Diese Entlastung ist hauptsächlich zurückzuführen auf:

- Beschilderung eines weiträumigen Wegweisungssystems zu den Parkplätzen der Altstadt, das zur Minderung von Durchgangsverkehren durch die Altstadt beiträgt
- Ausbau des Parkplatzes Viehmarkt und Drehen der Einbahnstraßenrichtung der Viktoriastraße, wodurch das Erreichen dieses Parkplatzes über die Wittener Straße ermöglicht und gleichzeitig die Durchfahrt zum Biesenka mp vom Süden unterbunden wurde
- Schließung des Bahnübergangs Obere Münsterstraße für Verkehre aus Richtung Norden

Die Verkehrssituation am betrachteten Einmündungspunkt Herner Straße / Lön sstraße hat sich also über die letzten beiden Jahrzehnte durch Umsetzung o. g. verkehrsregulierender Maßnahmen in ungewöhnlicher Weise entspannt.

LÖSUNGSANSATZ ZU EINER VERTRÄGLICHEN ÖFFNUNG DER LÖNSSTRASSE

Um einerseits dem unter breiter öffentlicher Beteiligung entstandenen HFA-Beschluss des Jahres 2000 zur Öffnung der Lönsstraße gerecht zu werden, andererseits aber weiterhin vertragliche Verhältnisse in der Lönsstraße zu bewahren, wurde bereits 2005 ein Planungskonzept von der Verwaltung entwickelt, das diese Anforderungen weitgehend erfüllen soll.

Mit Hilfe eines Kreisverkehrs unter Beibehaltung der heutigen Buseinfahrt zur Lönsstraße verfolgt das Planungskonzept eine gezügelte Öffnung für den Kfz-Verkehr, ohne die Vorrangregelung für den ÖPNV in der Einfahrkurve und in Höhe Bunker anzutasten.

Gleichzeitig sieht es vor, über den Kreisverkehr die beiden Parkplätze „Im Ohr“ und „Herner Straße“ mit anzubinden, so dass hierüber auch das Ein- und Ausfahren über die westliche Herner Straße ermöglicht wird.

Dieser Umstand würde sich entlastend sowohl für den Biesenkamp als auch für die Lönsstraße auswirken und eine Mehrbelastung der Lönsstraße durch die neue Zufahrtmöglichkeit teilweise kompensieren.

AKTUELLE BESCHLUSSLAGE

Das Kreisverkehrskonzept wurde 2005 als möglicher Kompromiss und Lösungsansatz zur weitgehenden Bewahrung des vorhandenen Verträglichkeitsniveaus in der Lönsstraße dem Bürgerausschuss vorgestellt. Aus Haushalts- und Finanzierungsgründen wurde jedoch empfohlen, den Status quo zunächst beizubehalten. Eine Behandlung in weiteren Ausschüssen wurde ausgesetzt.

In der B1-Sitzung vom 27.01.2010 wurde nun aber aus Anlass eines erneuten Antrags zur Öffnung der Lönsstraße auf das Kreisverkehrskonzept des Jahres 2005 verwiesen und Einvernehmen zu dieser Lösung dokumentiert.

Daraufhin wurde dieses Grundkonzept erneut in die politischen Entscheidungsgremien eingebracht und am 16.06.2010 vom B1 und am 17.06.2010 vom B3 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, dieses Planungskonzept weiter zu entwickeln, Kosten zu ermitteln und Fördermöglichkeiten zu prüfen.

Dies ist inzwischen geschehen.

MODIFIZIERTE PLANERISCHE LÖSUNG

Der Planungsansatz des Jahres 2005 wurde entsprechend oben genannten Auftrages in folgenden Punkten weiterentwickelt:

Vom Kreisverkehr zum Rondell

An einem Kreisverkehr sind alle einfahrenden Fahrzeuge gegenüber denen auf der Kreisfahrbahn wartepflichtig. Dies könnte zu Problemen für Fahrzeuge, die von der LZA Herner Straße / Altstadtring kommen und am Kreisverkehr halten müssen führen. Insbesondere Busse würden Rückstaus in die Ampelkreuzung verursachen. Es bestände die Gefahr von Auffahrunfällen. Um dies zu vermeiden, soll unter Beibehaltung der Vorfahrt für alle von der LZA kommenden Fahrzeuge nun die Verkehrsanlage als Rondell ausgebildet werden, bei dem die links abbiegenden Fahrzeuge die Vorfahrt beachten müssen und durch die ovale Ausformung zudem noch einen ausreichenden Rückstauraum erhalten.

