

## **Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen**

Die 7. Sitzung (Sondersitzung) des Bezirksausschusses IV - Siegen-Mitte - findet am

**Mittwoch, 16.03.2022, 17:00 Uhr,**

im Bismarckhalle, Bismarckstraße 47, 57076 Siegen, Großer Saal, statt.

---

### **A.      ÖFFENTLICHE SITZUNG**

#### **1.      Ausführungsplanung zum Umbau des Knotens B54 / L719 "Schleifmühlchen"**

Alle Informationen sind auch im Ratsinformationssystem der Stadt Siegen unter [www.siegen.de](http://www.siegen.de) abrufbar.

---

Siegen, 02.03.2022

Der Bürgermeister

## **Ö F F E N T L I C H E   N I E D E R S C H R I F T**

**über die 6. Sitzung (Sondersitzung) des Bezirksausschusses IV - Siegen-Mitte -**

vom:           **16.03.2022**  
von:           **17:00 Uhr**  
bis:           **18:50 Uhr**  
Ort:           **Bismarckhalle, Bismarckstraße 47,  
57076 Siegen, Großer Saal**

**Anwesend waren:**

Vom Bezirksausschuss IV - Siegen-Mitte:

Stv Heilmann, Martin	- als Vorsitzender
Stv Becker, Melanie	
Stv Eberlein, Birgit	
AM Hellwig, Raimund	
AM Herrmann, Bernd	
AM Hinkel, Petra	
AM Korczak, Dominik	
AM Laube, Klaus	
Stv Rompf, Jürgen	
Stv Schmidt, Lena	
AM Schulz, Kenny	
Stv Six, Annette	
AM Vogt, Christian	
Stv Wagener, Tanja	
AM Yousuf, Himat	vertritt Lauber, Philipp

Beratende Mitglieder:

AM Moschner, Frank	
IntRM Tahmaz, Hanan	vertritt Alghazali, Manaf

Aufgrund besonderer Einladung

Herr Wittowski

Ingenieurbüro Klapp + Müller

Von der Verwaltung:

StBR Schumann

Städt. BD Schreiber

VA Böcking

VA Dornseifer

VA Born

VA Jenke

VA Krippendorf

VA Schneider. P.

VA Meyer

VA Heide

VA Fazzio

StAR Munker

VA Mockenhaupt

- als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

AM Lauber, Philipp

vertreten durch AM Yousuf, Himat

IntRM Alghazali, Manaf

vertreten durch IntRM Tahmaz, Hanan

AM Knapp, Dr. Bernd

**A. ÖFFENTLICHE SITZUNG****1. Ausführungsplanung zum Umbau des Knotens B54 / L719 "Schleifmühlchen"**

Vorlage Nr. VL 828/2022

**Die Verwaltungsvorlage des Tagesordnungspunktes wird gemeinsam mit dem Verkehrsausschuss, dem Bauausschuss und dem Bezirksausschuss III – Siegen-Ost des Rates der Universitätsstadt Siegen beraten.**

Einführend geht Frau Schreiber zunächst auf die Historie des Knotenpunktes ein. Die 2013 beschlossene Entwurfsplanung sei 2018 durch den Zuschussgeber bewilligt worden. Gegenüber dem Fördermittelgeber müsse man sich jährlich rechtfertigen, warum die Fördersummen in Millionenhöhe noch nicht verbaut worden seien und die Bezirksregierung Arnsberg müsse dies gegenüber dem Ministerium tun, warum man die Gelder für die Universitätsstadt Siegen parke und nicht anderen Kommunen zur Verfügung stelle. Aus diesem Grund sei sie dankbar für die gemeinsame Beratung der vier Ausschüsse, um Zeit einzusparen. Lagetechnisch unterscheide sich die Ausführungsplanung von der Entwurfsplanung wenig, dies sei

dadurch begründet, dass der Entwurf bereits so geplant worden sei, dass dem Zuschussmittelgeber keine Änderungsanträge mehr vorgetragen werden mussten.

Anschließend erläutert Herr Witowski vom Ingenieurbüro Klapp + Müller anhand einer ausführlichen Präsentation, die aus den Teilbereichen „örtliche Gegebenheiten“, „Ausbau“, „Bauzeitliche Verkehrsführung“ und einer Zusammenfassung besteht, die Ausführungsplanung zum Umbau des Knotens B54/ L719 „Schleifmühlchen“.

- *Die Präsentation ist der Druckversion der Niederschrift als Anlage beigelegt. Im elektronischen Dokument ist sie unter dem entsprechenden Punkt zu sehen.*

Die Planung zusammenfassend ist festzustellen, dass der Verkehr in der Hauptachse zwischen Kochs Ecke und Kaan- Marienborn dauerhaft auch während der Bauphasen in beiden Richtungen möglich ist. Notwendig ist für einen Zeitraum die Abtrennung der Zufahrt zum Lindenberg. Der Verkehr in die Fludersbach wird per Ampel gesteuert und ist zeitweilig aus Richtung Kreisel nur als Einbahnstraße möglich. Die gesamte Baumaßnahme wird im Rahmen von 6 Bauabschnitten abgewickelt. Der erste kurze Bauabschnitt dient der Vorbereitung des Hauptabschnittes. Für den 2. Bauabschnitt sind in etwa 12 Monate vorgesehen. Während dieses Abschnittes werden der nördliche Teil des zukünftigen Kreisels sowie die Ufermauer zur Weiß erstellt.

Im Rahmen des 3. Bauabschnittes wird der Bereich Lindenberg hergestellt. Zeitlich geht man von einer Dauer von ca. 8,5 Monaten aus. Wenn die Straße zum Lindenberg wieder nutzbar ist, schließt sich ebenfalls für einen ähnlichen Zeitraum der 4. Bauabschnitt zur Herstellung des südlichen Bereiches des Kreisverkehrsplatzes an. Abschließend erfolgen die Herstellung der Mittelinsel, das Aufbringen der Randsteine sowie das Aufbringen der Gussasphaltdeckschicht. Das Aufbringen der Gussasphaltdeckschicht muss in einem Guss mit wenigen Schnittpunkten erfolgen, was eine Vollsperrung erforderlich macht. Dies wird an einem Wochenende erfolgen. Insgesamt geht man für die Baumaßnahme von einem Zeitraum von 2,5 Jahren aus. Die entscheidendsten Bauabschnitte stellen die Bauabschnitte 2, 3 und 4 dar.

Wunschtermin der Verwaltung für den Spatenstich ist der 1. November 2022. Dann besteht das Provisorium genau 20 Jahre.

Im Rahmen der Ausführungen des Ingenieurbüros sowie der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahme mit allen Beteiligten abgestimmt worden sei. Anlieger und Gewerbetreibende könnten während der gesamten Baumaßnahme ihre Grundstücke erreichen. Auch Rettungsdienste und ÖPNV könnten durchgehend den Knoten befahren, die Bauabschnitte seien mit ihnen besprochen worden. Hinsichtlich des ÖPNV für den Bereich Lindenberg müssten Ausweichrouten festgelegt werden.

Es wird aber auch seitens der Verwaltung angemerkt, dass mit dem Bau des Knotens „Schleifmühlchen“ nicht alle Verkehrsprobleme der Innenstadt zu lösen seien. Hätte man die Tangente mit dem Siebertgtunnel gebaut, stünde auch mehr Platz zur Verfügung, um die Verkehre optimal zu führen. Seitens der Verwaltung wird dafür geworben, der Planung zuzustimmen, um aus dem derzeitigen Provisorium einen dauerhaften Kreisverkehrsplatz herzustellen.



Alle Verkehrsarten würden während der Bauphase geführt. Die Fertigstellung des Radweges Hainer Hütte vor Beginn der Baumaßnahme „Schleifmühlchen“ sei seitens der Verwaltung nie zugesagt worden. Der AK Radverkehr beschäftige sich auch mit dem Thema. Die Politik wisse, dass die Verwaltung optimiere und auf Vorschläge eingehe, um das Optimale herauszuholen. Man könne nicht von der Verwaltung verlangen, den Radverkehr im Rahmen der Baumaßnahme optimal aus Richtung Innenstadt nach Kaan- Marienborn, den Lindenberg oder in die Fludersbach führen zu können.

Der Ausbau des „Schleifmühlchens“ dürfe nicht mit der anstehenden SVB- Maßnahme in der Löhrstraße kollidieren und könne daher erst beginnen, wenn die Löhrstraße frei befahrbar sei. Gegebenenfalls müsse die Bauabschnittsplanung der Maßnahme „Löhrstraße“ angepasst werden. Die Löhrstraße sei für innerstädtische Ausweichrouten erforderlich. Ob für die innerstädtischen Ausweichstrecken noch Maßnahmen wie z. B. die Anordnung von Haltverboten oder Einbahnstraßenregelungen erforderlich werden, wird im Auge behalten und situationsbedingt erarbeitet, um darauf reagieren zu können wie sich die Verkehrsteilnehmer orientieren. Durch die Straßenverkehrsbehörde im Hause habe die Verwaltung die Möglichkeit, auf Baumaßnahmen im Umfeld, die die Baumaßnahme „Schleifmühlchen“ tangieren könnten, Einfluss zu nehmen. Die derzeitige Baumaßnahme „Koblenzer Straße“ tangiere das „Schleifmühlchen“ nicht.

Während der Bauphasen soll der Verkehr, der aus Richtung Wilnsdorf die Innenstadt erreichen will, weiträumig andere Umleitungen nehmen, wie z. B. über die Autobahn oder über Niederdielfen/ Kaan-Marienborn. Eine Umleitungsbeschilderung bereits in Wilnsdorf ist derzeit nicht vorgesehen. Presseveröffentlichungen werden erfolgen.

Bäume, die im Zuschussantrag enthalten gewesen seien, würden auch gepflanzt. Zum jetzigen Zeitpunkt des Prozesses sei man aber diesbezüglich noch nicht in der Detailplanung.

An der sich ergebenden Aussprache beteiligen sich die Herren Cziba, Wittenburg, Christian, Rompf, Boller, Semper, Dietrich, Hellwig, Heilmann, K. Schulz, Schoew, Kniep, Stinner, Engler, Jagielski sowie Frau Jung und Frau S. Schneider.

Im Rahmen der Aussprache wird thematisiert:

- In die detaillierte Planung sei viel Arbeit eingeflossen. Reibungsverluste werde es während der Bauphasen geben. Durch die ausführliche Beschreibung seien aber die Bedenken verringert worden. Die Planung sei schlüssig und nachvollziehbar. Die Maßnahme stelle einen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar. Bei der Diskussion über die Ausführungsplanung solle man sich nicht in Kleinigkeiten verlieren.
- Von einigen Ausschussmitgliedern wird kritisiert, dass die Verwaltung die Planung in einer Geschwindigkeit umsetzen wolle, die nicht gefalle. Der Lageplan habe erst kurzfristig vorgelegen. Die Planung enthalte noch keine Antworten zu den Baumstandorten, der Führung des Radverkehrs während des Umbaus und die Umleitungsregelungen. Enthalte die Ausführungsplanung derartige Festlegungen nicht, wird eine Beschlussfassung über die Vorlage nicht als möglich angesehen. In diesem Zusammenhang wird in Teilbereichen

eine unzureichende Information kritisiert. Sich gewünschte Informationen in der Dienststelle einzuholen, wird nicht als geeignete Information der Öffentlichkeit angesehen.

Man habe durch die Ausführungen viele Informationen erhalten, wenn diese bereits früher vorgelegt worden wären, hätte man diese in den Fraktionen besprechen können. Es spräche nichts dagegen, die heutige Beratung als 1. Lesung zu betrachte, in den Fraktionen zu beraten und dann die Ausführungsplanung in einer weiteren Sitzung zu beschließen.

- Im Kreisverkehr wird der Radverkehr berücksichtigt. Es wird nachgefragt, an welcher Stelle die Radfahrer auf die Radverkehrsführung innerhalb des Kreisverkehrs geleitet werden und welche Verbesserungen sich für Fuß-, Rad- und Autoverkehr nach Fertigstellung des Kreisverkehrs ergeben.

Verbesserungen für den Radverkehr ergeben sich durch eine gezielte Führung und Herausnahme aus dem Mischverkehr. Für den Fußgänger erziele man Verbesserungen durch die höhere Anzahl von Querungsstellen und die Reduzierung der fußläufigen Verbindung sowie das Unterbinden unkoordinierter Quervorgänge. Für den Kraftfahrzeugverkehr finde man eine komfortable Verkehrsanlage vor, die den gültigen Radien und Neigungen entspreche, durch die Bypässe die Situation entlaste und durch eine Verbesserung der Entwässerung die Verkehrssicherheit erhöhe.

- Zur Frage, ob sich durch die Beteiligung an der Initiative Tempo 30 kostenreduzierende Veränderungen am Kreisverkehr oder Verbesserungen für den Radverkehr ergeben könnten, wenn die Geschwindigkeit auf der Frankfurter Straße auf 30 km/h reduziert werde, wird darauf hingewiesen, dass das Thema „Tempo 30“ im Zuge des Klimaschutzteilkonzeptes untersucht wird. Es werde nichts gebaut, was eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verhindere.
- Das Bauvorhaben präge die Stadt und beeinträchtige während der Bauphase. Nach derzeitigem Stand betragen die Baukosten 6,5 Mio. €. Es gebe noch einen Ratsbeschluss, die Kostensteigerungen zu erläutern.
- Die Radfahrschleusen seien problematisch, da an mehreren Stellen Sicherheitsabstände nicht eingehalten würden. Diese Gefahrenquellen seien zu beleuchten.
- In der Ausführungsplanung seien die Pläne aus 2018 zur Neupflanzung von 10 Bäumen nicht erwähnt. Eine Einplanung sei bereits zu Beginn erforderlich, damit die Pflanzungen im weiteren Verlauf nicht den Gegebenheiten, wie Kabel etc. zum Opfer fielen. Die Pflanzpläne für die Bäume müssten nachgeliefert werden.  
Der Beschlussvorschlag stelle einen Freifahrtschein für die Verwaltung dar. Außerdem lägen die vom Rat geforderten Informationen noch nicht vor.
- Die Planung enthalte keine Aussage zur Radverkehrsführung während der Bauphase. Der Radweg Hainer Hütte müsse vor Beginn der Baumaßnahme fertiggestellt sein, um eine Umleitung zumindest Richtung Kaan- Marienborn zu gewährleisten.

