

Die Bürgermeisterin

**Holzweg / Hessenweg / Hamminkelter Landstraße**  
**- Anfrage gem. § 6 GeschO des Rates der Stadt Wesel vom 09.01.2009**  
**- Antrag der CDU-Fraktion vom 13.11.2013**

---

**Beratungsfolge:**

**Ausschuss für Stadtentwicklung**  
**Berichterstattung**

**19.02.2014 (Kenntnisnahme, öffentlich)**  
**Bürgermeisterin Ulrike Westkamp**

---

**Sachdarstellung/Begründung zur Kenntnis:**

Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wesel hat mit Schreiben vom 13.11.2013 darum gebeten, die geplanten Anschlüsse der neu zu bauenden Planstraße sowie die Führung durch das Hessenviertel in der Ausschusssitzung für Stadtentwicklung vorzustellen.

Hierzu ist folgendes festzuhalten:

Grundlage für alle Planungen ist der Rahmenplan Feldmark aus dem Jahr 1994. In diesem Plan wurde bereits die neue Planstraße mit ihrer Linienführung dargestellt. Sie beginnt am Kreuzungspunkt Emmericher Straße/Julius-Leber Straße/ Holzweg und endet am Kreuzungspunkt Hamminkelter Landstraße/Friedrich-Gesellschaft-Straße/Zufahrt Berufsschule. Die Trasse verläuft vom Holzweg in einer viertel Kreisbahn auf die Hamminkelter Landstraße. Ziel der Rahmenplanung war es, Verkehre auf der neuen Planstraße zu bündeln und gleichzeitig Schleichverkehre (Durchgangsverkehre) besonders in Richtung Norden zu vermeiden. Durch eine Vielzahl von Abbindungen ist es möglich, dass die neue Planstraße die Funktion des Hauptsammlers bekommt, wovon reine Anliegerstraßen abfließen.

Im Jahr 2000 wurde vom Ingenieurbüro BVS Rödel & Pachan eine Verkehrsuntersuchung für den Ortsteil Feldmark durchgeführt. In der Untersuchung wurde u.a. für den Knotenpunkt Hamminkelter Landstraße/Friedrich-Gesellschaft-Straße/Zufahrt Berufsschule festgehalten, dass „aus Gründen der Leistungsfähigkeit eine Lichtsignalanlage (LSA) oder ein Kreisverkehr nicht auszuschließen wäre.“

Am 09.01.2009 wurde eine Anfrage gem. § 6 GeschO des Rates der Stadt Wesel von Herrn Ratsmitglied Trittmacher, SPD-Fraktion, an die Verwaltung gestellt, ob

aufgrund des Ausbaus der Hamminkelner Landstraße Rückzahlungsverpflichtungen bei einem Kreisverkehr oder mit weiteren Fördergeldern bei dem Bau einer LSA zu rechnen ist.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass der Einbau eines Kreisverkehrs nicht förderschädlich ist. Der beidseitige Radweg sollte nicht unterbrochen werden. Die Kosten des Umbaus sind von der Stadt zu tragen. Ein Minikreisverkehr würde keine Unterbrechung darstellen.

Der Bau einer LSA ist nicht förderfähig.

Verkehrsplanerisch ist eine LSA an diesem Knotenpunkt nicht sinnvoll und vor allem auch nicht notwendig. Zudem verursacht eine LSA hohe Investitions- sowie Folgekosten.

Ein Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 32m ist aufgrund der Grundstücksverhältnisse sowie einer deutlichen Verlagerung aus der Achse der Hamminkelner Landstraße in Richtung Berufsschule nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Bei einem Verschieben aus der Achse würde nicht nur eine Vielzahl von Stellplätzen im Bereich der Berufsschule wegfallen, sondern durch das Verschieben des Kreisverkehrs aus der Achse würden erhebliche bauliche Anpassungen im Bereich der Hamminkelner Landstraße anfallen. Diese Maßnahmen würden zu beträchtlichen Kosten führen.

Der Knotenpunkt ist ideal für den Bau eines **Minikreisverkehrs** (der innere Kreis ist überfahrbar und kann baulich angelegt oder lediglich markiert werden) mit einem Durchmesser von 22m.

Zum einen regelt der Minikreisverkehr die vorhandenen Verkehrsbelastungen und zum anderen stellt er mit Abstand die günstigste Ausbauvariante dar. Der Radfahrer würde bei einem solchen Ausbau vom Radweg in den Kreis geführt und daraufhin wieder auf den Radweg im Bereich der Hamminkelner Landstraße. Grundsätzlich wird der Radfahrer in Minikreisverkehren auf der Kreisverkehrsfahrbahn geführt.

