

STADT ERFTSTADT

Die Bürgermeisterin

Az.: - 61 -

öffentlich

V 168/2023

Amt: - 61 -

BeschlAusf.: - - 66 - / -61 - -

Dezernat: - IV -

Datum: 04.05.2023

		gez. Schulz, technischer Beigeordneter	gez. Weitzel Bürgermeisterin	
Dezernat II	Dezernat III	Dezernat IV	BM	
gez. Bacher				
Amtsleiter	RPA	Mitzeichnung weiterer Amtsleiter	Mitzeichnung weiterer Amtsleiter	

Beratungsfolge

Termin

Bemerkungen

Ausschuss für Mobilität und Straßen	10.05.2023	beschließend
-------------------------------------	------------	--------------

Betrifft: **Umsetzung Kreisverkehr Bahnhofstr./Schlunkweg**

Finanzielle Auswirkungen:

finanzielle Auswirkungen:		Sachkonto:	
Kosten in €:	Erträge in €:	Kostenträger:	
Folgekosten in €:		Mittel stehen zur Verfügung:	Jahr der Mittelbereitstellung:
		☐ Ja ☐ Nein	
Nur auszufüllen, wenn Kostenträger Eigenbetrieb (Immobilien, Stadtwerke)			
Wird der Kernhaushalt belastet:	Höhe Belastung Kernhaushalt:		Folgekosten Kernhaushalt:
☐ Ja ☐ Nein			

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Straßen nimmt den Bericht der Stadtverwaltung zur Kenntnis und beschließt die Umsetzung der Variante 1 gemäß vorliegender Planung mit dem in der Begründung beschriebenen Arbeitsablauf.

Begründung:

Das Vorhaben wurde zuletzt auf Anfrage der CDU-Fraktion (F 92/2022) in der Ratssitzung am 26.04.2022 behandelt. Seitdem sind von dem beauftragten Planungsbüro, Büro Fischer Teamplan, 3 Varianten des Minikreisverkehrs in der Leistungsphase/Planungstiefe als Vorplanung erarbeitet worden.

Fördermittel:

Bei der Fördermittelgeberin wurde für einen ersten Finanzierungsantrag auf Grund des höheren Kostenansatzes erst einmal auf die Variante 2 zurückgegriffen. Ein Wechsel der Variante kann der Bezirksregierung Köln förderunschädlich zu einem späteren Zeitpunkt mitgeteilt werden. Da eine

Umsetzung des Bauvorhabens realistisch erst 2024 erfolgen kann, ist dies ebenfalls der Bezirksregierung Köln als Fördermittelgeberin kommuniziert worden. Ein Zuwendungsbescheid soll demnach dann auch 2024 erfolgen. Die Stadt Erftstadt als Antragstellerin besitzt darüber hinaus auch die Möglichkeit, einen förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginn zu beantragen.

Der aktuelle Zeitplan sieht vor,

- In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Straßen am 10.05.2023 den Beschluss über die final umzusetzende Variante zu fassen.
- Die Planungsleistung der weiteren Planungsschritte (ab Leistungsphase 3 nach HOAI) zu beauftragen.
- Ende des Jahres 2023 mit der dann vorliegenden Ausführungsplanung den vorzeitigen Maßnahmenbeginn beim Fördermittelgeber zu beantragen.
- Daraufhin die Bauleistung auszuschreiben (erst nach Erhalt der Genehmigung möglich).
- Mit dem Umbau des Knotenpunktes im ersten Halbjahr 2024 zu beginnen.

Grundlagen:

Anlass der Planung des Minikreisverkehrs ist das Schulische Mobilitätsmanagement. In der Analyse ist der Knotenpunkt u.a. aufgrund der schlechten Übersichtlichkeit und der unzureichenden Quermöglichkeiten als wesentliche Problemstelle und Konfliktpunkt im Liblarer Schüler:innenverkehr aufgezeigt worden. Der Lösungsvorschlag im Schulischen Mobilitätsmanagement beinhaltet die Prüfung eines Kreisverkehrs mit umlaufenden, gesicherten Fußgängerüberwegen.

Kriterien für einen Regelkreisverkehr und vorhandene Rahmenbedingungen vor Ort:

1. *Kriterien zur Ausbildung des Kreisverkehrs sind u.a.*
die Querungssicherheit (insbesondere im Schüler:innenverkehr) und Barrierefreiheit, die Verkehrsabwicklung und Leichtigkeit des Verkehrs, sowie die Ausbildung des Seitenraums und der Eingriff in den Bestand im Hinblick auf Umweltaspekte.
2. *optimale Ausbildung eines Regelkreisverkehrs*
die vier Kreisarme sollten in einem rechten Winkel auf den Kreisverkehr zu laufen, um eine ausreichende Ablenkung der Fahrzeuge auf die Kreisfahrbahn zu erzielen und gleichzeitig die gefahrene Geschwindigkeit zu minimieren.
Ebenso sollen Mittelinseln an Fußgängerüberwegen eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen, zur Herstellung der Barrierefreiheit besser sogar 3,00 m.
3. *Einschränkende Rahmenbedingungen* der vorhandenen Örtlichkeit sind u.a. die äußerst geringe Flächenverfügbarkeit und komplexe Geometrie vor Ort.

