

Beschluss des Bau- und Verkehrsausschusses vom 12.09.2002

DS-Nr. 1095/002

Einbau von Messschleifen auf der Fahrbahn Gürtel

---

## **Beschluss:**

Die Verwaltung wird aufgefordert:

1. zu prüfen, ob durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. den Einbau von Messschleifen auf der Fahrbahn, die schaltungstechnisch in die vorhandenen Lichtsignalanlagen zu integrieren sind, die Verkehrssituation an der Ecke Gürtel/Kreuzung Dürener Straße optimiert werden kann. Die anfallenden Kosten für die in Frage kommenden Maßnahmen sind zu benennen.
2. Zu prüfen, ob auch an anderen Punkten des Gürtels Messschleifen Kreuzungsproblematiken von querenden Hauptverkehrsstraßen lösen könnten.
3. Sofern sich zu 2. konkrete Anhaltspunkte ergeben, diese unter Nennung der dafür anfallenden Kosten in einer Prioritätenvorschlagsliste zu erfassen. Die vorgenannte Liste ist dem Ausschuss Bau und Verkehr zur Entscheidung vorzulegen.

## **Stellungnahme der Verwaltung**

### Zu 1.

Der Knotenpunkt Dürener Straße/Gürtel ist ein langjähriger Unfallhäufungspunkt. Hauptunfallursache sind Fehler beim Linksabbiegen, begünstigt durch gegenseitige Sichtbehinderung der im Knoteninnenraum aufgestellten Linksabbieger-Warteschlangen.

Die im Zusammenhang mit der Stadtbahnvorrangschaltung erneuerte Lichtsignalanlage (LSA) operiert in den Verkehrsspitzenzeiten an der Leistungsgrenze. Eine zusätzliche, Linksabbiephase scheidet deshalb als Maßnahme zur Unfallvermeidung aus.

Deswegen hat die Verwaltung ermittelt, welche Auswirkungen sich auf den Knotenpunkt und das Umfeld durch veränderte Führung der Linksabbiegeströme ergeben.

Dabei hat sich herausgestellt, dass der Planfall 1 (Verbot des Linksabbiegers von Süden nach Westen) die insgesamt günstigste Maßnahme zur Entschärfung des Unfallhäufungspunktes ist, weil

- dadurch die gegenseitige Sichtbehinderung der Linksabbieger auf den Gegenverkehr als Unfallursache entfällt,
- kein nennenswerter zusätzlicher Verkehr durch verkehrsberuhigte Bereiche geleitet wird
- und eine zunächst als Kompensation gedachte, neu zu errichtende Umfahrt in Höhe der Pfarriusstraße wegen des zu erwartenden geringen Befolgungsgrades nicht erforderlich wird.

Dazu wird die Beschilderung durch Fahrtrichtungsgebote ergänzt. Die durch das Linksabbiegeverbot nicht mehr benötigte Linksabbiegespur wird als Sperrfläche markiert. Sollte diese Sperrfläche auch nach einer hinreichenden Eingewöhnungszeit regelmäßig durch Fahrzeuge befahren werden, wird eine bauliche Mittelinsel in Höhe des Fußgängerüberganges nachgerüstet, um diese Fahrten zu verhindern.

Unter Einbeziehung zusätzlicher Messschleifen auf den Gürtelfahrbahnen wird die Lichtsignalanlage an die geringfügig veränderten Verkehre angepasst. Die Grünphasen für den Gürtel können dann bedarfsgerecht bemessen und die freiwerdende Grünzeit dem Verkehr auf der Dürener Straße und den querenden Fußgängern angeboten werden. Damit werden die Grünzeiten verkehrsgerecht verteilt und es werden gleichzeitig die Wartezeiten für Querverkehr und Fußgänger gesenkt.

Bauliche Maßnahmen am Knoten Dürener Straße/Gürtel werden nicht erforderlich.

Für die Änderungen der Verkehrsführung einschließlich der Anpassung der Signalsteuerung ist mit Kosten in Höhe von ca. 50.500 € zu rechnen. Hierin sind die Planungskosten für die Anpassung der Signalsteuerung in Höhe von 10.900 € enthalten.

Die Realisierung des Planfalls 1-Verbot des Linksabbiegeverkehrs von Süden nach Westen in Verbindung mit dem zusätzlichen Einsatz von Messschleifen auf den Gürtelfahrbahnen wird den langjährigen Unfallhäufungspunkt Dürener Straße/Gürtel entschärfen und die gewünschte Verbesserung des Verkehrsablaufes an diesem Knotenpunkt ermöglichen.

## Zu 2.

Zur Verbesserung der Verkehrsabläufe ist die Installation von Messschleifen auf den Fahrbahnen des Gürtels an allen Knotenpunkten zwischen Berrenrather Straße und Nußbaumer Straße verbunden mit einer entsprechenden Anpassung der Steuerungssoftware der LSA geeignet. Neben Leistungserhöhungen auf den querenden Hauptverkehrsstraßen können gleichzeitig nicht notwendige Wartezeiten für Fußgänger und Querverkehre an allen Knotenpunkten eliminiert werden. In diesem Kontext ist auch der zusätzliche Einsatz eines Schwachlastprogramms mit kürzerer Umlaufzeit empfehlenswert.

## Zu 3.

Die zu 2. genannten Maßnahmen sind grundsätzlich für alle LSA des Gürtels zwischen Berrenrather Straße und Nußbaumer Straße sinnvoll.

Quantitative Aussagen über mögliche Verbesserungspotentiale setzen eingehende verkehrstechnische Vorplanungen und Simulationen voraus, da es sich bei der Gürtelstrecke um komplexe Steuerungen mit Stadtbahnvorrang handelt. Eine solche Voruntersuchung, einschließlich einer gutachterlichen Empfehlung zur weiteren Verfahrensweise, erfordert für die gesamte Gürtelstrecke (32 LSA) 3-6 Monate Bearbeitungszeit und ca. 106.000 € Planungsmittel.

Die Realisierungsreihenfolge der vorzuschlagenden Maßnahmen ergibt sich aus der erreichbaren Verkehrsverbesserung an den LSA im Verhältnis zu den dafür erforderlichen Aufwendungen. Dabei müssen gegenseitige verkehrliche Abhängigkeiten der Kreuzungsregelungen untereinander beachtet und abschnittsweise Prioritäten gebildet werden.

Grob geschätzt wird die Nachrüstung aller vorhandenen LSA mit Messschleifen auf dem Gürtel und die Überarbeitung der Steuerungssoftware einschließlich Voruntersuchung und Signalplanung insgesamt rund 2,3 Mio € kosten.

Wenn davon ausgegangen wird, dass bis zur endgültigen Realisierung für die Voruntersuchung, die politische Meinungsbildung, die anschließende Feinplanung, Ausschreibung und die Realisierung vor Ort ca. drei Jahre vergehen, dann ist es sinnvoll alternativ zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang energieoptimale Steuergeräte und LED-Signale eingesetzt werden sollen. In diesem Fall wären insgesamt ca. 5,5 Mio € zu veranschlagen.

Für nachweisbare Verbesserungen der Verkehrsqualität für Fußgänger und Querverkehre wäre zu prüfen, ob Zuwendungen aus Landes- und/oder Bundesmitteln eingeworben werden können.