- Vorgestellt sei nur die Verkehrsführung im Bereich des Kreisverkehrs. Die großflächige Verkehrsführung außerhalb dieser Fläche sei nur angedeutet worden und müsse noch für alle Bauphasen im Bauausschuss konkretisiert werden.
- Nach dem Gutachten von 2012/13 stellt die Abfahrt Lindenberg eine der am wenigsten genutzten Teiltangenten dar. Es wird gefragt, warum der Bypass als nötig erachtet wird und ob die dadurch erreichte Verbesserung so erheblich ist.
- Es wird die Frage aufgeworfen, inwieweit eine Verbesserung der Verkehrssituation in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs erwartet wird.
- Verkehrsteilnehmer würden versuchen, die Baustelle umfahren zu können. Eine Umfahrung sei zum Beispiel der Lohgraben. Bereits jetzt sei jedoch die Ausfahrt aus dem Lohgraben in Richtung Löhrtor problematisch. Damit die Umfahrungen nicht zu einem Problem während der Bauphase werden, wird die Planung der Ausweichstrecken thematisiert.
- Beim fertigen Bauwerk wird Richtung Lindenberg die Radfahrschleuse vermisst. Aus Richtung Lindenberg abwärts Richtung Innenstadt über Hainer Hütte/ Lohgraben stellt sich die Frage einer möglichen Verbesserung für den Radfahrer.

Aus Platzgründen ist die Radfahrschleuse am Lindenberg nicht zu erreichen, aber es gibt eine Grundstückszufahrt, wo man mit Hilfe einer Markierung auf der Fahrbahn dem Radfahrer verdeutlichen könnte, dort vom Gehweg wieder auf die Fahrbahn zu fahren. Mehr sei an dieser Stelle aufgrund der Gegebenheiten nicht möglich. Der AK Radverkehr werde sich damit noch beschäftigen. Eine Lösung zum Linksabbieger Richtung Hainer Hütte gibt es noch nicht.

- Die Ausführungsplanung wird als sinnvoll und der Bau als notwendig angesehen. Auch gehe es um die Zuschüsse. Ein weiteres Hinausschieben lasse die Baukosten nicht sinken. Aufgrund des durch den Rat beschlossenen Sperrvermerkes wird angeregt, dass der Bauausschuss dem Rat empfehlen sollte, den Sperrvermerk aufzuheben.
- In Zusammenhang mit dem ÖPNV wird das Zielkonzept begrüßt. Die Planung gefällt. Natürlich bestehen während der Bauphase Einschränkungen. Begrüßt wird ebenfalls der barrierefreie Ausbau der Haltestellen mit Wartehäuschen, die eine Attraktivitätssteigerung darstellen. Die Radverkehrsführung solle über die Gehwege abgewickelt werden, bei der Bypasshaltestelle aus Richtung Kaan- Marienborg Richtung Innenstadt wird ein gewisses Konfliktpotential mit den Fußgängern bzw. den wartenden Fahrgästen gesehen. Finde dies parallel statt, wird eine entsprechende Markierung angeregt.
- Es werden mögliche Risiken im Bauablauf angesprochen.

Diesen Komplikationen im Bauablauf könne man durch eine ordnungsgemäße Planung entgegenwirken. Dass es Komplikationen geben könne, weil sich Leitungstrassen in der Realität anders darstellen als in den Plänen, davon könne man sich nicht freisprechen. Durch die Planung würden die Risiken auf Unabwägbarkeiten minimiert.

- Großbaustellen, wie z. B. in Eiserfeld, hätten gezeigt, dass sich die Verkehrsteilnehmer auch über Umfahrungen Gedanken machen. Erfolge kein Ausbau des Kreisverkehrs ging eine 60 %ige Förderung verloren. Das derzeitige Provisorium sei – vor allem für die Zweiradfahrer – verkehrsgefährdend. Die Erneuerung des Provisoriums funktioniere auch nur durch entsprechende Bauphasen, dafür erhalte man jedoch keine Förderung, weiter entfielen die sichere Radverkehrsführung, die barrierefreie Fußgängerführung um den Kreisverkehr herum sowie die Reduzierung der Rückstaulängen in den Spitzenzeiten. Die Versorgungsunternehmen hätten die notwendigen Vorarbeiten der Leitungsverlegungen grundlos ausgeführt, damit seien Steuergelder verschwendet worden. Dem Verwaltungsvorschlag sollte gefolgt werden.
- Das Zerreden der Maßnahme solle vermieden werden. Es gebe einen klaren Beschluss zum Bau des Kreisverkehrs. Man habe eine gute Aufschlüsselung erhalten. Dass bei einer solchen Maßnahme noch Details zu klären seien, stelle eine Normalität dar und sollte auch zugelassen werden. Eine solche Maßnahme könne nicht zu 120 % vorab geplant sein. Hinsichtlich der Bäume habe die Verwaltung entsprechende Aussagen getroffen.

Die aufgeworfenen Fragen der Ausschussmitglieder werden durch Frau Schreiber, Herrn Jenke und Herrn Witowski abschließend beantwortet.

Die offengebliebenen Fragen nach den zeitlichen Verbesserungen während der Spitzenzeiten des Berufsverkehrs und des Bypasses sind in dem Gutachten von 2013 angesprochen worden. Die entsprechenden Zeitanteile werden zur Niederschrift gegeben, so Frau Schreiber.

#### **Antwort der Verwaltung:**

*Durch den vorgestellten Ausbau des Knotenpunktes „Schleifmühlchen“ verbessert sich rechnerisch die Qualität (Wartezeit) in allen Zufahrten um mindestens eine bis zu fünf Qualitätsstufen (gem. Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS). Sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitze (Berufsverkehr) werden in den Zufahrten Marienborner Straße, Fludersbach, Frankfurter Straße vom Lindenberg die Qualitätsstufe A oder B (Wartezeit < 10 bzw. 20 Sekunden) erreicht. Lediglich nachmittags wird in der Frankfurter Straße von Koch's Ecke kommend die Stufe D erreicht, was jedoch noch immer eine Verbesserung zur heutigen Situation darstellt (derzeit F). Für detaillierte Erläuterungen sei auf die Vorlage 1953/2013 verwiesen.*

Man befinde sich in einem Prozess und habe bereits mehrfach deutlich gemacht, dass man solche „Kleinigkeiten“ im Verhältnis zur Gesamtbaumaßnahme noch besprechen könne, so Herr Stadtbaurat Schumann. Er wirbt dafür, die Gesamtbaumaßnahme deshalb nicht in Frage zu stellen. Es handele sich um Dinge, die möglicherweise noch optimiert werden könnten. Alternativen sei eine komplette Neuplanung oder den Knoten kaputt gehen zu lassen und unkoordiniert zu bauen. Die Verwaltung werde im Arbeitskreis und in den Fachausschüssen die Thematik besprechen, die Umleitungen situativ angehen. Er plädiere dafür, die Verwaltung auf Basis dieser Planung weiterarbeiten und die kleineren Anpassungsmaßnahmen in den nächsten Monaten angehen zu lassen.

Zu den Bäumen ergänzt Frau Schreiber, die Baumkommission habe das Pflanzen von 7 Bäumen im Bereich Schleifmühlchen oder im Stadtgebiet beschlossen. Im Bereich des Kreisverkehrs „Schleifmühlchen“ könnte der Mittelteil des Kreisverkehrs in Frage kommen.

Nach Abschluss der Aussprache wird die Verwaltungsvorlage einschließlich der Empfehlung, den Sperrvermerk aufzuheben zur Abstimmung gestellt.

Die Ausschüsse stimmen getrennt über die Verwaltungsvorlage mit der Ergänzung hinsichtlich des Sperrvermerkes ab.

**Beschlussvorschlag:**

Der Bauausschuss des Rates der Stadt Siegen beschließt, den Knotenpunkt „Schleifmühlchen“ (B 54 Frankfurter Straße / L 719 Marienborner Straße / Fludersbach), wie im beigefügten Lageplan dargestellt unter Berücksichtigung der dargestellten Bauphasen und Verkehrsführung während der Bauzeit, auszubauen und empfiehlt dem Rat der Universitätsstadt Siegen die Aufhebung des Sperrvermerkes.

**Beratungsergebnis: 10 Stimmen dafür, 5 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**6. BezA IV 16.03.2022**

gez. Heilmann  
Vorsitzender

gez. Mockenhaupt  
Schriftführerin

## VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4  
Bereich: Straßenneubau  
Bearbeitet von: Hr. Jenke

Siegen, 25.02.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

<b>Bauausschuss</b>	<b>16.03.2022</b>
<b>Verkehrsausschuss</b>	<b>16.03.2022</b>
<b>Bezirksausschuss IV - Siegen-Mitte</b>	<b>16.03.2022</b>
<b>Bezirksausschuss III - Siegen- Ost</b>	<b>16.03.2022</b>

Kurzbezeichnung:

### Ausführungsplanung zum Umbau des Knotens B54 / L719 "Schleifmühlchen"

#### Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss des Rates der Stadt Siegen beschließt, den Knotenpunkt „Schleifmühlchen“ (B 54 Frankfurter Straße / L 719 Marienborner Straße / Fludersbach), wie im beigefügten Lageplan dargestellt unter Berücksichtigung der dargestellten Bauphasen und Verkehrsführung während der Bauzeit, auszubauen.

#### Sachverhalt / Begründung:

##### 1. Historie

Der signalisierte Knotenpunkt – eine Unfallhäufungsstelle - wurde am 01.11.2002 für den Ausbau der Straße „Fludersbach“ als Baustellen-Verkehrsführung umgebaut. Das Provisorium und so genannte „Kminki-Ei“ (nach dem Erfinder Herrn Matthias Kminkowski benannt) hat gute Dienste geleistet.

Am 04.05.2011 wurde die Verwaltung von der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses aufgrund des Wegfalls der Feuerwache und einer Spedition mit der Neuzählung der Verkehrsmengen (Fludersbach) und Variantenuntersuchungen zur zukünftigen Verkehrsführung am Knotenpunkt beauftragt. Daraufhin wurde extern ein Verkehrsgutachten mit 7 Verkehrs-

föhrungsvarianten erstellt, aus dem sich hinsichtlich Verkehrssicherheit und der verkehrlichen Qualität der zweistreifig befahrbare Kreisverkehr mit zusätzlichem Bypass Lindenberg – Kaan Marienborn als Vorzugsvariante herausstellte.

Für diese Ausbauvariante wurde seitens der Verwaltung im Jahr 2016 ein Zuschussantrag bei der Bezirksregierung gestellt, welcher am 03.07.2018 bewilligt wurde. Zuschüsse bekommt man nur für Verbesserungen. Diese Verbesserungen sind in der Vorlage 1953/2013 aufgeföhrt.

Nach Eingang des Bewilligungsschreibens der Bezirksregierung wurde ein externes Planungsbüro hinzugezogen, um das Projekt zur Ausführungsreife zu föhren, den Bau vorzubereiten und zu begleiten. Anfang 2019 nahm das Büro Klapp & Müller aus Eiserfeld die Arbeiten hierzu auf. Vorangegangen war eine öffentliche Ausschreibung des Ingenieurvertrages mit Vergabeabschluss vom 06.12.2018 (VV 2169/2018).

## **2. Baulicher Zustand**

Da das Provisorium gröÖtenteils aus den über 50 Jahre alten Knotenpunktarmen Frankfurter und Marienborner Straße besteht, muss die Substanz grundhaft erneuert werden. Der bauliche Zustand bringt die Verkehrssicherheit insbesondere für Zweiradfahrer an ihre Grenzen. Selbst punktuelle Unterhaltungsmaßnahmen an diesem verkehrswichtigen, eng bemessenen Knotenpunkt unter laufendem Verkehr sind kaum zu verantworten und bautechnisch nicht sinnvoll/dauerhaft.

## **3. Beschlusslage**

Einstimmig empfahl der Verkehrsausschuss und beschloss der Bauausschuss des Rates der Stadt Siegen mit Vorlage Nr. 1953/2013 den Knotenpunkt „Schleifmühlchen“ zum Kreisverkehr mit zweistreifig befahrbarer Kreisfahrbahn, gegebenenfalls optimiert durch die Aufträge/Anregungen die sich aus der politischen Beratung ergeben haben, der Bewilligungsbehörde zur Förderung von kommunalen Straßen vorzulegen.

Am 10.07.2018 hat die Verwaltung dem Bauausschuss die Entwurfsplanung nochmal vorgestellt und mitgeteilt, dass es nach dem Beschluss aus dem Jahr 2013 keine Veränderung mehr gegeben hat.

Bündnis 90/Die Grünen beantragte im Rat am 14.04.2021 das Projekt „Kreisverkehr-Schleifmühlchen“ aus dem Haushalt zu streichen. Begründet wurde dies damit, dass der Rat am 09.06.2015 u.a. auch für den Bereich Schleifmühlchen eine punktuelle Verbesserung, den Verkehrsfluss zu beschleunigen und den Individualverkehr noch stärker auf die HTS zu leiten beschlossen habe und dies nicht gesehen werde. Der Antrag wurde mit großer Mehrheit (18 Stimmen dafür, 50 dagegen) abgelehnt.

#### **4. Ausführungsplanung**

##### **4.1. Allgemein**

Es galt bei der Ausführungsplanung die Belange der Fußgänger, der Radfahrer des Öffentlichen Personennahverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs auf der zur Verfügung stehenden Fläche, unter Berücksichtigung der Topografie, der fachlichen Vorgaben für Straßenplanungen und des Sicherheitsaudits in einer Kreisverkehrsplanung zu berücksichtigen. Möglichst allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden war die Aufgabe der Verwaltung und des beauftragten Fachbüros.

Die Erwartung, dass mit der richtlinienkonformen Umgestaltung des Knotenpunktes der Rückstau in der Frankfurter Straße gänzlich entfällt, kann nicht erfüllt werden, da der seit Jahrzehnten existierenden Verkehrsplanung die dies erreichen würde, eine Achse des Tangentenvierecks (Anlage 1) fehlt. Diesem Defizit ist auch geschuldet, dass man aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens den Platz für eine komfortable Radwegführung im Knotenbereich und auf den Knotenpunktarmen nicht hat.

Als wichtigen Eckpfeiler der mittelfristigen Verkehrspolitik in Siegen haben von der Stadt beauftragte Gutachterbüros den Bau des Siegbertgtunnels zur Vervollständigung des Tangentenvierecks mit außerordentlicher Verkehrsentslastungswirkung aus dem Gesamtverkehrsplan 1982 für den Verkehrsentwicklungsplan 2005 und das Klimaschutzteilkonzept 2021 jeweils bestätigt.

Grundsätzlich wurde an der Verkehrsführung im Vergleich zur im Herbst 2013 (VV 1953/2013) vorgestellten Vorentwurfsvariante 7 festgehalten. Die Lage des Kreisverkehrs, sowie Anzahl und Breiten der Fahrspuren wurden beibehalten. Ein Bypass, analog der derzeitigen Führung von Kaan-Marienborn Richtung Innenstadt, ist vorgesehen, wie auch ein zusätzlicher Bypass vom Lindenberg kommend Richtung Kaan-Marienborn. Ansonsten werden alle Verkehrsarme einstreifig in den Kreisverkehr geführt.

Der geplante Kreisverkehr hat einen Durchmesser von 40 m und eine zweistreifig befahrbare Fahrbahn mit 8,00 m Breite.

Durch das Festhalten an den grundsätzlichen Entwurfselementen aus dem Vorentwurf, ergeben sich keine Änderungen in Bezug auf die prognostizierte Leistungsfähigkeit aus dem Gutachten von Brilon/Bondzio/Weiser von 2011 wie auch der generellen Trassenführung der Knotenpunktarme.

