

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Beirat für Behindertenfragen	21.02.2024	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	29.02.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verbesserung der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit an der Beckhausstraße am Hochbahnsteig Deciusstraße sowie an den Einmündungen Deciusstraße und Hamfeldstraße

Betroffene Produktgruppe

11.12.02 Verkehrsanlagen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Schildesche, 24.09.2015, Top 5.5, Drucksachen-Nr. 2071/2014-2020;
 Bezirksvertretung Schildesche, 18.02.2016, TOP 10, Drucksachen-Nr. 2773/2014-2020;
 Stadtentwicklungsausschuss, 01.03.2016, TOP 11, Drucksachen-Nr. 2773/2014-2020;
 Bezirksvertretung Schildesche, 16.09.2021, TOP 15.3, Drucksachen-Nr. 1180/2020-2025;
 Bezirksvertretung Schildesche, 27.01.2022, TOP 4.1, Drucksachen-Nr. 2890/2020-2025;
 Bezirksvertretung Schildesche, 24.02.2022, TOP 13.1;
 Bezirksvertretung Schildesche, 20.10.2022, TOP 5.7, Drucksachen-Nr. 4607/ 2020-2025;

Beschlussvorschlag:

Der Beirat für Behindertenfragen empfiehlt, die BV Schildesche beschließt:

- 1) **Am nördlichen Zugang der Stadtbahnhaltestelle Deciusstraße soll eine Fußgängerampel über die Beckhausstraße errichtet werden, um einen gesicherten und barrierefreien Zugang zum Hochbahnsteig zu schaffen.**
- 2) **Die vorhandene Fußgängerampel in Höhe Beckhausstraße 120 soll erneuert und ebenfalls gemäß den aktuellen Standards barrierefrei ausgestaltet werden.**
- 3) **Die vorhandenen signaltechnischen Anlagen zur Gleissicherung an den Einmündungen Deciusstraße und Hamfeldstraße sollen im Rahmen der o.g. Maßnahmen ersetzt und zu vollständigen Lichtsignalanlagen (LSA) entsprechend der Anlagen 1.2 und 2.2 erweitert werden, um den Fußverkehr barrierefrei zu führen und die Gefahr von Unfällen mit Stadtbahneteiligung zu minimieren.**

Begründung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat im Jahr 2022 anlässlich einer Anfrage aus der Bezirksvertretung Schildesche geprüft, ob ein Fußgängerüberweg (FGÜ) über die Beckhausstraße in Höhe Hausnummer 130 angeordnet werden kann (Drucksachen-Nr. 2890/2020-2025). Die Anordnung eines FGÜ an dieser Stelle ist nicht möglich, weil keine Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und Gleisbereich hergestellt werden kann und die Anordnung eines FGÜ über Gleise nicht zulässig ist.

Auch das Amt für Verkehr und moBiel sehen Handlungsbedarf für eine sichere Querung der Beckhausstraße und einen barrierefreien Zugang zur Stadtbahnhaltestelle Deciusstraße. Deshalb ist die Errichtung einer Fußgängerampel mit Signalen für Blinde und Sehbehinderte am nördlichen Zugang des Hochbahnsteigs geplant. Diese Anlage muss wegen der verkehrstechnischen Abhängigkeiten gemeinsam mit der Einmündung Deciusstraße signalisiert werden, so dass auch dort die Erneuerung und Erweiterung der vorhandenen Signalanlage erforderlich wird.

Die vorhandene Fußgängerampel in Höhe Beckhausstraße 120 soll ebenfalls erneuert und gemäß den aktuellen Standards barrierefrei über Fahrbahn und Gleise ausgestattet werden. Auch hier ist eine gemeinsame Signalisierung mit der Einmündung Hamfeldstraße erforderlich und damit der Austausch und die Erweiterung der dortigen Signalanlage.

Die Erneuerung der Signaltechnik an den Einmündungen Deciusstraße und Hamfeldstraße bietet die Möglichkeit, die Gefahr von Unfällen mit Stadtbahnbeteiligung zu reduzieren, wie es in einer Anfrage aus der BV Schildesche *zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Beckhausstraße unter Berücksichtigung der Stadtbahnlinie 1 (Drucksachen-Nr. 4607/2020-2025)* gefordert wurde.

