



Fachbereich Recht und Ordnung

vom: 06.03.2002

Beschlussvorlage

☒ öffentlich
☐ nichtöffentlich

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Straßenverkehrsausschuss

Bezeichnung des TOP

Aufstellung einer Prioritätenliste der im Stadtgebiet Kamen gewünschten Kreisverkehre in nicht städtischer Baulast;
hier: Antrag der SPD-Fraktion vom 28.02.2000

Beschlussvorschlag:

Der Straßenverkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die beiliegende Prioritätenliste den zuständigen Straßenbaulastträgern mit der Bitte um Berücksichtigung zuzusenden. Es handelt sich dabei um keine statische Liste. Besondere Entwicklungen können die Reihenfolge verändern. Das ist dann jedoch parlamentarisch vorzutragen.

Sachverhalt und Begründung (einschl. finanzielle Möglichkeit der Verwirklichung):

Mit Schreiben vom 28.02.2000 hatte die SPD-Fraktion im Rat der Stadt Kamen beantragt, in einer der nächsten Sitzungen des Straßenverkehrs- sowie des Planungs- und Umweltausschusses einen möglichen Maßnahmenkatalog mit einer Zeitachse bezüglich Errichtung von Kreisverkehren im Stadtgebiet Kamen darzulegen.

Der Antrag der SPD-Fraktion und die Mitteilungsvorlage sind als Anlage beigelegt.

Die Aufstellung einer Prioritätenliste mit den vorgegebenen Bewertungskriterien wurde von den Mitgliedern des Straßenverkehrsausschusses positiv zur Kenntnis genommen.

Bereits in der Sitzung des Straßenverkehrsausschusses am 28.11.2000 hatte die Verwaltung mit einer Mitteilungsvorlage die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses mittels beigefügter Pläne darüber unterrichtet, an welchen Kreuzungen im Stadtgebiet Kamen Kreisverkehre geplant sind bzw. von den politischen Parteien und Bürgern gewünscht werden.

Die entsprechenden Pläne sind ebenfalls als Anlage dieser Vorlage noch einmal beigelegt.

Anhand dieser Planungen und Wünsche sind alle Kreuzungen in nichtstädtischer Baulast im Stadtgebiet Kamen von der Verwaltung untersucht und anschließend unter die einzelnen Bewertungskriterien subsumiert worden.

Die Ergebnisse sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

I. Priorität der Kreisverkehre in der Straßenbaulast des Landes

Kreuzungsbereich	Verkehrsbelastung, DTV-Wert, an Werktagen, Jahr 2000	Flächenverbrauch i.S.v. Flächenverfügbarkeit	Flüssigkeit des Verkehrs	Beseitigung von Unfallschwerpunkten	Schulwegsicherung	Wegfall von Lichtzeichenanlagen/ Reduzierung der Schadstoffimmissionen	gesch. Kostenvolumen
Heerener Str. (L 663) / Lenninger Str. (L 663) / Werver Mark (L 665)	22.153	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Verbesserung	Entf., kein Unfallschwerpunkt. Im Jahre 2001 4 Unfälle mit 2 Leichtverletzten.	Durch Verlust der LZA neue Sicherung durch Fußgängerschutzinseln u. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) erforderlich.	Ja	200.000 – 250.000 Euro
Mühlhauser Str. (K 37) / Südfeld / Werver Mark (L 665)	17.174	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Verbesserung	Entf., kein Unfallschwerpunkt. Im Jahre 2001 7 Unfälle mit 2 Leichtverletzten.	Verbesserung durch Kreisverkehr.	Entfällt	200.000 – 250.000 Euro
Friedhofstr. / Münsterstr. (B 233) / Nordring (B 61, B 233) / Ostring (B 61)	26.163	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Verbesserung	Entf., kein Unfallschwerpunkt. Im Jahre 2001 8 Unfälle mit 1 Schwer- und 2 Leichtverletzten	Durch Verlust der LZA neue Sicherung durch Fußgängerschutzinseln u. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) erforderlich.	Ja	500.000 Euro

