

Herrn Bezirksbürgermeister
Heinz-Dieter Kohaupt
Schwerter Str. 168
58099 Hagen

22.06.2020

Änderungsantrag zu TOP I.9.2; hier:

Prüfauftrag Kreisverkehr/Fußgängerüberweg im Kreuzungsbereich Buschstraße/Helfer Straße

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,

bitte nehmen Sie gemäß § 6 GeschO den folgenden Änderungsantrag zum Tagesordnungspunkt I.9.2 der Tagesordnung der Sitzung der Bezirksvertretung Nord am 24.06.2020 auf.

Beschlussvorschlag:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob die Gegebenheiten im und um Kreuzungsbereich Buschstraße/Helfer Straße die Voraussetzungen zum Bau eines Kreisverkehrs erfüllen und wie eine mögliche Finanzierung aussehen könnte.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob die Anlage eines Fußgängerüberwegs in dem Bereich der Haltestellen „Buschstraße“, wie in der Skizze im Anhang dargestellt, möglich ist.**
- 3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Machbarkeit einer Lichtsignalanlage (LSA) mit Bedarfsanforderung für einen Arm des Knotenpunkts zu prüfen.**

Begründung:

Zu Punkt 1: Der Kreuzungsbereich Buschstraße/Helfer Straße ist momentan als vorfahrtsregelte Kreuzung ausgeführt und bildet einen Übergang von einer geschlossenen Bebauung hin zu einem Waldstück. Die Helfer Straße ist dabei die bevorrechtigte und verfügt in beiden Fahrtrichtungen über separate Linksabbiegespuren. Der Fußgängerverkehr wird an der Helfer Straße auf abgesetzten Gehwegen geführt. Von der Kreuzung aus in Richtung Süden steht nur ein unbefestigter Reitweg zur Verfügung. In der Buschstraße bildet ein einseitiger, abgesetzter Gehweg auf der bebauten Seite der Straße die Fußverkehrsinfrastruktur. Der Radverkehr wird mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Kreuzung wird von drei Linien des ÖPNV (524, 534, 543) genutzt.

Die Querungssituation wird als ungenügend angesehen (Vorlage 0110/2020), jedoch ist die Anlage eines Fußgängerüberwegs (FGÜ), umgangssprachlich „Zebrastreifen“, rechtlich nicht möglich ohne das Einziehen einer Linksabbiegespur (Vorlage 0249/2020). Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (Vorlage 0268/2020) ist aufgrund fehlender Gefahrenlage nicht möglich (Vorlage 0516/2020).

Um in diesem Bereich trotzdem mehr Schutz und Komfort insbesondere für ältere Personen und Kindern bieten zu können, sollten alle Möglichkeiten diskutiert werden.

Da sich Kreisverkehre allgemein bewährt haben, sollte auch dies betrachtet werden. Kreisverkehrsplätze senken die Geschwindigkeit ab (geringeres Unfallrisiko), verringern die Wartezeiten, verbessern die Situation für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Zudem haben sie auch eine gestalterische Funktion, indem sie Wechsel von verschiedenen Bereichen, hier Wohngebiet und Wald, gut betonen. Kreisverkehre haben insgesamt eine hohe Akzeptanz bei allen VerkehrsteilnehmerInnen. (vgl. ADAC 2005).

Die wichtigsten Bedingungen für die Anlage eines Kreisverkehrs sind zum einen die verfügbare Fläche und zum anderen die Verkehrsbelastung.

Eine Ortsbegehung und ein Blick auf amtliche Luftbilder zeigt, dass dort ausreichend Platz in Form von Straßen- und Grünraum zur Verfügung steht. Die Belastung kann auf Grundlage der Verkehrszählung von 2015 mit ca. 3.100 Fahrzeugen/24h (Stadt Hagen 2015) angegeben werden. Damit liegt die Verkehrsbelastung weit unter den groben Grenzen von 18.000 (Minikreisverkehr) und 20.000 (kleiner Kreisverkehr) (vgl. ADAC 2005: 17).