Frühere Untersuchungen:

Obwohl es sich bei den genannten Einmündungen nicht um Unfallhäufungsstellen im Sinne des gemeinsamen Runderlasses des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW (2008) handelt, wurde aufgrund der potenziellen Unfallschwere bereits in der Vergangenheit Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gesehen. Im Jahr 2016 hat das Amt für Verkehr mögliche Maßnahmen für die Einmündung Deciusstraße untersucht, bewertet und der Politik vorgestellt (*Drucksachen-Nr. 2773/2014-2020*).

Dabei wurde die Einrichtung von Schrankenanlagen aufgrund des fehlenden Platzes für die notwendigen Aufstellflächen und Abbiegefahrspuren ebenso verworfen wie die Ausweisung von Einbahnstraßen, die zu Verkehrsverlagerungen mit potenziell neuen Gefahrenstellen und Einschränkung der Erreichbarkeit, z.B. des Verbrauchermarktes, führen würden.

Durch eine geringfügige Erweiterung der vorhandenen Teilsignalisierung mit Austausch der Springlichter gegen zweiteilige Signalgeber (Rot/Gelb) könnte für abbiegende Kfz eine größere Verbindlichkeit der Signale erreicht werden. Allerdings würden diese Signale wegen der Führung auf einer gemeinsamen Fahrspur auch für geradeausfahrende Kfz gelten. Eine solche Regelung wird erfahrungsgemäß oft nicht akzeptiert. Wenn dann wartende Fahrzeuge im Einmündungsbereich überholt werden, kann das zu Gefährdungen führen, weil einbiegende Fahrzeuge den Gleisbereich nicht räumen können.

Durch eine vollständige Signalisierung an den Einmündungen könnte die Gefahr von Unfällen mit Stadtbahnbeteiligung minimiert werden. Weil aus Platzgründen keine separaten Abbiegespuren möglich sind, müssten jedoch für eine konfliktfreie Stadtbahn-Grünphase alle Kfz-Richtungen auf Rot gesetzt werden. Dass auch der Geradeausverkehr in der Beckhausstraße bei jedem Stadtbahneingriff angehalten werden müsste, hätte erhebliche Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs mit reduzierter Leistungsfähigkeit und führt zu längeren Wartezeiten für alle Verkehrsarten und Richtungen. Dies kann in den verkehrlichen Spitzenstunden zu einer zeitweisen Überlastung der Beckhausstraße sowie der einmündenden Straßen führen.

Aufgrund der beschriebenen Risiken wurde die Anpassung der Signalisierung nach den Beratungen in der BV Schildesche und im Stadtentwicklungsausschuss im Jahr 2016 nicht weiterverfolgt.

Aktuelle Planungsvarianten:

Eine Erweiterung der Signalisierung an den Einmündungen ohne Beeinträchtigung der Verkehrsqualität würde einen Umbau der Beckhausstraße mit Neuaufteilung des Straßenraums erfordern. Dafür gibt es derzeit keine zeitliche Perspektive und es würden aufgrund des begrenzten Straßenraums auch nicht für alle Verkehrsarten die gewünschten Verkehrsflächen vorgesehen werden können. Deshalb sollen die neuen Lichtsignalanlagen, trotz der unvermeidbaren Beeinträchtigung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten, weitestgehend ohne Umbau des Straßenraums geplant werden. Dabei sind jedoch die Anforderung für den zukünftigen Einsatz von Vamos-Stadtbahnen sowie die geplante Verlängerung des Hochbahnsteigs Deciusstraße zu berücksichtigen.

Am 24.02.2022 wurden der BV Schildesche erste Planungsvarianten vorgestellt. Diese wurden zustimmend zur Kenntnis genommen und sollten durch das Amt für Verkehr weiter ausgearbeitet werden. Das Ziel einer Umsetzung in 2023 wurde wegen der Komplexität der Planungen und fehlender Planungsressourcen nicht erreicht. Mittlerweile wurden jedoch die Planungsvarianten weiter ausgearbeitet und zwischen Amt für Verkehr und moBiel abgestimmt.

