



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

| Gremium | am | TOP |
|-------------------|------------|-----|
| Verkehrsausschuss | 23.09.2010 | |

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Geplanter Turbokreisel Großkreuzung Roonstraße/Lindenstraße

hier: Anfrage der Freie Wähler Köln aus der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 07.09.2010, TOP 1.2

Der sechsarmige Kreuzungsbereich Roonstrasse/Lindenstrasse ist zweifellos im Bereich Linksabbieger ein Gefahrenpunkt. Zusätzlich ist die hohe Frequentierung im Morgen- und Feierabendverkehr eine hohe Belastung für Verkehrsteilnehmer wie Anwohner. Auffällig ist aber auch, dass gerade die Kreuzung Roonstrasse/Lindenstrasse zu den weniger staugefährdeten Kreuzungen gehört.

Problematisch und damit die Unfallgefahr deutlich erhöhend ist nach Auskunft von Verkehrsexperten, dass man von weitem bereits das Ampelsignal z. B. Grün sieht und dies einen sogenannten Beschleunigungseffekt nach sich zieht. Die Fahrzeuge überfahren die Kreuzung zu schnell und zu spät und die Linksabbieger schätzen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs falsch ein.

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat sich so nach Vorlage einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung einstimmig für den Abbau der Ampelanlagen und die Errichtung eines sogenannten modifizierten Turbokreisels 2/2 (2-spurige Einfahrt und 2-spurige Ausfahrt) ausgesprochen. Eine solche Umgestaltung würde allerdings auch den stolzen Preis von 260.000 € kosten.

Angesichts der nicht gesicherten Wirkung sowie der hohen Baukosten ist es mehr als angezeigt, ungeklärte Fragen vor einer Bauentscheidung aber auch Auftragsvergabe kritisch zu hinterfragen. Darum bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

Warum ist nicht schon früher für die 4 Hauptrichtungen auf Linksabbiegerampeln zurückgegriffen worden oder über eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle (Blitzanlage) auf der Roonstrasse zwischen Synagoge und Kreuzung nachgedacht worden (siehe Beschleunigungseffekt)?

Antwort der Verwaltung:

Der Kreuzungsbereich Roonstraße/Lindenstraße ist eine Unfallhäufungsstelle. Deshalb sind von der Verwaltung verschiedene Varianten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit untersucht worden. Dazu wurde auch die mögliche Signalisierung aller Linksabbieger (zukünftige Signalregelung) im Kreuzungsbereich geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Signalregelung keine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre erlaubt und dies zu Überstauungen der Kreuzung führt. Die Verwaltung hat deshalb alternative Betriebsformen anstelle der zukünftigen Signalregelung erarbeitet. Die zeitaufwendigen Untersuchungen der alternativen Betriebsformen wurden mit der Leistungsfähigkeit der Bestandssignalregelung verglichen. Der Vergleich der verschiedenen Varianten mit der Bestandssignalisierung hat gezeigt, dass der mehrspurige Kreisverkehr eine sinnvolle und auch leistungsfähige Alternative zur zukünftigen Signalregelung ist. Hiermit wird für alle Verkehrsteilnehmer ein gleichmäßiger Verkehrsfluss geschaffen und gleichzeitig die Geschwindigkeit reduziert.

Frage 2:

Durch die Planung einer exzentrisch angeordneten Mittelinsel kann der Verkehr auf der Roonstrasse aus der Richtung Richard-Wagner Strasse Richtung Zülpicher Strasse fast (ungebremst) geradeaus durch den Kreiseln fahren. Der von der Lindenstrasse aus Richtung Ringe kommende Verkehr muss direkt in die 2. Spur wechseln, um in die Lindenstrasse Richtung Universität zu gelangen. Welche Studien hat es dazu gegeben, wie dadurch, und durch den für einen Turbokreiseln außerordentlich kleine Durchmesser, die Sicherheit der Benutzer der Kreiseln, insbesondere der Gelenkbusse beeinflusst wird und welches sind die Ergebnisse?

Antwort der Verwaltung:

Die Bemessung von Kreisverkehren erfolgt gemäß dem Merkblatt für Kreisverkehre. Für mehrspurige Kreiseln gibt es im Regelwerk zur Zeit keine Aussagen. Die Entwicklung der mehrspurigen Kreiseln kommt aus den Niederlanden und wurde dort bereits vielfach mit Erfolg eingesetzt.

Die Position des Kreiseln ist durch den vorhandenen Straßen- und Stadtraum bestimmt. Favorisiert und optimiert wurde eine Vergrößerung der Gehwegflächen. In 3 Zufahrtsästen ist die "Ablenkung" durch die Mittelinsel groß. Im Zufahrtsbereich der Roonstraße aus Richtung Richard-Wagner-Straße ist die Ablenkung geringer, jedoch ebenfalls ausreichend stark ausgeführt. Im Rahmen der weiteren Planung kann diese Führung optimiert werden.

