



ÖFFENTLICH

DN.: 2011/0055 vom 17.02.2011

Beratungsfolge	Termin	Beratungsstatus
Ausschuss für Planen und Bauen	17.03.2011	beschließend

Sichtvermerke

BM	EB	FB I	

Beratungsgegenstand

**Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Kreuzungsbereich Postdamm, Laurenzstraße und Lortzingstraße
hier: Diskussion über die Detailplanung**

Beschlussvorschlag:

Diskussion über die Detailplanung und entsprechende Beschlussfassung über den Ausbau des Kreisverkehrsplatzes.

Sachdarstellung:

Auf die Beratungen im Ausschuss für Planen und Bauen vom 01.02.2011 wird verwiesen. Der Rat der Stadt Ochtrup hat in seiner Sitzung am 17.02.2011 den Beschluss gefasst, die Verwaltung zu beauftragen, auf der Grundlage der Planung der Variante Kleiner Kreisverkehr die Ausschreibung für den Ausbau des Kreisverkehrsplatzes durchzuführen, jedoch die Detailplanung – insbesondere weil der Radverkehr in den Kreisverkehr geführt wird - noch im Fachausschuss zu diskutieren und den Ausbaubeschluss zu fassen.

Die Verwaltung hat zu der im Rat vorgestellten Planung die Stellungnahme des Omnibusbetriebes Veelker, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) NRW e.V., des Straßenverkehrsamtes, der Polizei sowie der weiterführenden Schulen mit nachfolgendem Ergebnis eingeholt:

Omnibusbetrieb Veelker:

Wegen der Gelenkbusse, die den Kreisverkehr reibungslos passieren müssen, legt der Omnibusbetrieb Veelker sein Augenmerk auf den Innendurchmesser des Kreisverkehrs. Der geplante Innendurchmesser beläuft sich auf 14 m und ist nach Abstimmung mit der Fa. Veelker ausreichend.

Stellungnahme des Landesgeschäftsführer ADFC NRW e. V.:

„Grundsätzlich entspricht es ausdrücklich den anerkannten Regeln der Technik, bei "kompakten Kreisverkehrsplätzen" (um einen solchen handelt es sich hier) den Radverkehr ohne weitere Maßnahmen im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Dabei ist es besonders wichtig, auch keinerlei Radverkehrsmarkierung im Kreis aufzubringen, da Radfahrer im Kreis dann am besten vor Unfällen geschützt sind, wenn sie die Mitte der Kreisfahrbahn benutzen.

Auch die übrigen Merkmale (Einfädelung des Radverkehrs mit baulicher "Rückendeckung" vor der Einengung, Mittelinseln in den Zufahrten, Zebrastreifen in den Zufahrten, gepflasterter Innenring

sowie die Speziallösung am unsymmetrisch ankommenden Postdamm) entsprechen dem aktuellen Stand der Technik (Schleppkurven wurden hier nicht geprüft).

Für die detaillierte Ausführungsplanung wird empfohlen, über die Regelwerke hinaus die kurzen Auffangschutzbereiche zwischen Radweg und FGÜ flächenhaft rot einzufärben (mit Fahrradpiktogramm und Richtungspfeil nach RMS), da dies die Akzeptanz durch den Kfz-Verkehr verbessert (eigene Erfahrung).

Insgesamt ist die Planung nicht nur aus Radverkehrssicht in keiner Weise zu beanstanden; es darf nach allen Erfahrungen für alle Verkehrsteilnehmer eine deutlich günstigere und sicherere Verkehrsabwicklung als bei einem vierarmigen Standardknotenpunkt erwartet werden.“

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes und der Polizei nach Ortstermin:

„Einvernehmlich wurde die Radverkehrsführung durch den Kreisverkehr von den Beteiligten begrüßt.

Bisher wurden gerade an Kreisverkehrsplätzen, die mit Fußgängerüberwegen und Radfahrerfurten ausgestattet sind und an denen vermehrt mit Radfahrverkehr zu rechnen ist, negative Erfahrungen im Hinblick auf die Unfallsituation gemacht:

Der Radfahrer fährt gegen die Fahrtrichtung (in Ochtrup: Postdamm - Bäcker Beile), hält sich also nicht an das Rechtsfahrgebot und nimmt für sich die Bevorrechtigung des Fußgängerüberweges in Anspruch. Diese gilt aber nur für den fußläufigen Verkehr. Dadurch kommt es an diesen Kreisverkehren vermehrt zu Unfällen. Diese Unfälle gehen aufgrund der geringen Geschwindigkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer meistens eher "glimpflich" aus, sind aber dadurch zu verhindern, dass man die Radfahrer, gerade in Innerortskreisverkehren, über die Kreisfahrbahn führt. Durch diese Führung ist der Sichtkontakt zwischen motorisierten und radfahrenden Verkehrsteilnehmer gegeben. Gerade der fehlende Sichtkontakt ist in vielen Fällen Hauptunfallursache. Auch rechnet der motorisierte Verkehrsteilnehmer nicht mit Radfahrverkehr von der von ihm aus gesehenen rechten Seite. Der Radfahrer ist aufgrund seiner Geschwindigkeit plötzlich auf dem Fußgängerüberweg/Radfahrerfurt.

