

Der Oberbürgermeister

Dezernat, Dienststelle

VI/66/661/2

661/13

Beschlussvorlage

Vorlage-Nr.

2824/2007

Freigabedatum

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Eingabe zum Ausbau der Kreuzung Stolberger Straße/Eupener Straße in Köln-Braunsfeld

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Die Bezirksvertretung Lindenthal nimmt die Eingabe zur Kenntnis und bittet die Verwaltung die Maßnahme Ausbau der Kreuzung Stolberger Straße/Eupener Straße zu einem Kreisverkehr zügig umzusetzen.

Haushaltmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme € _____	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja € _____	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten € _____ € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Zur Beratung des Beschwerdeausschusses am 18.06.2007 (Anlage 1) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu den Aussagen von Herrn Sonnemann:

Kreisverkehre haben ein hohes Sicherheitsniveau, wenn die wesentlichen Grundsätze zur verkehrssicheren Gestaltung berücksichtigt werden. Ziel des Entwurfs muss es sein, durch eine konsequent geschwindigkeitsdämpfende Ausbildung den Kraftfahrzeugverkehr sowie den Fußgänger- und Radverkehr sicher abzuwickeln. Maßgebend für eine geschwindigkeitsdämpfende und sichere Gestaltung sind folgende Grundprinzipien:

- Möglichst senkrechtes Heranführen der Knotenpunktzufahrten an die Kreisfahrbahn
- Deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel
- Einstreifige Knotenpunktausfahrten

Es gibt verschiedene Kategorien von Kreisverkehren. Laut Definition unterscheidet man:

- Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 13 bis 26 m
- Kleiner Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 26 bis 45 m (einspurig)
- Kleiner Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 35 bis 50 m (zweispurig)
- Großer Kreisverkehr mit einem Durchmesser mehr als 50 m

Der geplante Kleine Kreisverkehr erhält eine bauliche Mittelinsel, so dass der motorisierte Verkehr gezwungen wird, diese zu umfahren und die Geschwindigkeit zu reduzieren. Dies ist nur mit geringen Geschwindigkeiten (ca. 20-30 km/h) zu bewerkstelligen, so dass bei unvorhergesehenen Konfliktfällen immer noch rechtzeitig abgebremst werden kann.

Der Radfahrer, der eine annähernd gleiche Geschwindigkeit fährt, kann somit die Fahrbahn des Kreisverkehrs sicher befahren. Das entspricht auch den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen. Hier wird der Radfahrer im fließenden Verkehr auf der Fahrbahn mitgeführt.

Auch für Fußgänger ist die Verkehrssicherheit bei dem Kleinen Kreisverkehr eindeutig gegeben. Alle Äste des Knotenpunktes werden mit Querungshilfen und Zebrastreifen ausgestattet. Für sehbehinderte Menschen werden zusätzlich taktile Leitelemente eingebaut. Aufgrund der Zebrastreifen hat der Fußgänger immer Vorrang vor dem fließenden Verkehr auf der Fahrbahn.

Durch die großräumige Gestaltung des Kleinen Kreisverkehrs werden außerdem die Sichtverhältnisse optimiert.

Aufgrund der starken Gewerbeverkehrsanteile wurde die Form des Kleinen Kreisverkehrs gewählt. Eine Ablenkung der Verkehre und insbesondere der LKW Verkehr in die Kreisfahrbahn im Kleinen Kreisverkehr führt zu einer eindeutigen und sicheren Verkehrsführung. Aus fahrdynamischen Gründen werden bei einem Minikreisverkehr größere Fahrzeuge gezwungen beim links abbiegen die Kreisinnenfläche zu überfahren, dieses kann zu Irritationen und unsicheren Fahrverhalten bei anderen in den Kreisverkehr einfahrenden Verkehrsteilnehmern führen.