##### **4.2. ÖPNV:**

Im Knotenpunktbereich sind vier ÖPNV-Haltepunkte vorgesehen. Diese entsprechen in Ihrer Lage, auch nach Umsetzung des geplanten Vorhabens der jetzigen Situation. Im Zuge des Ausbaus werden diese vollumfänglich barrierefrei ausgebaut und um Wetterschutzeinrichtungen ergänzt.

Die Möglichkeit, die Busspur auf der Südseite der Frankfurter Straße als Bypass in die Fludersbach zu führen wurde untersucht, aufgrund mangelnder Platzverhältnisse jedoch verworfen. Somit muss auch die Busspur vom Haltepunkt vor HS-Nr. 84 in den Kreisverkehr geführt werden.



#### 4.3. Radverkehr:

Der Radweg im ausgeschilderten Radroutennetz von NRW führt parallel der Frankfurter Straße über die Straße „Am Lohgraben“ am Schleifmühlchen vorbei.

Da Radfahrenden aus Sicherheitsgründen nicht über die Fahrbahn von zweistreifig befahrbaren Kreisverkehren geführt werden dürfen und die Seitenräume neben den Hauptfahrbahnen die Anlage von separat geführten Radfahrstreifen nicht zulassen, werden die Radfahrer vor dem Knotenpunkt über geeignete Ausfahrrampen (hier: Radfahrschleusen) auf den Gehweg geleitet. Die Gehwege sind als kombinierte Rad-/Gehwege zu nutzen, um den Knotenpunkt zu passieren (ähnlich der Regelung am Kreisverkehrsplatz Eiserfeld Ortsmitte). Die Knotenpunktarme erhalten neben den Fußgängerüberwegen separat markierte Radfurten mit 1,50 m Breite. Radfahrer können somit die Knotenpunktarme wie die Fußgänger bevorrechtigt queren. Hinter dem Knoten kann sich der Radfahrer über Einfahrrampen vom Gehweg wieder in den fließenden Verkehr einschleusen. Die Bereiche, in denen sich Fußgänger und Radfahrer im Knotenpunktbereich die Gehwege teilen, weisen die erforderliche Mindestbreite von 2,50 m auf. Die Aus- und Einfahrrampen werden durch Piktogramme und ange deutete Schutzstreifenmarkierung, sowie Beschilderung kenntlich gemacht.

Auf der Südseite der Frankfurter Straße weisen die Gehwege nicht die erforderlichen Mindestbreiten auf, um Radfahrer auf dem Gehweg fahren zu lassen. Insbesondere wäre hier der Konflikt auf beengtem Raum mit dem ÖPNV-Wartebereich der Haltestelle zu erwähnen. Hier wird der Radfahrer über die geplante Busspur bis kurz vor den Kreisverkehr geführt und erst dann auf den Gehweg geleitet. Hier stehen die erforderlichen Breiten für den kombinierten Rad-/Gehweg wieder zur Verfügung.

Eine Durchfahrung der geplanten Knotenpunktsituation wird durch die getroffenen Maßnahmen für den Radverkehr deutlich verkehrssicherer gestaltet und maßgeblich unter den vorherrschenden Randbedingungen beschleunigt.

An dieser Stelle sei auch nochmals auf die entsprechenden Ausführungen zum Radverkehr im Klimaschutzteilkonzept der Stadt Siegen verwiesen, in dem bereits deutlich gemacht wurde, dass eine durchgängige Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs auf der Frankfurter Straße zwischen dem Knoten „Koch's Ecke“ und „Schleifmühlchen“ aufgrund der unzureichenden Flächenverfügbarkeit unter den jetzigen Voraussetzungen nicht möglich ist. Daher wird empfohlen die Alternativroute Häutebachweg – Flurenwende – Am Lohgraben für eine adäquate Radführung auszubauen und entsprechend auszuweisen. Der Bereich „Am Lohgraben“ ist bereits im Rahmen der „Oranje-Route“ und Radroutennetz von NRW als offizielle Radverkehrsführung beschildert und im städtischen Radroutenplan ausgewiesen. Somit kann der Kreisverkehr für die Radbeziehung Kaan-Marienborn – Innenstadt (und umgekehrt) gut umfahren werden. Für den Knoten Schleifmühlchen selber ist im Gutachten angegeben, dass der Radverkehr bei der Planung „in ausreichendem Maße“ zu berücksichtigen ist.

#### **4.4. Fußgänger:**

Fußläufig werden alle Gehwege mit Überquerungsmöglichkeiten der Knotenpunktarme vorgesehen. Die Querung der Fahrbahnen erfolgt bevorzugt über Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“). Sämtliche Querungsstellen werden barrierefrei ausgeführt. Punktuell sind im Gehwegbereich Engstellen vorhanden, wobei jedoch immer eine Mindestbreite von 1,50m zur Verfügung steht.

Die signalisierte Fußgängerfurt Höhe Einmündung Friedrich-Wilhelm-Straße bleibt an gleicher Stelle erhalten bzw. wird lagegleich neu gebaut.

#### **4.5. Beleuchtung:**

Das vorhandene Tragnetz wird im Knotenpunktbereich zurückgebaut und durch Einzelleuchten insbesondere zur Ausleuchtung der Fußgängerüberwege ersetzt, so dass eine DIN-gerechte Ausleuchtung des gesamten Knotenpunktes entsteht. Die Planung hierzu erfolgt seitens Westnetz.

#### **4.6. Ufermauer:**

Die Planung sieht vor, aufgrund der erforderlichen Querschnittsgestaltung des Knotenarms der Marienborner Str. (L719), den bereits im Bestand vorhandenen Gehweg des Knotenarms vollumfänglich zu erneuern und zur Verhinderung von Einengungen des Abflussprofils des Vorfluters „Weiß“ in Form einer Kragarmkonstruktion oberhalb des Gewässers anzuordnen.

Die derzeit unmittelbar im Knotenpunktbereich beginnende Stützwandkonstruktion des Knotenarms „Marienborner Str. (L719)“ in Fahrtrichtung Kaan-Marienborn muss, aufgrund der geplanten Anlage eines auskragenden Gehweges und der geplanten Aufweitung des Knotenarmquerschnittes entlang des Vorfluters „Weiß“, auf einer Länge von ca. 100 m erneuert werden. Zudem wurde die vorhandene Ufermauer mittels Kernbohrungen untersucht und dabei festgestellt, dass die Bruchsteine untereinander zum Teil keine kraftschlüssige Vermörtelung mehr aufweisen, die Fugen von Wurzeln durchzogen und zum Teil auch lose Steine vorhanden sind. Daher ist die Umsetzung der Planung nur mit vorheriger Erneuerung der Mauer möglich.

Der Neubau der Stützkonstruktion bedingt einen Eingriff in das Abflussprofil des Vorfluters „Weiß“.

Die wasserrechtliche Genehmigung nach § 22 LWG liegt mittlerweile vor.

Die Erneuerung der Ufermauer erfolgt durch Einbringen einer Bohrpfahlwand direkt hinter der vorhandenen Ufermauer. Die Bohrpfähle haben einen Durchmesser von 1,10 m. Nach Herstellung der Bohrpfahlwand kann die alte Mauer abgetragen werden. So entstehen eine Aufweitung des Gewässerbettes und eine Verbesserung des Hochwasserschutzes. Dies ist heute Grundvoraussetzung für eine wasserrechtliche Genehmigung einer solchen Maßnahme durch die Untere Wasserbehörde.

Auf den Bohrpfahlköpfen wird eine Konsole mit auskragendem Gehweg aus Beton hergestellt und mit einem Geländer zur Absturzsicherung versehen.

#### **4.7. Leitungsträger:**

Mit den Ver- und Entsorgungsträgern wurden mehrfach Gespräche geführt und Abstimmungen getroffen. Sofern möglich werden Umlegungen und Erneuerungen der Leitungen im Vorfeld durchgeführt (derzeit SVB Richtung Hainer Hütte inkl. Telekom und Gasline).

Der Verrohrung des Fludersbaches (aus der Fludersbach kommend, mündend in die Weiß) wurde seitens ESI ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit und keinerlei Sanierungsbedarf bescheinigt, so dass hier kein Handlungsbedarf einer Erneuerung besteht.

Während der eigentlichen städtischen Baumaßnahme werden nur noch im direkten Knotenbereich Leitungsarbeiten durch Dritte erfolgen, welche sich im Vorfeld nur unter erheblichen Eingriffen in den laufenden Verkehr umsetzen ließen.

### **5. Bauphasen und Verkehrsführung**

Die prognostizierten Zeiträume der einzelnen Bauphasen werden in der Sitzung mündlich vorgestellt und erläutert.

#### **5.1. Bauphase 1**

Die erste Bauphase beinhaltet den Rückbau der vorhandenen Mittelinsel und der Fahrbahnteiler, um ausreichend Raum für die nächsten Bauphasen und die Verkehrsführung zu erhalten. Die Flächen werden provisorisch asphaltiert. Dies erfolgt überwiegend in Tagesbaustellen mit geringem Eingriff in den fließenden Verkehr.

#### **5.2. Bauphase 2**

In Bauphase 2 (Anlage 2) wird eine signalisierte Baustellenverkehrsführung realisiert, wobei die Verkehrsbeziehung Innenstadt – Kaan Marienborn bevorzugt behandelt wird. Die Fludersbach erhält verkehrsabhängig die Freigabe. Die Frankfurter Straße Richtung Lindenberg wird voll gesperrt, da so die Verkehrsbelastung über die Signalsteuerung deutlich besser abgewickelt werden kann als mit vier Knotenpunktarmen. Durch die Schließung des Knotenarms wird die Verkehrsbelastung des Planungsbereiches maßgeblich abgesenkt und die Aufwände zur Signalisierung der Baustellensituation maßgeblich verringert. Ansonsten sind alle Fahrbeziehungen in beide Richtungen nutzbar. Dies wurde bereits mit Polizei, Verkehrsbehörde, Feuerwehr und VWS abgestimmt. Die Lichtsignalanlage wird mit den Signalanlagen Richtung Innenstadt koordiniert, um hier den Abhängigkeiten im Verkehrsfluss Rechnung zu tragen.

Verkehr von Wilnsdorf/Dielfen kommend ist während der Bauzeit angehalten, die A45 Richtung Siegen zu nutzen bzw. die Umfahrung über Kaan-Marienborn zu wählen. In Gegenrichtung entsprechend.

In der Bauphase 2 wird die Ufermauer zur Weiß auf rd. 100m mittels Bohrpfählen erneuert. Des Weiteren wird ein größerer Teil des Straßenbaus im nördlichen Teil inkl. Bypass, Gehwegbereich und Haltestelle hergestellt.

### **5.3. Bauphase 3**

In Bauphase 3 (Anlage 3) wird der östliche Teil des Kreisverkehrs, halbseitig die Marienborner Straße, die Fahrbahn Richtung Lindenberg und halbseitig die Fludersbach inkl. Seitenbereiche hergestellt. Die Fludersbach ist dabei im Einrichtungsverkehr Richtung Deponie/Kaufland/Bauhof befahrbar. Umfahrungsmöglichkeiten bieten die Friedrich-Wilhelm-Straße, Wetzlarer Straße und Winchenbach.

### **5.4. Bauphase 4**

In Bauphase 4 (Anlage 4) wird der Verkehr auf die bereits hergestellten Verkehrsflächen umgelegt. Der südliche Bereich der Frankfurter Straße inkl. Busspur und die zweite Fahrbahnhälfte Fludersbach werden in dieser Bauphase hergestellt. Die Fludersbach ist weiterhin im Einrichtungsverkehr Richtung Deponie befahrbar. Eine weitere Unterteilung in zwei kleinere Bauabschnitte ist vorgesehen, um die Einmündung Friedrich-Wilhelm-Straße möglichst lange für den Verkehr nutzbar zu halten.

Der bereits hergestellte Knotenpunktarm Frankfurter Straße vom Lindenberg kommend wird in dieser Bauphase wieder in beide Richtungen für den Verkehr freigegeben.

### **5.5. Bauphase 5**

In der 5. Bauphase wird der neue Kreisinnen- und Außenring in herkömmlicher Bauweise (Borde) hergestellt. Aus Gründen der Bauzeitverkürzung und aufgrund von positiven Erfahrungen werden die übrigen Fahrbahnteiler auf die Binderschicht aufgeklebt. Die Verkehrsführung erfolgt weiterhin signalisiert.

### **5.6. Bauphase 6**

Bauphase 6 beinhaltet das Aufbringen der Gussasphaltdeckschicht in allen neu errichteten Fahrbahnflächen. Dies erfolgt idealerweise an ein oder zwei Wochenenden.

Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input checked="" type="checkbox"/> ist erfolgt. <input type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.
6,645 Mio. €		2,992 Mio. €	3,653 Mio. €	

## Veranschlagung

<input checked="" type="checkbox"/> im Finanzplan  2022 - 2024	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit  6,645 Mio€	Kostenträger/ Investitionscode T120204084 Sachkonto 7852000
--	--	-------------------------------	---	---

## Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO <sub>2</sub> -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input checked="" type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
<b>Erläuterung Klimarelevanz</b> Durch den Ausbau des Kreisverkehrs Schleifmühlchen zu einem zweistreifig befahrbaren Kreisverkehr ist eine Reduktion der Rückstaulängen in allen Verkehrsarmen in den Spitzenstunden zu erwarten. Hieraus ergeben sich Reduktionen der CO <sub>2</sub> -Emissionen.			
<b>Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)</b>			

i.A.

gez.