Geänderte Anbindung der Parkplätze „Herner Straße“ und „Im Ohr“

Die Anfahrt des Parkplatzes „Herner Straße“ aus Richtung Westen erfolgt durch Linksabbiegen über das Rondell in die heutige westliche Zufahrt. Verlassen wird der Parkplatz über die heutige östliche Zufahrt.

Am Parkplatz „Im Ohr“ wird die heutige Zufahrt als solche beibehalten. Der ausfahrende Verkehr wird aber nördlich zur Herner Straße geführt und kann über das Rondell und die Herner Straße die Altstadt in westlicher Richtung verlassen.

Die Verkehrsführung muss durch entsprechende Beschilderung unterstützt werden.

Zusätzliches Angebot für Radfahrer aus Richtung Herne in die Altstadt

Bereits im Zuge der politischen Befassung mit dem Kreisverkehrskonzept im Jahre 2005 war in einem Gespräch beim Zuschussgeber von diesem darauf hingewiesen worden, möglichst auch angemessene Angebote für Fußgänger und Radfahrer in die Planung zu integrieren.

Da vom Westen her über die Herner Straße wegen des Einbahnstraßensystems keine Radwegeverbindung zum Münsterplatz und somit als Zubringer zum ZOB, zur RB43 und zur nördlichen Altstadt vorhanden ist, wurde ein solches Angebot als gegen die Einbahnstraße geführter Radstreifen mit in die Planung aufgenommen. Zudem werden teils überdachte Radabstellanlagen am Münsterplatz mit vorgesehen und der marode Einmündungsbereich mit in der Planung erfasst.

Die Einrichtung des Radstreifens kann allerdings nur auf dem heute weitgehend durch Busse genutzten linken Fahrstreifen zwischen ZOB und Einfahrt Lönsstraße erfolgen. Die Verkehrsgesellschaften wurden hierzu beteiligt und sind bei den weiteren Detailplanungen mit einzubeziehen, mit dem Ziel, auch für die Radwegführung von dort Akzeptanz zu erwirken.

Fußwegeverbindung

Fußgänger erhalten über die vorhandene Dreiecksinsel östlich des künftigen Rondells eine Wegeverbindung zum Parkplatz „Herner Straße“ sowie zum südlichen Gehweg in Richtung ZOB.

Schutzstreifen für Radfahrer ab Dortmunder Straße bis zum Rondell

Eine Radwegekommission unter Beteiligung aller Straßenbaulastträger und der Bezirksregierung Münster hat 2011 im Zuge einer Radwegbefahrung festgelegt, den im Biesenkamp im Bürgersteigbereich gepflasterten Radweg aufzuheben und den Radverkehr im Fahrbahnbereich zu führen. Hierzu soll ein Schutzstreifen für Radfahrer ab Dortmunder Straße bis zum Rondell mit aufmarkiert werden. Da die vorhandene Radwegpflasterung aber immer noch einen nicht benutzungspflichtigen Radweg darstellt, die Benutzung durch Radfahrer wegen eines hohen Gefahrenpotenzials aber nicht erwünscht ist, soll eine Umpflasterung zum reinen Gehweg möglichst mit erfolgen.

MÖGLICHE FÖRDERUNG

Die modifizierte Planung mit den oben aufgeführten Planungsinhalten wurde im Februar dieses Jahres der Bezirksregierung Münster vorgestellt. Da es sich bei den neu zu verknüpfenden Straßen (Herner Straße und Lönsstraße) um verkehrswichtige Straßen handelt, die auch im Masterplan Mobilität als solche ausgewiesen sind, ist die Förderfähigkeit nach den seit 2009 geltenden Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus gegeben.

