

**Absender  
Verkehrsflächen**

**Drucksachen-Nr.**

**0217/2013**

**öffentlich**

## **Antrag**

**der Fraktion  
CDU**

**zur Sitzung:  
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr am 30.04.2013**

### **Tagesordnungspunkt A**

**Antrag der CDU-Fraktion vom 21.02.2013 zu dem beigefügten Bürgerschreiben vom 01.02.2013, die Verkehrssituationen im Talweg und an der Kreuzung Bensberger Straße/Richard-Zanders-Straße zu verbessern.**

#### **Inhalt:**

Mit Datum vom 21.02.2013 stellte die CDU-Fraktion den Antrag, die Thematik eines Bürgerschreibens auf die Tagesordnung der AUKV-Sitzung am 30.04.2013 zu setzen. Man bittet die Verwaltung um eine fachliche Stellungnahme inkl. Verbesserungsvorschlägen und insbesondere um Prüfung, ob ein Kreisverkehr an der Kreuzung der Bensberger Straße mit der Richard-Zanders-Straße bzw. dem Lerbacher Weg möglich wäre. Daneben bittet man um Verbesserung der Verkehrssituation am Talweg.

#### **Verkehrssituation Kreuzung Bensberger Str./Richard-Zanders-Str./Lerbacher Weg**

Die im Bürgerschreiben dargestellten verkehrlichen Probleme an der Kreuzung der Bensberger Straße mit der Richard-Zanders-Straße bzw. dem Lerbacher Weg können grundsätzlich bestätigt werden. Ob diese Probleme durch einen Kreisverkehr wie am Knoten der Mülheimer Straße mit der Franz-Hitze-Straße gelöst werden können, muss aufgrund der unterschiedlichen geometrischen und verkehrlichen Verhältnisse individuell untersucht

werden.

Alleine der Querschnitt der Bensberger Straße ist mit annähernd 2.000 Fahrzeugen in der Spitzenstunde doppelt so hoch belastet wie die Mülheimer Straße. Daneben sind die einmündenden Verkehre am Kreisverkehr der Mülheimer Straße wesentlich geringer als die von Lerbacher Weg und Richard-Zanders-Straße. Die Anzahl der querenden Fußgänger und Radfahrer ist an der Mülheimer Straße ebenfalls geringer als an der Bensberger Straße.

Auch die Platzverhältnisse können von der Mülheimer Straße nicht einfach auf die Bensberger Straße übertragen werden. Denn an der Bensberger Straße schränkt die vorhandene Bebauung die Planung eines Kreisverkehrs deutlich mehr ein, als es die Platzverhältnisse an der Mülheimer Straße zulassen. Dabei stellt die Dimensionierung des Kreisels an der Mülheimer Straße mit 26 m Außendurchmesser der Fahrbahn schon das Minimalmaß eines kleinen Kreisverkehrs dar. Die Seitenstraßen der Mülheimer Straße stoßen annähernd in einem rechten Winkel auf die Hauptfahrbahn, wodurch abbiegende Lastfahrzeuge relativ einfache Abbiegevorgänge haben. Solch optimale Verhältnisse sind an der Bensberger Straße auch nicht vorhanden.

Für den Nachweis der Machbarkeit wurde daher eine konkrete Vorplanung erstellt, für die anschließend die Leistungsfähigkeit untersucht wurde.

Zunächst wurde aufgrund der genannten geometrischen Probleme versucht, einen möglichst großen Außendurchmesser festzulegen, da bei großen Verkehrsmengen eher größere Durchmesser (bis 40 m) als das im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren angegebene Mindestmaß (26 m) gewählt werden sollen. Bedingt durch die vorhandene Bebauung kann die Kreisfahrbahn selbst unter Mitbenutzung nicht bebauter Fremdgrundstücke maximal 28 m Außendurchmesser betragen. Aber selbst dann entsteht das Problem, dass Lastzüge von der Bensberger Straße kommend als Rechtsabbieger nicht mehr in den Lerbacher Weg abbiegen können. Die Schleppkurven wären dafür einfach zu groß. Es müsste quasi einmal um den Kreisel gefahren werden, um abbiegen zu können. Damit wäre schon aus fahrgeometrischen Gründen ein größerer Kreisel erforderlich, der neben Grundstücksankäufen auch den Abriss von Gebäuden bedeutet. Eine Verschiebung des Kreisels würde dieses Problem auf die Abbiegerelation von der Bensberger Straße in die Richard-Zanders-Straße verlagern.

Auch die verkehrliche Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass ein kleiner Kreisverkehr dieser Art ungeeignet ist, die Verkehre abzuwickeln. Der Grenzwert der verkehrlichen Leistungsfähigkeit kleiner Kreisverkehre liegt bei ungefähr 25.000 Fahrzeugen am Tag. Die Gesamtverkehrsstärke dieses Knotenpunktes liegt aber um ca. 5.000 Fahrzeuge darüber. Nach dem Leistungsfähigkeitsnachweis kommen die Verkehre der beiden Zufahrten der Bensberger Straße in den Spitzenstunden zum Erliegen. Dabei wurden die Fußgänger- und Radverkehrsströme rechnerisch noch gar nicht berücksichtigt. Nach dem im Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen angegebenen Qualitätsstufen A bis F erreicht dieser Kreisel die schlechteste Qualitätsstufe F. Das bedeutet, dass die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt zufließen, für einen längeren Zeitraum über der Kapazität liegen. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation würde sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken wieder auflösen.