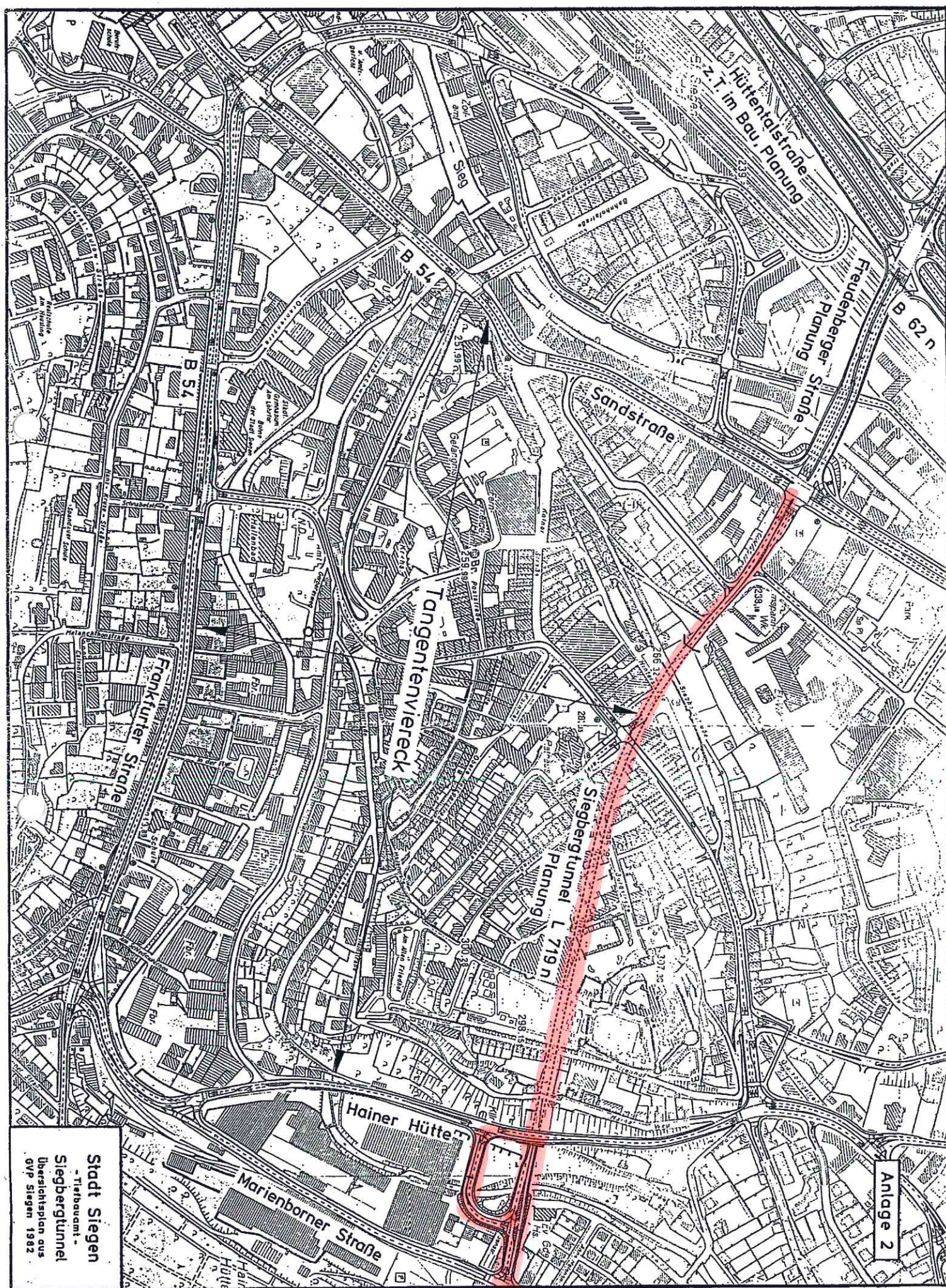
A. Schreiber  
Abteilungsleiterin 4/1

Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.

Anlage(n):

1. [Tangentenviereck](#)
2. [Lageplan BP2](#)
3. [Lageplan BP3](#)
4. [Lageplan BP4](#)

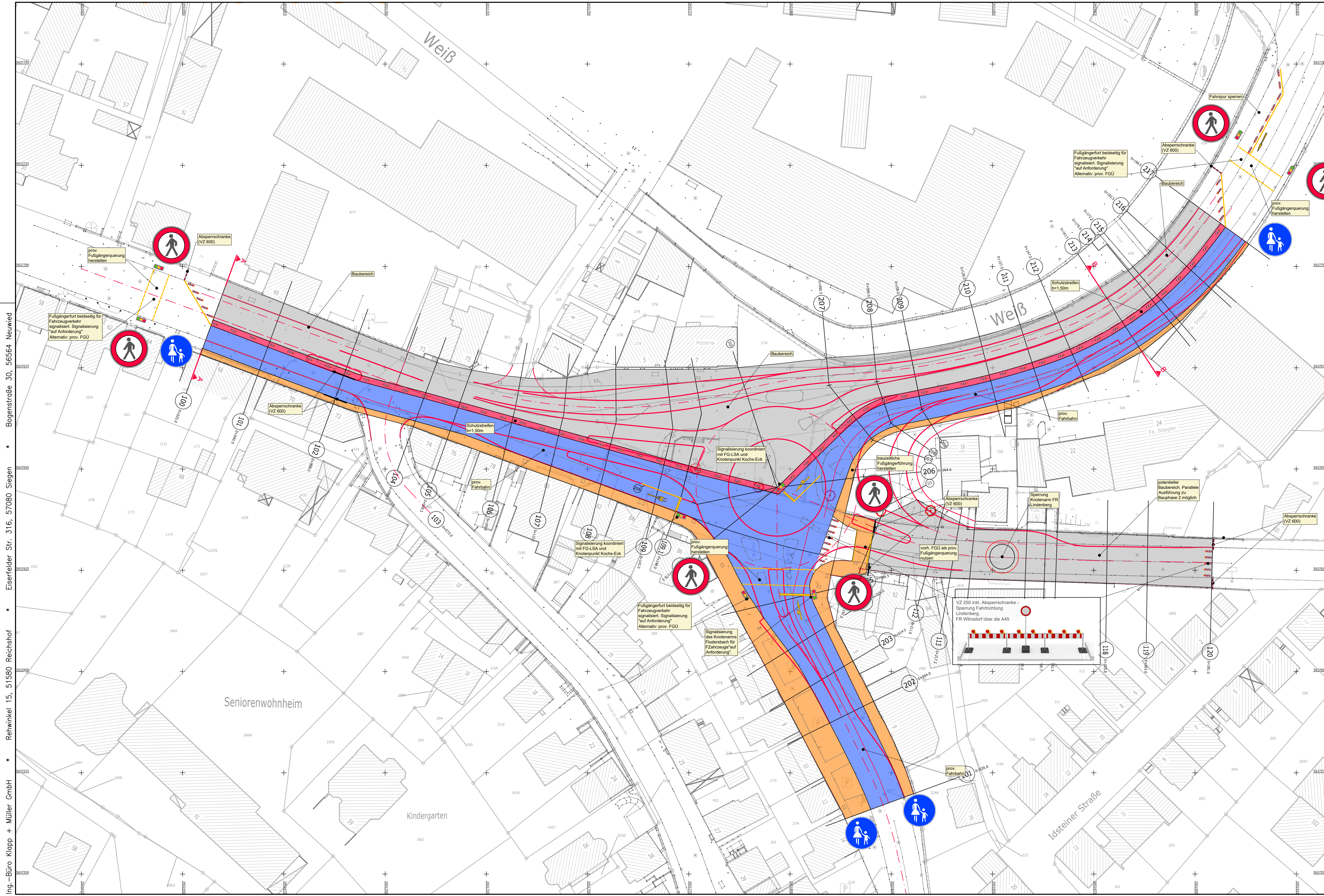




Stadt Siegen  
- Tiefbauamt -  
Siegbertunnel  
Überlebensplan aus  
GVF Siegen 1982

Anlage 2





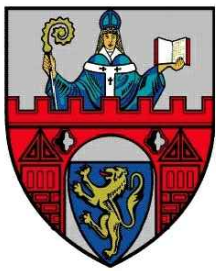
Ing.-Büro Klapp + Müller GmbH \* Rehwinkel 15, 51580 Reichshof \* Eiserfelder Str. 316, 57080 Siegen \* Bogenstraße 30, 56564 Neuwied

### Legende

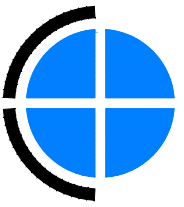
- bauseits herzustellende Fläche
- Schutzstreifen gemäß RSA / ASR A5.2
- Fläche Kraftfahrzeugverkehr
- Fußgängerführung

VORABZUG

Index	Art der Änderung	Datum	bearbeitet	geprüft
-------	------------------	-------	------------	---------



Universitätsstadt Siegen  
Fachbereich 7/1 - Straße und Verkehr



KLAPP + MÜLLER GMBH  
Ingenieurbüro für Bau- und Umwelttechnik

Rehwinkel 15, 51580 Reichshof-Odenspiel  
Telefon (02297) 9107-0 Telefax (02297) 9107-20

[www.klapp-mueller.de](http://www.klapp-mueller.de)

Büro Siegen  
Eiserfelder Straße 316  
57080 Siegen  
Telefon (0271) 317971-0  
Telefax (0271) 31797129

Büro Neuwied  
Bogenstraße 30  
56564 Neuwied  
Telefon (02297) 9107-0  
Telefax (02297) 9107-20

Objekt:

Verkehrsknoten "Schleifmühlchen"  
Frankfurter Str. (B54)/Marienborner Str. (L719)

- ASR Planung -

Darstellung:

Lageplan

- Bauabschnitt 2 -

Maßstab:

1:500

Blattgröße :

0,86 x 0,45

Auftrags-Nr.:

1320

bearbeitet:

Witowski

gezeichnet:

Karb

geprüft:

Klein

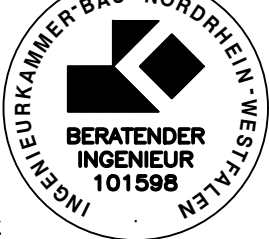
Zeichnungs-Nr.:

16.2

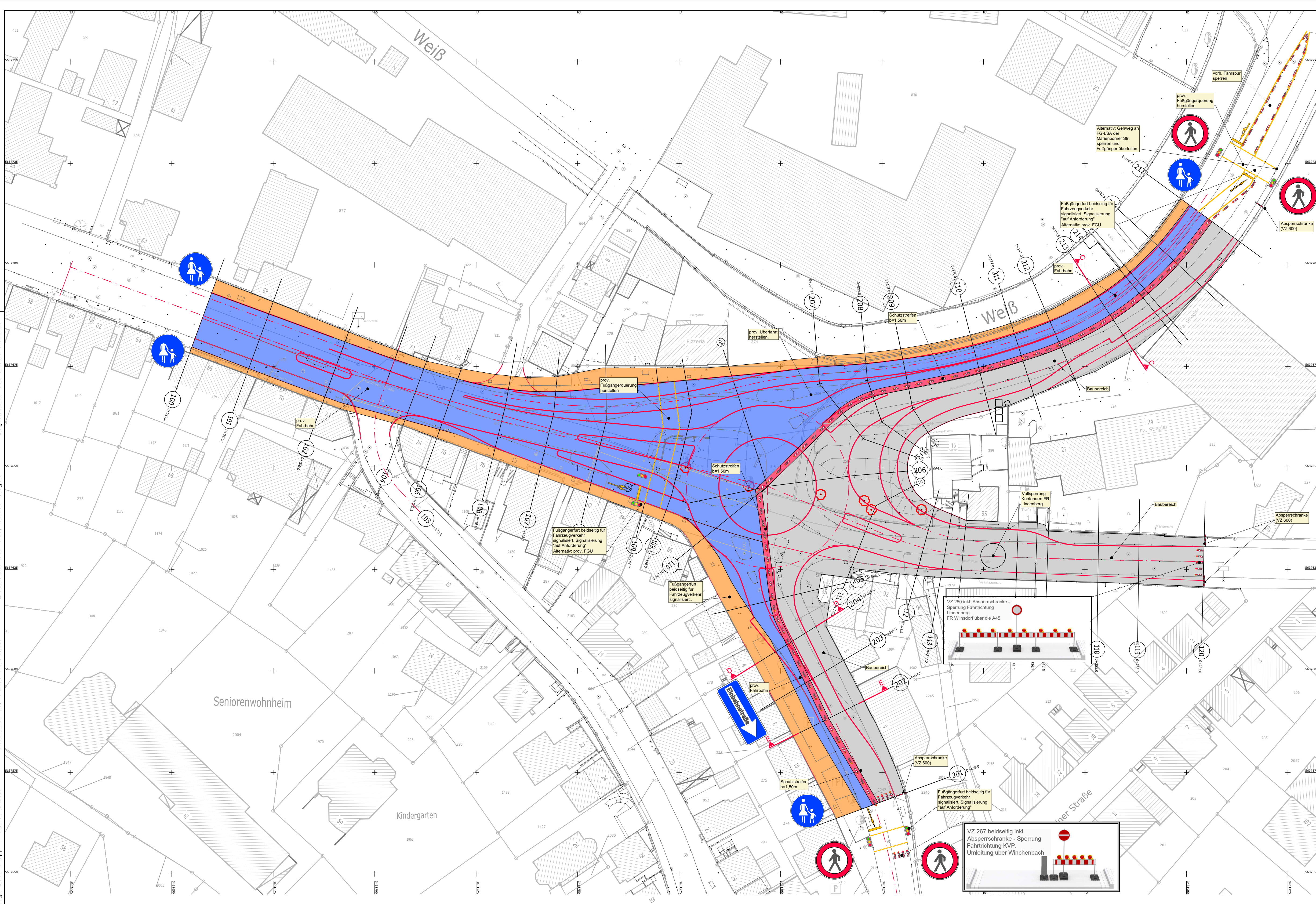
Der Auftraggeber:

Aufgestellt:  
Reichshof, den 15.02.2022

Klapp + Müller GmbH  
Ingenieurbüro für Bau- und Umwelttechnik





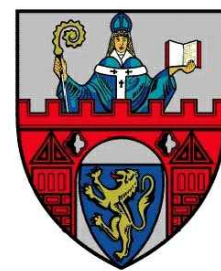


### Legende

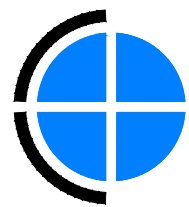
- bauseits herzustellende Fläche
- Schutzstreifen gemäß RSA / ASR A5.2
- Fläche Kraftfahrzeugverkehr
- Fußgängerführung

**VORABZUG**

Index	Art der Änderung	Datum	bearbeitet	geprüft



Universitätsstadt Siegen  
Fachbereich 7/1 - Straße und Verkehr



**KLAPP + MÜLLER GMBH**  
Ingenieurbüro für Bau- und Umwelttechnik

Rehwinkel 15, 51580 Reichshof-Odenspiel  
Telefon (02297) 9107-0 Telefax (02297) 910720  
[www.klapp-mueller.de](http://www.klapp-mueller.de)

Büro Siegen  
Eiserfelder Straße 316  
57080 Siegen  
Telefon (0271) 317971-0  
Telefax (0271) 31797129

Büro Neuwied  
Bogenstraße 30  
56564 Neuwied  
Telefon (02297) 9107-0  
Telefax (02297) 9107-20

Objekt:  
**Verkehrsknoten "Schleifmühlchen"**  
**Frankfurter Str. (B54)/Marienborner Str. (L719)**  
- ASR Planung -

Darstellung:	Maßstab: 1:500			
Lageplan - Bauabschnitt 3 -				Blattgröße : 0,86 x 0,45
Auftrags-Nr.: <b>1320</b>	bearbeitet: Witowski	gezeichnet: Karb	geprüft: Klein	Zeichnungs-Nr.: <b>16.3</b>