Kreuzungsbereich	Verkehrsbelastung, DTV-Wert, an Werktagen, Jahr 2000	Flächenverbrauch i.S.v. Flächenverfügbarkeit	Flüssigkeit des Verkehrs	Beseitigung von Unfallschwerpunkten	Schulweg-sicherung	Wegfall von Lichtzeichenanlagen/ Reduzierung der Schadstoffimmissionen	gesch. Kostenvolumen
Dortmunder Allee (L 663) / Heerener Str. (L 663) / Unnaer Str.	17.111	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Verbesserung	Entf., kein Unfallschwerpunkt. Im Jahre 2001 8 Unfälle mit 1 Leichtverletzten.	Durch Verlust der LZA neue Sicherung durch Fußgängerschutzinseln u. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) erforderlich.	Ja	200.000 – 250.000 Euro
Einsteinstr. / Lindenallee (L 821) / Lortzingstr. (K 9) / Robert-Koch-Str. (L 821)	10.241	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Verbesserung.	Entf., kein Unfallschwerpunkt. Im Jahre 2001 1 Unfall.	Verbesserung	Entfällt	200.000 – 250.000 Euro
Lindenallee (L 821) / Westicker Str. (K 40)	10.349	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Verbesserung	Entf., kein Unfallschwerpunkt. Im Jahre 2001 6 Unfälle mit 1 Leichtverletzten.	Z. Zt. kein Schulweg. Jedoch ggs. bei Erschließung von Neubaugebieten Verbesserung.	Entfällt.	120.000 – 160.000 Euro

II. Nicht zu realisierende Kreisverkehre in der Straßenbaulast des Landes

Kreuzungsbereich	Verkehrsbelastung, DTV-Wert, an Werktagen, Jahr 2000	Flächenverbrauch i.S.v. Flächenverfügbarkeit	Flüssigkeit des Verkehrs	Beseitigung von Unfall-schwerpunkten	Schulweg-sicherung	Wegfall von Licht-zeichenanlagen/ Reduzierung der Schadstoffimmissionen	gesch. Kosten-volumen
Nordring (B 61, B 233) / Stormstr. (K 9) / Westring (B 61, B 233)	25.969	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Der Landesbetrieb befürwortet nicht den Wegfall der LZA (Schreiben vom 27.11.2000, s. Anlage).	Entfällt Nachrichtlich: Im Jahre 2001 5 Unfälle.	Entfällt	Entfällt	Entfällt
Hochstr.(B 233) / Lünener Str. (B 61)/Westring (B 61, B 233) / Lünener Str. (Gemeindestr.)	42.854	Anlage eines Kreisverkehrs räumlich nicht möglich, da ein zweispuriger Ausbau erfolgen müßte.	Der Landesbetrieb hält einen Kreisverkehr aufgrund der starken Verkehrsbelastung für nicht leistungsfähig (Schreiben vom 27.11.2000, s. Anlage).	Entfällt Nachrichtlich: Im Jahre 2001 18 Unfälle mit 1 Schwer- und 2 Leichtverletzten.	Entfällt	Entfällt	Entfällt

Kreuzungsbereich	Verkehrsbelastung, DTV-Wert, an Werktagen, Jahr 2000	Flächenverbrauch i.S.v. Flächenverfügbarkeit	Flüssigkeit des Verkehrs	Beseitigung von Unfallschwerpunkten	Schulwegsicherung	Wegfall von Lichtzeichenanlagen/ Reduzierung der Schadstoffimmissionen	gesch. Kostenvolumen
Auf dem Spiek / Kämertorstr. / Westring (B 61, B 233)	26.281	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Der Landesbetrieb hält die Anlage eines Kreisverkehrs für nicht leistungsfähig (Schreiben vom 27.11.2000, s. Anlage).	Entfällt Nachrichtlich: Im Jahre 2001 7 Unfälle.	Entfällt	Entfällt	Entfällt
Dortmunder Allee (L 663) / Südkamener Str.	2005/2006 wird aller Wahrscheinlichkeit nach die Verbindung zwischen der K 40 (Westtöcker Straße) und der L 663 (Dortmunder Allee) – die sogenannte Spange – fertiggestellt, so dass dann nur noch Anliegerverkehr die Südkamener Straße befahren wird. Nach Einschätzung der Verwaltung ist die Errichtung eines Kreisverkehrs an dieser Stelle nicht mehr sinnvoll.						
III. Außerhalb der Prioritätenliste befindliche Kreisverkehre, da bereits in konkreter Planung							
Am Langen Kamp (K 9) / Westtöcker Str. (K 40)	14.261	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Verbesserung	Entf., kein Unfallschwerpunkt. Im Jahre 2001 2 Unfälle.	Verbesserung durch Kreisverkehr.	Entfällt	120.000 – 160.000 Euro