Der z. Z. geltende Fördersatz liegt bei 65%. Es gilt eine Bagatellgrenze von 200.000€. Die Umpflasterung des nicht mehr zulässigen Radweges im Bürgersteigbereich des Biesenkamps kann in die Zuschussmaßnahme integriert werden.

Die Spanne zwischen dem jeweils gültigen Fördersatz und einem gem. Ziffer 2.3.3. der VVG zu § 44 LHO zu tragenden Mindestanteil der Kommune von 10% der zuwendungsfähigen Kosten kann durch Sponsoren erbracht werden.

EINSCHÄTZUNGEN ZUR KÜNFTIGEN VERKEHRSELASTUNG

Grundlagen für die Abschätzung der künftigen Belastung sind:

- heutige Belastungswerte der Lönsstraße und der Herner Straße
- eingeschätzter neuer Abbiegeranteil in die Lönsstraße
- geschätzter Tagesumschlag der Parkplätze „Herner Straße“ und „Im Ohr“ mit anteiliger Umverteilung auf die neuen Zu- bzw. Abflussmöglichkeiten

Auf dieser Basis kann eine grobe Einschätzung zur künftigen Belastung der Lönsstraße sowie der Herner Straße stadtauswärts vorgenommen werden.

Folgende Annahmen werden hierzu getroffen:

Für die Nutzer der beiden neu angebundenen Parkplätze wird eine zu 50% geänderte Wegewahl angenommen, d. h. dass 50% der Nutzer des Parkplatzes „Herner Straße“ diesen

jetzt nicht mehr über den Biesenkamp anfahren und 50% der Nutzer des Parkplatzes „Im Ohr“ diesen jetzt nicht mehr über die Lönsstraße verlassen.

Desweiteren wird eine 90%ige durchschnittliche Auslastung und ein 6maliger Nutzerwechsel pro Tag angenommen.

Der Anteil der vom Biesenkamp kommenden Fahrzeuge, die links in die Lönsstraße abgebogen sind, lag 1991 bei 27%. Da hierin die Busse enthalten sind und heute durch die Führung am Bunker bzw. über das Rondell die Zufahrt wesentlich hinderlicher ist, wird von einer Minderung um 5% auf künftig 22% Linksabbieger ausgegangen.

Unter diesen modellhaften Annahmen ergibt sich unter Berücksichtigung der neuen Fahrbeziehungen über das Rondell eine Belastung der Lönsstraße von 4.470 Kfz pro Tag. Das sind 770 Kfz mehr als heute.

Für die stadtauswärtigen Richtung der Herner Straße errechnet sich eine Belastung von 4.070 Kfz pro Tag. Das sind 530 Kfz weniger als heute.

Vergleicht man diese Werte mit denen des Jahres 1990, so ergibt sich demgegenüber eine Absenkung der Belastung auf der Lönsstraße auf 42% und auf der stadtauswärtigen Richtung der Herner Straße auf 38% des damaligen Belastungswertes.

Eine weitere Minderung der Belastung auf der Lönsstraße könnte sich einstellen durch:

- zusätzliche Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den Altstadteingang Widumer Straße durch Wegweisung ab Kreisverkehr Westring / Herner Straße über die Erinstraße
- Entlastung durch Umstieg vom Pkw aufs Fahrrad
- Verkehrsminderungen in Folge des demografischen Wandels

Die beiden letztgenannten Punkte würden sich erst längerfristig einstellen und sind in ihrer Größe schwer abschätzbar. Sie sollen deshalb für die weiteren Betrachtungen nicht beziffert und zunächst vernachlässigt werden.

Die verkehrslenkende Wirkung einer Vorwegweisung zum Altstadteingang Widumer Straße aus Richtung Westen, die über die Erinstraße heute überhaupt nicht und über den Altstadtring nur unzureichend vorhanden ist, könnte allerdings den Zufluss in die Lönsstraße spürbar beeinflussen.

Geht man davon aus, dass eine 20%ige Umlenkung des aus Richtung Westen in die Lönsstraße einfließenden Verkehrs durch eine wirkungsvolle Vorwegweisung gelänge, so würde sich in der Lönsstraße wieder die heutige Belastung einstellen.

