

Übersicht



Die Bürgermeisterin
Hilden, den 13.12.2019
AZ.: 66.1

WP 14-20 SV 66/168

Antragsvorlage

**Antrag der FDP-Fraktion vom
11.12.2019:
Optimierung des Verkehrsflusses durch
Schaffung neuer Kreisverkehre**

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			
AfD			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

29.01.2020

Entscheidung

Anlage 1 Antrag FDP

Antragstext:

1. Die Verwaltung wird gebeten, Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses an den Kreuzungen gemäß folgender Auflistung zu prüfen, insbesondere im Hinblick auf Kreisverkehre, und für die kommenden 10 Jahre einen sogenannten Masterplan aufzustellen.

Kreuzungen:

- Gerresheimer Straße — Kosenberg — Grünewald
- Gerresheimer Straße — Heerstraße
- Hochdähler Straße — Mozartstraße
- Walderstraße — Grünstraße — Oststraße
- Walderstraße — Am Heidekrug — Lievenstraße
- Walderstraße — Rethelweg — Henkenheide
- Düsseldorfer Straße — Neustraße — Bahnhofsallee
- Düsseldorfer Straße — Liebigstraße
- Düsseldorfer Straße — Niedenstraße
- Ellerstraße — Heerstraße — Fabriciusstraße
- Ellerstraße — Körnerstraße - Immermannstraße
- Richrather Straße — Kölner Straße
- Richrather Straße — Lehmkuhler Weg
- Lindenstraße — Kölner Straße — Ohligser Weg

Die Überprüfung weiterer Standorte wird der Verwaltung anheimgestellt.

2. Die Kosten hierzu sind zu ermitteln und in einer mittelfristigen Finanzplanung des Investitionshaushalts darzustellen. Die Ergebnisse sollten in einer der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses zur Beratung vorgelegt werden.

Erläuterungen zum Antrag:

In den letzten Jahren wird immer deutlicher, dass es in vielen Teilen des Stadtgebietes, bedingt durch das stark erhöhte Verkehrsaufkommen, immer wieder zu langen Staus kommt. Der Ausbau von Kreisverkehren hat sich an vielen Stellen im Land bewährt, sowohl im Kreisgebiet, als auch in Hilden selbst. Unsere Gemeinde soll frei von Stau werden, dazu gehören viele Maßnahmen auf den Prüfstand.

Auch im Hinblick auf den verstärkten CO₂-Ausstoß bei andauerndem Stop-and-go-Verkehr und den daraus resultierenden Auswirkungen auf das Klima halten wir die Prüfung möglicher Kreisverkehre an mindestens den oben aufgelisteten Kreuzungen für unumgänglich.

Stellungnahme der Verwaltung:

In der Sitzung des Rates am 11.12.2019 hat die FDP-Fraktion den beigefügten Antrag zur Optimierung des Verkehrsflusses in Hilden durch den Bau neuer Kreisverkehre gestellt.

Allgemeine Erläuterungen

Zur fachlichen Einführung in das Thema Kreisverkehre sollen zunächst folgende Hinweise aus dem Fachregelwerk der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ zitiert werden:

Kreisverkehre sind bei Beachtung der entwurfstechnischen Regelwerke sichere Straßenverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer. Für Fußgänger und Kraftfahrer ist bei einstreifiger Verkehrsführung die Sicherheit besonders groß.

Unfälle mit Personenschaden treten an Kreisverkehren selten auf.

Gesamtverkehrsstärken (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) bis zu 15 000 Kfz/24 h können von Kreisverkehren problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden. Bei größeren Verkehrsstärken ist die Verkehrsqualität zu überprüfen und ein Leistungsfähigkeitsnachweis für die Kreiszu- und -ausfahrten zu führen.

Für die Anlage von Kreisverkehren ist in der Regel weniger Fläche zu versiegeln als für gleich leistungsfähige plangleiche Kreuzungen mit Abbiegefahrstreifen. Untersuchungen an durchgeführten Umbauten zeigen, dass im Knotenpunktbereich bis zu 30 % an versiegelter Fläche eingespart werden können. Allerdings ist der Flächenbedarf im unmittelbaren Knotenpunktbereich in der Regel größer als bei vergleichbaren plangleichen Knotenpunkten. Dies gilt vor allem dann, wenn zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit Bypässe angeordnet werden müssen.