Kreuzungsbereich	Verkehrsbelastung, DTV-Wert, an Werktagen, Jahr 2000	Flächenverbrauch i.S.v. Flächenverfügbarkeit	Flüssigkeit des Verkehrs	Beseitigung von Unfallschwerpunkten	Schulwegsicherung	Wegfall von Lichtzeichenanlagen/ Reduzierung der Schadstoffimmissionen	gesch. Kostenvolumen
Königstr. / Westicker Str. (K 40)	10.078	Anlage eines Kreisverkehrs mit separater Radwegführung räumlich möglich.	Verbesserung	Entf., kein Unfallschwerpunkt. Im Jahre 2001 wurde kein Unfall gemeldet.	Kein Schulweg	Entfällt	120.000 – 150.000 Euro

Nach Auswertung der in der Tabelle genannten Bewertungskriterien ergeben sich folgende Prioritäten:

I.

Priorität der Kreisverkehre in der Straßenbaulast des Landes:

1.:

1. a:

Kreuzung Heerener Straße (L 663) / Lenningser Straße (L 663) / Werver Mark (L 665) und

1. b:

Kreuzung Mühlhauser Straße (K 37) / Südfeld / Werver Mark (L 665)

Beide Kreuzungsbereiche sind im Zusammenhang zu sehen, weil sie Bestandteil der bereits Anfang der 90-er Jahre geplanten Optimierungsmaßnahmen der Ortsdurchfahrt Kamen-Heeren-Werve sind.

Besonders auf der Straße "Werver Mark" (L 665) steigen nach Bau des Autobahnanschlusses Bönen auf der A 2 die Verkehrsmengen ständig an, da auch vermehrt LKW-Verkehr über diese Straße zu den Industriegebieten in Kamen und insbesondere Unna fährt.

Da diese Straße bereits vor Errichtung des genannten Autobahnanschlusses eine gewisse "Grenze" zwischen den beiden Stadtteilen Heeren und Werve darstellte, ist dieser Eindruck durch die genannten Mehrverkehre noch verstärkt worden.

Aus städtebaulicher Sicht ist eine bessere Zusammenführung der beiden Ortsteile nur mit einem Gesamtausbau zu erreichen, der insbesondere den Ansprüchen der Fußgänger gerecht wird und gleichzeitig für eine bessere Flüssigkeit des Verkehrs Sorge trägt.

Eine Verbesserung der Flüssigkeit des Verkehrs ist auch deshalb notwendig, weil zurzeit über die unter 1. a genannte Kreuzung eine Bedarfsumleitung der Autobahn geführt wird und die Stadt Kamen darauf drängt, diese Autobahnbedarfsumleitung weiter über die L 665 in Richtung Unna zu führen.

Die zurzeit bestehende Lichtzeichenanlage musste in der Vergangenheit zum Nachteil des Kraftfahrzeugverkehrs umgestellt werden (Einzelschaltung für den Linksabbiegeverkehr), da sich hier über Jahre ein Unfallschwerpunkt entwickelt hatte. Eine andere Maßnahme war zur Beseitigung des Unfallschwerpunktes nicht mehr möglich. Die Beeinträchtigung der Flüssigkeit des Verkehrs musste in Kauf genommen werden.