Erläuterung zu den vorliegenden Kreisverkehrsvarianten:

Angesichts der o.g. einschränkenden Rahmenbedingungen der Örtlichkeit ist eine optimale Ausbildung des Kreisverkehrs nicht möglich, sondern lediglich ein Kompromiss aus den genannten Kriterien.

Die drei Varianten beinhalten jeweils einen Minikreisverkehr

- mit 6,00 m Fahrbahnradius
- mit drei neuen umlaufenden Fußgängerüberwegen mit Fahrbahnteilern. (Ausnahme bildet der nördliche Kreisverkehrsast Spürkerau, wo der geringe Querschnitt einen Fußgängerüberweg nicht zulässt.)

Variante 1:

- Orientiert sich am stärksten an der Lage des Knotenpunktes im Bestand.
- Der Kreisverkehr besitzt einen für Minikreisverkehre großzügigen Außendurchmesser von 22 m und eine bauliche Mittelinsel.
- Der Fahrbahnleiter im Süden (Schlunkweg) kann barrierefrei in einer Breite von 2,50 m ausgebildet werden.
- In der Variante existiert die Grünfläche zum (Teil-) Erhalt der dortigen Bäume fort.
- Vier Bäume müssen für die Umsetzung der Variante 1 dennoch gefällt werden.
- Die geschätzten Kosten belaufen sich aktuell auf 360.000 €

Diese Kreisverkehrsvariante stellt aus Sicht der Stadtverwaltung angesichts der Abwicklung des fließenden Verkehrs, bedingt durch die gewählte Geometrie sowie aus den im Vordergrund stehenden Aspekten der Verkehrs- und Querungssicherheit, insbesondere im Schüler:innenverkehr die zielführendste Lösung der drei Varianten dar.

Variante 2:

- Beinhaltet ebenfalls einen Kreisverkehr mit 22,00 m Außendurchmesser und baulicher Mittelinsel.
- Sowie die Ausbildung von drei barrierefreien Übergängen in einer Breite von 2,50 m.
- Auf der Nordseite ist der Gehweg gegenüber dem Bestand deutlich aufgeweitet und die Straße Spürkerau ist im Knotenpunktbereich nur einseitig befahrbar (nach Süden in den Kreisverkehr hinein).
- Acht Bäume müssen für die Umsetzung der Variante 2 gefällt werden.
- Die geschätzten Kosten belaufen sich aktuell auf 440.000 €

Angesichts der eingeschränkten Befahrbarkeit des nördlichen Arms und der hohen Anzahl an erforderlichen Baumfällungen empfiehlt die Stadtverwaltung, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Variante 3:

- Beinhaltet einen Kreisverkehr mit 16,00 m Außendurchmesser und dementsprechend stark reduzierter Fläche der Kreismittelinsel
- sowie weiter von der Kreisfahrbahn abgesetzten Fußgängerüberwegen als in Variante 1 und 2.
- Die Mittelinsel des südlichen Fußgängerüberwegs ist in 2,50 m Breite barrierefrei ausgebildet,
- die beiden anderen zum Erhalt der dortigen Bäume als (Teil-) Grünflächen können hingegen nicht barrierefrei ausgebildet werden.
- Die geschätzten Kosten belaufen sich aktuell auf 340.000 €

Die Umsetzung dieser Variante würde zwar keine Baumfällung erfordern. Vor dem Hintergrund des geringeren Außendurchmessers und der Geometrie der Zufahrten ergeben sich bei dieser Variante drei deutliche Einschränkungen in der Verkehrsabwicklung und in der Verkehrssicherheit. Zudem bietet die Variante 3 in Hinblick auf die Barrierefreiheit der Übergänge keine Vorteile gegenüber Variante 1. Aus diesen Gründen empfiehlt die Stadtverwaltung, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Empfehlung der Stadtverwaltung:

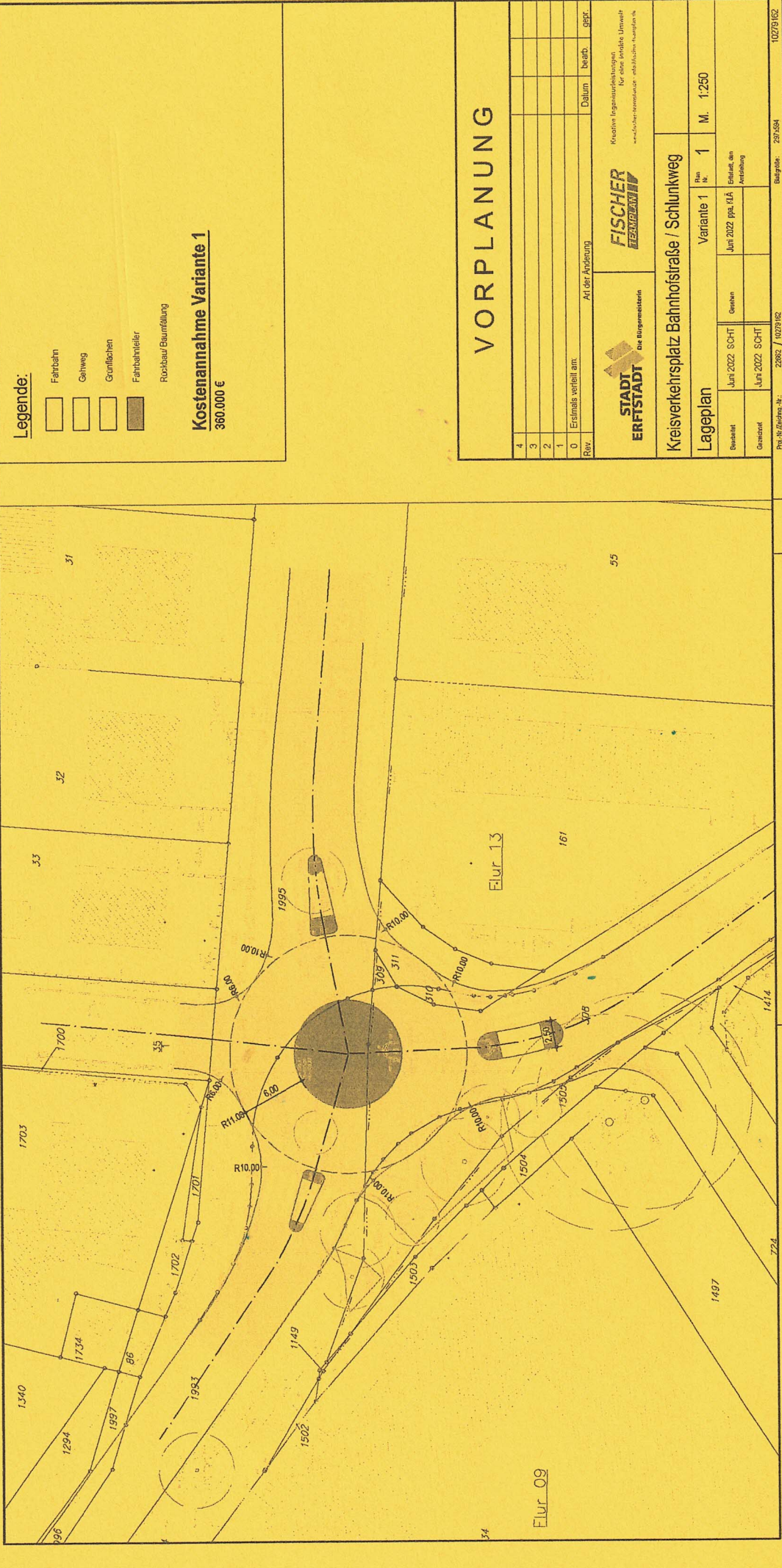
Nach Abwägung der vorgenannten Aspekte und vor dem Hintergrund der einschränkenden Rahmenbedingungen stellt Variante 1 die beste Kompromisslösung zur Herstellung eines Minikreisverkehrs am Knotenpunkt Bahnhofstr./Schlunkweg dar. Daher wird seitens der Stadtverwaltung die Umsetzung der Variante 1 empfohlen.

Weiterhin weist die Stadtverwaltung eindringlich darauf hin, dass nach Aussage der Fördermittelgeberin bei Umsetzung eines Kreisverkehrs an dem Knotenpunkt die bisher geduldete (nicht gesetzeskonforme) Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf dem Schlunkweg zukünftig nicht mehr beibehalten werden kann. Mit Umsetzung eines Kreisverkehrs wird bereits eine hinreichende Verkehrsberuhigung erzielt, die die Ausweisung der Regelgeschwindigkeit 50 km/h im Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte kompensiert. Eine Beibehaltung der bisherigen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wäre dagegen eindeutig förderschädlich (s. M 480/2021).

In Vertretung

gez.

(Schulz)



Legende:

- Fahrbahn
- Gehweg
- Grünflächen
- Fahrbahnteiler
- Rockbau/Baumfällung

Kostenannahme Variante 1
360.000 €

VORPLANUNG

Rev.	Erstmalig verteilt am:	Art der Änderung	Datum	berab.	gepr.
4					
3					
2					
1					
0					



Kreative Ingenieurbüro
Für eine grüne Umwelt
www.fischer-ingenieur.de

Kreisverkehrsplatz Bahnhofstraße / Schlunkweg

Lageplan		Variante 1		M. 1:250	
Bearbeitet	Jun 2022 S-CHT	Gesamt	Entwurf, des Anliegers		
Gezeichnet	Jun 2022 S-CHT				