

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 7 (Porz)	12.11.2013

### **Prüfung der Demontage der Lichtsignalanlage Hauptstraße / Rosenhügel / An der Groov und Ersatz durch eine alternative Betriebsform**

Die Lichtsignalanlage Hauptstraße / Rosenhügel / An der Groov ist Bestandteil der Prioritätenliste 5 zur Überprüfung von Lichtsignalanlagen (LSA) um diese durch eine alternative Betriebsform zu ersetzen.

Im Bereich der Hauptstraße / Rosenhügel / An der Groov ist anstelle der Lichtsignalanlage ein Kreisverkehr als alternative Betriebsform untersucht worden. Für einen Kreisverkehr mit einem Durchmesser größer als 26 m sind keine ausreichenden Flächen vorhanden. Alternativ ist ein Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 18 m untersucht worden (siehe Anlage 1.1). Die Verkehrsbelastungen zeigen, dass die einzelnen Kreuzungsarme sehr unterschiedliche Querschnittsbelastungen haben. An der Groove ist eine Querschnittsbelastung von 110 Kfz je 24 Stunden zu verzeichnen. Auf dem Rosenhügel ist eine Querschnittsbelastung von 2.090 Kfz je 24 Stunden während auf der Hauptstraße eine Querschnittsbelastung von über 20.000 Kfz je 24 Stunden zu verzeichnen ist.

Die extrem ungleiche Querschnittsbelastung der Kreuzungsarme ist für die Einrichtung eines Kreisverkehrs **nicht** geeignet. Auch ist die Summe der zuführenden Verkehre mit 20.720 Kfz je 24 Stunden deutlich über den Richtwert für Minikreisverkehre von 12.000 Kfz bis maximal 18.000 Kfz je 24 Stunden. Dabei gilt der höhere Wert für eine gleichmäßige Auslastung der Kreuzungsarme. Der Richtwert von 15.000 Kfz je 24 Stunden für kleine Kreisverkehre, die eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zulassen, wird erheblich überschritten (über 20 000 Kfz je 24 Stunden). Die hohe Belastung auf der Hauptstraße lässt deshalb keine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, gemäß dem Regelfall für Minikreisverkehre, zu. Die örtlichen Gegebenheiten der Topographie (siehe Anlage 1.3) auf der Westseite parallel zur Hauptstraße lassen keine gesicherte Führung für den Radverkehr am Minikreisverkehr zu (siehe Entwurfsmerkmalen der Machbarkeitsuntersuchung Anlage 1.2).

#### Zusammenfassung:

Die Auswertung der möglichen alternativen Betriebsform zeigt, dass aufgrund der extrem unterschiedlichen Querschnittsbelastungen der Kreuzungsarme und aus Verkehrssicherheitsgründen die Einrichtung eines Minikreisverkehrs als Alternative zur Lichtsignalanlage hier nicht in Frage kommt. Die Lichtsignalanlage ist an dieser Stelle die verkehrstechnisch richtige und verkehrssichere Lösung.

**Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1-3**