Für die beiden Fußgängerampeln über die Beckhausstraße sind Ausstattung sowie Art und Weise der Signalisierung durch allgemeine Standards weitgehend festgelegt. Für die Signalisierung der Einmündungen gibt es jedoch nach wie vor zwei Varianten:

Variante 1: Bedarfs-LSA mit Teilsignalisierung

(siehe Anlagen 1.1 und 2.1)

Die Kfz-Signale sind in der Grundstellung dunkel und werden bei Anmeldung einer Stadtbahn in Rot gesetzt. Der für den Radverkehr stadteinwärts freigegebene Gehweg auf der Westseite der Beckhausstraße wird wie heute nicht signalisiert, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen können die Einmündungen immer unter Beachtung des Vorrangs der ab- und einbiegenden Kfz überqueren. Die oben beschriebenen Risiken einer Teilsignalisierung (Konflikte beim Räumen vor Einfahrt einer Stadtbahn) bestehen weiterhin. Sie können jedoch dadurch verringert werden, dass die Kfz auf der Beckhausstraße bereits vor der Einmündung angehalten und beim Wechsel in die Stadtbahnphase deutlich früher als die einbiegenden Kfz in Rot gesetzt werden.

Eine Bedarfs LSA beeinflusst den Verkehrsablauf an den Einmündungen nur bei einem Stadtbahneingriff. Die Qualität des Verkehrsablaufs für alle Verkehrsarten wird deshalb insgesamt kaum beeinflusst. Allerdings ist auch nur eine geringfügige Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Außerdem wäre weiterhin keine geschützte und barrierefreie Überquerung der Einmündungen gegeben.

Die Gesamtkosten werden auf 400.000 EUR (brutto) geschätzt. In dieser Summe sind auch die Tiefbaukosten für die Erstellung des Schacht- und Leerrohrsystems sowie für den barrierefreien Ausbau der Furten an den beiden Fußgängerampeln über die Beckhausstraße berücksichtigt.

Variante 2: LSA mit vollständiger Signalisierung

(Anlagen 1.2 und 2.2)

In dieser Variante sind die Signale an den Einmündungen immer in Betrieb, wegen der komplexen Verkehrssituationen auch in Zeiten ohne Stadtbahnbetrieb. In der Grundstellung hat der Kfz-Verkehr auf der Beckhausstraße Grün. Alle anderen Richtungen bekommen nur auf Anforderung jeweils eigene Grünphasen. Dies gilt auch für den Fuß- und Radverkehr beim Überqueren der Einmündungen Deciusstraße und Hamfeldstraße. Üblicherweise kann Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr bei gemeinsamer Führung auf einem Fahrstreifen „bedingt verträglich“ mit dem parallel geführten Fuß- und Radverkehr signalisiert werden, in einer gemeinsamen Grünphase

unter Beachtung der Vorrangregeln nach StVO. Eine solche Regelung setzt jedoch voraus, dass der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem abbiegenden Kfz-Verkehr bevorrechtigt ist, was aber an den betrachteten Einmündungen nicht der Fall ist. Hier sind die Furten sehr weit vom Fahrbahnrand der Beckhausstraße abgesetzt angeordnet, so dass der Fuß- und Radverkehr wartepflichtig ist und mit separaten Grünphasen signalisiert werden muss.

Die Signalisierung in einzelnen „konfliktfreien“ Signalphasen führt aufgrund der erforderlichen Mindestfreigabe- und Übergangszeiten zu längeren Umlaufzeiten der LSA und damit zu längeren Wartezeiten für alle Verkehrsarten und Richtungen.

Auch bei geringem Verkehrsaufkommen werden die Wartezeiten insbesondere für den Fuß- und Radverkehr beim Überqueren der Hamfeld- und Deciusstraße nicht immer nachvollziehbar sein, so dass mit einer geringen Akzeptanz der Signalisierung und Rotlichtverstößen zu rechnen ist.