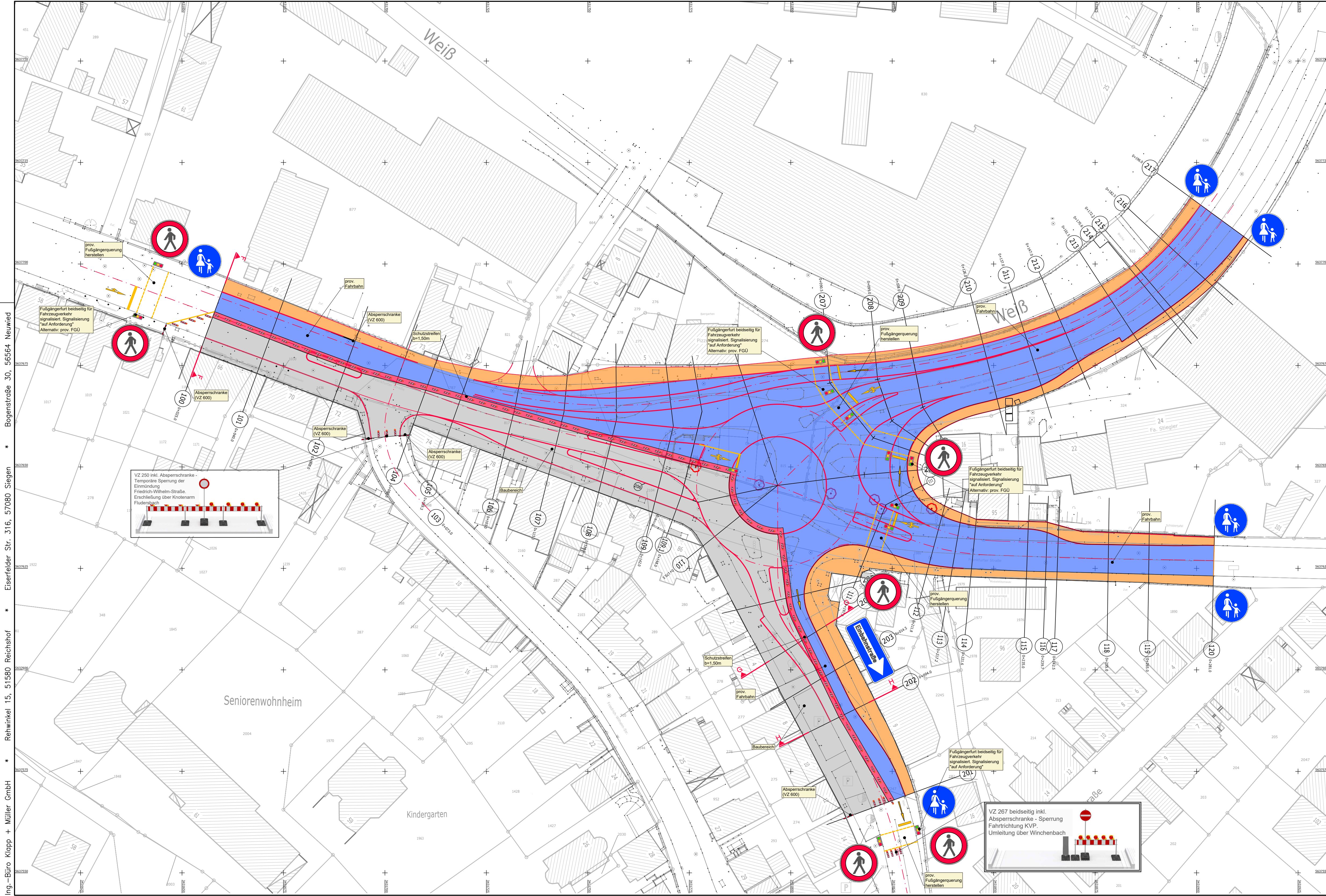
Der Auftraggeber:

Aufgestellt:  
Reichshof, den 15.02.2022

Klapp + Müller GmbH  
Ingenieurbüro für Bau- und Umwelttechnik

INGENIEURKAMMER BAU NORDRHEIN-WESTFALEN  
BERATENDER  
INGENIEUR  
101598





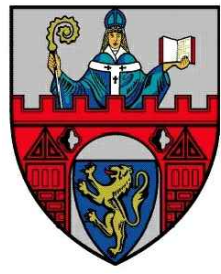
Ing.-Büro Klapp + Müller GmbH \* Rehwinkel 15, 51580 Reichshof \* Eiserfelder Str. 316, 57080 Siegen \* Bogenstraße 30, 56564 Neuwied

### Legende

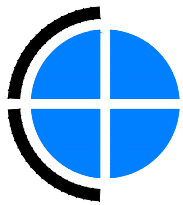
- bauseits herzustellende Fläche
- Schutzstreifen gemäß RSA / ASR A5.2
- Fläche Kraftfahrzeugverkehr
- Fußgängerführung

VORABZUG

Index	Art der Änderung	Datum	bearbeitet	geprüft



Universitätsstadt Siegen  
Fachbereich 7/1 - Straße und Verkehr



KLAPP + MÜLLER GMBH  
Ingenieurbüro für Bau- und Umwelttechnik

Rehwinkel 15, 51580 Reichshof-Odenspiel  
Telefon (02297) 9107-0 Telefax (02297) 9107-20  
[www.klapp-mueller.de](http://www.klapp-mueller.de)

Büro Siegen  
Eiserfelder Straße 316  
57080 Siegen  
Telefon (0271) 317971-0  
Telefax (0271) 31797129

Büro Neuwied  
Bogenstraße 30  
56564 Neuwied  
Telefon (02297) 9107-0  
Telefax (02297) 9107-20

Objekt:  
**Verkehrsknoten "Schleifmühlchen"**  
**Frankfurter Str. (B54)/Marienborner Str. (L719)**  
- ASR Planung -

Darstellung:				Maßstab:
Lageplan - Bauabschnitt 4 -				1:500
				Blattgröße : 0,86 x 0,45
Auftrags-Nr.:	bearbeitet:	gezeichnet:	geprüft:	Zeichnungs-Nr.:
1320	Witowski	Karb	Klein	16.4

Der Auftraggeber:

Aufgestellt:  
Reichshof, den 17.12.2021

Klapp + Müller GmbH  
Ingenieurbüro für Bau- und Umwelttechnik

BERATENDER  
INGENIEUR  
101598







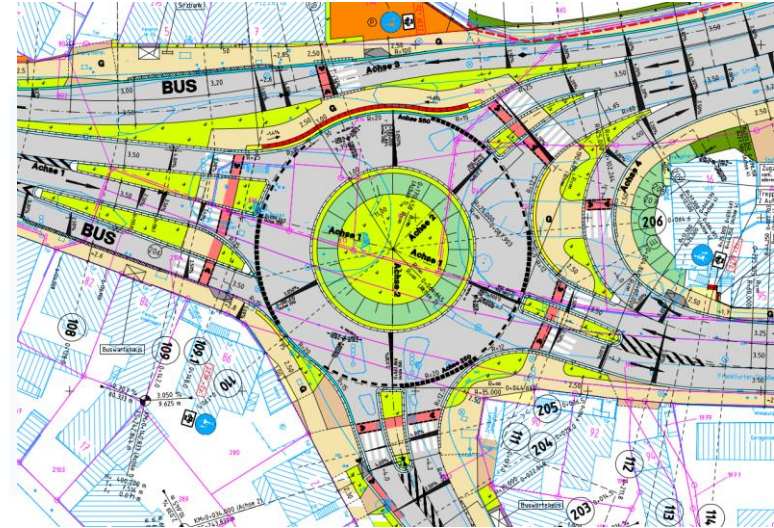


## Umbau des Knotens B54 / L719 „Schleifmühlchen“

Ausführungsplanung

Vorstellung Planung –

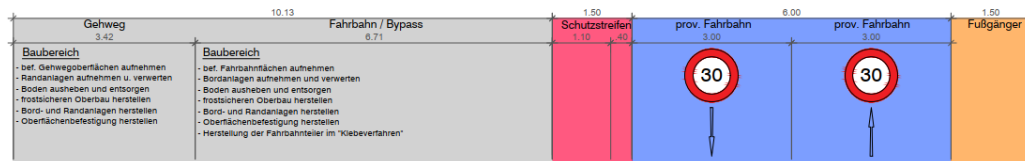
Bauausschuss / Verkehrsausschuss  
Bezirksausschuss Siegen-Mitte  
Bezirksausschuss Siegen-Ost



Referent:

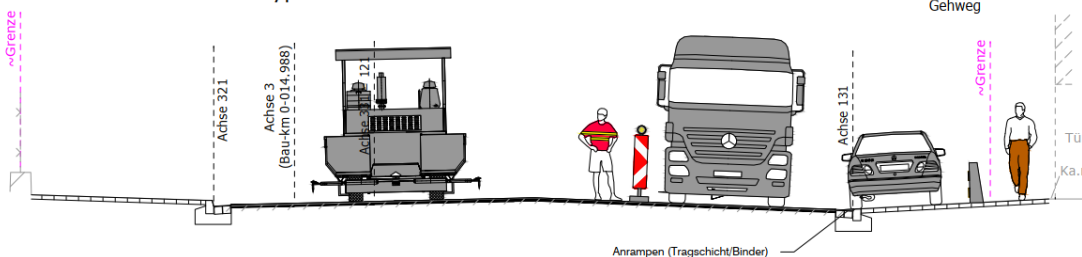
Jan Witowski, M. Sc.

Bauphase 2  
(Profil 100 "Frankfurter Straße West")



Bypass

Gehweg





## Gliederung

1. Örtliche Gegebenheiten
2. Planerische Maßnahmen
3. Bauzeitliche Verkehrsführung / Verkehrssicherungsplanung
4. Zusammenfassung

## Örtliche Gegebenheiten

### Zwangspunkte

- Angrenzender Vorfluter „Weiß“
- Vorh. Zufahrten / Einmündungen / Knotenarme
- Infrastruktur (hier: unterirdische Bauwerke)
- Vorh. Eigentumsverhältnisse



### Bauliche Substanz

- Mangelnde Längs- und Querebenheiten
- Absackungen, Verdrückungen, Netzsrisse
- Handlungsbedarf zur Verkehrssicherung



### Nutzungsansprüche

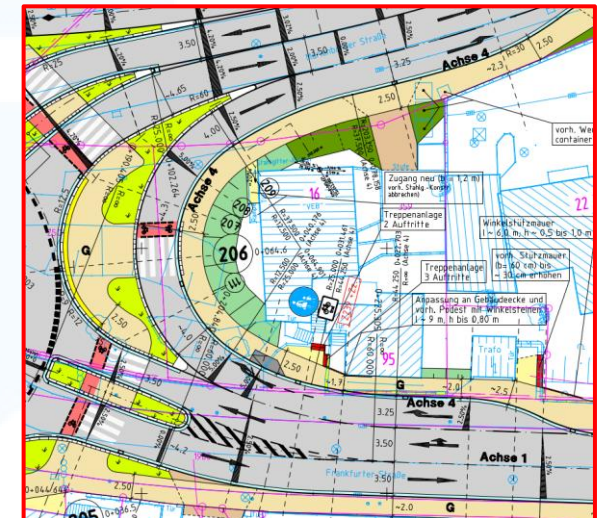
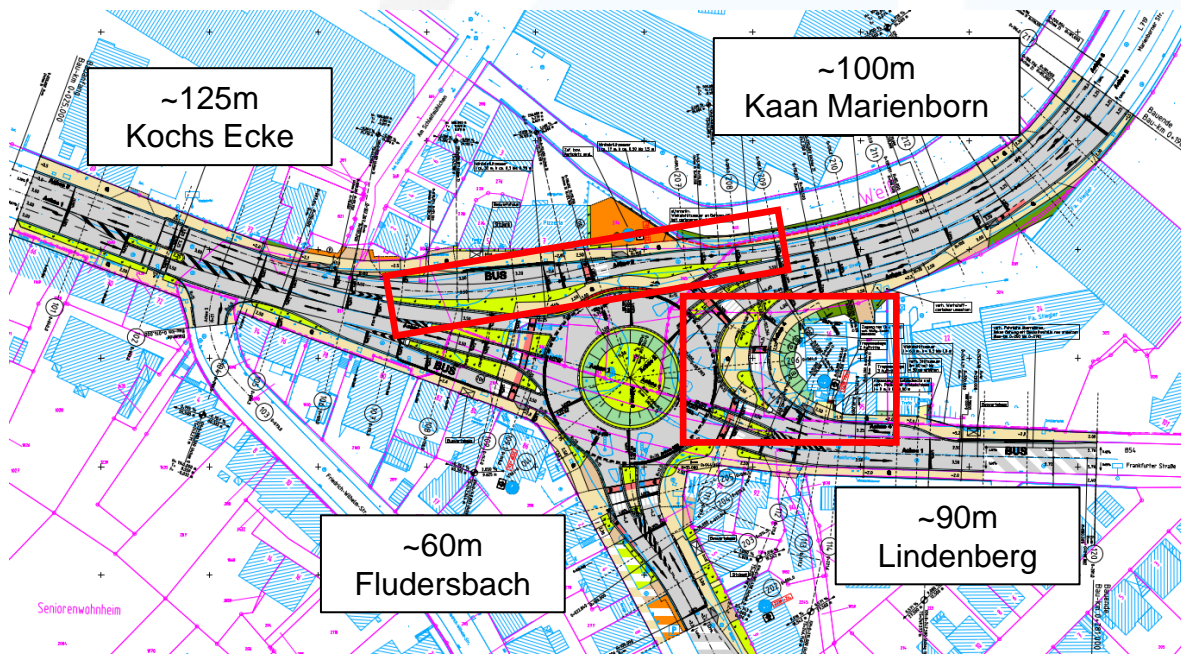
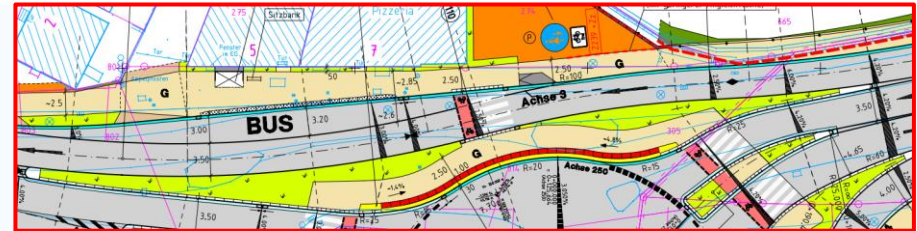
- Motorisierter Individualverkehr
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr
- ÖPNV
- Barrierefreiheit



## Planerische Maßnahmen

### Geometrien

- 4-armiger Kreisverkehrsplatz analog zu Entwurfsplanung
- Eingriffsbereiche bis ~125 m in die Knotenpunktarme
- Erhaltung Zufahrtsbeziehungen
- Erhaltung des Bypasses Kaan Marienborn – Kochs Ecke
- Neubau Bypass Lindenberg – Kaan Marienborn

