

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 18/0604</b>
<b>604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften</b>			<b>Datum: 13.12.2018</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Kröska, Mario</b>	<b>Tel.: -258</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>604.20</b>		

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeit</b>
-----------------------	-----------------------	----------------------

<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>17.01.2019</b>	<b>Anhörung</b>
---	-------------------	-----------------

**Knotenpunkt (vorh. T-Einmündung) Marommer Straße / Kohfurt – Kreisverkehr  
hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Jürs am 06.12.2018 (Pkt. 15.13)**

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr am 06.12.2018 bittet Herr Jürs für die SPD-Fraktion um die schriftliche Beantwortung folgender Fragen:

1. Würde die Errichtung eines Kreisverkehrs einen förderlichen Effekt auf dem Verkehr an der Kreuzung Marommer Straße / Kohfurt haben?
2. Ist die Einrichtung eines Kreisverkehrs an dieser vorhandenen Kreuzung (Marommer Straße / Kohfurt) möglich?
3. Wenn ein Kreisverkehr dort eingerichtet würde, welche Größe müsste dieser haben?

**Antwort:**

zu 1.

Zum Thema „Kreisverkehre“ ist grundsätzlich festzustellen, dass sich in der Stadt Norderstedt unsignalisierte Kreisverkehrsanlagen aus verkehrsfunktionaler und sicherheitstechnischer Sicht sehr gut bewährt haben.

Seit Einführung dieser Verkehrsbauwerke überwiegen die zahlreichen Vorteile (z. B.: Reduzierung der Unterhaltungskosten, Verstetigung des Verkehrs bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduzierung, hohe Akzeptanz bei allen Nutzern, Befürwortung der Polizei Norderstedt durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, positive Bürgerreaktionen, etc.). Dieses sind maßgebliche und überzeugende Argumente, die bereits in der Vergangenheit und auch heute umso mehr die Grundlage für entsprechende Entscheidungsfindungen bilden.

Nach allem gibt es jedoch auch Bereiche, die sich nicht für einen Kreisverkehrsplatz eignen, weil fachtechnische oder verkehrsplanerische Zielsetzungen dem entgegenstehen.

Kreisverkehrsplätze erfordern einen größeren Flächenbedarf als lichtsignalgeregelte Verkehrsknoten. Wenn die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen (z. B. private Grundstückseigentümer sind nicht zum Verkauf bereit oder es befinden sich Gebäude innerhalb des erforderlichen Kreiseldurchmessers, die nicht entfernt werden können), ist die „Kreisellösung“ manchmal leider nicht zu verwirklichen.

Ein Kreisverkehrsplatz regelt den Verkehrsfluss selbstständig und erhöht die Leistungsfähigkeit aller angeschlossenen Straßenbeziehungen gleichmäßig. Hier kann und sollte selbstverständlich auch nicht durch Lichtzeichenregelungen Einfluss genommen werden, weil dies kontraproduktiv und nicht mehr wirtschaftlich ist. Das bedeutet aber auch,

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	---------------------

dass gerade bei stark variierenden Belastungen in die einzelnen zufließenden Straßenäste (Einmündungen) nicht mehr regulierend eingegriffen werden kann und auch keine Busbeschleunigungssteuerungen möglich sind.

zu 2. und 3.

Die Errichtung eines Kreisverkehrs im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes „Marommer Straße / Kohfurth“ wurde bereits vor einigen Jahren (im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung des Garstedter Dreieckes / Neubau der Horst-Embacher-Allee) überprüft.

Ein Umbau dieser T-Einmündung zu einem Kreisverkehr wurde seinerzeit bereits ausführlich untersucht und verkehrstechnisch, u. a. mittels der unter Punkt 1. dargestellten Grundlagen, voll umfänglich bewertet.

Ein einspuriger, unsignalisierter Kreisverkehrsplatz (mit begrünter Mittelinsel, Fahrbahnteilern, Nebenflächen, Rad- und Fußwegführungen, etc.), der für Schwerlastverkehr und Gelenk-Bus-Befahrung ausgelegt ist, benötigt einen Außendurchmesser von mindestens 40m.

Diese Abmessungen ergeben sich wie folgt: Begrünte Mittelinsel = **14m** + befahrbarer, gepflasterter Kreisinnenring (2x2,50m) = **5,00m** + Asphalt-Fahrbahn (2x5,50m) = **11m** + Sicherheitsstreifen (2x0,50m) = **1,00m** + Radweg (2x2,00m) = **4,00m** + Gehweg (2x2,50m) = **5,00m** = Gesamt **40m**.

Dieser Platzbedarf ist am vorhandenen Knotenpunkt Marommer Straße / Kohfurt nicht vorhanden und kann auch nicht als zusätzlicher Grund von Privat erworben werden.

Als Ergebnis ist deshalb (bis heute) festzustellen, dass eine Realisierung in der vorhandenen Örtlichkeit, aufgrund mangelnder öffentlicher Grundstücksflächen und der dicht angrenzenden privaten Wohn- und Geschäftsbebauung, nicht zu verwirklichen ist. Insbesondere auf der Westseite der Straße Kohfurt ist schon heute (u. a. auch aufgrund des dortigen, schützenswerten Baumbestandes) zu wenig Platz für komfortable Verkehrs-Nebenflächen. Unmittelbar daran angrenzende Grundstückseigentümer sind nicht zum Verkauf ihrer privaten Flächen bereit, weil diese den Platz für die Aufrechterhaltung Ihrer Gewerbebetriebe und des Einzelhandels (Parkplätze, etc.) ohne Einschränkungen benötigen. Eine Fällung des Baumbestandes ist seitens der Verwaltung nicht angezeigt, da der Ökologische Eingriff in keinem Verhältnis zu dem technischen Nutzen stehen würde, zumal die vorhandene Kreuzung verkehrstechnisch funktional besteht.

Eine östliche Verschiebung der gesamten Fahrbahnachse (in Richtung Marommer Straße) käme als Alternative – aufgrund des dort ebenfalls in unmittelbarer Nähe befindlichen privaten Grundstücks- und Gebäudebestandes der innerhalb des erforderlichen Kreiseldurchmessers und der „östlichen Straßenverlegung“ belegen wäre – nicht in Betracht.