Je nach Größenordnung der o. g. Faktoren eines Umstiegs aufs Fahrrad sowie des demografischen Wandels könnte sich längerfristig sogar noch eine Minderung gegenüber heute einstellen.

Es sollte jedoch zunächst abgewartet werden, welche Verkehrsmenge sich nach Bau des Rondells in der Lönsstraße einstellt.

KOSTEN

Die Kosten des Gesamtvorhabens „Rondell Lönsstraße“ mit Umbau der Beleuchtungsanlage, einem Radweg bis zum Münsterplatz, der Anpassung des Einmündungsbereichs mit Radabstellanlagen und einer Umpflasterung des Radweges zwischen Dortmunder Straße und Münsterplatz belaufen sich gemäß Kostenschätzung des EUV auf rd. 280.000€.

Bei einer Förderung mit dem derzeitigen Fördersatz in Höhe von 65% verbliebe ein Eigenanteil für die Stadt von 98.000€.

Gelingt es Sponsoren zu gewinnen, die die Kostenspanne bis zum obligatorischen Mindesteigenanteil der Stadt übernehmen, so könnte das den Eigenanteil der Stadt im günstigsten Fall auf 28.000€ senken. Hinzu käme allerdings noch ein vorher zu finanzierender Planungskostenanteil, sofern die weitere Detailplanung nicht in Eigenregie des EUV erfolgt.

VERGLEICHSVARIANTEN / BETEILIGUNG DER VERKEHRSGESELLSCHAFTEN

Auf der Suche nach einer einfacheren Möglichkeit, den Verkehr aus östlicher Richtung wieder in die Lönsstraße fließen zu lassen und die begrünte Dreiecksinsel möglichst zu schonen sowie Kosten einzusparen, wurde noch die Erweiterung der Einfahrkurve (heutige Busspur) um eine weitere Fahrspur geprüft.

Diese Variante erweist sich allerdings aus Sicherheitsgründen als tückisch. Sie gestattet einerseits ein ungebremses Einfahren der Linksabbieger neben der Busspur, andererseits muss aber dem Verkehr aus Richtung LZA Herner Straße / Altstadttring an der Spitze der Dreiecksinsel die Vorfahrt gewährt werden. Die in der links daneben liegenden Busspur fahrenden Busse und Taxis haben hingegen freie Durchfahrt.

Dies ist kaum eindeutig beschilderbar und kann zu gefährlichem Fehlverhalten führen. Außerdem besteht die Gefahr, dass wegen der Wartepflicht Rückstaus auftreten und deshalb auf die danebenliegende freie Busspur gewechselt wird.

Als weitere Nachteile sind zu nennen, dass wegen der großzügigen Einfahrkurve ein höherer Abbiegeranteil in die Lönsstraße zu erwarten ist, ein Radwegeangebot in Richtung Münsterplatz fehlt und die beiden benachbarten Parkplätze nicht aus beiden Richtungen angefahren bzw. verlassen werden können.

Vorteilhaft wäre, dass nur zwei Bäume weichen müssten, die allerdings eine stattliche Größe erreicht haben.

Zusätzlich wurde noch die Möglichkeit geprüft auf Basis dieser Variante, die angestrebten ergänzenden Parkplatzanbindungen einzuarbeiten.

Zum Parkplatz „Herner Straße“ wäre über die Dreiecksinsel eine kurze Linksabbiegespur für zwei Pkw möglich, wofür allerdings ein weiterer kräftiger Baum weichen müsste und eine neue Zufahrt zu diesem Parkplatz anzulegen wäre.

Die zusätzliche Ausfahrt vom Parkplatz „Im Ohr“ in Richtung Herner Straße lässt sich allerdings nicht realisieren.

Da die genannten vermeintlichen Alternativen weder die Vorgabe einer verträglichen Verkehrsabwicklung, noch ein schlüssiges, alle verkehrlichen Defizite abdeckendes Gesamtkonzept aufweisen, scheiden sie aus Verwaltungssicht für eine weitergehende Betrachtung aus. Außerdem wäre hierfür wegen der bestehenden Bagatellgrenze eine Förderung auszuschließen weshalb für die Stadt nicht einmal finanzielle Vorteile absehbar wären.

