



**Stadt Leverkusen**

Vorlage Nr. 2016/0975

**Der Oberbürgermeister**

V/66-660-sch

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

30.03.16

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II</b>	07.04.2016	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Kreisverkehr Stauffenbergstraße

**Beschlussentwurf:**

1. Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Vertragsverhandlungen für den gemäß Variante 2 benötigten Grunderwerb zu treten.
3. Vorbehaltlich des erfolgreichen Grunderwerbs wird die Verwaltung beauftragt, die Planung gemäß Variante 2 in das Arbeitsprogramm 2017 zu nehmen.

gezeichnet:

In Vertretung

Deppe

**Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage**

**Ansprechpartner/in / Fachbereich / Telefon: Herr Schmitz / 66 / 6610**

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

Endausbau des bisher provisorisch angelegten Kreisverkehrs Stauffenbergstraße

**A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):**

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

66721205051045 „Öffentliche Verkehrsflächen“

Endausbau Kreisel Stauffenbergstraße

2017: 10.000 €  
2018: 90.000 €  
2019: 400.000 €  
Spät. Jahre: 500.000 €

**B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:**

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

**C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteilungen:**

(Veränderungsmitteilungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

**kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:**

**D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):**

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

Eine Maßnahme ist bei der Bezirksregierung Köln als Zuschussmaßnahme eingeplant.

**E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):**

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[nein]	] [nein]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

**F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:**

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige	langfristige Nachhaltigkeit
-----------------------	----------------	--------------------------	-----------------------------

		<b>Nachhaltigkeit</b>	
[nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]

## **Begründung:**

### **Anlass**

Im aktuellen Haushalt sind unter der Haushaltsstelle „Endausbau Kreisverkehr Stauffenbergstraße“ ab dem Jahr 2017 insgesamt 1,0 Mio. € etatisiert. Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2016 hat die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II in ihrer Sitzung am 01.12.2015 beschlossen, dass die Verwaltung einen Sachstandsbericht bzgl. der Planungen zum Endausbau des Kreisverkehrs Stauffenbergstraße als Vorlage erstellt.

### **Ausgangslage**

#### Merkmale des provisorischen Kreisverkehrs (Anlage 1)

Der Knoten Stauffenbergstraße/Rennbaumstraße-Ost/Dechant-Krey-Straße/Rennbaumstraße-West wird durch einen provisorischen Kreisverkehr geregelt, der einen Durchmesser von ca. 30 m besitzt. Während die begrünte Mittelinsel baulich hergestellt ist, bestimmen auf der Fahrbahn aufgebrachte Markierungen das Straßenbild. Der Kreisverkehr besitzt einstreifige Zu- und Ausfahrten; für die Fahrtrichtung Rennbaumstraße-West – Stauffenbergstraße ist ein Bypass vorhanden. Für die Fußgänger und Radfahrer sind an jeder Zu- und Abfahrt Zebrastreifen und Furten vorhanden. An der Zufahrt Stauffenbergstraße ist eine sogenannte „Dosieranlage“ installiert, die in der morgendlichen Verkehrsspitzenstunde über eine „Rot“- bzw. „Dunkel“-Schaltung die Zufahrt in den Kreisverkehr dosiert, um die Leistungsfähigkeit für die Zufahrt Rennbaumstraße-Ost zu erhöhen.

#### Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeit des provisorischen Kreisverkehrs

Eine Verkehrszählung in 2012 hat ergeben, dass der Kreisverkehr täglich von ca. 32.000 Kfz befahren wird. Aufgrund der vor allem durch die Sanierungen der A1 und der A3 hervorgerufene Umleitungsverkehre, die auch den Streckenzug Burscheider Straße - Rennbaumstraße zusätzlich belasten, wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsbelastung inzwischen auf ca. 35.000 Kfz/Tag angestiegen ist. Aufgrund dieser hohen Verkehrsbelastung kommt es in der morgendlichen Spitzenstunde sowohl auf der Zufahrt Stauffenbergstraße als auch im erhöhten Maße auf der Zufahrt Rennbaumstraße-Ost zu Staubildungen. Es treten hierdurch in der morgendlichen Verkehrsspitzenstunde Fahrzeitverluste von bis zu 10 - 15 Minuten auf. Außerhalb der morgendlichen Spitzenstunde kann der Kreisverkehr grundsätzlich als leistungsfähig angesehen werden.

#### Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren

Das in der Anlage 2 dieser Vorlage aufgeführte Diagramm aus dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zeigt die Einsatzgrenzen von verschiedenen Kreisverkehrstypen in Abhängigkeit der Verkehrsstärke. Die wichtigsten Aussagen lauten:

- Kleine Kreisverkehre (dazu gehört der provisorische Kreisverkehr Stauffenbergstraße) haben eine maximale Leistungsfähigkeit von ca. 25.000 Kfz/Tag. Die vor Ort vorhandene Verkehrsbelastung von ca. 35.000 Kfz/Tag liegt somit erheblich darüber.
- Bei Verkehrsstärken von ca. 35.000 Kfz/Tag stoßen selbst zweistreifig befahrbare

Kreisverkehre an ihre Grenzen.

- Der Kreisdurchmesser von zweistreifig befahrbaren Kreisverkehren sollte ca. 50 m betragen.

Diese generellen Aussagen zur den Einsatzgrenzen können je nach örtlicher Situation in einer gewissen Bandbreite schwanken, doch zeigt die Erfahrung, dass die Einsatzgrenzen grundsätzlich ihre Richtigkeit besitzen.

#### Lage des Kreisverkehrs Stauffenbergstraße im Straßennetz

Dieser Knoten hat eine besondere Bedeutung im Straßennetz von Opladen, da vor allem in der Morgenspitze zwei starke Verkehrsströme zusammentreffen, die beide aus Richtung Osten kommen und nach Passieren des Verkehrsknotens überwiegend als ein Verkehrsstrom weiter Richtung Westen in das Zentrum von Opladen gelangen. Neben den unerwünschten Stauerscheinungen dient dieser Knoten allerdings auch als Puffer für die weiter westlich vorhandenen Knoten, z. B. für den dreiarmigen Knoten am Rennbaumplatz.

Vor diesem Hintergrund ist zu beachten, dass eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs Stauffenbergstraße ggf. den Stau auf die westlich gelegenen Nachbarknoten verlagert. Bei weiteren Planungen muss diese Auswirkung mit berücksichtigt werden.

#### **Planerische Varianten des Kreisverkehrs Stauffenbergstraße**

Vor dem Hintergrund der morgendlichen Verkehrsprobleme am Kreisverkehr Stauffenbergstraße hatte die Verwaltung in 2012 verwaltungsintern skizzenhafte Planungen von Varianten erarbeitet. Auf Wunsch der Bezirksvertretung II wurden mehrere Varianten einigen Mitgliedern der Bezirksvertretung II an einem gesonderten Termin in 2012 vorgestellt. Diese Varianten, die im Folgenden erläutert werden, basieren auf folgenden Randbedingungen:

- Es handelt sich hierbei um skizzenhafte Vorplanungen.
- Aufgrund der in 2012 und aktuell in 2016 getroffenen Erklärungen des Eigentümers besteht von seiner Seite keine Bereitschaft, zusätzliche Verkehrsflächen im südwestlichen Bereich zwischen Rennbaumstraße-West und Stauffenbergstraße zu verkaufen.

#### Variante 1: Optimierung des vorhandenen provisorischen Kreisverkehrs mit Beibehaltung des Kreisdurchmessers von 30 m (Anlage 3)

Der Kreisverkehr bleibt weiterhin einspurig mit einspurigen Zu- und Ausfahrten. Der Bypass Rennbaumstraße-West – Stauffenbergstraße bleibt erhalten. Der Kreisverkehr besitzt weiterhin einen Durchmesser von 30 m. Der Mittelpunkt des Kreisverkehrs wird mit Anpassungen der Zu- und Abfahrten ca. 7 m Richtung Südwesten verschoben, um fahrdynamische Verbesserungen bei der Befahrung zu erzielen. Die vorhandenen Markierungen werden überwiegend durch bauliche Elemente ersetzt, was der Verkehrssicherheit zugutekommt.