Der Minikreis stellt hierbei keine Unterbrechung dar, da bei solchen Anlagen der Radfahrer ausschließlich im Kreis geführt wird und nicht außerhalb, das bedeutet um die Kreisfahrbahn herum. Mit dem Bau eines Minikreisverkehrs kann auch die Bedarfslichtsignalanlage auf der Hamminkelner Landstraße demontiert werden, da im Bereich der Zu- und Ausfahrt des Kreisverkehrs auf der Hamminkelner Landstraße Querungshilfen entstehen, die die Sicherheit für den Fußgänger entscheidend erhöhen.

In einer anderen Variante werden im Bereich aller Zufahrten in den Kreisverkehr Zebrastreifen markiert, um das Queren für Fußgänger bei geringen Geschwindigkeiten in einem aufgepflasterten Kreisverkehr zu vereinfachen. Damit ist gemeint, dass der Kreisverkehr höher liegt als die zuführenden Straßen. Dies dient der Verringerung der Geschwindigkeiten und einer Erhöhung der Sicherheit besonders der Fußgänger und Radfahrer.

In der Sitzung werden diese zwei Minikreisverkehrsplanungen (Anlage 4 und 5) vorgestellt. Die Kreispolizeibehörde Wesel hat den Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen (Anlage 5) favorisiert, mit der Maßgabe, dass der Innenbereich mit einer Aufpflasterung versehen werden soll.

Im Bereich der Emmericher Straße wird die neue Planstraße in einer Gesamtbreite von maximal 15,50m erstellt.

Da die ersten Planungen mehr als 20 Jahre zurückliegen und zum damaligen Zeitpunkt das Separieren des Radverkehrs im Straßenraum durchaus gängige Praxis war, allerdings heute besonders im Bereich des Radverkehrs viele neue Erkenntnisse zur Führung des Radfahrers vorliegen, ist es geboten, die ursprünglich geplante separate Führung des Radverkehrs entlang der Grundstückszufahrten zu überdenken. Da das Führen des Radfahrers auf der Straße im Längsverkehr deutlich weniger Gefahren aufweist, als die separate Führung auf einem Radweg entlang der privaten Zufahrten, sollte dies bei der Ausbauplanung berücksichtigt werden. Ziel ist es, Konfliktpunkte für den Radfahrer zu vermeiden.

Davon unberührt ist das Unterführungsbauwerk im Bereich der Bahnlinie. In diesem Bereich stehen zum jetzigen Zeitpunkt die Breiten und die Führung der verschiedenen Verkehrsarten bereits fest.

Im Vorfeld sollte zudem geklärt werden, mit welcher Geschwindigkeit auf der neuen Planstraße gefahren werden soll. Diese Aussage ist für die zukünftige Feinplanung wichtig. Hintergrund sind verschiedene Verkehrssimulationsberechnungen, die aktuell auch für das neue Plangebiet durchgeführt wurden.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass das Verkehrsaufkommen auf der Planstraße sowie der Hamminkelner Landstraße bei Tempo 30 am geringsten ausfällt und bei Tempo 40 und Tempo 50 deutlich ansteigt. Dies hängt mit den Durchgangsverkehren zusammen, die sich bei einer Zunahme der Geschwindigkeiten erheblich erhöhen und vor allem auch die Hamminkelner Landstraße stärker belasten.

Bei Tempo 30 auf der Planstraße ist es zudem möglich, den Radfahrer ohne großen Aufwand auf der Fahrbahn zu integrieren. Die direkte Führung auf der Fahrbahn hat zudem den Vorteil, dass es weniger Probleme in Kreuzungspunkten für den Radfahrer gibt.

Die Verwaltung empfiehlt, die Planstraße mit Tempo 30 auszuweisen und den Radfahrer auf der Fahrbahn zu führen. Durchgangsverkehre werden bei dieser Geschwindigkeit in einem hohen Maß aus dem neuen Plangebiet heraushalten. Bei höheren Geschwindigkeiten sinkt der Widerstand der motorisierten Verkehrsteilnehmer, die Planstraße und die Hamminkelner Landstraße zu nutzen, deutlich, da diese Strecke dann eine Alternative zum übergeordneten Verkehrsnetz vor dem Hintergrund der Fahrzeiten darstellt.

In der Sitzung werden die Ergebnisse der Verkehrssimulation sowie der Knotenpunkt Emmericher Straße/Planstraße vorgestellt.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Keine

### **Anlagen:**

Anlage 1: Anfrage gem. § 6 GeschO des Rates der Stadt Wesel vom 09.01.2009

Anlage 2: Antrag der CDU-Fraktion vom 13.11.2013

Anlage 3: Übersichtsplan

Anlage 4: Minikreisverkehr Variante 1

Anlage 5: Minikreisverkehr Variante 2

Anlage 6: Übersichtsplan Unterführung Minikreisverkehr

Anlage 7: Anschluss Emmericher Straße an Planstraße