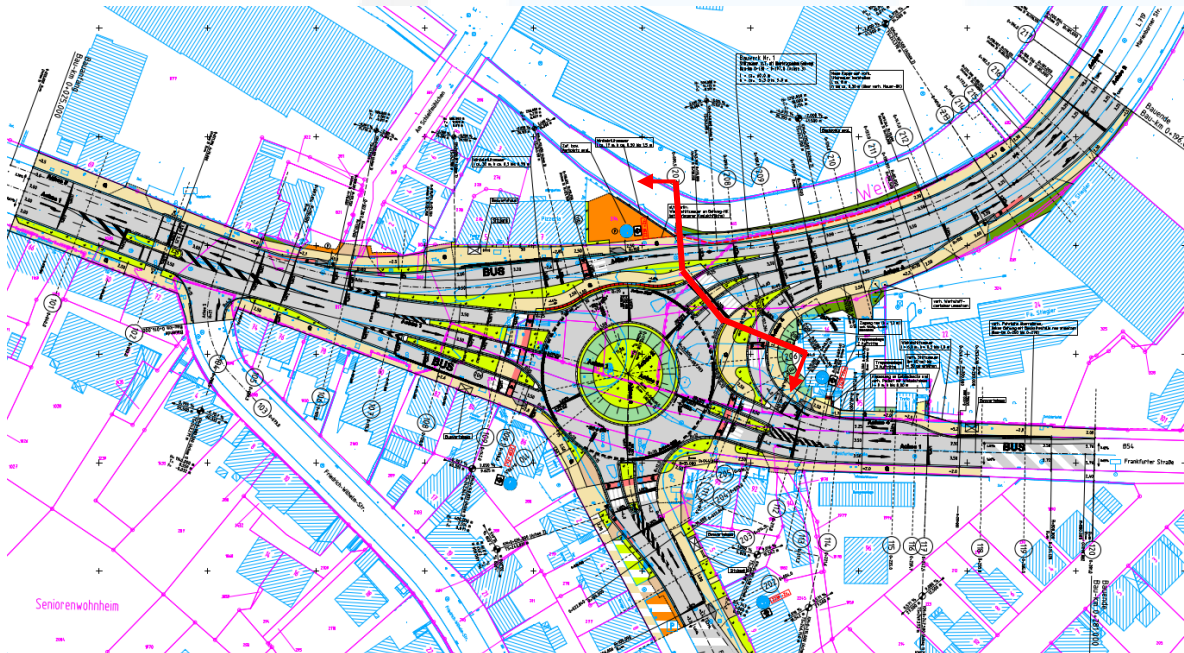
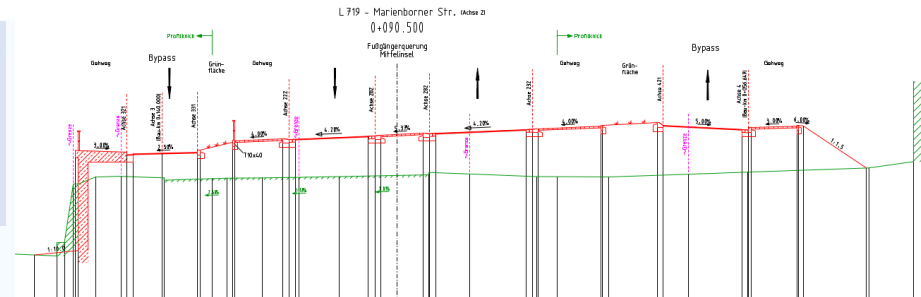


**Grundsätzliche Knotenpunktgestaltung gem. Entwurfsplanung!**

## Planerische Maßnahmen

### Höhenplanung

- Anhebung Knotenpunktbereich
- Entschärfung Neigungsverhältnisse
- Optimierung Fahrbahntentwässerung
- Terrassierung des Knotenpunktes



**Höhentechnische Optimierung anhand der anstehenden Topografie!**



## Planerische Maßnahmen

### Erneuerung Ufermauer

- Optimierte Querschnittsgestaltung
- Herstellung des Gehweges als Kragplatte
- Wasserrechtliche Genehmigung gem. §22 LWG
- Defizitäre bauliche Substanz des bestehenden Bauwerkes

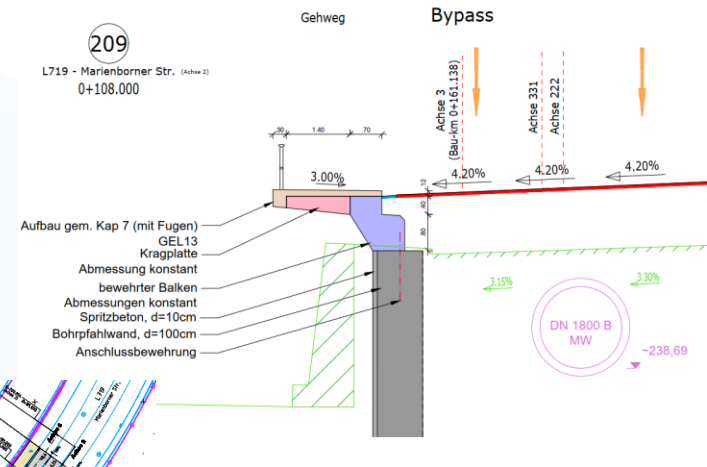
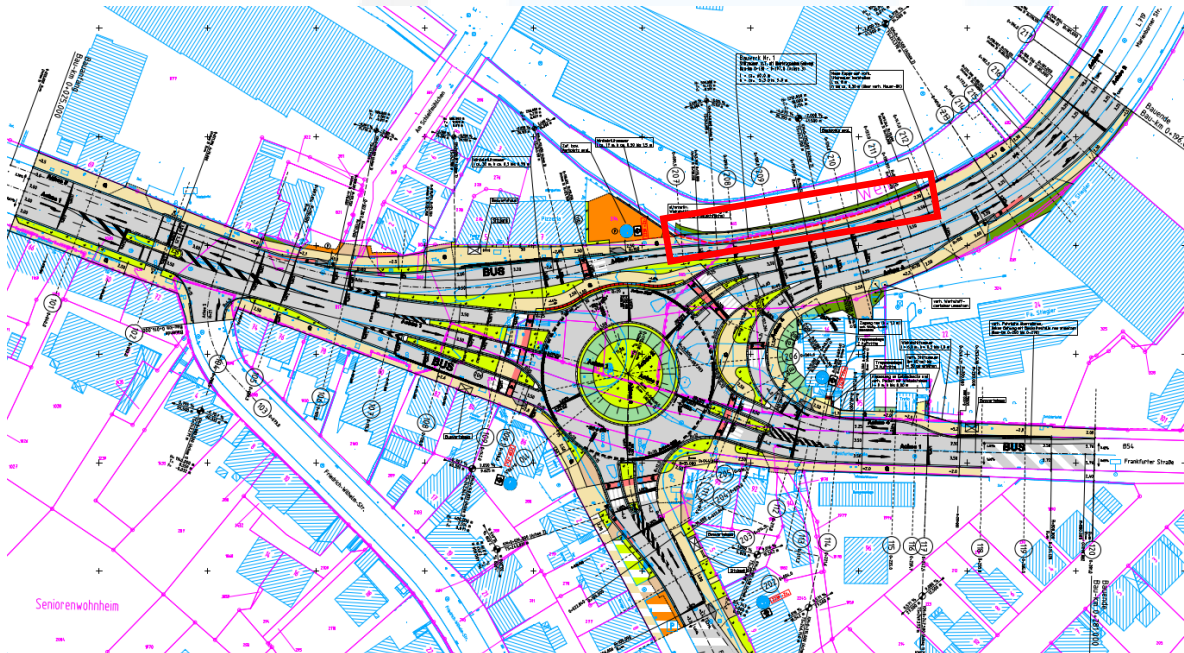


Bild 16: „Händisch“ geöffnetes Mauerwerk bei Bohrkern BK6



**Erneuerung des vorh. Stützbauwerkes unter Anwendung von Bohrpfählen!**

## Planerische Maßnahmen

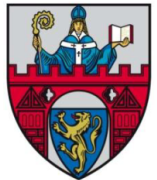
### ÖPNV

- Erhaltung bestehender Haltepunkte
- Optimierung der „Anfahrbarkeit“
- Barrierefreier Ausbau
- Wetterschutzeinrichtung

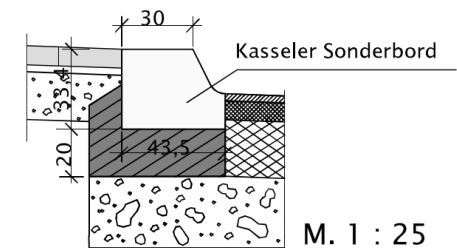
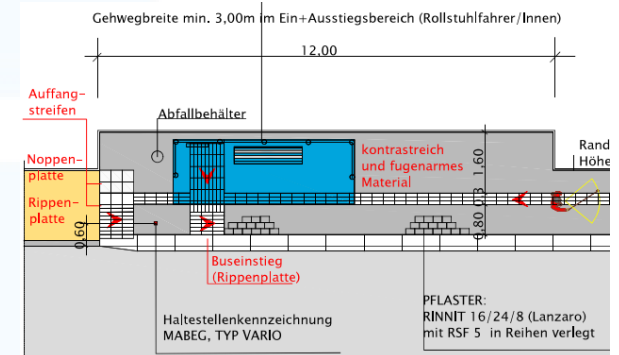
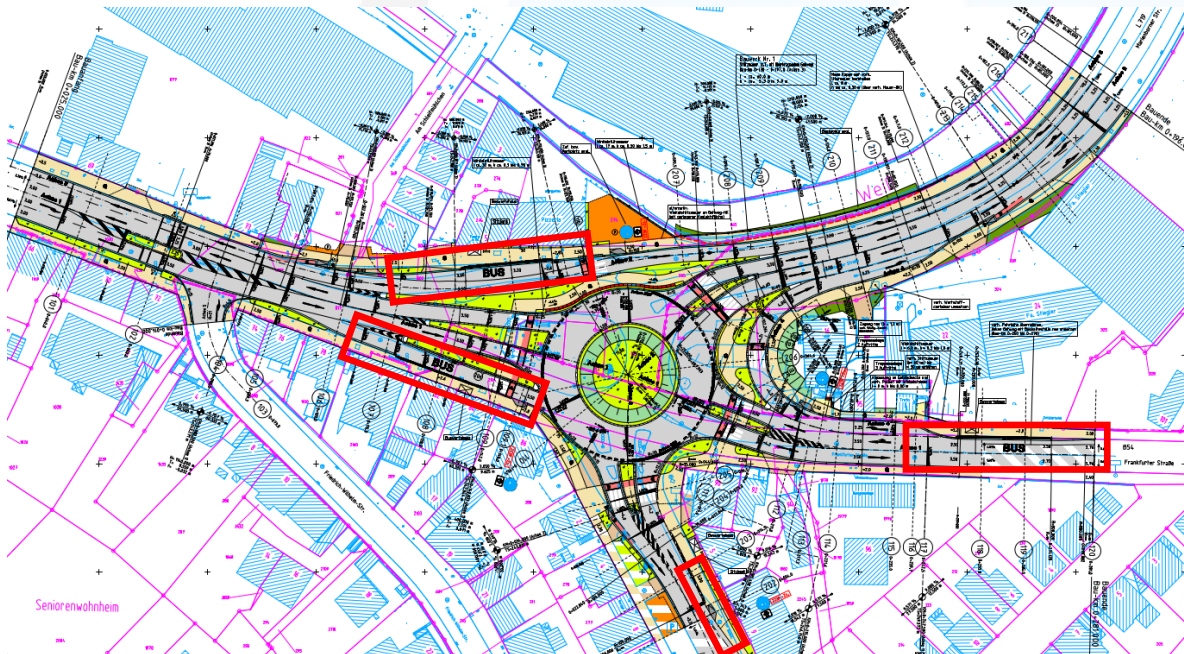
### Leitfaden

## Barrierefreies Bauen

Im Straßenbereich der Universitätsstadt Siegen



**Südwestfalen**  
Regionale 2013



**Förderung des ÖPNV durch geeignete Haltepunkte und barrierefreie Gestaltung!**



## Planerische Maßnahmen

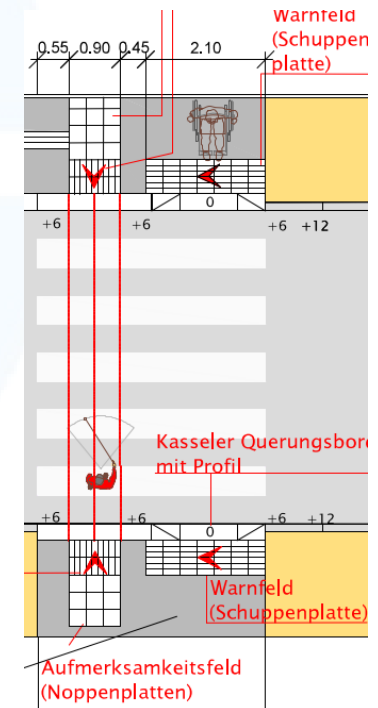
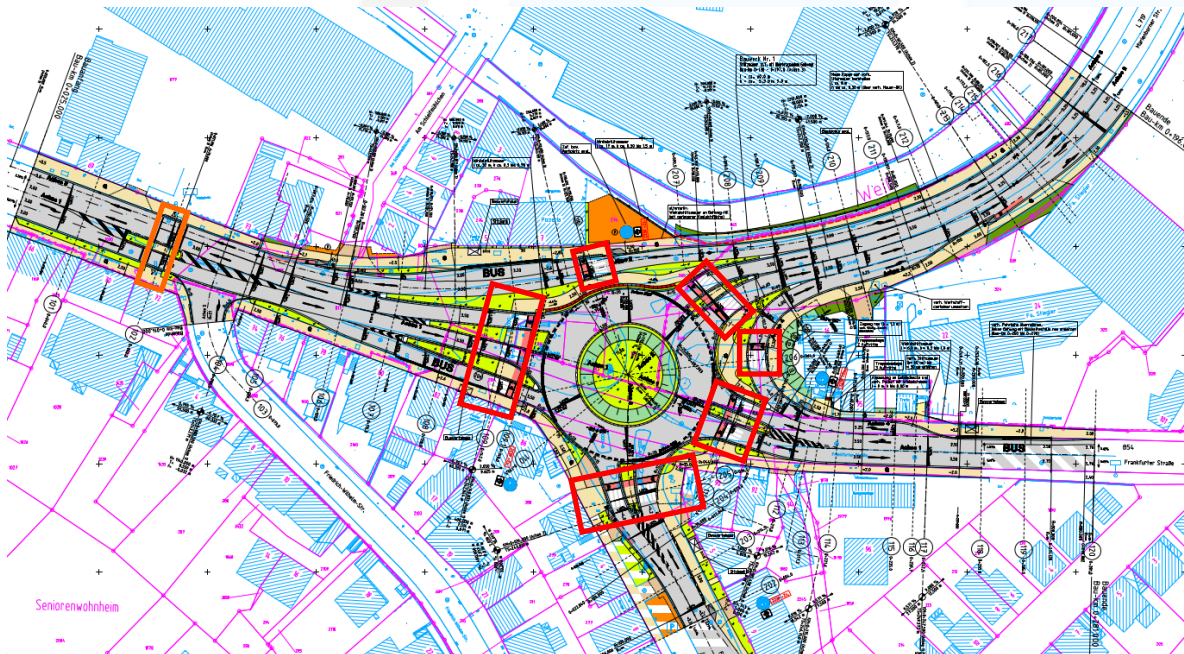
### Fußgängerverkehr

