Der Bürgermeister

Hilden, den 20.01.2005
AZ.: IV/66.1-fr

WP 04-09 SV 66/015

Hilden

Beschlussvorlage

öffentlich

Anregung gemäß § 24 GO NW

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Stadtentwicklungsausschuss	09.02.2005			
Rat der Stadt Hilden	23.02.2005			

Beschlussvorschlag:

„Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und lehnt eine Änderung der verkehrsregelnden Beschilderung in der Kreisverkehrsanlage ab.“

G. Scheib

Erläuterungen und Begründungen:

Mit Schreiben vom 12.12.2004, das als Anlage beigefügt ist, hat Herr W. Beuel den Antrag gestellt, die gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) als „Kreisverkehr“ mit Zeichen 215 (Kreisverkehr) und 205 (Vorfahrt gewähren!) beschilderte Verkehrsanlage Gerresheimer Straße /Auf dem Sand /Stockshausstraße /Mozartstraße zu ändern.
Sein Vorschlag beinhaltet, mit Zeichen 301 StVO (statt 215) dem Verkehr im Kreis die „Vorfahrt“ gegenüber den weiterhin durch Zeichen 205 unterordneten Zufahrten zu geben.

Mit der Novellierung der StVO zum 11.12.2000 wurden der **§ 9a Kreisverkehr** und damit das Verkehrszeichen 215 erstmalig eingeführt.

> ***§ 9a Kreisverkehr***
>
> (1) Ist an der Einmündung in einen Kreisverkehr Zeichen 215 (Kreisverkehr) unter Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) angeordnet, hat der Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorfahrt. Bei der Einfahrt in einen solchen Kreisverkehr ist die Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers unzulässig. Innerhalb des Kreisverkehrs ist das Halten auf der Fahrbahn verboten.
>
> (2) Die Mittelinsel des Kreisverkehrs darf nicht überfahren werden. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge, denen wegen ihrer Abmessungen das Befahren des Kreisverkehrs sonst nicht möglich wäre. Mit ihnen darf die Mittelinsel überfahren werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Der Vorschlag des Herrn Beuel entspricht der Regelbeschilderung, wie sie landesweit bis zur Änderung der StVO in 2000 angewendet worden ist.
Auch die im April 2000 fertig gestellte Kreisverkehrsanlage war etwa 1 Jahr lang nach „alter“ Regelung beschildert.

Zum besseren Verständnis für die bislang seltene Knotenpunktsform Kreisverkehr Gerresheimer Straße werden nachfolgend kurz der Anlass und die Zwangspunkte für diese Lösung dargestellt:
Aufgrund der unzulänglichen Verkehrssituation im Bereich des Doppelknotens Stockshausstraße/Mozartstraße und Auf dem Sand wurde seiner Zeit eine dringende Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation gesehen. Durch die Nutzungsvielfalt im Einzugsbereich der Gerresheimer Straße und das stetige Wachsen der Verkehrsmengen war der Zeitpunkt des Handelns gekommen. Eine sichere Verkehrsabwicklung wurde immer notwendiger. Verschiedene Lösungsvarianten wurden diskutiert, wovon letztlich die gebaute Variante eines „lang gezogenen Kreisverkehrs“ als die beste Lösung angesehen wurde.
Die Gerresheimer Straße war und ist auch weiterhin eine hoch belastete Straße. Die tägliche Belastung lag Ende der 90-Jahre bei ca. 16.600 Kfz/Tag. Selbst die Werte der Spitzenstunden morgens und abends waren mit 740 Kfz/h so groß, dass eine leistungsstarke Signalregelung der nah beieinander liegenden Knotenpunkte nicht befriedigend koordiniert durchgeführt werden konnte – auch aufgrund fehlender bzw. unzureichend langer Linksabbiegespuren in die einmündenden Straßen. Besonders gravierend war die Belastung der einmündenden Straße Auf dem Sand mit 5.400 Kfz/Tag bei einer Spitzenstundenbelastung von ca. 340 Kfz/h (in nur einfahrenden Richtung).
Im Besonderen durch die Ansiedlung des Verbrauchermarktes wurde eine Steigerung des täglichen Verkehrsaufkommens auf der Gerresheimer Straße und Auf dem Sand um bis zu 15% prognostiziert.
Zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrsablaufs wurde auf die Form des Kreisverkehrs zurückgegriffen. Mit dieser Maßnahme konnte man die nah beieinander liegenden Kreuzung und Einmündung besser zusammenfassen. Aufgrund des Abstands der Knotenpunkte ergab sich jedoch kein geometrischer Kreis im herkömmlichen Sinne, sondern ein „lang gezogener Kreis“ , jedoch mit den Merkmalen einer klassischen Kreisverkehrsregelung. Die Kreislösung wurde auch deshalb favori-