Um ein Meinungsbild der Verkehrsgesellschaften zu erhalten, die mit dem ZOB in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Vorhaben stehen und ihre Betriebsabläufe gewahrt sehen möchten, wurden diesen die betrachteten Varianten zu einem Ortstermin vorgestellt und erläutert. Inzwischen liegt die gemeinsame Stellungnahme der Verkehrsbetriebe vor. Danach muss eine separate Busspur im Einfarbbogen zur Lönsstraße unabhängig vom MIV in jedem Fall erhalten bleiben, ebenfalls die bewährte Verkehrsführung mit Unterordnung des MIV und mit Busbevorrechtigung in Höhe Bunker. Mehrbelastungen der Lönsstraße bei deren Öffnung aus Richtung Biesenkaamp sollen durch Optimierung der Ampelschaltung am EKZ kompensiert werden. Kritisch wird der Radstreifen entgegen der Einbahnstraße, insbesondere im Querungsbereich der Ausfahrt aus dem ZOB gesehen, da hier durch die Busfahrer auch die von links kommenden Radfahrer zu beachten sind und eine Vorfahrtregelung zu Gunsten der ausfahrenden Busse wegen Gefährdung der Radfahrer ebenfalls ausscheidet. Desweiteren wird argumentiert, dass bei Einrichtung einer Ausweichhaltestelle in der Herner Straße bei Bauarbeiten am ZOB Konflikte mit dem Gegenrichtungsradweg entstehen würden. In Baustellensituationen sind aber ohnehin immer temporäre Sperrungen und Umleitungen festzulegen, die dann auch den Radweg zur sicheren Führung des Busverkehrs betreffen. Eine andere Radwegführung kommt aber nach nochmaliger Prüfung durch die Bereiche 32 und 61 nicht in Betracht. Auf Rückfrage der Verwaltung wurde allerdings vom Vertreter der vier beteiligten Verkehrsgesellschaften Kompromissbereitschaft signalisiert, so dass unter den gegebenen Umständen davon auszugehen ist, dass der Radweg wie geplant von dort so akzeptiert wird. Auch wurde die Rondellvariante

in dem Gespräch als die am wenigsten den Busbetrieb beeinflussende und somit als zu bevorzugende Variante bestätigt.

Wie gewünscht, sollen die Verkehrsgesellschaften in den weiteren Planungsprozess mit eingebunden werden.

WEITERE VORGEHENSWEISE

Nach Beschlussfassung soll ein Zuschussantrag durch den EUV erstellt und bei der Bezirksregierung Münster eingereicht werden, mit der Zielstellung, dass die Maßnahme möglichst noch in das Förderprogramm für 2013 aufgenommen wird.

Da der Stichtag für einzureichende Anträge mit angestrebter Bewilligung im Folgejahr jeweils am 01.Juni liegt, eine Beschlussfassung bis dahin aber nicht mehr möglich war, wird die Bauverwaltung beim Zuschussgeber um eine Terminverlängerung bitten, so dass der Antrag möglichst nachträglich noch eingereicht werden kann und zu den Einplanungsgesprächen zwischen der Bezirksregierung Münster und dem zuständigen Landesministerium im Herbst mit einfließen kann.

Hierfür wäre allerdings noch eine ausführungsreife Detailplanung durch den EUV sicherzustellen und als Voraussetzung für die Bewilligung der Fördermittel die Zustimmung des Behindertenbeirates einzuholen.

Zwischenzeitlich sollen Gespräche mit potenziellen Sponsoren zur Minimierung des Eigenanteils der Stadt geführt werden.

Zur Sicherung des verbleibenden Eigenanteils muss das Vorhaben als vordringliche Maßnahme in die Haushaltsgespräche für 2013 einbezogen werden.

ANLAGEN:

Anlage 1: Lageplan Gesamtmaßnahme Biesenkamp

Anlage 2: Lageplan Rondell Herner Straße / Lönsstraße mit Radweg bis Münsterplatz

Anlage 3: künftige Verkehrsbelastungen nach Umbau mit Rondell