Vorteile:

- Gestalterische Aufwertung des Kreisverkehrs;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bauliche Elemente;
- kein Grunderwerb erforderlich;
- außerhalb der morgendlichen Spitzenstunde ausreichend leistungsfähig.

Nachteile:

- Die Dosierungsanlage bleibt weiterhin Betrieb.
- Die Leistungsfähigkeit in der morgendlichen Spitzenstunde wird nicht nennenswert erhöht.

Variante 2: Variante 1 plus zusätzlicher Bypass Stauffenbergstraße – Rennbaumstraße-Ost (Fahrtrichtung Burscheid) (Anlage 4)

Der Kreisverkehr bleibt weiterhin einspurig mit einspurigen Zu- und Ausfahrten. Der Bypass Rennbaumstraße-West – Stauffenbergstraße bleibt erhalten. Der Kreisverkehr besitzt weiterhin einen Durchmesser von 30 m. Der Mittelpunkt des Kreisverkehrs wird mit Anpassungen der Zu- und Abfahrten ca. 7 m Richtung Südwesten verschoben, um fahrdynamische Verbesserungen bei der Befahrung zu erzielen. Die vorhandenen Markierungen werden überwiegend durch bauliche Elemente ersetzt, was der Verkehrssicherheit zugutekommt.

An der südöstlichen Seite wird ein zweiter Bypass für die Verkehrsbeziehung Stauffenbergstraße – Rennbaumstraße-Ost, d. h. in Fahrtrichtung Burscheid hergestellt. Dadurch ist für Fußgänger und Radfahrer sowohl auf der Stauffenbergstraße als auch auf der Rennbaumstraße-Ost jeweils eine zusätzliche Überquerungshilfe erforderlich. Durch den zusätzlichen Bypass wird sich der morgendliche Rückstau auf der Stauffenbergstraße reduzieren, da ungefähr ein Drittel des zufließenden Verkehrs in Richtung Rennbaumstraße-Ost (Burscheid) fährt. Somit könnte auch die Dosierungsanlage auf den reduzierten Rückstau angepasst werden und durch verlängerte Rotzeiten eine verbesserte Leistungsfähigkeit für die Zufahrt Rennbaumstraße-Ost erzielen, da größere Zeitleücken für die einfahrenden Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können.

Vorteile:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Zuläufe Stauffenbergstraße und Rennbaumstraße-Ost;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bauliche Elemente;
- gestalterische Aufwertung des Kreisverkehrs;
- außerhalb der morgendlichen Spitzenstunde ausreichend leistungsfähig.

Nachteile:

- Die Leistungsfähigkeit wird grundsätzlich erhöht, die Rückstauerscheinungen auf der Rennbaumstraße-Ost werden allerdings nicht aufgehoben.
- Die Dosierungsanlage bleibt weiterhin in Betrieb.
- Fußgänger und Radfahrer benötigen zusätzliche Überquerungshilfen.

- Für den zusätzlichen Bypass ist Grunderwerb erforderlich.

### Variante 3: Zweispuriger Kreisverkehr mit zweispurigem Zulauf Rennbaumstraße-Ost und Vergrößerung des Durchmessers auf 40 m (Anlage 5)

Der Mittelpunkt des Kreisverkehrs wird ca. 7 m Richtung Südwesten verschoben. Der Durchmesser des Kreisverkehrs wird von 30 m auf 40 m erhöht. Dadurch besteht zunächst einmal die Möglichkeit, eine zweispurige Zufahrt der Rennbaumstraße-Ost einzurichten. Die übrigen Zu- und Abfahrten verändern sich nicht. Die vorhandenen Markierungen werden überwiegend durch bauliche Elemente ersetzt, was der Verkehrssicherheit zugutekommt.

Wie unter der Überschrift „Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren“ weiter oben beschrieben und gemäß Anlage 2 verdeutlicht, sollte ein zweispuriger Kreisverkehr einen Durchmesser von ca. 50 m besitzen. Der Kreisverkehr gemäß Variante 3 hätte aber einen erheblich kleineren Durchmesser (40 m) und ist daher für die Anforderungen an einen zweispurigen Kreisverkehr unterdimensioniert.