siert, weil neben starken geradeaus gerichteten Verkehrsströmen auf der Gerresheimer Straße ebenfalls starke Abbiegeverkehre vorhanden sind. Der Kreis bietet hier eine bessere Verteilerfunktion als eine herkömmliche Kreuzung. Auch wenn ein Kreisverkehr seine eigenspezifischen Probleme aufweist, so wurde hier nicht mit einer Selbstblockade gerechnet, weil ein Abfluss in den Ausfahrten frei von Stauerscheinungen gesehen wurde.
Für einen Kreisverkehr standen lediglich Flächen im begrenzten Umfang auf der Westseite der Gerresheimer Straße zur Verfügung. Die Wohnbebauung und Tankstelle auf der Ostseite war unantastbar, so die als Anlage abgebildete Verkehrsanlage letztendlich gebaut wurde. Zwangsläufig konnte damit eines der Grundprinzipien, eine deutliche Umlenkung des Verkehrs an der Ausfahrt nördlichen Gerresheimer Straße nicht erfüllt werden. Außerdem konnten die beiden Äste Mozartstraße und nördliche Gerresheimer Straße aufgrund fahrgeometrischer Anforderungen größerer Kfz nicht auf Distanz gebracht werden.

Dennoch sind bei dieser Kreisverkehrsanlage die Standardanforderungen an einen sicheren Knotenpunkt im Wesentlichen erfüllt. Bei guter *Erkennbarkeit*, *Übersichtlichkeit* und *Befahrbarkeit* der Anlage ist nur die *Begreifbarkeit* im Besonderen an den Ästen Mozartstraße/Ausfahrt nördliche Gerresheimer Straße eingeschränkt.

Vor Ausbau des Kreisverkehrs wurden von der Polizei in den 90-Jahren auf dem Abschnitt etwa 35 Unfälle pro Jahr registriert.
Nach Inbetriebnahme der Neuanlage kam es in 2000 zu 7 Verkehrsunfällen (VU), in 2001 zu 16 VU, in 2002 zu 13 VU, in 2003 zu 16 VU und in 2004 zu 10 VU.
Neben einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit um bis zu 70% im vergangenen Jahr muss angemerkt werden, dass auch die Schwere der Unfälle (wie zu erwarten war) abgenommen hat.
Missverständnisse, die durch zu „frühes Setzen des Blinkers“ vor der Mozartstraße zum Abbiegen in die nördliche Gerresheimer Straße entstehen könnten, sind in der Unfallstatistik nicht signifikant erkennbar.

Sowohl die Straßenverkehrsordnung als auch die einschlägigen Richtlinien/Empfehlungen/Merkblätter geben nicht ausdrücklich vor, dass der „Kreisverkehrsplatz“ geometrisch kreisrund sein muss. Vielmehr sollen in einer Fortschreibung der einschlägigen Richtlinien/Empfehlungen/Merkblätter der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen aufgrund der nicht negativen Forschungsergebnisse an nicht kreisrunden Kreisverkehrsanlagen diese als Sonderformen genannt werden.

Die Verwaltung hält als Straßenverkehrsbehörde eine „einheitliche“ Regelung/Beschilderung auch von dieser Sonderform des Kreisverkehrs gemäß dem seit 2000 eingeführten § 9a der StVO für erforderlich.

G. Scheib