- Bevorrechtigung Fußgängerverkehr durch FGÜ
- Querungen in sämtlichen Knotenarmen
- Barrierefreie Gestaltung der Querungsstellen
- Erhalt vorh. LSA
- Leitsystem

Leitfaden

## Barrierefreies Bauen

Im Straßenbereich der Universitätsstadt Siegen

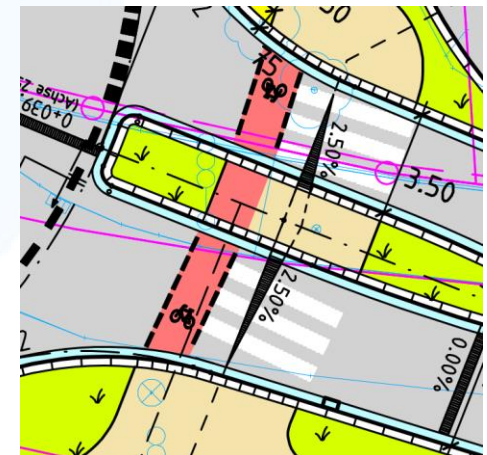
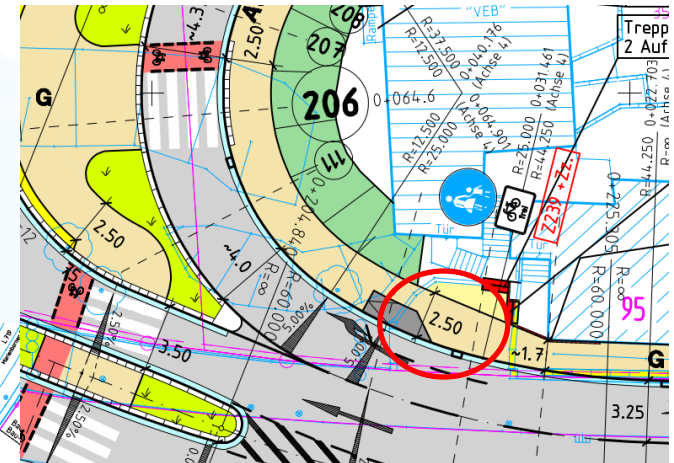
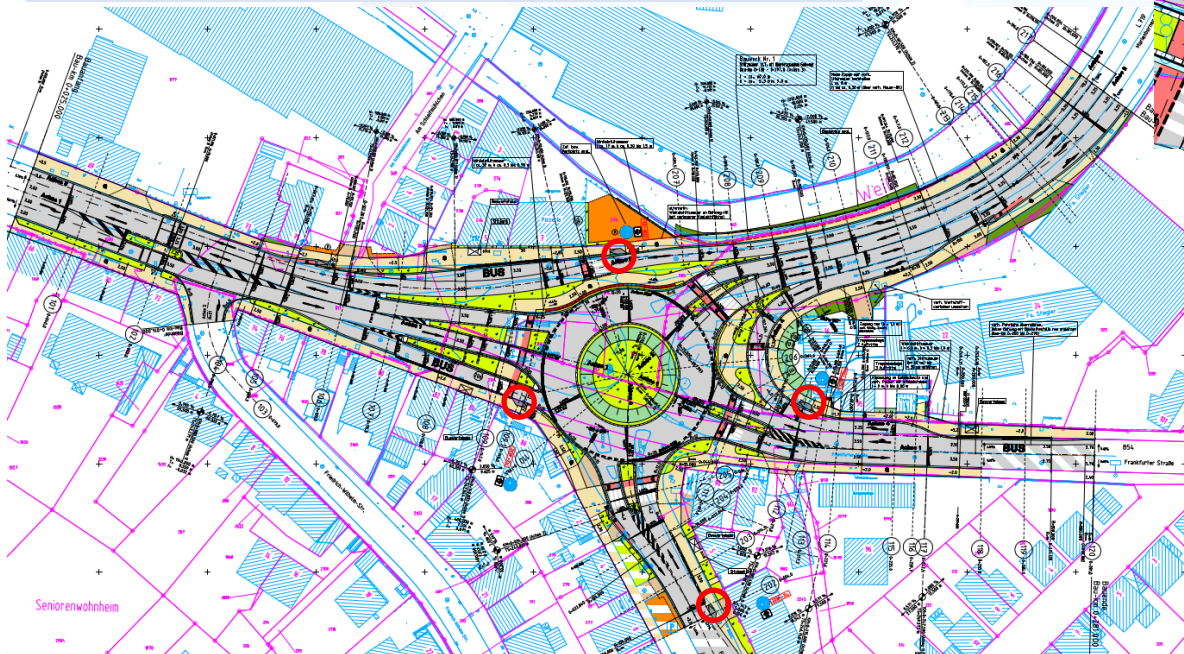


**Verkürzung von fußläufigen Verbindungen und Steigerung der Verkehrssicherheit!**

## Planerische Maßnahmen

### Radverkehr

- Führung im Knotenpunkt als Mischverkehr nicht zulässig
- Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Herstellung von Radfahrschleusen
- Konflikte ÖPNV
- Querungen in sämtlichen Knotenarmen
- Errichtung von Rad-Furten
- Empfehlung Alternativroute



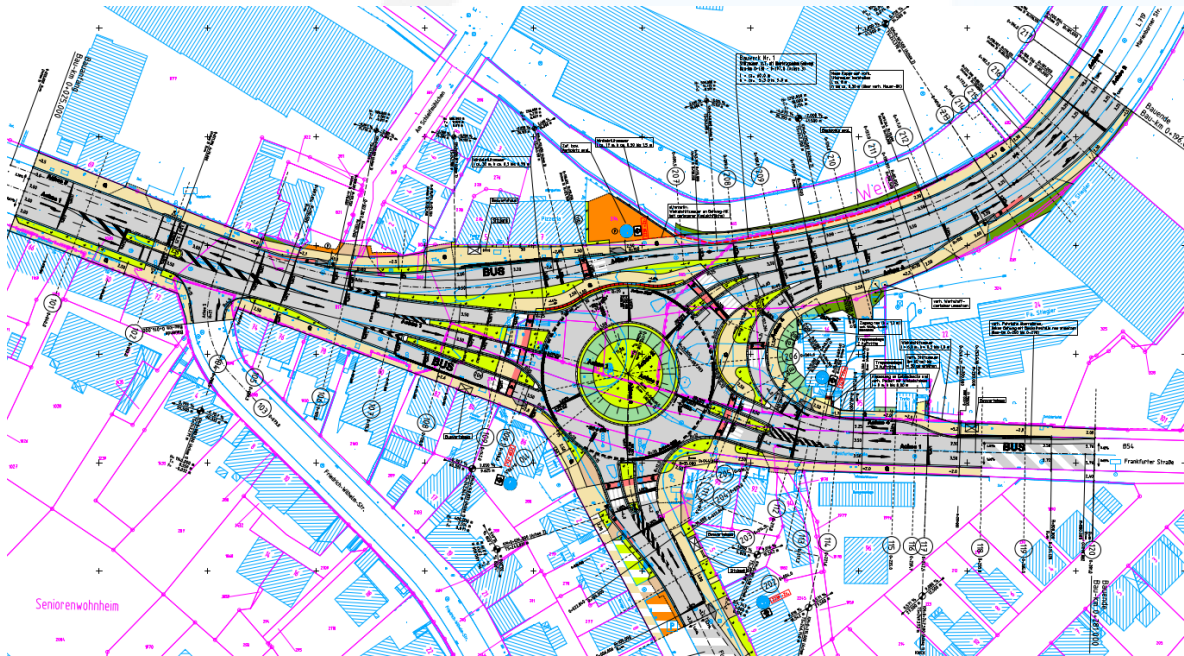
**Maximale Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs unter vorh. Eigentumsverhältnissen!**



## Planerische Maßnahmen

### Infrastruktur + Ausstattung

- Umverlegung zahlreicher Ver- und Entsorgungsleitungen
- Erneuerung Hausanschlüsse durch ESi
- Umfassender Neubau der Knotenpunktbeleuchtung (hier: FGÜ)



**Rückbau des vorh. Beleuchtungstragnetzes (hier: Freileitung) und Errichtung von Einzelstandorten!**

**Reduzierung der Beeinträchtigung durch Synergieeffekte (hier: gemeinsame Maßnahme)!**

## Bauzeitliche Verkehrsführung

### Bauabschnittsbildung

- Umfangreiche Abstimmungen mit Polizei, Feuerwehr und Verkehrsträgern
- Sonderbauweisen als Zwangspunkte
- Vermeidung von „kleinteiligen Bauabschnitten“
- Bauabschnitt 1 als „vorbereitenden Maßnahmen“



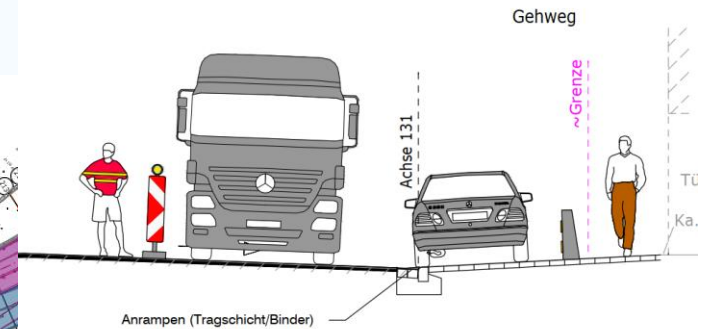
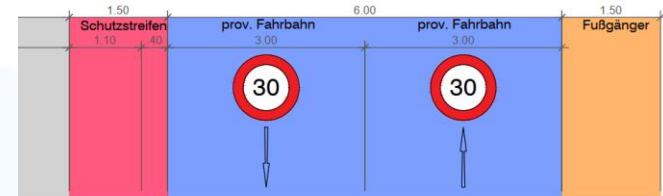
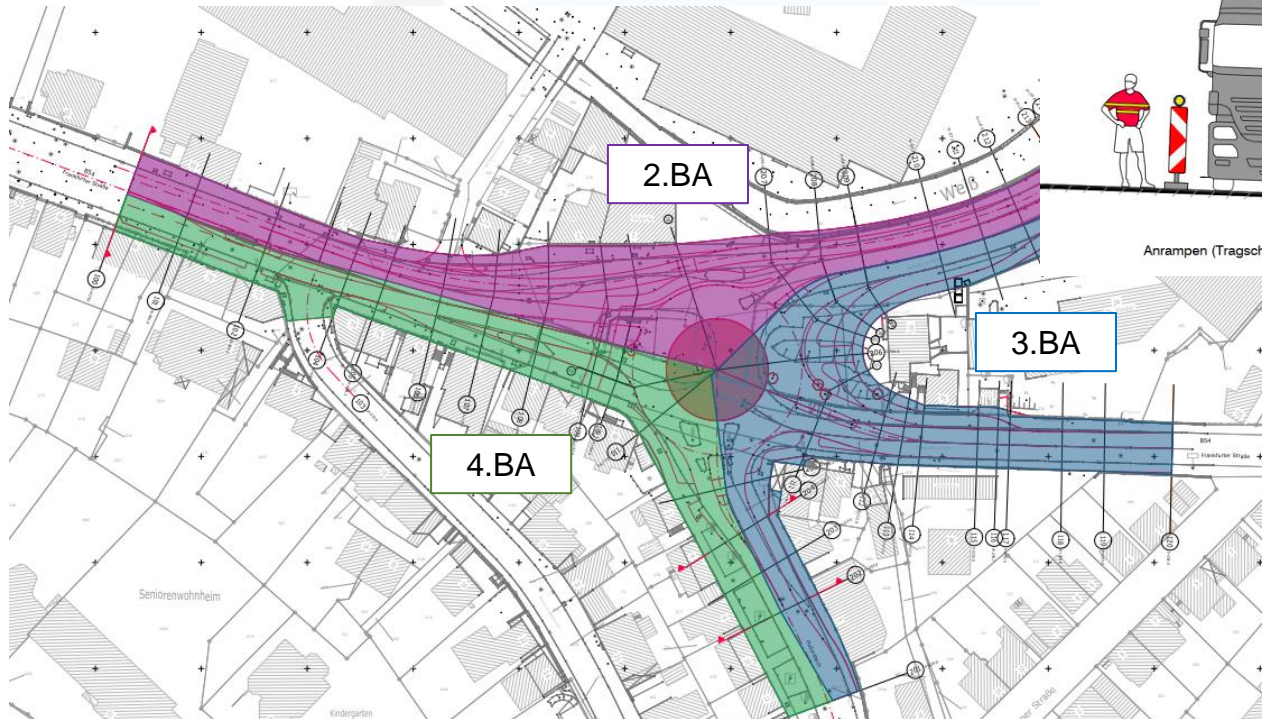
**Reduzierung der Beeinträchtigungen durch Beschleunigung der Bauzeit!**



## Bauzeitliche Verkehrsführung

### Bauabschnittsbildung - Grundlagen

- Planung gem. ASR
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit Baufirma / Bürger
- Steigerung Flexibilität durch Sonderbauweise „Klebeborde“
- Führung der Verkehre im Zweirichtungsverkehr
- Übergreifende Bauabschnitte - ohne Zwischenzustände



**Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch Begegnungsfälle und Schutzstreifen!**

**Verringerung der Beeinträchtigungen durch Erhaltung eines Zweirichtungsverkehrs!**

## Bauzeitliche Verkehrsführung

### 1. Bauabschnitt

- Rückbau bestehender Einbauten
- Kleinteilige Ausführung unter Verkehr (Tagesbaustellen)
- Vorrichtung der Bauphasen

**Bauzeit ca. 1 Monat**



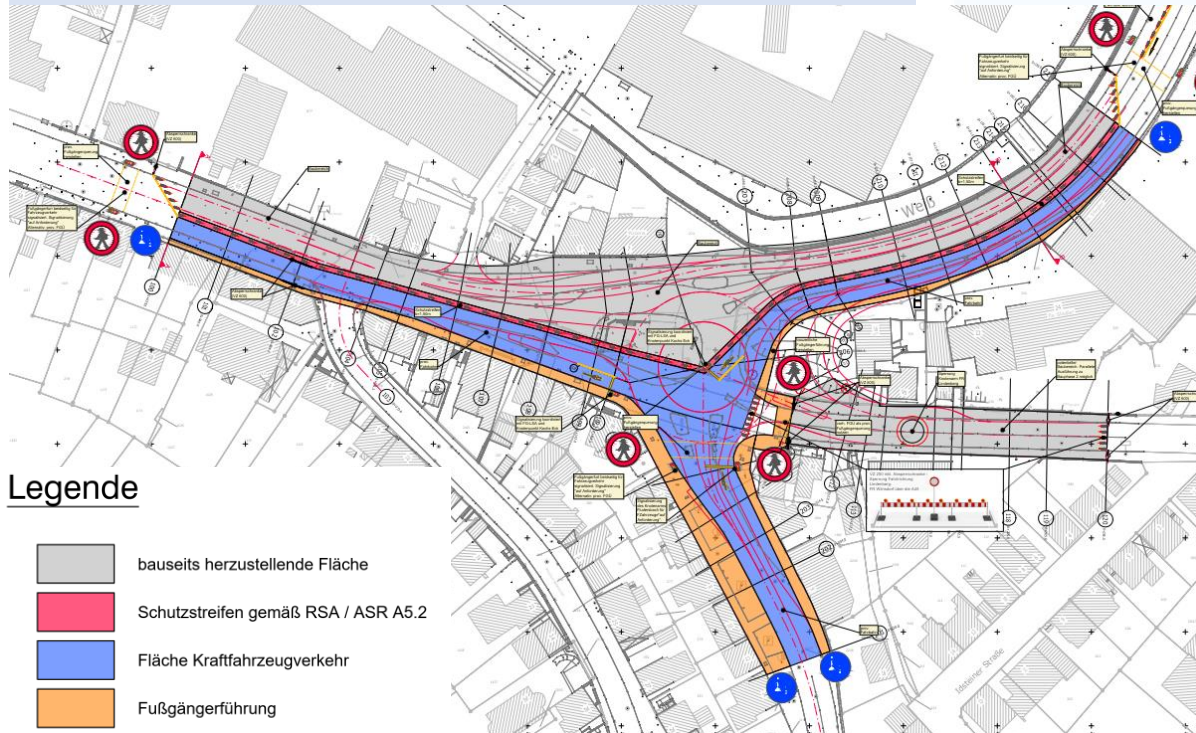
**Rückbau der vorh. Fahrbahnteiler/Tropfen und prov. Befestigung mittels Asphalttragschicht!**



## Bauzeitliche Verkehrsführung

### 2. Bauabschnitt

- Herstellung Ufermauer „Weiß“ und Frankfurter Straße (Nord).
- Straßenbau in FR Lindenberg
- Sperrung des Knotenarms Lindenberg
- Lichtsignalisierung koordiniert, Fludersbach auf „Anforderung“
- Erhaltung eines Zweirichtungsverkehrs
- Führung FG im Planungsbereich gewährleistet (vorh. + prov.)