Als Vergleich: der zweispurige Kreisverkehr am Ludwig-Erhard-Platz hat einen Durchmesser von 50 m und ist daher trotz der starken Verkehrsbelastung ausreichend leistungsfähig, während der zweispurige Kreisverkehr am Berliner Platz lediglich 43 m aufweist und zu Diskussionen geführt hat.

Vor diesem Hintergrund kann diese Variante 3 als zweispuriger Kreisverkehr mit zweispurigem Zulauf nicht empfohlen werden.

Vorteil:

- Gestalterische Aufwertung des Kreisverkehrs

Nachteil:

- Erheblich zu geringer Durchmesser für die Dimensionierung als zweispuriger Kreisverkehr mit den dadurch verbundenen Leistungs- und Verkehrssicherheitsdefiziten

### Variante 4: Zweispuriger Kreisverkehr mit zweispurigem Zulauf Rennbaumstr.-Ost und Durchmesser von 50 m (nachrichtlich)

Aufgrund der örtlichen Randbedingungen und der zur Verfügung stehenden Grundstücke müsste der Mittelpunkt eines 50 m großen Kreisverkehrs gegenüber der derzeitigen Situation ca. 20 m Richtung Nordwesten verschoben werden und läge im jetzigen Gehweg. Der Mittelpunkt läge somit erheblich außerhalb der jetzigen Verkehrsfläche, so dass die Zufahrten im umfangreichen Maße aufwendig verlegt werden müssten. Der Kreisverkehr würde in das Außengelände der KITA hineinragen. Vor diesem Hintergrund kann von Seiten der Verwaltung diese Variante nicht weiter empfohlen werden.

## **Zusammenfassung**

Der provisorische Kreisverkehr Stauffenbergstraße besitzt aufgrund des hohen Ver-

kehrsaufkommens von ca. 35.000 Kfz/Tag in der Morgenspitzenstunde Leistungsdefizite, durch die sich Rückstaus an den Zufahrten Stauffenbergstraße und vor allem Rennbaumstraße-Ost bilden. Außerhalb der morgendlichen Spitzenstunde ist der Kreisverkehr grundsätzlich ausreichend leistungsfähig.

Wie weiter oben erläutert, besitzen die vonseiten der Verwaltung skizzenhaft geplanten Kreisverkehre ihre spezifischen Vor- und Nachteile. Vor dem Hintergrund, dass nach derzeitigem Sachstand mit keinem Grunderwerb im südwestlichen Bereich zwischen Rennbaumstraße-West und Stauffenbergstraße gerechnet werden kann, wird vonseiten der Verwaltung die Variante 2 favorisiert. Allerdings ist hierfür Grunderwerb für den zusätzlichen Bypass erforderlich. Die baulichen Merkmale für diesen Kreisverkehr wären zusammengefasst:

- Durchmesser des Kreisverkehrs weiterhin bei 30 m;
- Einspurige Zu- und Abfahrten;
- Beibehaltung des Bypasses für die Fahrtbeziehung Rennbaumstraße-West – Stauffenbergstraße;
- zusätzlicher Bypass für die Fahrtbeziehung Stauffenbergstraße – Rennbaumstraße-Ost (Richtung Burscheid);
- Beibehaltung der Dosierungsanlage.

### **Weitere Vorgehensweise**

Die Verwaltung führt Grunderwerbsverhandlungen durch, um die für die Variante 2 erforderlichen Grundstücke zu erlangen. Vorbehaltlich des Grunderwerbes wird die Verwaltung die Planung der Variante 2 in das Arbeitsprogramm 2017 aufnehmen und der zuständigen Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II als Planungsbeschlussvorlage vorlegen.

### **Begründung der einfachen Dringlichkeit:**

Im gleichen Turnus wird mit der Vorlage Nr. 2016/1043 ein Aufstellungsbeschluss für einen gemäß § 1 Abs. 3 BauGB erforderlichen Bebauungsplan vorgelegt, damit der Kreisverkehr gestalterisch in sein Umfeld integriert werden kann. Die Beratung der beiden Vorlagen soll parallel erfolgen.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Luftaufnahme des vorhandenen Zustandes

Anlage 2: Merkblatt für Kreisverkehre

Anlage 3: Variante 1

Anlage 4: Variante 2

Anlage 5: Variante 3