Eine im Dezember 2023 durchgeführte Verkehrszählung hat keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zu der im Jahr 2016 zu Grunde gelegten Verkehrszählung ergeben. In der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) liegt die Querschnittsbelastung in der Beckhausstraße bei 920 Kfz, in der Deciusstraße bei 400 Kfz, in der Hamfeldstraße bei 85 Kfz und in der Schillerstraße bei 300 Kfz. Eine Leistungsfähigkeitsberechnung nach Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ergibt unter Annahme eines Signalzeitenplans mit einer Umlaufzeit von 100 Sekunden an beiden betrachteten Knotenpunkten die Verkehrsqualität D. Auf einer Skala von A (keine Beeinträchtigung) bis F (Überlastung) beschreibt die Qualitätsstufe D einen stabilen Verkehrsablauf, der jedoch gekennzeichnet ist durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer*innen führen.

Im Vergleich zum derzeitigen weitgehend störungsfreien Verkehrsablauf (Qualitätsstufe A bis B) wird die Vollsignalisierung der Einmündungen zu einer deutlich wahrnehmbaren Beeinträchtigung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer*innen führen. Dafür wird jedoch die Gefahr von Unfällen mit Stadtbahneteiligung minimiert. Außerdem kann eine barrierefreie Signalisierung für Fußgänger*innen über alle Einmündungen geschaffen und damit der barrierefreie Zugang zur Stadtbahnhaltestelle weiter verbessert werden.

Die Gesamtkosten werden auf 500.000 EUR (brutto) geschätzt. Darin enthalten sind alle Tiefbaukosten für die Erstellung des Schacht- und Leerrohrsystems, sowie für den barrierefreien Ausbau aller fünf Furten über Beckhausstraße, Deciusstraße, Hamfeldstraße und Schillerstraße.

Zusammenfassung und Fazit:

Die Errichtung einer Fußgängerampel am nördlichen Zugang zum Hochbahnsteig Deciusstraße sowie die Erneuerung der südlich der Haltestelle gelegenen Fußgängerampel erfordern eine gemeinsame Signalisierung mit den jeweils angrenzenden Einmündungen Deciusstraße bzw. Hamfeldstraße. Deshalb müssen dort die vorhandenen signaltechnischen Anlagen zur Gleissicherung ausgetauscht und erweitert werden.

Für die zukünftige Signalisierung an den Einmündungen gibt es zwei Varianten:

- Eine **Bedarfs-LSA mit Teilsignalisierung** (Variante 1) hat nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsqualität, verbessert aber auch die Verkehrssicherheit nur geringfügig.
- Eine **LSA mit vollständiger Signalisierung** (Variante 2) reduziert die Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten und Richtungen. Dafür wird aber die Gefahr von Unfällen mit Stadtbahneteiligung minimiert sowie eine gesicherte und barrierefreie Überquerung der Einmündungen ermöglicht.

Mit dem Ziel einer barrierefreien Führung des Fußverkehrs und unter der Vorgabe „Sicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrsablaufs“ ergibt sich die Variante 2 mit einer vollständigen Signalisierung der Einmündungen als Vorzugsvariante.

Beim aufgeführten Beschlussvorschlag handelt es sich um einen Grundsatzbeschluss zur Art und Weise der Signalisierung, der auch den barrierefreien Ausbau aller Fußgängerfurten entsprechend den rechtlichen Vorgaben beinhaltet.

Die Beteiligung des Beirats für Behindertenfragen wird im Rahmen der Ausführungsplanung erneut erfolgen.

Anlagen:

Anlage 1.1: Beckhausstraße / Deciusstraße, Variante 1 – Bedarfs-LSA

Anlage 1.2: Beckhausstraße / Deciusstraße, Variante 2 – Vollständige LSA

Anlage 2.1: Beckhausstraße / Hamfeldstraße / Schillerstraße, Variante 1 – Bedarfs-LSA

Anlage 2.2: Beckhausstraße / Hamfeldstraße / Schillerstraße, Variante 2 – Vollständige LSA

Beigeordneter

Adamski

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.