

Der Bürgermeister



Hilden, den 04.04.2006
AZ.: IV/66.1 - Schn

WP 04-98 SV 66/053

Hilden

Beschlussvorlage

öffentlich

**Einrichtung einer Linksabbiegespur zur Liebigstraße auf der
Düsseldorfer Straße (B 228)**

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

03.05.2006

Abstimmungsergebnis/se

Beschlussvorschlag:

„Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Beibehaltung der jetzigen Gestaltung der Einmündung Düsseldorfer Straße / Liebigstraße.“

Erläuterungen und Begründungen:

Im Stadtentwicklungsausschuss am 15.03.06 berichtete die Verwaltung über die vom Landesbetrieb Straßen NRW während der Sommerferien geplanten Straßendeckensanierung auf der Düsseldorfer Straße. Frau Alkenings (SPD) regte in diesem Zusammenhang die Einrichtung einer Linksabbiegespur zur Liebigstraße an. Die Verwaltung sagte eine Aufbereitung der Thematik in einer SV für den Ausschuss zu.

Das Fachamt hat diesen Knotenpunkt verkehrstechnisch und -planerisch untersucht und die Ergebnisse in den angefügten Plänen dargestellt; ausgegangen wurde dabei von einer verkehrsgerechten Umgestaltung des Knotenpunktes zur Anlage von Linksabbiegespuren. Grundlage ist die derzeitige Bestandsituation (Status quo) (s. Plan Bestand); daraus wurden drei weitere Varianten entwickelt.

Der Straßenquerschnitt ist mit einer Fahrbahnbreite von rd. 10,40 m unterteilt in eine Busspur auf der südlichen Straßenseite (stadteinwärts) und zwei Fahrstreifen. Durch die Unterbrechung der separaten Busspur im engeren Einmündungsbereich konnte markierungsmäßig eine Aufweitung der Fahrspur (von 3,40 auf 4,60 m) stadtauswärts erzielt werden. Mit dieser Fahrbahnaufweitung konnte Platz (Aufstellfläche) zumindest für abbiegende Pkw in die Liebigstraße geschaffen werden; für größere Fahrzeuge, wie Lastzüge, ist diese Aufweitung allerdings kein Ersatz für eine Linksabbiegespur. Durch diese Linksabbiegeströme wird der nachfolgende Verkehr teils verlangsamt, teils aber auch an der zügigen Vorbeifahrt gehindert. - Die Auswertung des Unfallgeschehens durch die Polizei zeigt keine gravierende Unfallentwicklung an dieser Einmündung. In einem Fünfjahreszeitraum ereigneten sich demnach 22 leichtere Verkehrsunfälle (VU), die verschiedene Ursachen hatten; so traten sowohl Fehler beim Abbiegen (5 VU) auf als auch beim Nicht-beachten der Vorfahrt (6 VU), die übrigen 11 VU hatten andere Ursachen. In 2006 ereigneten sich in den ersten beiden Monaten 2 Unfälle. Die Kriterien für eine „Unfallhäufungsstelle“ sind demnach nicht erfüllt. Der jetzige Zustand ist trotz fehlender Abbiegespuren relativ sicher, weil vorsichtiger gefahren wird; die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer ist erhöht.

Der vorhandene Straßenquerschnitt im Fahrbahnbereich lässt die Einrichtung von Linksabbiegespuren durchaus zu. Zunächst ist dafür im Aufweitungsbereich der Wegfall der Busspur erforderlich, was aber keinen Nachteil für den ÖPNV darstellt. Der Bus verlässt unter Beachtung der Vorrangregelung und im Reißverschlussverfahren die offene Busfahrbahn, um den Einmündungsbereich zu queren und später wieder in die Busspur einzufahren. In diesem kurzen Bereich fährt er mit dem Individualverkehr auf einer gemeinsamen Spur. Wenn diese nicht überstaut ist, hat der Bus auch keine Verzögerung in seiner Reisezeit zu erdulden. - Allerdings ist die Lage der ICI-Zufahrt in Bezug auf Linksabbiegespuren nicht optimal; sie ist auf Grund werksseitiger Infrastruktur nur eingeschränkt verschiebbar, so dass sie lagemäßig als Zwangspunkt betrachtet werden muss.