Wie im Ortstermin besprochen empfiehlt die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei, die Fahrbahnbreite zu überprüfen (Durchfahrtsmöglichkeit von Gelenkbussen) und die Mittelinseln aus Verkehrssicherheitsgründen auf 2,50 m zu verbreitern. Auch sollte der Radverkehr unmittelbar in die Kreisfahrbahn geführt werden (z. B. Markierung als Schutzstreifen).“

Städtisches Gymnasium

„Vielen Dank für die Nachricht und die Möglichkeit, zu der geplanten Errichtung eines Kreisverkehrs Stellung zu nehmen. Ich bin auf diese geplante Veränderung auch schon von Elternseite angesprochen worden und möchte Ihnen die Überlegungen weitergeben.

Der Umbau ist absolut zu begrüßen, da die jetzige Situation ein hohes Gefährdungspotential aufweist. Deshalb sollte bei der neuen Planung der Sicherheitsaspekt absolute Priorität haben. So sollte berücksichtigt werden, dass zu den Zeiten von Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende sehr viele Radfahrer den Kreisverkehr befahren werden. Ich habe in Ahaus leider die Erfahrung gemacht, dass die Autofahrer wenig rücksichtsvoll mit den Radfahrern umgehen. Da die Spur der Radfahrer und Fußgänger im Einfahrtsbereich der Autos in den Kreis lag, wurden viele Radfahrer im morgendlichen Berufsverkehr entweder übersehen oder schlichtweg nicht beachtet. Erst nachdem es zu einem tödlichen Unfall gekommen ist, wurde der Kreisverkehr dahingehend umgebaut, dass die Spur der Radfahrer und Fußgänger um eine PKW-Länge nach hinten gelegt wurde, so dass die Autofahrer am Kreis nur auf den Auto-Verkehr achten mussten und der zweite PKW die Radfahrer im Auge behalten konnte.

Ich hoffe, dass Ihnen die Anregungen weiterhelfen und stehe Ihnen für eine weitergehende Diskussion gern zur Verfügung.“

Die Stellungnahmen der Städt. Realschule und der Städt. Gemeinschafts-Hauptschule lagen bis zum erbetenen Termin nicht vor. Sofern diese Stellungnahmen noch eingehen, werden sie zur Sitzung nachgereicht.

Entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Kreisverkehren sowie der Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes/der Polizei hat die Verwaltung den Detailplan für den Kreisverkehrsplatz überarbeitet und schlägt vor, die Planung zu beschließen.

Variante: Kleiner Kreisverkehr

Der Kreisverkehr hat einen Durchmesser von 26,00 m (Fahrbahnbreite 4,20 m und überfahrbarer Innenring 4,80 m). Die Abgrenzung zu den Gehwegen erfolgt durch Hochborde. In den Einmündungsbereichen zum Kreisverkehr werden Zebrastreifen mit überfahrbaren Fahrbahnteilern angelegt.

Die gesamte Fahrbahn wird asphaltiert und die Gehwege werden in Betonsteinpflaster ausgeführt. Der Kreisring wird in Rumpelpflaster hergestellt einschließlich der Eckaustrundung im Einmündungsbereich des Postdammes.

Der Radverkehr entlang der Laurenzstraße wird aus Sicherheitsgründen 10 m vor Beginn der Fahrbahnteiler auf die Fahrbahn geleitet und bis zum Beginn des Fußgängerüberweges auf rot markiertem Schutzstreifen an den Kreisverkehr herangeführt.

Die Innenkreisinsel wird als Grünbeet gestaltet und von der vor dem Wegekreuz befindlichen öffentlichen Grünfläche wird ein Teil für den Rechtsabbiegerverkehr in den Postdamm in Anspruch genommen. Die Pflege des Grünbeetes würde von der Hütten Holding übernommen.

Umweltrelevanz:

Keine.

Haushaltrechtliche Beurteilung:

Für die Maßnahme sind im Haushalt 2011 150.000 € beim Untersachkonto 63000.96011 veranschlagt. Die Ausbaukosten betragen ca. 150.000 €.

Generationengerechtigkeit:

Nur durch kontinuierliche Neubaumaßnahmen lässt sich ein funktionierendes Verkehrsnetz, auch für künftige Generationen, aufrechterhalten.

Im Auftrage:

Koke