

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

1. Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	12.06.2013	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Restmittel Umbau Messeknoten 711610070043)

15.000,00 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 15.000,00 €

Kosten zu Lasten des Bundes (brutto) ./.
8.250,00 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 6.750,00 €

2. Folgekosten

Personalkosten 0,00 €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme 0,00 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.
0,00 €

Jährliche Belastungen 0,00 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt das Ergebnis der erneuten Prüfung zu den verkehrstechnischen und verkehrsregelnden Einrichtungen am Messekreisel zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

Sachverhalt/Begründung:

1. Anlass zur Prüfung

In seiner Sitzung am 19.11.2012 beschloss der Gemeinderat, die in der Vorlage (Sitzungs-Drucksache 112/12) durch den Gutachter Prof. Dr. Brilon dargestellten Verbesserungsvorschläge zum Messekreisel zusammen mit dem Straßenbaulastträger weiter auszuarbeiten und dem Verkehrsausschuss noch einmal zur Kenntnis vorzulegen. Verkehrsrechtliche Belange und Anordnungen, die der Verkehrssicherheit dienen, unterliegen nicht dem Beschluss politischer Gremien

2. Bewertung der Funktion und Sicherheit

Die Gestaltung als Turbo-Kreisverkehr ist derzeit in Deutschland noch keine Standardlösung, weil sie im Regelwerk des Straßenentwurfs noch nicht enthalten ist. Allerdings wurde sie schon an verschiedenen Stellen realisiert. Für den Bereich des Messeknotens stellt diese Lösung auch aus Sicht des Gutachters die geeignetste Lösung dar. Dieser Platz bewältigt mit der realisierten Ausführungsart die Verkehrsnachfrage und kennzeichnet die Eingangssituation zur Stadt markant. Eher eine Besonderheit ist es, dass in einem Arm auch Fußgänger und Radfahrer über die Ein- und Ausfahrt sowie über zwei Bypässe geführt werden.

Insgesamt funktioniert der Messekreisel auch aus Sicht des Gutachters gut. Aspekte der Verkehrssicherheit geben keinen Anlass einzugreifen. Zusammenfassend wird als Ergebnis der Unfallanalyse festgestellt, dass der Messekreisel im Vergleich mit anderen Knotenpunkten, die eine ähnliche Verkehrsleistung aufweisen, als eine sehr sichere Verkehrsanlage einzustufen ist und eine vergleichsweise sehr niedrige Unfall-Kosten-Rate sogar im Vergleich zu anderen Kreisverkehrsplätzen aufweist. Bei den Unfällen handelt es sich zum größten Teil um Vorfahrtsverletzungen zwischen Kraftfahrzeugen mit daraus resultierenden Sachschäden.

Am 13. November 2012 besuchte unter der Leitung von Prof. Dr. Brilon ein Facharbeitskreis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Baden-Baden und Offenburg, um am Beispiel der vorhandenen Kreisverkehrsplätze seine Arbeit für einen Entwurf für die Richtlinie zur Planung und Gestaltung von Turbokreiseln zu diskutieren. In Offenburg besuchte der Facharbeitskreis hierzu den Messekreisel.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

3. Kurzfristig zur Umsetzung vorgesehene Maßnahmen

Im Hinblick auf eine weitere Verdeutlichung der Verkehrsabläufe wurden vom Gutachter einige Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung empfohlen.

3.1 Geh- und Radwegüberquerung der Marleiner Straße

Die vorhandene Regelung der Geh- und Radwegüberquerung an der Marleiner Straße (4 mal 1 Fahrstreifen) hat sich bewährt. Es gibt keinen Anlass, diese Verbindung aufzugeben oder die verkehrsrechtliche Regelung zu verändern. Im Bereich der Radweg-Überquerungen dürfen keine Markierungen auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Sinnvoll ist das im Bypass zur Marleiner Straße vorhandene Zeichen „Achtung Radfahrer kreuzen“. Dieses Zeichen soll links von dem Fahrstreifen wiederholt werden. Zur weiteren Verbesserung soll die Markierung „Vorfahrt gewähren“ für die Radfahrer auch auf den Verkehrsinseln erfolgen (siehe im Lageplan der Anlage Ziffer 1 und 2).