In der Variante 1 (V1) ist eine Linksabbiegespur (stadtauswärts) mit der dazugehörigen gegenüber liegenden Sperrfläche dargestellt. Die Wartelinie kommt bei der richtliniengerechten Konstruktion (Abbiegeradius = 15 m) etwa mittig der Einfahrt von ICI zum Liegen. Der Radius ist für das Abbiegen von großen Fahrzeugen in das Gewerbegebiet notwendig. Bei kleineren Radien rückt die Wartelinie noch weiter in den Einfahrtbereich nach vorne. Pkw fahren beim Abwarten des Gegenverkehrs noch weiter vor. Ein Überfahren der durchgezogenen Linien der Linksabbiegespur durch Linkseinbieger aus dem ICI-Gelände ist verkehrsrechtlich nicht zulässig. Daher bedeutet diese Variante für den ICI-Verkehr die eingeschränkte Regelung „rechts-rein – rechts-raus“. Die Sperrfläche

soll das Linksabbiegen von Westen unterbinden, da sich beide Linksabbieger gegenseitig behindern. Für die Verkehrsabwicklung, insbesondere für den Werksverkehr, ist diese Lösung nicht akzeptabel, weil sie ein Sicherheitsproblem aufweist: einerseits wird verkehrswidrig ab- und eingebogen werden, andererseits wird der geradeaus fahrende Verkehr beschleunigt, weil der Linksabbieger nicht mehr behindert. Ein wartender Lastzug, der evtl. den Linkseinbieger aus der Liebigstraße einfahren lässt, ist ein Sichthindernis auf den verdeckt durchziehenden Geradeaus-Verkehr.

Die Fahrbahnaufteilung wurde wie folgt gewählt: für den nach Westen fahrenden Verkehr ist der Fahrstreifen ca. 3,25 m breit, für den Linksabbieger sind 3,00 m vorgesehen. Im südlichen Fahrstreifen (stadteinwärts) wird ein Angebotsstreifen von 1,50 m für den Radverkehr angelegt, der Rest ist Fahrbahn für den

motorisierten Verkehr. Die Aufstelllänge für den Gewerbeverkehr nach links wurde mit rd. 25 m für einen Lastzug und einen Pkw gewählt.

In Variante 2 (V2) ist statt der Sperrfläche eine Linksabbiegespur mit ca. 12 m Aufstelllänge für 2 Pkw ins ICI-Werksgelände vorgesehen. Hier wird die gegenseitige Behinderung der Abbiegeströme deutlich sichtbar; sie ist nicht vertretbar. Die Verschiebung der Lage der Werkszufahrt nach Westen, etwa auf Höhe der Achse Liebigstraße, ist nicht möglich.

Die Variante 3 (V3) zeigt die Anlage von Fahrspuren bei Errichtung einer Lichtsignalanlage (LSA). Die Linksabbiegeströme müssten aber getrennt in eigenen Bedarfsphasen geführt werden (Problem s.o.). Da der Antrag nur auf die Einrichtung einer Linksabbiegespur abzielt, ist eine Aussage über die Leistungsfähigkeit einer signalgesteuerten Kreuzung in diesem Zusammenhang nicht untersucht worden.

Nach Würdigung aller verkehrlicher Aspekte kommt die Verwaltung zu dem Schluss, dass die Einrichtung einer Linksabbiegespur den Verkehrsfluss auf der Bundesstraße zwar begünstigt, der Sicherheit jedoch nicht förderlich ist. Daher wird von hier empfohlen, den Status quo (Bestand) beizubehalten.

G. Scheib