

Stadt Cottbus / město Chósebuz
Der Oberbürgermeister



Vorlagen-Nr.	
StVV	IV-002/08
HA	

Geschäftsbereich: IV

Fachbereich: 66

Termin der Tagung: 25.06.08

Vorlage zur Entscheidung

☐ durch den Hauptausschuss	☒ öffentlich
☒ durch die Stadtverordnetenversammlung	☐ nichtöffentlich

Beratungsfolge:	Datum		Datum
☒ Dienstberatung Rathauspitze	27.05.08	☐ Soziales, Gleichst. u. Rechte d. Minderh.	
☐ Haushalt und Finanzen		☐ Umwelt	
☐ Recht, Sicherheit, Ordnung u. Petitionen		☒ Hauptausschuss	18.06.08
☐ Wirtschaft		☒ Stadtverordnetenversammlung	25.06.08
☒ Bau und Verkehr	11.06.08	☐ Ortsbeiräte	
☐ Bildung, Schule, Sport u. Kultur		☐ JHA	

Beratungsgegenstand:

Aufhebung des StVV- Beschlusses IV-007-35/07 zur Planung und zum Bau eines „Turbokreisels“ im Knotenpunktbereich Stadtring/Nordring

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Aufhebung des StVV -Beschlusses IV-007-35/07. Die Planung und der Bau des Knotens erfolgt traditionell entsprechend den Regeln der Technik mit einer Lichtsignalanlage.

Frank Szymanski

Beratungsergebnis des HA/der StVV:

- ☐ einstimmig ☐ mit Stimmenmehrheit
- ☐ laut Beschlussvorschlag
- ☐ mit Veränderungen (siehe Niederschrift)

Beschluss-Nr.:

Tagung am: TOP:
Anzahl der **Ja**-Stimmen:
Anzahl der **Nein**-Stimmen:
Anzahl der **Stimmenthaltungen**:

Problembeschreibung/Begründung:

Die Planung des Cottbuser Turbokreisels wurde nach Beschlussfassung am 28.02.2007 weiter vertieft. Mit dieser Überarbeitung wurden die Facheinrichtungen – TU Dresden; Prof. Meier, - Ruhruniversität Bochum; Prof. Brilon und BTU Cottbus; Dr. Schupp erneut zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Die Stellungnahmen wurden hinsichtlich der Verkehrssicherheit nochmals bewertet. Von Prof. Brilon der Uni Bochum (auch Vorsitzender der Forschungsgesellschaft für Straßen- u. Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Kreisverkehre) und Dr. Schupp der BTU Cottbus waren die Stellungnahmen zu dieser Kreisverkehrslösung positiv. Es wurde von den Gutachtern eingeschätzt, dass die Stadt mit Umsetzung dieses Entwurfes kein Risiko eingeht, das über die übliche Gestaltung von Knotenpunkten hinausgeht.

Die überarbeitete Entwurfsplanung mit den neuen Stellungnahmen wurde dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) vorgelegt. Das MIR äußerte gemeinsam mit dem vom MIR einbezogenen Sicherheitsauditor (MA des Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg) weiterhin Bedenken zur gewählten Lösung. Diese bestehen in folgenden Punkten, die als unfallbegünstigende Situationen gesehen werden:

- vermuteter Spurwechsel im Kreisring, trotz allgemeinem Verbot im Turbokreisel
- ein Ausfahrbereich ist mehrspurig, entspricht nicht dem deutschen Regelwerk
- Rad-/Fußgänger – Querung über zweistreifige Fahrbahnen in den Zufahrtsbereichen.

Aufgrund der wenigen Erfahrungen mit Turbokreiseln in Deutschland und den genannten Sicherheitsbedenken empfiehlt das MIR der Stadt an dieser Stelle keinen Turbokreisel zu errichten.

Um die Sicherheit für die Fußgänger und Radfahrer zu verbessern, wurden verschiedene Lösungen untersucht. Eine verkehrssichere Lösung besteht jedoch nur bei der Anordnung von Über- bzw. Unterführungen des Stadtringes Nordzufahrt u. des Nordring für diese Verkehrsteilnehmer. Diese Bauwerke sind jedoch schwer umsetzbar durch die notwendigen Auf- u. Abfahrtsrampen die behindertengerecht auszuführen sind. Aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschiedes wird dafür eine Länge bis zu 100 m benötigt, die von mehreren Seiten erreichbar sein müssen. Derartige Bauwerke verursachen einen zusätzlichen Finanzbedarf von mind. 250 T€ je Bauwerk.