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

3.2 Wegweisung

Eine einwandfreie Wegweisung ist für die Funktionsfähigkeit eines Turbo-Kreisverkehrs entscheidend. Die vorhandene Wegweisung kann diesbezüglich noch etwas verbessert werden.



Aus Richtung Autobahnzubringer sind die Wegweisungstafeln und die Schriftgröße zu klein, als dass sie bei der hier gefahrenen Geschwindigkeit gelesen werden könnte. Dass kurz vor dem Standort der Wegweiser eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet ist, bewirkt in der Realität nicht, dass an dieser Stelle diese Geschwindigkeit auch gefahren wird. Vor diesem Hintergrund sollte die Schriftgröße vergrößert werden. Des Weiteren erscheint aus dieser Richtung ein zusätzlicher Vorwegweiser erforderlich.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

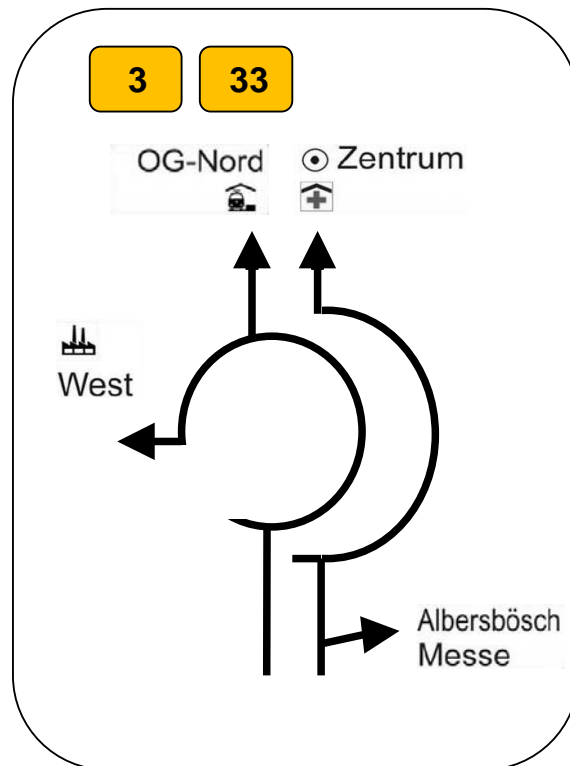
Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

Die Wegweiser vor den Turbo-Einfahrten sollten erkennen lassen, dass beide ankommenden Fahrstreifen am Kreis untergeordnet einmünden und dass die Fahrer die Vorfahrt eines Fahrstreifens im Kreis beachten müssen (siehe nachfolgendes Bild).



(Siehe im Lageplan der Anlage Ziffer 3).

Zusätzlich soll der „Rauswerfer“ mit den Zielen „Albersbösch“ und „Messe“ hinter die Abfahrt zur Schutterwälder Straße versetzt werden (siehe im Lageplan der Anlage Ziffer 4).

Das Regierungspräsidium Freiburg, das Straßenbauamt des Landkreises, die Polizeidirektion Offenburg und die Stadtverwaltung haben die vorgenannten Vorschläge des Gutachters im Detail geprüft. Gemeinsam empfehlen die Verantwortlichen aus diesen Fachbehörden, diese Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Die Kosten für diese Maßnahmen belaufen sich auf etwa 10.000 bis 15.000 Euro und werden nach dem Kostenteilungsschlüssel der Gemeinschaftsmaßnahme (55 % Bund, 45 % Stadt) geteilt. Der städtische Anteil kann aus Restmittel des Projekts Messeknoten finanziert werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

Für den Bypass von der Schutterwälder Straße zur Kinzigbrücke wird in einer Verkehrsschau der Einsatz einer Randmarkierung auf der linken Seite des Fahrstreifens geprüft. Damit soll der Fahrstreifen, der mit einer Breite von 3,5 m beginnt in dieser Breite gehalten werden, um das deutlich zu hohe Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren und das Unfallrisiko beim Verflechten auf der Kinzigbrücke zu minimieren (siehe im Lageplan der Anlage Ziffer **5**).

4. Langfristig zur Umsetzung vorgesehene Maßnahmen

Die nachfolgenden Maßnahmen sollen erst dann realisiert werden, sobald sich die Diskussion in der Fachwelt zur Markierung der Fahrstreifen gefestigt und das Ergebnis Eingang in die neue Richtlinie gefunden hat. Ansonsten müsste unter Umständen die Markierung noch einmal geändert werden.