Kreisverkehre führen insbesondere in Zeiten schwacher Verkehrsbelastungen, beispielsweise bei Nacht, zu günstigen Lärmemissionen. Ursache dafür sind die geringeren Geschwindigkeiten, die gleichmäßigere Fahrweise sowie die geringeren Wartezeiten und die vermiedenen Haltevorgänge. Auch der Kraftstoffverbrauch und damit die Schadstoffemissionen sind dadurch günstig.

Daraus könnte man schließen, dass Kreisverkehre, sofern die verkehrlichen und platzmäßigen Erfordernisse gegeben sind, die Verkehrsanlage der Wahl auch unter CO₂-Gesichtspunkten sind.

Bezüglich der Umweltentlastung durch Kreisverkehre zeigt jedoch ein neuerer Bericht der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen „Wirkung von Maßnahmen zur Umweltentlastung, Teil 2 Kreisverkehre“ ein etwas differenzierteres Bild.

Vielfach ist die Meinung verbreitet, dass sich der Kfz-Verkehr über einen Kreisverkehr im Vergleich zu einer Kreuzung mit oder ohne Lichtsignalanlage nicht nur flüssiger, sondern auch mit geringeren Lärm- und Schadstoffemissionen sowie geringerem Treibstoffverbrauch abwickeln lässt. Tatsächlich liegen dazu aber nur vereinzelte Untersuchungsergebnisse vor und diese meist nur als Modellsimulationen.

Aus den Vorher-/Nachher-Emissionsmessungen einer Schweizer Untersuchung können folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- *Ist an diesen Knotenpunkten der Anteil der Verkehrsbelastung der Nebenarme im Vergleich zu den Hauptarmen deutlich geringer (Faktor fünf bis zehn), führt dies auf Basis der durchgeführten Messungen bei einem Umbau zu einem Kreisverkehr bezüglich Schadstoffemissionen zu einer negativen Gesamtbilanz.*
- *Der Ersatz einer Kreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA) durch einen Kreisverkehr zeigt bezüglich Treibstoffverbrauch und Schadstoffwirkungen positive Ergebnisse, weniger ausgeprägt ist dies bei verkehrsabhängig gesteuerten Lichtsignalanlagen.*
- *Bei den in den Knotenpunktbereichen im Allgemeinen geringen Geschwindigkeiten wird vom Motor nur eine geringe Leistung verlangt und die Messfahrten ergaben generell sehr geringe Emissionen. Die festgestellten Unterschiede vor und nach dem Umbau zu einem Kreisverkehr waren bei den meisten Versuchsanordnungen kleiner als 10 %.*

Untersuchungen aus den USA zu Kreisverkehren, die mit deutschen Verhältnissen vergleichbar sind, kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen: Der Umbau einer Kreuzung mit LSA in Ames (Iowa) zu einem Kreisverkehr führte zu weniger Emissionen, je nach Schadstoff waren die Emissionen bei der Kreuzung mit LSA um 21 bis 28 % höher als die für den Kreisverkehr. Dagegen

kommen zwei andere Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass keine der verschiedenen Arten der Lichtsignalsteuerung durchweg niedrigere Emissionen (CO₂ und HC) liefert und dass die Emissionen in hohem Maße vom Fahrverhalten abhängen.

Das Fazit der Studie lautet, dass Kreisverkehre hinsichtlich der Emissionen nicht unbedingt größere Vorteile aufweisen als andere Knotenpunkttypen.

Platzbedarf und Kosten

Zum Einsatz kommen würden sogenannte „kleine Kreisverkehre“. Hierbei handelt es sich um einspurige Lösungen mit einem Außendurchmesser von mindestens 26m (ohne Radwegspur). Hinzuzurechnen sind mindestens 2x2,5m für den Bürgersteig, so dass sich ein Gesamtaußendurchmesser von mindestens 31 m ergibt. Die Gesamtumbaufläche mit Anpassung der Zu- und Abfahrten wird mindestens auf ca. 1.000 m² geschätzt.

Nach derzeitigen Baupreisen werden grob geschätzt die voraussichtlichen Umbaukosten je Kreisverkehr zwischen 300.000 € und 400.000 € liegen. Nicht darin enthalten sind Kosten für etwaige Leitungsverlegungen oder besondere Provisorien. Die Kostenangabe soll und kann auch nur einen ersten Orientierungsrahmen darstellen.