Sollte der Bau eines Kreisverkehrs erwogen werden, muss diskutiert werden ob dieser als *Minikreisverkehr* (überfahrbare Mittelinsel) oder als *Kleiner Kreisverkehr* ausgeführt werden soll. Es zeigt sich aus subjektiver Erfahrung, dass *Minikreisverkehre* von AutofahrerInnen nicht allzu gut akzeptiert werden (vgl. Situation am Tücking oder Innenstadt-Hochstraße), im Gegensatz zu einem *Kleinen Kreisverkehrsplatz*.

Da aus vielen Gründen der Bau eines Kreisverkehrs an der genannten Kreuzung möglich und auch sinnvoll erscheint sollte dies durch die Verwaltung weiter geprüft werden und es sollten Möglichkeiten der Finanzierung aufgezeigt werden.

Zu Punkt 2. Als weitere Möglichkeit wird der Bau eines FGÜ im Bereich der Haltestellen „Buschstraße“ hier zur Diskussion gestellt. Im Anhang befindet sich eine grobe Skizze.

Eine gemessene Breite von über 10 Metern am Beginn der Linksabbiegespur FR Süden ermöglicht hier ohne eine Verbreiterung der Fahrbahn das Überqueren der Straße in zwei „Etappen“ mit Hilfe einer Mittelinsel. Durch die Platzierung an eingezeichneter Stelle muss nur eine Spur pro Richtung gequert werden. Weiter ergibt sich durch diesen Standort, dass Fahrgäste des ÖPNV so nach dem Aussteigen bei Bedarf direkt ohne Umwege die Straße queren können. Bei dieser Variante entfällt keine Linksabbiegespur, außerdem werden alle Straßenbäume erhalten. Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit müssen allerdings die abgesetzten Gehwege im Bereich der Haltestellen abgesenkt werden, da bei einer Schräge zwischen den Gehwegen und dem Fahrbahnrand der Grenzwert von 6% Steigung sehr wahrscheinlich überschritten würde (dargestellt in der Skizze durch die Pfeile).

Nachteil dieser Variante wäre, dass diese nur eine geringere Verbesserung für Personen, welche die Kreuzung überqueren wollen, ist, weil diese möglicherweise längere Wege zurücklegen müssten. Jedoch stellt dies für Nutzer des ÖPNV eine deutliche Verbesserung dar und wäre insgesamt als Kompromiss zwischen der aktuellen Situation und der Maximalvariante (Kreisverkehr) vertretbar.

Zu Punkt 3: Als weitere Möglichkeit ist eine Lichtsignalanlage (LSA) mit Bedarfsanforderung zu prüfen. Es soll keinesfalls der gesamte Knotenpunkt signalisiert werden, sondern an einer Überquerungsstrecke, idealerweise auf der Seite, auf der in der Buschstraße der Gehweg verläuft, über die Helfer Straße diese Anlage installiert werden. Diese Variante wird auf Grund der Unterhaltskosten wahrscheinlich teurer als die Anlage eines FGÜ nach Vorschlag 2. Ob eine LSA über mehrere Jahre gerechnet billiger als die Anlage eines Kreisverkehrs sein kann, ist neben rechtlichen Aspekten zu prüfen und der Bezirksvertretung zur weiteren Diskussion vorzustellen.

Literatur:

ADAC: Leitfaden Der Kreisverkehr (2005) Verfügbar unter:

https://www.adac.de/mmm/pdf/rv_kreisverkehr_broschuere_0205_252126.pdf

Stadt Hagen: Verkehrsbelastung Stadtgebiet (2015) Verfügbar unter:

https://www.hagen.de/web/media/files/fb/fb_61/verkehrsplanung/miv/A2015-01-Stadtgebiet.pdf

Anhang gesonderte Datei: Skizze

Mit freundlichen Grüßen

Jochen Löher
(Fraktionsvorsitzender Hagen Aktiv BV Nord)

f. d. R.: Karin Nigbur-Martini
(Fraktionsgeschäftsführerin)

