

B E S C H L U S S

aus der Sitzung (Sondersitzung) des Verkehrsausschusses vom 16.03.2022

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 Bauausschuss und den Bezirksausschüssen III – Siegen-Ost und IV Siegen-Mitte 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 Siegbergtunnel 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 Möglich-

keit, 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 betrachten, 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 Querungsvorgänge. Für den Kraftfahrzeugver-

kehr 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 stelle sich die Frage einer 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 ginge 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, den Sperrvermerk aufzuheben.

Beratungsergebnis: 13 Stimmen dafür, 4 dagegen (Grüne/ Volt/ Links), 0 Enthaltung(en)

7. VerkA 16.03.2022