Da sich im Jahre 2001 an der unter 1. b genannten Kreuzung 7 Unfälle mit 2 Leichtverletzten und an dem unter 1. a genannten Kreuzungsbereich 4 Unfälle mit 2 Leichtverletzten ereigneten, rechtfertigt sich die 1. Priorität.

2.:

Kreuzung Friedhofstraße / Münsterstraße (B 61) / Nordring (B 61, B 233) / Ostring (B 61)

Wie aus der beiliegenden Tabelle zu ersehen ist, hatten sich im Jahre 2001 an diesem Kreuzungspunkt 8 Unfälle mit 1 Schwer- und 2 Leichtverletzten ereignet.

Auch in den vorhergehenden Jahren hatten sich hier laufend mehrere Unfälle ereignet, die jedoch nicht so gravierend waren, dass sie in den jährlichen Meldungen als Unfallschwerpunkte hätten berücksichtigt werden müssen.

Innerhalb der Kreuzung sind mehrere Verkehrsinseln vorhanden, was dazu geführt hat, dass hier eine großvolumige Lichtzeichenanlage errichtet werden musste, welche in der Unterhaltung einen großen Kostenfaktor darstellt.

Die Errichtung eines Kreisverkehrs würde für eine wesentlich bessere Verkehrsführung und für den Abbau der kostenträchtigen Lichtzeichenanlage sorgen.

3.:

Kreuzung Dortmunder Allee (L 663) / Heerener Straße (L 663) / Unnaer Straße

An diesem Knotenpunkt hatten sich im Jahre 2001 8 Unfälle mit 1 Leichtverletzten ereignet. Weiterhin war kontinuierlich in den vergangenen Jahren festzustellen, dass Unfälle zu beklagen waren.

Das Unfallaufkommen war allerdings nicht so gravierend, dass von Unfallschwerpunkten gesprochen werden konnte.

Lediglich im Jahre 1996 war diese Kreuzung als Unfallschwerpunkt eingestuft.

Die Errichtung eines Kreisverkehrs würde hier aber wesentlich zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen. Weiterhin würde ein Kreisverkehr zu einer Verlangsamung des Kraftfahrzeugverkehrs führen.

Insbesondere der Überweg über die Heerener Straße wird als Schulweg genutzt, so dass bei der Planung eines Kreisverkehrs dieses Kriterium besondere Berücksichtigung finden muss.

4.:

Kreuzung Einsteinstraße / Lindenallee (L 821) / Lortzingstraße (K 9) / Robert-Koch-Straße (L 821)

In diesem Kreuzungsbereich hat sich im Jahre 2001 1 Unfall ereignet.

In den vergangenen Jahren waren zwar höhere Unfallzahlen zu verzeichnen, doch waren auch diese in ihrer Gesamtbetrachtung als gering einzustufen.

Offensichtlich hat an diesem Kreuzungsbereich die Verbesserung der Beschilderung und die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs im Bereich der Lortzingstraße (K 9) zu einem geringeren Unfallaufkommen geführt.

Die Errichtung eines Kreisverkehrs mit großzügig angelegten Fußgängerschutzinseln würde bei Beibehaltung des genannten Fußgängerüberweges eine Verbesserung der Schulwegsicherung mit sich bringen.

Weiterhin würde die Flüssigkeit des Kraftfahrzeug- und des Radverkehrs erheblich verbessert.

Die Verwaltung bewertet die Kreisverkehrslösung in diesem Kreuzungsbereich gegenüber dem Kreuzungsbereich Lindenallee (L 821) / Westicker Straße (K 40) als vorrangig.

Auch aus städtebaulicher Sicht ist es wünschenswert, diesen Kreisverkehr durch den an die Kreuzung Einsteinstraße / Lindenallee (L 821) / Lortzingstraße (K 9) / Robert-Koch-Straße (L 821) angrenzenden Wohn- und Geschäftsbereich zu präferieren.

