

Mini-Kreisverkehrsplatz Marktstraße / Am Markt in Lebach

Beantwortung der an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr gerichteten Fragen

Frage 1: *War das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr bzw. der Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) in der Projektplanung des Kreisels involviert bzw. beteiligt?*

Nein

Frage 2: *Wenn ja, wie hat das Ministerium das Vorhaben der Stadt Lebach bewertet? Hat das Ministerium eine Bezuschussung aus dem Programm zur Finanzierungsunterstützung kommunaler Verkehrswege empfohlen?*

Im Rahmen der Anmeldung zum GVFG-Programm 2012 – 2016 wurden Unterlagen zum KVP vom Ministerium für Inneres und Sport an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr gesandt.

Es wurde keine Prüfung vorgenommen.

Zum Projekt Mini-KVP Lebach und anderen Projekten wurde ausgeführt:

„..... Projekte können dem Grunde nach der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen. Eine abschließende Beurteilung der Förderfähigkeit kann erst nach Vorlage von detaillierten Planungsunterlagen (z.B. Nachweis der Leistungsfähigkeit, Verkehrsunfallstatistik) vorgenommen werden.“

Weitere Unterlagen wurden nicht vorgelegt. Insofern gibt es keine Aussage zu einer Bezuschussung.

Frage 3: *Wenn nein, wie bewertet das Ministerium bzw. der LfS das Vorhaben Minikreisel?*

Bewertung des Ministeriums bzw. des LfS - Betrachtung der Planung aus Sicht der Verkehrssicherheit

- Der Durchmesser von 23m liegt über der maximalen Empfehlung von 22m bei Mini-KVP's.
- Der Kreisring (Kreisfahrbahn + Innenring) ist mit 9,50m VIEL zu groß dimensioniert (Empfehlung bei Durchmesser 22m = 4m).

- Eine nicht zu überfahrende Mittelinsel (hier $d=4m$) ist bei Mini-KVP's nicht vorgesehen.
- Der Innenring sollte BAULICH DEUTLICH abgesetzt gestaltet werden (anderes Material z.B. großformatiges Pflaster, abgetrennt durch einen Bord mit mind. 5 cm Abstich).
- Es sollten in ALLEN Ästen Fahrbahnteiler vorgesehen werden. Ggf. kann man diese überfahrbar gestalten.
- Zufahrtsbreite von 4,50 zu hoch. Dies begünstigt überhöhte Geschwindigkeiten.
- Fußgängerüberwege (FGÜ) sind in ALLEN Ästen vorzusehen.

Erläuterungen zu erkennbaren Sicherheitsrisiken:

- Hier liegt ein „Zwitter“ vor. Der geplante KVP ist zu klein für einen kleinen KVP und zu groß für einen Mini-KVP, der auch eine nicht überfahrbare Mittelinsel hat.
- Die überdimensionierte Kreisfahrbahn begünstigt zu hohe Geschwindigkeiten.
- Die Markierung zur Abgrenzung der Kreisfahrbahn ist nicht ausreichend und wird sicherlich dauernd überfahren. Somit ist eine ausreichende Ablenkung durch den Innenring nicht gegeben.
- Fahrbahnteiler in den Ästen sind fast unverzichtbare Elemente des Kreisverkehrs. Diese dienen erheblich der Erkennbarkeit und Trennung der Verkehrsströme.
- In der Fahrrelation Marktstraße – Am Markt (von der Kirche kommend in Richtung Bahnhof) besteht eine ERHEBLICHE Gefahr von Falschfahrten. D.h. hier wird sich in erhöhtem Maß ein direktes „Durchschießen“ entgegen der Fahrtrichtung des KVP's einstellen. **ERHEBLICHES SICHERHEITSRISIKO!!!**
- Auch die entgegengesetzte Fahrrelation (Bahnhof – Kirche) wird in verkehrsschwachen Zeiten mit Sicherheit aufgrund der exzentrischen Lage des KVP's und fehlender Ablenkung sowie fehlender Fahrbahnteiler in zu hohem Tempo und mit der Gefahr des Schneidens des Entgegenkommenden in der Marktstraße befahren.
- Die FGÜ's sind näher an den Kreisverkehr zu rücken und in ALLEN Ästen anzuordnen. Durch die große Entfernung (z.B. Marktstraße 20m) ist die Geschwindigkeit von ausfahrenden Fahrzeugen bereits wieder zu hoch. Der aus dem Kreis ausfahrende Verkehrsteilnehmer ist gegenüber dem querenden Fußgänger ohnehin wartepflichtig. Dieser hat an keinen Ästen eine Führung direkt am Kreisverkehr.
- Für die Wendefahrt von Sattelzügen von und zum Bahnhof ist es erforderlich, über den überbreiten Gehweg zu fahren. Dies vereinbart sich keinesfalls mit der Trennung der Verkehrsarten und wird als **erhebliches Sicherheitsrisiko** erachtet.
- Entwässerungsschwache Bereiche in den Zufahrten im Bereich der Querneigungswechsel? Hier ist besonderes Augenmerk auf die ausreichende Entwässerung der Fahrbahn zu legen.
- Inmitten der Kreisinsel befindet sich der Brückenpfeiler des Bauwerks der darüber gelegenen B268. Dieses wird in der dargestellten Lage nicht nur die Sichtbeziehungen untereinander z.T. erheblich behindern, sondern stellt im Besonderen im Falle eines Unfalles mit Beschädigung dieses Pfeilers ein erhebliches Sicherheitsrisiko für das Bauwerk und somit für den in der „+1 Ebene“ geführten Verkehr. Weiterhin muss davon ausgegangen werden, dass im

Sanierungsfall des Bauwerkes die gesamte Verkehrsanlage KVP komplett gesperrt werden müsste.

Insgesamt ist zusammenzufassen, dass aus fachtechnischer Sicht und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Kreisverkehr für diese Stelle nicht die geeignete Knotenpunktform ist.

Frage 4: Hat Prof. Brilon von der Ruhr-Uni Bochum zum in Rede stehenden Kreisel Einschätzungen in der Untersuchung der Verkehrssituation formuliert, wie dies seinerzeit vom LfS in Auftrag gegeben war?

Prof. Brilon hat im Auftrag des LfS den „Kreisel Scherer“ bearbeitet und die Straßenachse B 268 bis zur B 269, in diesem Zusammenhang auch den bestehenden Mini-KVP im Abgang zum Bahnhof.

Nach unserem Kenntnisstand wurde zu dem in Rede stehenden Kreisel von Prof. Brilon keine Einschätzung abgegeben.