4.1 Markierung der zweistreifigen Zufahrten zum Kreisel

Bei den zweistreifigen Zufahrten zum Kreisel sollen die Richtungsfahrbahnen vor der Einfahrt auf die Kreisfahrbahn auf einer Länge von mindestens 20 m als durchgehende Trennlinie (Zeichen 295, Fahrstreifenbegrenzung) ausgeführt werden (siehe im Lageplan der Anlage Ziffer **6** und **7**).



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

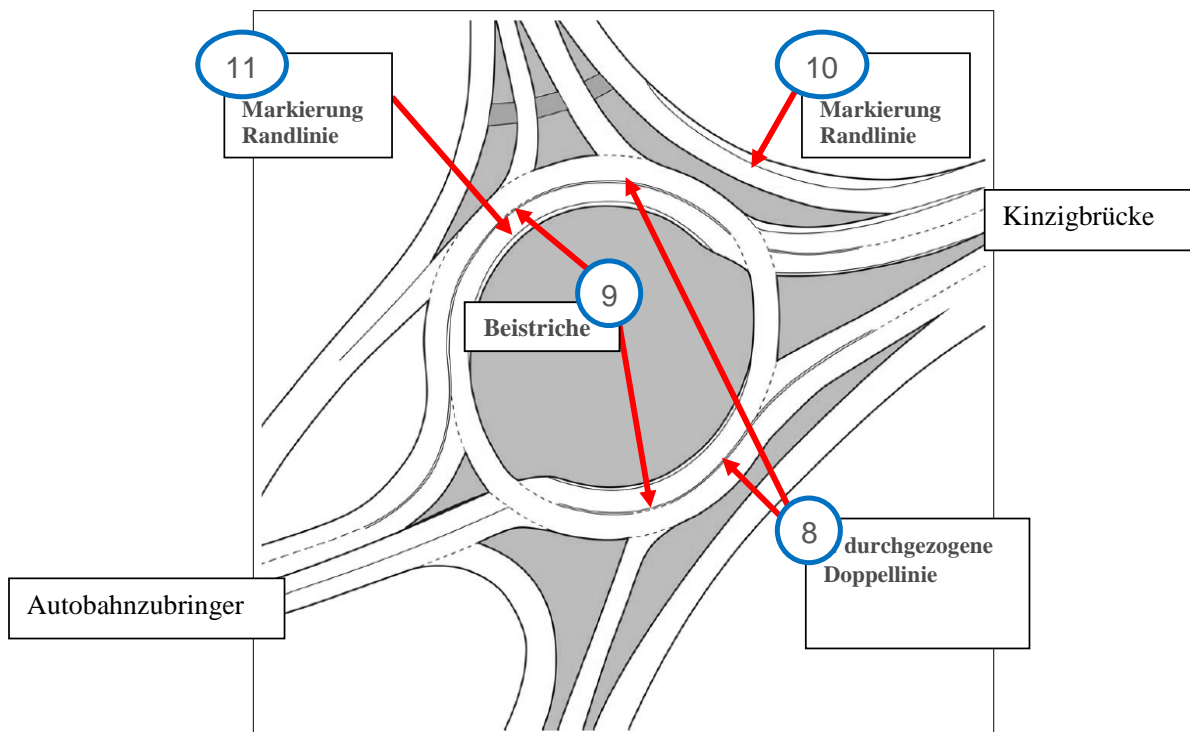
Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

4.2 Markierung der Fahrstreifen im Kreis

Die Markierung des Kreises soll die Prinzipien eines Turbo-Kreisverkehrs unterstützen. Dieses Prinzip besagt; im Kreis muss und soll von keinem Fahrer ein Fahrstreifen gewechselt werden. Jedes Fahrzeug soll sofort bei der Einfahrt in den Kreis den Fahrstreifen aufsuchen, auf dem es den Kreis wieder verlassen kann. Die Markierung sollte deshalb so ausgeführt werden, dass sie die Fahrer veranlasst, sich nach diesem Prinzip zu verhalten. Dazu gehört, dass zwischen den beiden Fahrstreifen der beiden Turbo-Zufahrten (von Westen und von Osten) sowie in den zweistreifigen Abschnitten der Kreisfahrbahn eine Verlängerung der durchgehenden Trennlinie als Doppelstrich erfolgen soll.