Dieser Sachverhalt wurde am 13.02.2008 mit den Mitgliedern des Bau- u. Verkehrsausschusses diskutiert mit dem Ergebnis am Bau des Kreisverkehrs festzuhalten und nach einer kostengünstigen, verkehrssicheren Lösung für die Fußgänger und Radfahrer zu suchen.

In einer anschließenden Beratung mit der Polizei, der Verkehrsbehörde, dem Planer und den Mitarbeitern der Fachbereiche Grün- u. Verkehrsflächen sowie Stadtentwicklung wurde nach neuen Lösungsmöglichkeiten gesucht.

Im Ergebnis dieser Abstimmung wurde als einzige noch nicht untersuchte Lösung ein Bypass vom Nordring auf den Stadtring vorgeschlagen. Damit würde sich die zweispurige Querung in den Zufahrtsbereich Nordring auf 2 getrennte Spuren aufsplitten. Der Planer hat für diese Lösung 2 Varianten entwickelt. Diese Varianten wurden mit den Fachleuten und dem Fördermittelgeber, dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS), diskutiert. Von allen Teilnehmern wurde einvernehmlich die Bypasslösung als eine schlechtere Variante sowohl für den Kfz- Verkehr als auch für den Fußgänger und Radfahrer angesehen.

In der Beratung wurden alle bisher untersuchten Varianten noch einmal angesprochen. Die Beseitigung der unfallbegünstigenden Situationen ist aus Sicht des Fachbereiches an dem Standort mit den gegebenen Voraussetzungen nicht möglich.

In der Zeitschrift „Straße und Autobahn“ 05.2008 wird eine Auswertung einer verkehrs- u. sicherheitstechnischen Untersuchung vom 2006 errichteten Turbo- Kreisverkehr in Baden-Baden veröffentlicht. Insgesamt sprechen die in Baden- Baden gemachten Erfahrungen nicht gegen den Bau weiterer Turbokreisel bei vergleichbaren Ausgangssituationen. Zu diesen Randbedingungen gehören insbesondere: Außerortslage und keine Fußgänger und Radfahrer. Turbokreisel in Innerortslagen mit Rad- u. Fußgängerverkehr sind lt. Verfasser Prof. Dr. Brilon mit einer erheblichen Skepsis zu bewerten. Sie sind in jedem Fall als Experiment zu betrachten.

Der schlechte Straßenzustand erfordert im nächsten Jahr eine Fortführung des 2. BA der Straßenbaumaßnahme Stadtring vom Baumarkt Bahr bis Einmündung Nordring einschließlich Knotenausbau Stadtring/ Nordring.

Aufgrund des v. g. schlägt der Fachbereich vor, den Turbokreisel aufzugeben und die Umplanung mit einer regelgerechten Kreuzung mit Lichtsignalanlage zu beauftragen. Dazu besteht Einvernehmen bei allen Beteiligten und der Bau kann von März - November 2009 erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

Ja



Nein

1. Gesamtkosten:

Gesamtkosten: 3.345 T€ für den 1. +2. BA (1.800 T€ + 1.545 T€)

Baukosten: Der Fachbereich schätzt mit dem derzeitigen Planungsstand (Lichtsignalanlage – Kostenschätzung/ Turbokreisel Kostenberechnung) ein, dass die eingestellten Haushaltsmittel für den 1. u. 2. BA ausreichend sind.

Für die Variante Turbokreisel muss angemerkt werden, dass durch die Aussage des LS mehr Eigenmittel benötigt werden, die im Haushalt derzeit nicht eingestellt sind. Die Sonderform wird mindestens 400 T€ von den o. g. Kosten beinhalten. Es wären 300 T€ zusätzliche Eigenmittel erforderlich. Diese Summe ist im Haushalt bisher nicht gedeckt.

2. Sicherstellung der Finanzierung:

Die Baukosten für einen lichtsignalgeregelten Knoten einschl. Planung und Aufschaltung auf den Verkehrsrechner sind im Gesamtbudget der Maßnahmen in der

HHSt 2 S 6320 0155.951000 enthalten.

Gesamtkosten in Höhe von **3.345 T€**

davon 2.197 T€	bewilligte FM 2007 - 2010 und
1.148 T€	EM 2005 - 2010
	bis 2007 446,6 T€
	2008 193,2 T€
	2009 316,1 T€
	2010 192,8 T€

Die Wartung und Unterhaltung in Höhe von 1.560,- € wird aus der **HHSt 1 6310 516000** gedeckt (Ersatz einer vorh. Anlage).

3. Folgekosten:

laufende Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der LSA (jährlich mind. 1.560 €)