

Stadt Meerbusch

Der Bürgermeister
Straßen und Kanäle
5/66.10 De

18. März 2009

An die
Damen und Herren
des Bau- und Umweltausschusses

Beratungsvorlage

zu TOP I, 1, der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 06.05.2009

Bürgeranregung gem. § 24 GO vom 22. Januar 2009 – Bestellung eines Gutachtens über die Möglichkeiten und Zweckmäßigkeiten von noch mehr Kreisverkehren im Stadtgebiet und den Umbau der Einmündung Karl-Arnold-Straße/Laacher Weg.

TOP I.1 der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 12.03.2009

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung empfiehlt dem Bau- und Umweltausschuss über die im Rahmen des Antrages vorgebrachten Anregungen, wie unter der Begründung ausgeführt, zu entscheiden und der Bürgeranregung nicht zu folgen.

Begründung:

Die Stadt Meerbusch hat in den vergangenen zwanzig Jahren diverse Knotenpunkte entlang der Straßen, die in ihrer Baulast stehen, und bei denen es sich nicht um Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen handelt, im Stadtgebiet mit Kreisverkehren umgebaut.

An den Kreuzungen, wo der Neubau eines Kreisverkehrs mit einer ohnehin erforderlich gewordenen Neugestaltung oder einer Fahrbahnerneuerung einhergeht und ein Kreisverkehrsplatz zudem verkehrlich leistungsfähig und verkehrstechnisch sinnvoll ist, hat dies z.B. im Bereich der Uerdinger Straße in Lank-Latum zu einer Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus und zu einer Reduzierung von Unfällen geführt.

Bei der Umgestaltung von Knotenpunkten sind jedoch die im Folgenden näher erläuterten Randbedingungen zu beachten, die verdeutlichen, dass die Neuanlage eines Kreisverkehrsplatzes nicht in jedem Fall als ein „Allheilmittel“ für die Lösung verkehrlicher Probleme angesehen werden kann, sondern dass dies in jedem konkreten Einzelfall separat betrachtet werden muss.

Wirtschaftlichkeit:

Im Hinblick auf die geringen, zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sind diese gerade in der heutigen Zeit sparsam einzusetzen. Vor diesem Hintergrund ist vor allem die Wirtschaftlichkeit eines Umbaus einer vorhandenen Kreuzung mit oder ohne Lichtsignalanlage gegenüber einem Kreisverkehrsplatz zu betrachten. Der Umbau einer vorhandenen Kreuzungsanlage bedingt erhebliche Baukosten. Der Einspareffekt durch das nicht Vorhandensein einer Lichtsignalanlage beim Bau eines Kreisverkehrs ist beim Neubau eines Knotenpunktes gegeben. Dagegen ist bei einem Umbau eines vorhandenen Knotenpunktes in gutem Erhaltungszustand mit einer beispielsweise kürzlich erneuerten Signalanlage die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht sinnvoll, da die Investitionskosten, auf einen Lebenszyklus gesehen, bei weitem den Einspareffekt übersteigen. Die Einführung der LED-Technik für Lichtsignalanlagen

verstärkt diesen Effekt in Bezug auf die Betriebs- und Unterhaltungskosten noch weiter.

Verkehrliche Wirkungen:

Innerörtlich sollten Kreisverkehrsplätze gemäß dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen dort eingesetzt werden, wo sich durch eine solche Umgestaltung eine Verbesserung der Begreifbarkeit und der Verkehrssicherheit von Verknüpfungspunkten mit mehr als vier Knotenpunktarmen erreichen lässt.

In Bezug auf den innerörtlich stark vorhandenen Fußgänger- und Radfahrverkehr weisen Kreisverkehrsplätze gegenüber lichtsignalgeregelten Knotenpunkten deutliche Nachteile auf.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass sich die Verknüpfung von ungleich frequentierten Straßen mit einem Kreisverkehrsplatz nicht mit einer zufriedenstellenden Leistungsfähigkeit für die weniger frequentierten Äste erreichen lässt und es damit dort zu einer deutlichen Erhöhung der Wartezeit kommt.