(siehe Punkt **8** in der nachstehenden Planskizze und in der Anlage). Für die Zufahrten aus der Schutterwälder Straße und Marlener Straße sollen überfahrbare Beistriche vorgesehen werden (siehe Punkt **9** in der nachstehenden Planskizze und in der Anlage).



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

4.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Reduzierung der Geschwindigkeit

Trotz der relativ geringen Anzahl von Verkehrsunfällen fällt an den Zufahrten zum Kreisverkehrsplatz und auf den Fahrstreifen im Kreis selbst auf, dass relativ hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Insbesondere erscheint das relativ hohe Geschwindigkeitsniveau aus dem Kreis heraus in die Marlene Straße bedenklich, weil dort ein Geh- und Radweg die Fahrstreifen kreuzt.

Im Bypass von der Kinzigbrücke zur Marlene Straße soll eine Abmarkierung eines ca. 1 m breiten Streifens (durchgehende weiße Trennlinie, siehe Punkt 10 in der vorstehenden Planskizze und in der Anlage) am rechten Rand als optische Einengung zu einer maßvollen Minderung der Geschwindigkeiten beitragen. Dadurch würden die Kraftfahrzeuge auch systematisch nach außen und damit in einen günstigeren Blickwinkel versetzt.

Des Weiteren soll der äußere Fahrstreifen im Kreis durch Markierung auf eine Breite von 5,0 m und der innere Fahrstreifen auf 4,0 m verringert werden (siehe Punkt 11 in der vorstehenden Planskizze und in der Anlage). Durch

diese Verkleinerung der befahrbaren Flächen soll eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten der Pkw erreicht werden. Damit verbunden soll eine Verringerung der Fahrstreifenbreite (durch Markierung) in den Einfahrten auf 3,5 m vorgenommen werden. Die frei werdenden Flächen sollen am rechten Rand angeordnet werden und als Schleppflächen für die großen Schwerverfahrzeuge dienen.

Das Regierungspräsidium Freiburg, das Straßenbauamt des Landkreises, die Polizeidirektion Offenburg und die Stadtverwaltung empfehlen die vorstehenden (mit blauen Ziffern gekennzeichneten) Maßnahmen, langfristig bzw. nach der Einführung der entsprechenden Richtlinie umzusetzen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

085/13

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
06.05.2013

Betreff: Verkehrstechnische Optimierung am Messeknoten

5. Nicht umzusetzende Maßnahmen

Nachstehende Maßnahmen sollen nicht umgesetzt werden.

5.1 Zusätzliche Markierung von Piktogrammen oder Pfeilen auf der Kreisfahrbahn

Bezüglich des Antrags zum Aufbringen von zusätzlichen Pfeilen und Piktogrammen auf der Kreisfahrbahn aus dem Jahr 2010 wurde dies im Rahmen der Untersuchung von Prof. Brilon geprüft und abgelehnt. Die Autofahrer sollen sich im Kreis auf den fließenden Verkehr und die Wegweisungsschilder konzentrieren können und nicht durch zusätzliche Pfeilmarkierungen auf den Kreisfahrtstreifen irritiert werden. Die Fachbehörden sehen ebenfalls keine Möglichkeit für eine zusätzliche Markierung, weil diese den Autofahrer mehr irritieren würde, als dass sie hilft.

Eine Prüfung der Rechtslage hat ergeben, dass dieser Sachverhalt nach einer ablehnenden Stellungnahme der Fachbehörden im Verkehrsausschuss nicht diskutiert werden kann. Die Entscheidung hierzu liegt letztendlich bei der Straßenverkehrsbehörde.

5.2 Einrichtung einer Stopp-Stelle bei der Kreiselzufahrt von der Schutterwälder Straße

Auf das Aufstellen von Zeichen 206 (Halt! Vorfahrt gewähren! mit Haltebalken) in der Zufahrt von der Schutterwälder Straße in den Kreis wird verzichtet, weil sich die Unfallentwicklung mittlerweile deutlich verbessert hat. Hier besteht kein akuter Handlungsbedarf mehr.