



Gelsenkirchen

Der Oberbürgermeister

Mitteilungsvorlage	
<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich
Drucksache Nr.	
14-20/468	

Referat, Auskunft erteilt, Telefon-Durchwahl
69 - Verkehr - Herr Almstedt, 1 69-43 62

Datum
09.09.2014

Beratungsfolge

Sitzungstermine Top

**Ausschuss für Verkehr, Bauen und
Liegenschaften**

02.10.2014

Betreff

**Anfrage des sachkundigen Bürgers Herrn Jannoff
- "Grüne Welle" Grothusstraße/Overwegstraße -**

Inhalt der Mitteilung

In der Sitzung am 28.08.2014 wurde unter TOP 12.2.5 folgende Anfrage gestellt:

„Während des Berufsverkehrs ist der Verkehrsfluss auf vielen Gelsenkirchener Straßen auch ohne Baustellen sehr stockend. Aber auch bei relativ geringem Verkehrsaufkommen kommt es zu wiederholten Unterbrechungen. Denn die Ampelanlagen sind häufig so geschaltet, dass es nicht möglich ist, unter Beibehaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit, die nächsten Ampeln bei Grün zu erreichen. Das gilt insbesondere für die Overwegstraße bzw. Grothusstraße. Vor diesem Hintergrund fragt die Ratsfraktion DIE LINKE:

1. Warum wird auf der Overwegstraße bzw. Grothusstraße die Ampelschaltung nicht so eingerichtet, dass eine „Grüne Welle“ entsteht?
2. Verfolgt die Stadtverwaltung zur Senkung der Schadstoffbelastungen das Ziel einer Verflüssigung des Verkehrs oder hat sie andere bzw. weitere Konzepte?
3. Ist es geplant, auf den Hauptverkehrsachsen Kreisverkehre einzurichten?“

Stellungnahme der Verwaltung:

Sachstand zu 1.

Die Lichtsignalanlagen (LSA) auf der Grothusstraße sind untereinander koordiniert. Die sogenannte Grüne Welle ist bereits vor vielen Jahren für beide Fahrtrichtungen umgesetzt worden.

Die Grüne Welle wurde im Zuge der Untersuchungen von Umweltbelastungen (siehe Punkt 2.) analysiert und Schwachstellen aufgezeigt.

Sachstand zu 2.

Im Rahmen des konkreten Lärmaktionsplans der Stadt Gelsenkirchen von 2010 und des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet - Teilplan „Ruhrgebiet Nord“ werden Handlungsempfehlungen zur Senkung von Luft- und Lärmbelastungen an Straßenabschnitten

aufgezeigt. Hieraus geht das Konzept zur Verstetigung des Verkehrsflusses durch Lichtsignalanlagenkoordinierung und, aufgrund eines Maßnahmenscreenings aus Vorgutachten, eine Empfehlung zur Untersuchung von Geschwindigkeitsreduzierungen an lärm Auffälligen Straßenzügen hervor.

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und des Luftreinhalteplans in der Stadt Gelsenkirchen ist ein gemeinsames Gutachten von Referat 60 und Referat 69 zur Untersuchung der Verstetigung des Verkehrsflusses an Lichtsignalanlagen und eines Geschwindigkeitskonzeptes vergeben worden.

Das Ziel dieser Untersuchung ist die Erarbeitung einer ausgewogenen Entscheidungsgrundlage, die verkehrlich vertretbar ist und gleichzeitig den Belangen des Schutzes vor Lärm Rechnung trägt. Als Kernkriterien werden hierbei, unter Einarbeitung neuer Randbedingungen, die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der ausgewählten Bereiche und die Beurteilung der Qualität der Koordinierung herausgearbeitet.

Der Ergebnisbericht des Gutachtens liegt der Verwaltung vor. Zusammengefaßt werden hierin Empfehlungen zur Umsetzbarkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen und mögliche Optimierungspotentiale in den Grünen Wellen aufgezeigt. Aus den Empfehlungen des Gutachtens ergibt sich u.a. für den Streckenzug der Grothusstraße/Overwegstraße die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h mit Neuerstellung der „Grünen Welle“.

Sachstand zu 3.

Der Einsatz von Kreisverkehren orientiert sich vorrangig an der verkehrlichen Situation sowie innerhalb bebauter Gebiete nach den örtlichen strukturellen Gegebenheiten und dem straßenräumlichen Umfeld.

Kreisverkehre werden insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten eingesetzt, zur Vermeidung von Knotenpunkten mit abknickender Vorfahrt, zur Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, zur Erhöhung der Kapazität wenn eine andere Knotenpunktsform zu erheblichen Wartezeiten und Rückstaulängen führt und zur Vermeidung der Kosten für den Bau und den Betrieb einer Lichtsignalanlage.

Verkehrliche Einsatzkriterien sind innerhalb bebauter Gebiete die gleiche Verkehrsbedeutung der Straßen, die Anforderungen an die Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs – z.B. zur Schulwegsicherung -, Verkehrsstärken und Wartezeiten, Flächenmangel und unruhige Topographie sowie Fahrkomforteinbußen im ÖPNV.

Städtebauliche Einsatzkriterien sind die Gestaltung als Übergangselement zwischen Straßen und Räumen unterschiedlichen Charakters, der Wechsel von Umfeldnutzungen, Abschnittsbildung und Gliederung von Straßenräumen, Orientierung und Betonung von Platzsituationen.

In Gelsenkirchen sind die Lichtsignalanlagen an vielen Straßenzügen miteinander koordiniert. Dies trifft besonders für die Hauptverbindungsachsen Nord-Süd und West-Ost zu. Ein Kreisverkehr innerhalb einer „Grünen Welle“ führt unweigerlich zum Bruch dieser Welle. Dies ist gerade im Zuge unter Punkt 2. genannten Untersuchung und der angespannten Umweltsituation in der Stadt Gelsenkirchen nicht vorgesehen.