Der Knotenpunkt Eupener Straße/Stolberger Straße wird unsymmetrisch belastet. Durch die zukünftig geplanten Baumaßnahmen (u.a. Anschluss der Stolberger Straße an die Militäringstraße) bleibt die Verkehrsmenge in der Eupener Straße weiterhin gering, wobei sie in der Stolberger Straße steigt, das führt zur Erhöhung der unsymmetrischen Verkehrsverteilung. Bei einer unsymmetrischen Verkehrsbelastung sinkt die Leistungsfähigkeit, sodass die in den Richtlinien festgelegten Belastungsgrenzen für Kreisverkehre nicht maßgebend ist.

Durch den nicht mehr zu realisierenden Grunderwerb vor der WM 2006 wurde der Minikreisverkehr ins Auge gefasst. Hierbei wurde der Minikreisverkehr wegen der starken Gewerbeverkehrsanteile als Provisorium und Zwischenlösung gesehen.

Um die Überfahrbarkeit der Mittelinsel des Kreisverkehrs für größere Fahrzeuge zu gewährleisten, kann die Kreisinnenfläche nicht mit der gewünschten Überhöhung ausgebaut werden, dies führt dazu, dass der PKW-Verkehr nicht in ausreichender Form an der geraden Durchfahrt gehindert wird.

Und deshalb haben vordergründig die Verkehrssicherheitsaspekte zu der Entscheidung geführt, die Lösung Kleiner Kreisverkehr zu beschließen.

Zu den Aussagen von Herr Thelen:

Der geplante Kleine Kreisverkehr liegt lediglich außermittig des heute vorhandenen Knotenpunktes. Der Mittelpunkt wird aufgrund der auf der Ostseite vorhandenen Bebauung nach Westen verschoben. Dies wird dadurch ausgeglichen, dass die Fahrbahnen der Eupener Straße jeweils vor dem Kreisverkehr nach Westen verschwenkt werden. Geometrisch laufen alle Einmündungen auf den Kreismittelpunkt zu.

Zu den Aussagen von Frau Schmerbach:

Zur Notwendigkeit großer Kreisverkehr:

Ein Mini-Kreisel ist durch seine vollständig überfahrbare Mittelinsel gekennzeichnet und nicht empfehlenswert bei Knotenpunkten mit hohem Schwerlastverkehrsanteil. Die Kreisinnenfläche muss für Schwerlastverkehr überfahrbar, also mit geringer Querneigung, gestaltet werden. Dies wirkt sich nachteilig auf den gewünschten Umlenkungseffekt für PKW aus. Infolge der ständigen Mitbenutzung der Kreisinnenfläche durch LKW erhöht sich außerdem der Sanierungsbedarf und somit die Unterhaltungskosten.

Der Knotenpunkt Eupener Straße / Stolberger Straße befindet sich in einem Gewerbegebiet, so dass beim Umbau des Knotens der LKW-Anteil entsprechend zu berücksichtigen ist. Der geplante Kleine Kreisverkehr entspricht dem Flächenbedarf größerer Fahrzeuge bei Wendefahrten und erfüllt gleichzeitig das Grundprinzip einer deutlichen Umlenkung.

Zur Finanzierung:

Die Verwaltung hat seinerzeit die verschiedenen Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunktes Eupener Straße / Stolberger Straße eingehend geprüft und dabei auch einen Wirtschaftlichkeitsvergleich durchgeführt. Das Ergebnis war, dass der Kleine Kreisverkehr in Bezug auf Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit mittel- bis langfristig gesehen die geeignete Maßnahme ist. Dieser fachlichen Argumentation hat sich auch der Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 22.02.2005 angeschlossen.

Zur Einbindung der Radwege:

Siehe Ausführungen zu Herrn Sonnemann.

Zur Werbung:

Im Vertrag zwischen der Firma Lammerting und der Stadt Köln wurde ausdrücklich vereinbart, dass die Leichtflüssigkeit des Verkehrs nicht durch Werbevorratungen gehindert werden darf. Weiterhin ist für die Gestaltung der Mittelinsel die Zustimmung der Bezirksvertretung Lindenthal erforderlich und der Gestaltungsbeirat der Stadt Köln zu beteiligen und dessen fachkundiges Votum zu beachten.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.