Weiterhin wird dieser Wohn- und Geschäftsbereich durch den bereits vorhandenen Kreisverkehr Germaniastraße / Händelstraße / Robert-Koch-Straße (L 821) / Wasserkurler Straße (L 821) begrenzt.

Zusätzlich wird mit Aufgabe der schienengleichen Bahnübergänge auf Dortmunder Stadtgebiet am Kreuzungsbereich Einsteinstraße / Lindenallee (L 821) / Lortzingstraße (K 9) / Robert-Koch-Straße (L 821) ein höheres Verkehrsaufkommen erwartet.

5.:

Kreuzung Lindenallee (L 821) / Westicker Straße (K 40)

Hier hatten sich im Jahre 2001 6 Unfälle mit 1 Leichtverletzten ereignet.

Ferner kam es hier auch in den vergangenen Jahren ständig zu Unfällen, die jedoch nicht so relevant waren, dass von einem Unfallschwerpunkt gesprochen werden konnte.

In den 80-er Jahren und 1994 war der Kreuzungsbereich als Unfallschwerpunkt gemeldet worden.

Von der Unfallkommission war seinerzeit festgestellt worden, dass nur die Errichtung eines Kreisverkehrs oder einer Lichtzeichenanlage dauerhaft zu einer Reduzierung der Unfallzahlen beitragen wird.

Darüber hinaus würde die Anlegung eines Kreisverkehrs zu einer wesentlich besseren Verkehrsführung des Kraftfahrzeug- sowie des Radverkehrs beitragen.

II.

Nicht zu realisierende Kreisverkehre in der Straßenbaulast des Landes:

Die Kreuzung Nordring (B 61, B 233) / Stormstraße (K 9) / Westring (B 61, B 233) kann nicht in die Prioritätenliste aufgenommen werden, weil hier nach Feststellung des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Niederlassung Hagen, der Wegfall der Lichtzeichenanlage nicht befürwortet werden kann (siehe Schreiben vom 27.11.2000).

Die Kreuzung Hochstraße (B 233) / Lünener Straße (B 61) / Westring (B 61, B 233) / Lünener Straße (Gemeindestraße) kann ebenfalls nicht aufgenommen werden, weil nach Feststellung des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Niederlassung Hagen, ein Kreisverkehr aufgrund der starken Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig sein wird.

Bezüglich der Kreuzung Auf dem Spiek / Kämertorstraße / Westring (B 61, B 233) ist seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Niederlassung Hagen, ebenfalls festgestellt worden, dass die Anlage eines Kreisverkehrs aufgrund der starken Verkehrsbelastung nicht möglich ist.

Von daher ist auch in diesem Fall eine Berücksichtigung in der Prioritätenliste obsolet.

Hierüber sind die Mitglieder des Straßenverkehrsausschusses in der Sitzung am 20.03.2001 unterrichtet worden.

Wie bereits aus der Tabelle zu ersehen ist, ist die Kreuzung Dortmunder Allee (L 663) / Südkamener Straße nicht in die Prioritätenliste aufgenommen worden.

Die Gründe sind ebenfalls in der tabellarischen Übersicht aufgeführt.

Zu bemerken ist, dass durch die Errichtung eines Kreisverkehrs die zurzeit optimalen Schulwegsicherungsmaßnahmen an diesem Kreuzungsbereich nicht verbessert würden.

III.

Außerhalb der Prioritätenliste befindliche Kreisverkehre, da bereits in konkreter Planung:

Der Kreisverkehr Am Langen Kamp (K 9) / Westicker Straße (K 40) ist nicht berücksichtigt worden, weil er nach Auskunft des Kreises Unna im Spätsommer diesen Jahres errichtet werden soll.

Seit mehreren Jahren liegt eine konkrete Planung vor, dass die Königstraße ausgebaut und mit einem Kreisverkehr an die Westicker Straße (K 40) angebunden wird.

Anschließend soll die Königstraße als Kreisstraße 41 geführt werden.

Die Baumaßnahme wird in den nächsten Jahren erfolgen, so dass auch im Falle dieses Ausbaues auf die Aufnahme in die Prioritätenliste verzichtet werden kann.