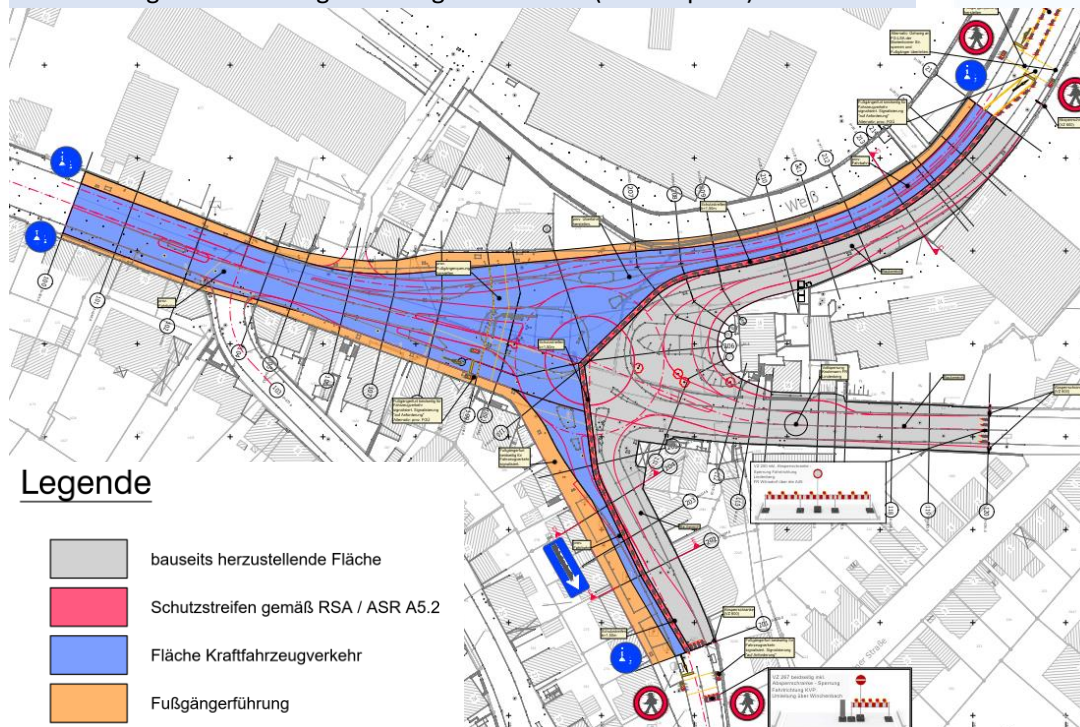
**Bauzeit ca. 12 Monate**

**Sperrung des Knotenarms „Lindenberg“ zur Reduzierung der Verkehrsbelastung!**

## Bauzeitliche Verkehrsführung

### 3. Bauabschnitt

- Herstellung Bypass Lindenberg – Kaan Marienborn.
- Straßenbau Knotenarm Lindenberg unter Vollsperrung
- Halbseitige Herstellung des Knotenarms Fludersbach
- Lichtsignalisierung koordiniert
- Knotenarm Fludersbach im Einrichtungsverkehr (Sicherheitsabstände)
- Erhaltung eines Zweirichtungsverkehrs
- Führung FG im Planungsbereich gewährleistet (vorh. + prov.)



**Bauzeit ca. 8,5 Monate**

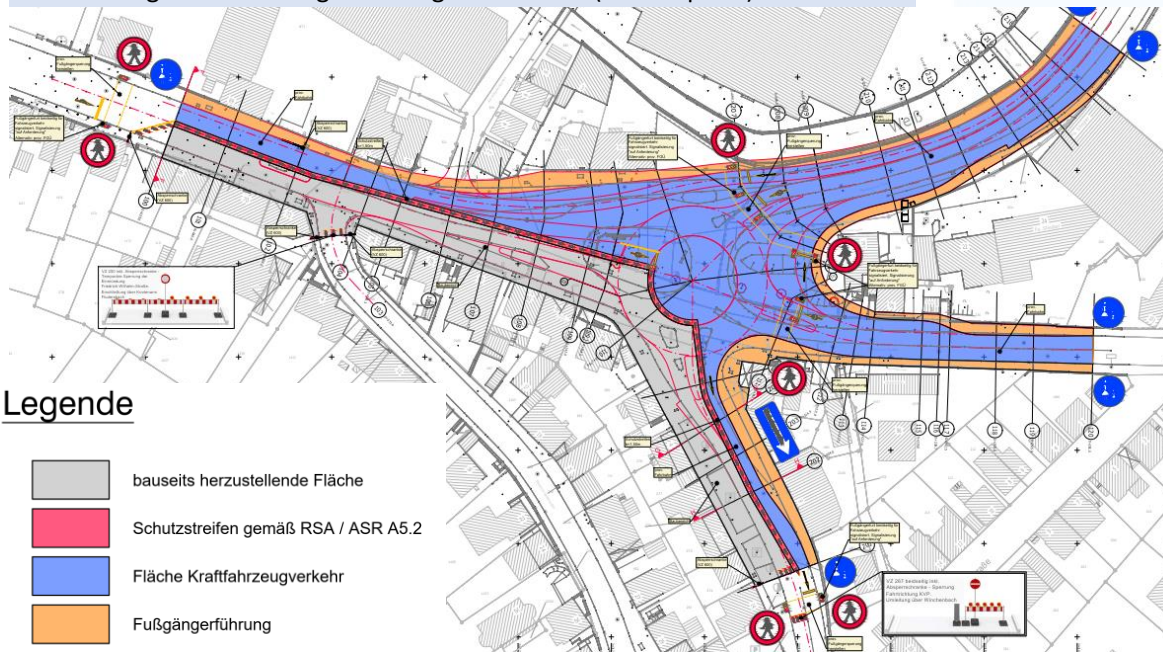
**Betrieb der Fludersbach im Einrichtungsverkehr aufgrund erf. Sicherheitsabstände!**



## Bauzeitliche Verkehrsführung

### 4. Bauabschnitt

- Herstellung Frankfurter Straße (Süd), Einmündung Friedrich-Wilhelm-Str.
- Öffnung des Knotenarms Lindenberg
- Halbseitige Herstellung des Knotenarms Fludersbach
- Lichtsignalisierung koordiniert
- Knotenarm Fludersbach im Einrichtungsverkehr (Sicherheitsabstände)
- Erhaltung eines Zweirichtungsverkehrs
- Führung FG im Planungsbereich gewährleistet (vorh. + prov.)



**Bauzeit ca. 8,5 Monate**

**Betrieb der Fludersbach im Einrichtungsverkehr aufgrund erf. Sicherheitsabstände!**

**Öffnung der Fahrbeziehung Lindenberg!**

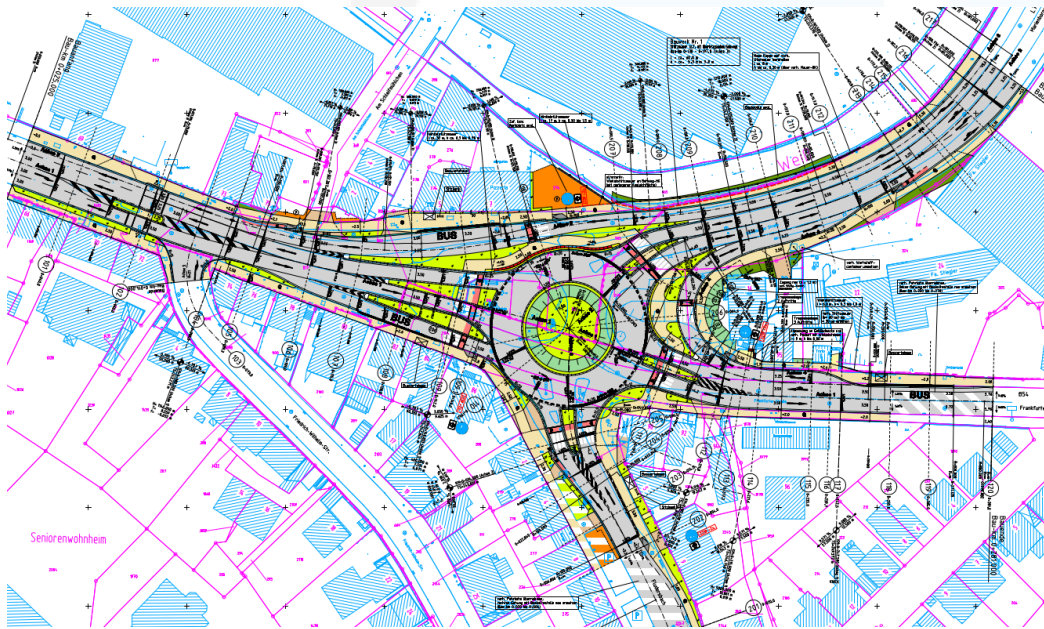
## Bauzeitliche Verkehrsführung

### 5. Bauabschnitt Bauzeit ca. 1 Monat

- Herstellung der Kreisinsel
- Kleinere „Restarbeiten“ in Nebenflächen

### 6. Bauabschnitt Bauzeit ca. 3 Wochen

- Herstellung der Gussasphaltdeckschicht in sämtlichen Fahrbahnflächen
- Ausführung Wochenends unter Vollsperrung des Knotenpunktes



**Gesamtbauzeit  
ca. 2,5 Jahre**

**Herstellung der Gussasphaltdeckschicht unter ganzheitlicher Sperrung des Knotenpunktes!**

**Die geschätzte Bauzeit des Gesamtvorhabens beträgt 2,5 Jahre!**



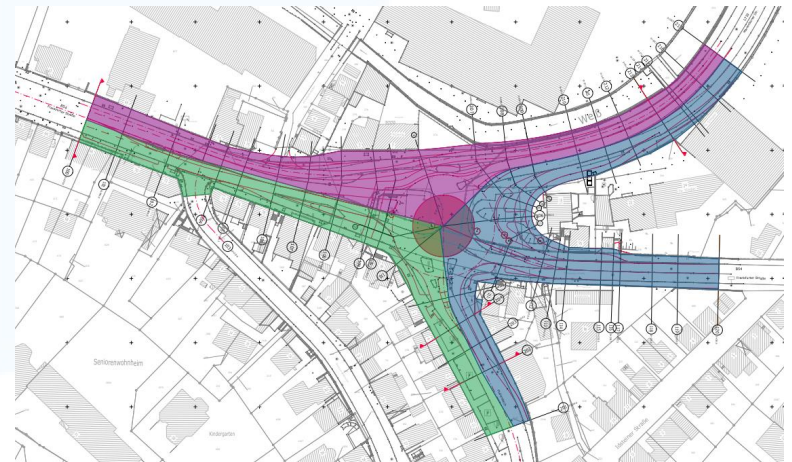
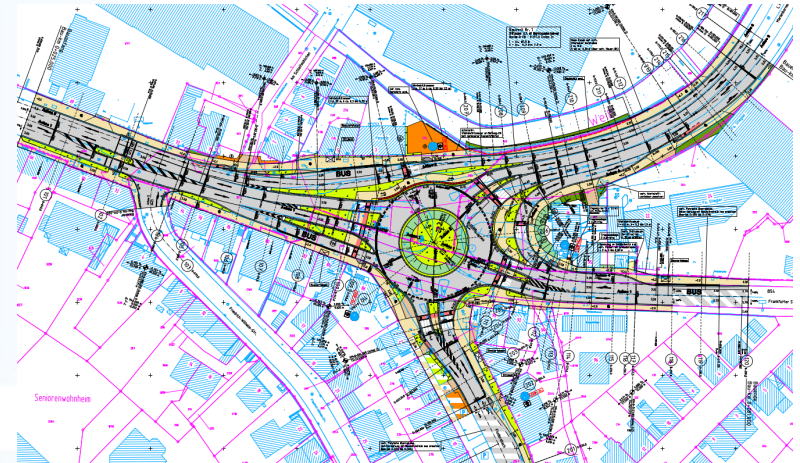
## Zusammenfassung

Beeinträchtigungen können nicht vermieden, aber stark reduziert werden.

Vorherrschende Nutzungsansprüche wurden umfassend, sofern möglich, berücksichtigt.

Moderne Verkehrsanlage nach aktuellen Stand der Technik.

Verkürzung der Bauzeiten durch Maximierung der Bauabschnitte.



## Vielen Dank Für Ihre Aufmerksamkeit!



**Büro Reichshof**  
Rehwinkel 15  
51580 Reichshof- Odenspiel  
Tel.: 02297 9107 – 0  
Fax: 02297 9107 – 20  
info@klapp-mueller.de

**Büro Siegen**  
Eiserfelder Str. 316  
57080 Siegen  
Tel.: 0271 317971 - 0  
Fax: 0271 317971 – 29  
siegen@klapp-mueller.de

**Büro Neuwied**  
Bogenstraße 30  
56564 Neuwied  
Tel.: 02297 9107 – 0  
Fax: 02297 9107 – 20  
neuwied@klapp-mueller.de