Platzbedarf:

Vor allem im innerstädtischen Bereich lassen sich Kreisverkehrsplätze nicht ohne weiteres ohne ein entsprechendes Platzangebot, das im Regelfall nicht vorhanden ist, im Bestandstraßennetz realisieren. Bei der Vorstellung der verkehrlichen Wirkungen des ehemaligen Ostara-Geländes (Bebauungsplan 266) wurde dieser Sachverhalt durch das planende Ingenieurbüro am Beispiel der Kreuzung Meerbuscher Straße / Winklerweg / Insterburger Straße eingehend im Ausschuss für Planung Wirtschaftsförderung und Liegenschaften erläutert. Der Bau eines Kreisverkehrsplatzes wäre nur unter massivem Eingriff in privates Eigentum und den Abriss von Häusern realisierbar gewesen.

Städtebauliche Aspekte:

In Bezug auf dieses Kriterium spricht wiederum das im Regelfall geringe innerstädtisch vorhandene Platzangebot gegen eine Anlage von Kreisverkehrsplätzen, da sich hierbei im Bereich der Nebenanlagen meist keine optisch befriedigende städtebauliche Einbindung eines Kreisverkehrsplatzes in vorhandenen Strukturen erreichen lässt.

Bezogen auf den konkret im Bürgerantrag benannten Knotenpunkt Laacher Weg / Karl-Arnold-Straße wird die Anlage eines an dieser Stelle in Frage kommenden Mini-Kreisels von Seiten der Verwaltung nicht befürwortet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass durch eine solche Maßnahme ein Eingriff in den anliegenden Parkplatz und die Wegnahme mehrerer Bäume erforderlich werden würde. Zudem verläuft in diesem Bereich der Schulweg, für den es in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu einer deutlichen Verschlechterung käme.

Aufgrund der in diesem Abschnitt verkehrenden Buslinie, die im Schülerverkehr mit Gelenkbussen bedient wird, scheidet ein Mini-Kreisel schon aus Gründen der erforderlichen Schleppkurven aus.

Abschließend ist festzustellen, dass aus verkehrlicher Sicht an dieser Stelle keine Probleme bei der Abwicklung des vorhandenen Verkehrs mit der an dieser Stelle vorhandenen unsignalisierten T-Kreuzung bekannt sind. Demzufolge wird an dieser Stelle aus Sicht der Verwaltung kein Handlungsbedarf gesehen.

Aufgrund der vorgenannten Randbedingungen ist derzeit nach Einschätzung der Verwaltung kein erkennbares Potenzial bzw. ein Bedarf zur Umgestaltung der vorhandenen Knotenpunkte in der Baulast der Stadt Meerbusch vorhanden. Eine pauschale Untersuchung in Form einer Machbarkeitsstudie zur Anlage von Kreisverkehren aller Knotenpunkte im Stadtgebiet, die sich in der Baulast der Stadt Meerbusch befinden, bedingt einen immens hohen planerischen und damit auch finanziellen Aufwand, der einem nicht konkret erkennbaren Nutzen gegenübersteht.

Bei einer Neuplanung von Straßennetzen beispielsweise in Neubaugebieten kann die im Bürgerantrag formulierte Anregung zukünftig entsprechend unter Abwägung der vorgenannten Kriterien und aller Vor- und Nachteile berücksichtigt werden. Diese Überlegungen fließen jedoch bereits heute grundsätzlich bei der Erarbeitung der hierfür erforderlichen Verkehrsgutachten in die Auswahl der Knotenpunkte mit ein. Ein solches Vorgehen ist fachlich geboten und gehört damit zum laufenden Geschäft der Verwaltung (vgl. hierzu unter anderem die Straßenplanung Strümper Busch, K9n, Ostara etc.).

Lösung:

Die Verwaltung schlägt vor, der Bürgeranregung nicht zu folgen.

In Vertretung


Dr. Just Gerard
Technischer Beigeordneter

Anlagen