Ein funktionierender Kreisverkehr müsste daher mit zweistreifigen Elementen oder als Turbokreisverkehr hergestellt werden. Die benötigten Flächen stehen hierzu überhaupt nicht zur Verfügung.

Signaltechnisch ist die Kreuzung bereits verkehrsabhängig geschaltet und kann nicht weiter optimiert werden. Die Verkehrsmengen sind einfach so hoch, dass sich die geschilderten Rückstaueffekte einstellen. Höhere Leistungsfähigkeiten könnten nur durch den Ausbau der Kreuzung erreicht werden. Hierzu stehen die Flächen aber nicht zur Verfügung.

### **Verkehrssituation Talweg**

Im Zusammenhang mit der Verkehrssituation an der Kreuzung der Bensberger Straße mit der Richard-Zanders-Straße bzw. dem Lerbacher Weg weist das Bürgerschreiben darauf hin, dass der Talweg als Abkürzung genutzt wird. Dies betreffe die vermeintlichen Linksabbieger von der Richard-Zanders-Straße in die Bensberger Straße und die Rechtsabbieger von der Bensberger Straße in die Richard-Zanders-Straße.

Daneben sollen die gefahrenen Geschwindigkeiten im Talweg und im unteren Teil des Gronauer Waldweges ausnahmslos wesentlich höher sein als die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h.

Durch die von dem Petent zu Dokumentationszwecken erstellten Fotos wird sichtbar, dass aufgrund vieler parkender Fahrzeuge ein hohes Geschwindigkeitsniveau eigentlich ausgeschlossen werden kann.

In den Einmündungsbereichen Grüner Weg/Braunkohlenstraße, Kiefernweg (sogar mit Aufpflasterungen), Wiesenstraße senkt zudem die in 30km/h Zonen übliche "Rechts-vor-links-Regelung" das Geschwindigkeitsniveau.

Eine Abpollerung im Kreuzungsbereich Talweg/Braunkohlenstraße/Grüner Weg ist nicht vertretbar und praxisgerecht kaum umsetzbar.

Durch die Abbindung des fast hälftigen Talwegs würde sich der Verkehr andere Wege suchen, um zur Bensberger Straße zu gelangen. Insofern würden Verkehre lediglich in andere Straßen des Wohngebiets verlagert, eine Lösung der verkehrlichen Probleme erfolgt jedoch nicht.

Hier wäre der Gronauer Waldweg (ähnlicher Ausbauzustand wie der Talweg) zu nennen, der parallel zum Talweg verläuft. Nach einem kurzen Stück auf dem Gronauer Waldweg kann man über den Grünen Weg wieder in den Talweg und somit wieder auf die Bensberger Straße gelangen.

Auch wenn öffentliche Dienstleister wie Feuerwehr oder Müllabfuhr einen Schlüssel für die Poller zwecks Durchfahrt haben würden und die Zufahrt in den Straßenbereich des Talwegs mit entsprechender Beschilderung als „Anlieger“ Straße auszuschildern wäre, so besteht für fälschlicher Weise einfahrende Fahrzeugführer in der Örtlichkeit aufgrund der relativ schmalen Straße kaum eine Wendemöglichkeit.

Unabhängig hiervon müssten die Anwohner im Falle einer Abbindung des Talwegs selber Umwegfahrten in Kauf nehmen. Bei diesen Umwegfahrten werden auch wieder andere Straßen des Wohngebiets zusätzlich belastet.

Zwar dürfen Straßenverkehrsbehörden Straßen nach §45 Abs.1 StVO grundsätzlich sperren

und Verkehre umleiten, jedoch sind hier die Voraussetzungen des §45 Abs 9 StVO zu beachten. Danach dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit erheblich übersteigt.

Ein wichtiger Indikator zur Feststellung dieser konkreten Gefahrenlage ist die Unfallstatistik der Polizei.

Nach Angaben der Polizei ereigneten sich seit dem 01.01.2012 auf dem Talweg insgesamt zwei Verkehrsunfälle. Bei einem Unfall handelte es sich um einen Unfall mit Bagatellschaden an einem parkenden Fahrzeug, bei dem anderen Unfall handelt es sich um einen Auffahrunfall.

Bei beiden Unfällen handelt es sich nicht um geschwindigkeitsbedingte Unfälle, so dass eine konkrete Gefahrenlage zu verneinen ist.

Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht kann aus o.g. Gründen eine Sperrung des Talwegs durch Poller nicht befürwortet werden.

Ein zusätzlicher Einsatz von Geschwindigkeitsbegrenzern in Höhe Talweg 8 und Talweg 18 wird aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht nicht für erforderlich gehalten, zumal die Unfallstatistik in diesem Bereich keine geschwindigkeitsbedingten Unfälle aufweist.

Den Talweg als Einbahnstraße auszuweisen würde die gefahrenen Geschwindigkeiten erhöhen, da der Verkehrsteilnehmer nicht mit Gegenverkehr zu rechnen hat.

Einbahnstraßenregelungen dienen zudem der Flüssigkeit des Verkehrs, was wiederum im vorliegenden Fall nicht als wünschenswert erachtet werden kann.

Den Anregungen kann aus den o.g. Gründen nicht gefolgt werden.