

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 19/0434
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 12.08.2019
Bearb.:	Haß, Christine	Tel.: -366	öffentlich
Az.:	604.20		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	15.08.2019	Anhörung

Ergebnis des Prüfauftrags zum Knotenpunkt Quickborner Straße / Beim Umspannwerk von der CDU-Fraktion aus der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 16.05.2019 (TOP 4)

Sachverhalt

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr beschließt eine Änderung für den motorisierten Verkehr zur Entlastung des Knotenpunkts Quickborner Straße / Beim Umspannwerk bei gleichzeitiger Trennung und gesicherten Führung des Radverkehrs zu prüfen.

Hierfür wird die Verwaltung gebeten, mehrere Varianten dem Ausschuss vorzulegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Variante a) Optimierung der LSA-Steuerung

Es wurde geprüft, ob die LSA-Steuerung geändert werden kann, um die Freigabezeit für den Rechtsabbieger in Richtung Norden zu verlängern. Die Prüfung hat folgendes Ergebnis ergeben:

Diese Anlage ist gekoppelt mit der ca. 100 Meter entfernten Schrankenanlage des AKN-Bahnüberganges an der Quickborner Straße.

Diese Kopplung ist aus sicherheitstechnischen Gründen äußerst wichtig und hat in der Steuerung der benachbarten Lichtsignalanlage die höchste Priorität. Die Steuerung muss so ausgelegt sein, dass im Falle der Schrankenschließung keinesfalls ein Fahrzeug auf den Schienen des Bahnüberganges im Stau stehen bleiben darf. Fährt ein Schienenfahrzeug auf die Schrankenanlage zu, bekommt die Schrankenanlage einen Impuls, der sofort an die benachbarte Lichtsignalanlage weiter gegeben wird. Die Lichtsignalanlage reagiert sofort und lässt das Verkehrsaufkommen auf der Quickborner Straße abfließen.

Zusätzlich wird bei geöffneter Schrankenanlage die Lichtsignalanlage verkehrabhängig geschaltet, d.h. die Steuerung passt sich mittels Induktionsschleifen dem Verkehrsaufkommen an. Hieraus ergibt sich, wenn möglich, eine auf das Verkehrsaufkommen angepasste Steuerung.

Aufgrund dessen kann eine Änderung der Steuerung nicht erfolgen.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	---------------------

Variante b) Schließung des beschränkten Bahnübergangs

Eine weitere Variante ist die Schließung des beschränkten Bahnübergangs an der Quickborner Straße, der ebenfalls zu einer Entlastung der Ost-West-Richtung im Knotenpunkt führen würde. Diese Variante konnte noch nicht detailliert geprüft werden.

Aufgrund der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße könnte diese Verbindung unterbrochen werden. Ob der Fuß- und Radverkehr weiter queren kann, müsste im Zuge der Schließung geprüft werden. Die Landeseisenbahnverwaltung würde diese Maßnahme sicherlich begrüßen, da wieder eine potentielle Konfliktstelle entschärft wäre.

Vor der Schließung müsste geprüft werden, in welche Straßen die bestehenden Verkehrsströme abfließen und ob die Mehrbelastung in den angrenzenden Straßen vertretbar wäre.

Variante c) Öffnung des Kundenparkplatzes in Richtung P&R Quickborner Straße

Baugenehmigung

Bei der Baugenehmigung der Einzelhandelsstandorte wurde eine besondere Auflage erteilt: Die Anlieferung von EDEKA darf nur im Ausnahmefall über die Stichstraße Quickborner Straße erfolgen. Nach jeder Lieferung sind die vorhandenen Poller wieder in den vorgesehenen Bodenhülsen zu verankern. Eine Kopie des genehmigten Bauantrags liegt bei Bedarf zur Einsicht bereit.

Velorouten

Im Zuge der Umsetzung der Veloroute 1a soll der Radverkehr über die Stichstraße Beim Umspannwerk im Mischverkehr geführt werden. Der heutige Anteil des Kfz-Verkehrs lässt eine sichere Führung im Mischverkehr zu. Durch eine Öffnung der Stichstraße in Richtung Kundenparkplatz würde sich der Anteil des Kfz-Verkehrs und möglicherweise auch des Schwerlastverkehrs erhöhen, so dass der Rad- und Fußverkehr separat geführt werden sollte.

Bei einer separaten und gesicherten Führung des Rad- und Fußverkehrs soll laut Antrag eine Wegstrecke östlich entlang der Bahnlinie gewählt werden. Im Bebauungsplan 255 ist die an den P&R-Bereich im Norden grenzende Grünfläche festgesetzt. Folglich müsste der Radverkehr, wenn er entlang der Bahntrasse geführt würde und separat vom Kfz-Verkehr geführt werden soll, über heute existierende Parkplätze geleitet werden. Dementsprechend müssten im nördlichen Bereich der P&R-Anlage drei Parkplätze für die geänderte Führung des Radverkehrs entfallen. Auch im südlichen Bereich müsste mindestens ein Parkplatz entfallen. Doch selbst bei Wegnahme der Parkplätze ist eine Führung gemäß beschlossener Qualitätsstandards für die Velorouten nicht möglich. Es würde sich um eine Engstelle handeln (vgl. Anlage 1)

Parkraumbewirtschaftung

Wenn die Parkraumbewirtschaftung greift, wird die geöffnete Zufahrt zum Kundenparkplatz einen zusätzlichen Anreiz darstellen, diese Stellplätze mit zu nutzen, da diese kostenfrei angeboten werden. Im derzeitigen Zustand existiert zumindest eine optische Trennung zwischen diesen beiden Parkplätzen.

Abkürzungsverkehre

Eine geöffnete Zufahrt von der Stichstraße Quickborner Straße würde auch zu Abkürzungsverkehren, die die Lichtsignalanlage im Knotenpunkt Quickborner Straße / Beim Umspannwerk umfahren möchten, führen. Dabei ist auch mit höheren Geschwindigkeiten zu rechnen, die eine Gefahr für die fußläufige Kundschaft darstellen. Größere Verkehrsmengen über eine Privatfläche abzuwickeln, sollte grundsätzlich vermieden werden.

Variante d) Beibehaltung der aktuellen Führung im Knotenpunkt

Durch die Öffnung der Oadby-and-Wigston-Straße, die zum Zeitpunkt des Antrags noch nicht vorlag, wird der Knotenpunkt Quickborner Straße / Am Umspannwerk ohnehin in Ost-

West-Richtung entlastet. Denn mit der Fertigstellung der nördlichen Verlängerung soll die Quickborner Straße in ihrer Verbindungsfunktion im Hauptverkehrsstraßennetz herabgestuft werden: Die künftige Hauptverkehrsrichtung an diesem Knotenpunkt ist die Nord-Süd-Richtung. Darüber hinaus werden Fuß- und Radverkehr im heutigen Ausbaustandard bereits separat und sicher geführt. Es ist sowohl ein nicht benutzungspflichtiger Radweg als auch ein Gehweg vorhanden. Eine besondere Unfalllage liegt an diesem Knotenpunkt ebenfalls nicht vor.

Um die Verkehrsströme und die Entlastung des Knotenpunkts mit belastbaren Zahlen zu untermauern, könnten Verkehrszählungen mit Kennzeichenverfolgung an diesem Knotenpunkt beauftragt werden. Dadurch könnten alle Fahrbeziehungen genau analysiert werden. Unter anderem könnte auch geprüft werden, welche Kraftfahrzeuge von Osten über die Quickborner Straße kommend überhaupt noch auf den EDEKA-Parkplatz einbiegen.