Die Umbaukosten zu Kreisverkehren wären von der Stadt Hilden zu tragen - unabhängig davon, ob es sich um städtische, Bundes- oder Landesstraßen handelt.

Einschätzung zu den beantragten Kreisverkehren

Nachfolgend wird zu den vom Antragsteller benannten Knotenpunkten kurz dargestellt, ob die Randbedingungen für einen Umbau zum Kreisverkehr generell gegeben sind:

1. Gerresheimer Straße — Kosenberg — Grünewald
Die verkehrlichen und platzmäßigen Randbedingungen sind gegeben. Hier hat allerdings der STEA am 20.1.2016 die Erneuerung der Lichtzeichenanlage statt den Bau eines Kreisverkehrs beschlossen. Die Lichtzeichenanlage wurde zwischenzeitlich erneuert. Der Umbau zum Kreisverkehr würde eine Sonderabschreibung auslösen.
2. Gerresheimer Straße — Heerstraße
Die platzmäßigen Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind nicht gegeben.
3. Hochdahler Straße — Mozartstraße
Die platzmäßigen Voraussetzungen sind gegeben. Die Verkehrsmenge liegt über 15.000Kfz/24h. Es ist ein Verkehrsgutachten zur Leistungsfähigkeit nötig.
4. Walderstraße — Grünstraße — Oststraße
Die platzmäßigen Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind nicht gegeben. Die Verkehrsmenge liegt außerdem deutlich über der Einsatzgrenze eines einspurigen Kreisverkehrs. Außerdem handelt es sich um eine Landesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
5. Walderstraße — Am Heidekrug — Lievenstraße
Die platzmäßigen Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind nicht gegeben. Die Verkehrsmenge liegt außerdem deutlich über der Einsatzgrenze eines einspurigen Kreisverkehrs. Außerdem handelt es sich um eine Landesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
6. Walderstraße — Rethelweg — Henkenheide
Die platzmäßigen Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind nicht gegeben. Die Verkehrsmenge liegt außerdem deutlich über der Einsatzgrenze eines einspurigen Kreisverkehrs. Außerdem handelt es sich um eine Landesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.

7. Düsseldorf Straße — Neustraße — Bahnhofsallee
Die platzmäßigen Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind nicht gegeben. Die Verkehrsmenge liegt außerdem deutlich über der Einsatzgrenze eines einspurigen Kreisverkehrs. Außerdem handelt es sich um eine Bundesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
8. Düsseldorf Straße — Liebigstraße
Eine Kreisverkehrslösung wurde hier schon einmal geprüft. Sie ist wegen der Verkehrsmengen nicht realisierbar. Sie wurde auch vom Landesbetrieb Straßen NRW abgelehnt. Außerdem handelt es sich um eine Bundesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
9. Düsseldorf Straße — Niedenstraße
Die platzmäßigen Voraussetzungen könnten gegeben sein. Die Verkehrsmenge liegt deutlich über der Einsatzgrenze eines einspurigen Kreisverkehrs. Es ist ein Verkehrsgutachten zur Leistungsfähigkeit nötig. Außerdem handelt es sich um eine Bundesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
10. Ellerstraße — Heerstraße — Fabriciusstraße
Die platzmäßigen Voraussetzungen könnten gegeben sein. Die Verkehrsmenge liegt deutlich über der Einsatzgrenze eines einspurigen Kreisverkehrs. Es ist ein Verkehrsgutachten zur Leistungsfähigkeit nötig. Außerdem handelt es sich um eine Landesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
11. Ellerstraße — Körnerstraße - Immermannstraße
Die platzmäßigen Voraussetzungen könnten gegeben sein. Die Verkehrsmenge liegt deutlich über der Einsatzgrenze eines einspurigen Kreisverkehrs. Es ist ein Verkehrsgutachten zur Leistungsfähigkeit nötig. Außerdem handelt es sich um eine Landesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
12. Richrather Straße — Kölner Straße
Die platzmäßigen Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind nicht gegeben. Außerdem handelt es sich um eine Landesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
13. Richrather Straße — Lehmkuhler Weg
Die platzmäßigen Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind nicht gegeben. Außerdem handelt es sich um eine Landesstraße. Hier ist die Stadt nicht Straßenbaulastträger.
14. Lindenstraße — Kölner Straße — Ohligser Weg
Die platzmäßigen Voraussetzungen sind gegeben. Die Verkehrsmenge liegt über 15.000Kfz/24h. Es ist ein Verkehrsgutachten zur Leistungsfähigkeit nötig.