Die Aussage, dass der auf der Lindenstraße geradeaus fahrende Verkehr die Spur innerhalb der Kreisverkehrsanlage wechseln muss trifft nicht zu. Er sollte die rechte Spur nutzen. Dann ist kein Fahrspurwechsel erforderlich. Wichtig für den Verkehrsteilnehmer ist, dass er sich von vornherein in die richtige Spur einsortiert. Durch die entsprechende Hinweisbeschilderung werden ihm die notwendigen Vorabinformationen gegeben. Erfahrun-

gen aus dem Ausland zeigen, dass nach einer Eingewöhnungsphase solche Kreisverkehrsanlagen sicher und leistungsfähig betrieben werden.

Die Konstruktion wurde mittels „Schleppkurvenprüfung“ für die Befahrbarkeit von Bussen und Lkw geprüft. Die Befahrbarkeit für Busse und Lkw ist problemlos gewährleistet.

Frage 3:

In der bisherigen Planung ist vorgesehen, dass die Radwege auf der Lindenstrasse aufhören und sich die Radfahrer, viele von ihnen sind Schüler auf dem Weg in das benachbarte Berufskolleg, in den fließenden Verkehr einreihen müssen. Wie ist die Abschätzung eines daraus resultierenden Gefahrenpotentials erfolgt, mit welchen Experten und mit welchem Ergebnis?

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzlich kann der Radverkehr die äußere Kreisfahrbahn des Kreisverkehrs sicher nutzen, um die Ziele zu finden. Einige wenige Fahrbeziehungen können nur erreicht werden, indem ein Spurwechsel innerhalb der Kreisverkehrsanlage erfolgt oder aber eine Spur innerhalb der Kreisverkehrsanlage gekreuzt wird.

Der weniger sichere Radfahrer wird weiterhin die Radverkehrseinrichtungen auf Gehwegniveau nutzen. Die möglichen Führungen des Radverkehrs sind in der Anlage 1 dargestellt.

Frage 4:

Wie wurde die Feststellung der ADAC-Broschüre „Der Kreisverkehr“ berücksichtigt, dass das Sicherheitsniveau zweistreifig befahrbarer Kreisverkehre besonders hoch ist, wenn kein oder nur geringer Fußgänger- oder Radverkehr herrscht, obwohl an dieser Stelle gerade zur Hauptverkehrszeit besonders reger Fußgänger- oder Radverkehr herrscht (Schulkolleg und Universität)?

Antwort der Verwaltung:

In der ADAC Broschüre „der Kreisverkehr“ zeigt die Seite 3 einen Kreisverkehr mit 2-streifiger Zufahrt. Jedoch sind dort keine Querungen für Fußgänger/Radfahrer vorgesehen. Das Konzept für den mehrspurigen Kreisel Roonstraße/Lindenstraße hat jedoch nach jeder Fahrspur eine Mittelinsel mit Zebrastreifen. Im Bereich der Lindenstraße stadtauswärts und westlich der Roonstraße sind zusätzlich Radfahrerfurten vorgesehen. In den Empfehlungen der ADAC Broschüre nach Seite 6 heißt es:

„Daher empfiehlt der ADAC innerorts grundsätzlich an allen Armen des Kreisverkehrs Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) anzulegen. Das stellt eine rechtlich eindeutige Regelung dar und beseitigt die potenzielle Gefahrenquelle“.

Somit erfüllt das Konzept genau diese Forderung aus der Broschüre der Seite 6 zur Verkehrssicherheit.

Frage 5:

Durch die angedachte Sperrung der Schaafenstrasse Richtung Lindenstrasse wird ein nicht unbedeutender paralleler Rettungsweg zu Universitäts- und anderen Kliniken aus

dem Stadtzentrum heraus bei Spitzenverkehrszeiten versperrt bleiben. Ist dies mit den Universitätskliniken und den zuständigen Landesbehörden abgestimmt worden?

Antwort der Verwaltung:

Die Verwaltung hatte vorgeschlagen, die Durchfahrt durch die Schaafenstraße und Marsilstein in Richtung Westen dauerhaft zu unterbinden, um die Lindenstraße in stadtauswärtiger Richtung zu entlasten.

Seit dem 20.10.2008 kann die Schaafenstraße zwischen dem Habsburger Ring bis Mauritiuswall wegen einer Baumaßnahme nur noch in Richtung Osten befahren werden. Die Baumaßnahme wird voraussichtlich bis zum ersten Quartal 2011 andauern. Hierdurch konnte eine deutliche Reduzierung um 50 % der stadtauswärts fahrenden Kraftfahrer auf der Lindenstraße festgestellt werden. Damit würde die nachmittägliche Stauerscheinung auf der Lindenstraße vor der zukünftigen Kreisverkehrsanlage minimiert. Eine spürbare zusätzliche Verkehrsbelastung der Hahnenstraße oder anderer Straßen im Einflussbereich war dagegen nicht zu beobachten.

Die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung auf der Schaafenstraße kann grundsätzlich eine ergänzende Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsqualität auf der Lindenstraße sein. Es hat erhebliche Reaktionen aus der Bevölkerung zu diesem Vorschlag gegeben, so dass die Verwaltung vorschlägt die Kreisverkehrsanlage ohne die Sperrung einzurichten. Falls sich nachmittags auf der Lindenstraße (Richtung stadtauswärts) ein langer Stau einstellen sollte, sind alternative, entlastende Verkehrsführungen zu prüfen.

gez. Streitberger