gez.
Birgit Alkenings

Klimarelevanz:

Die Umbauarbeiten zur Herstellung der Kreisverkehre werden bei der heutigen Struktur der Industrieproduktion immer zu CO₂-Emissionen führen. Ob der Betrieb der Kreisverkehre zu CO₂-Verringerungen führen, ist derzeit wegen fehlender Datengrundlagen als offen zu bezeichnen.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120101 Verkehrsflächen und Brücken			
Investitions-Nr./ -bezeichnung:				
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflichtaufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung	x

**Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

**Aus der Sitzungsvorlage gäben sich bei einem Beschluss des Antrags folgende neue Ansätze:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Hinweis	Betrag €
2022ff	1201010010		Für Kreisverkehre auf Bundes- und Landesstraßen	Derzeit nicht kalkulierbar
2022ff	1201010010		Für Kreisverkehre auf städt. Straßen	Derzeit nicht kalkulierbar

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)	ja (hier ankreuzen)	nein x (hier ankreuzen)
Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet. Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)		
Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?	ja (hier ankreuzen)	nein x (hier ankreuzen)
Finanzierung/Vermerk Kämmerer		
Gesehen Franke		

An die
Bürgermeisterin der Stadt Hilden
Frau Birgit Alkenings
Am Rathaus 1

40721 Hilden

11. Dezember 2019

Antrag

Optimierung des Verkehrsflusses durch Schaffung neuer Kreisverkehre

1. Die Verwaltung wird gebeten, Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses an den Kreuzungen gemäß folgender Auflistung zu prüfen, insbesondere im Hinblick auf Kreisverkehre, und für die kommenden 10 Jahre einen sogenannten Masterplan aufzustellen.

Kreuzungen:

- Gerresheimer Straße – Kosenberg – Grünewald
- Gerresheimer Straße – Heerstraße
- Hochdahler Straße – Mozartstraße
- Walderstraße – Grünstraße – Oststraße
- Walderstraße – Am Heidekrug – Lievenstraße
- Walderstraße – Rethelweg – Henkenheide
- Düsseldorfer Straße – Neustraße – Bahnhofsallee
- Düsseldorfer Straße – Liebigstraße
- Düsseldorfer Straße – Niedenstraße
- Ellerstraße – Heerstraße – Fabriciusstraße
- Ellerstraße – Körnerstraße - Immermannstraße
- Richrather Straße – Kölner Straße
- Richrather Straße – Lehmkuhler Weg
- Lindenstraße – Kölner Straße – Ohligser Weg

Die Überprüfung weiterer Standorte wird der Verwaltung anheimgestellt.

2. Die Kosten hierzu sind zu ermitteln und in einer mittelfristigen Finanzplanung des Investitionshaushalts darzustellen. Die Ergebnisse sollten in einer der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses zur Beratung vorgelegt werden.

Begründung

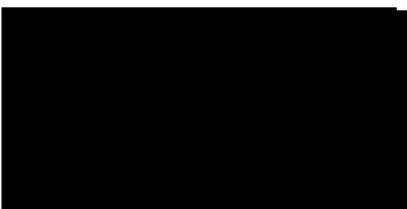
In den letzten Jahren wird immer deutlicher, dass es in vielen Teilen des Stadtgebietes, bedingt durch das stark erhöhte Verkehrsaufkommen, immer wieder zu langen Staus kommt.

Der Ausbau von Kreisverkehren hat sich an vielen Stellen im Land bewährt, sowohl im Kreisgebiet, als auch in Hilden selbst. Unsere Gemeinde soll frei von Stau werden, dazu gehören viele Maßnahmen auf den Prüfstand.

Auch im Hinblick auf den verstärkten CO₂-Ausstoss bei andauerndem Stop-and-go-Verkehr und den daraus resultierenden Auswirkungen auf das Klima halten wir die Prüfung möglicher Kreisverkehre an mindestens den oben aufgelisteten Kreuzungen für unumgänglich.



Rudolf Joseph
Fraktionsvorsitzender



Thomas Remih
Ratemitglied

