



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und
Personenstandswesen

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Betreff:

Kreisverkehr Tückingstraße

Beratungsfolge:

02.12.2019 Bezirksvertretung Haspe

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Haspe

Beschlussvorschlag:

- 1) Die Bezirksvertretung Haspe beschließt die Umsetzung der Variante 3 mit den hier vorgelegten finanziellen Auswirkungen.
- 2) Die Bezirksvertretung Haspe beschließt die Verdeutlichung des vorhandenen „Zebrastreifens“ mit blau-weißen Leitzylindern.



Begründung

Vorbemerkung

In der Sitzung der Bezirksvertretung (BV) Haspe am 05.09.2019 wurden seitens der Verwaltung verschiedene Möglichkeiten für überfahrbare Erhöhungen des Innenbereiches des Minikreisels in der Tückingstraße vorgestellt. Laut Beschluss der BV-Haspe vom 10.10.2019 sollen diese finanziell hinterlegt nochmals gegenübergestellt werden.

Ausbau- und Gestaltungsplanung

Variante 1- Kölner Teller: Hierbei handelt es sich um halbkugelförmige Geschwindigkeitshemmer aus Aluminiumguss mit einem Durchmesser von 30 cm, bei einer Höhe von 6 cm (Anlage 1). Die Einzelobjekte werden zweireihig in einem Achsabstand von 50 cm verlegt. Die Befestigung erfolgt mit einem Zweikomponentenkleber. Voraussichtliche Kosten: 5.000 €

Erfahrungen in Nachbarkommunen zeigen allerdings, dass die Kölner Teller nur sehr bedingt Fahrzeugführer von einer Überfahrt des Innenkreises abhalten. Aus diesem Grund wird dieser Lösungsansatz seitens des Fachbereiches Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung (61) als nicht zielführend angesehen.

Variante 2 – Temposchwellen: Die in Anlage 2 abgebildeten Schwellen sind in der Länge variabel und weisen eine Höhe zwischen 5 und 6 cm auf. Zur Befestigung werden sie mittels Schrauben im Untergrund verankert. Dies ist im vorhandenen Pflaster der Kreisel-Innenfläche aber nicht möglich. Von daher muss unter jedem Element ein Fundamentstreifen betoniert werden. Um ein Überfahren des Innenkreises wirksam zu unterbinden, ist eine sternförmige Anordnung mit 10 Schwellen erforderlich. Voraussichtliche Kosten: 16.000 €

Aufgrund der umfangreichen Fundamentarbeiten ist die Umsetzung sehr aufwendig und erscheint unverhältnismäßig. Auch optisch wirkt die Anordnung der zahlreichen Temposchwellen sehr „gewöhnungsbedürftig“. Von daher wird dieser Lösungsansatz vom Fachbereich 61 nicht empfohlen.

Variante 3 – Erhöhung der gepflasterten Innenfläche: Die vorhandene Pflasterung muss hierfür zunächst komplett aufgenommen werden. Der Innenkreis wird im Anschluss mit einer 5cm hohen Bordanlage eingefasst. Danach wird das Pflaster wieder bis auf Niveau Oberkante Bord eingebaut. Voraussichtliche Kosten: 12.700 €
Durch die Erhöhung des Innenkreises wird die gerade Durchfahrt durch den Kreisel unterbunden. Gleichzeitig bleibt die Befahrbarkeit für Busse oder größere Lieferfahrzeuge erhalten. Diese Variante stellt aus Sicht des Fachbereichs 61 die sinnvollste, praktikabelste und auch gestalterisch ansprechenste Lösung dar und wird für die Umsetzung favorisiert.

Verdeutlichung des vorhandenen Zebrastreifens

Es ist möglich den vorhandenen „Zebrastreifen“ -wie gerade in Dahl 2x an der Selbecker Str., 1x an der Eilper Str./Volmeabstieg- mit blau-weißen Leitzylindern



besser kenntlich zu machen. Die Kosten von ca. 300 € werden durch die Maßnahme der Innenkreisumgestaltung mitfinanziert.

Möglichkeiten zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone

Bei der Tückingstraße handelt es sich um eine klassifizierte Straße, um die Kreisstraße K6. Sie ist somit eine Hauptverkehrsachse, auf der nach §45 Abs.9 StVO nur Geschwindigkeitsreduzierungen möglich sind, wenn eine Gefahrenlage (z.B. Unfallhäufungsstelle) besteht, bzw. sich nach §45 Abs.9 Nr. 6 StVO der Eingang einer schützenswerten Einrichtung direkt an der Straße befindet (und auch dann nur im Bereich der tatsächlich benutzten Eingänge auf insgesamt 300m).

Eine Tempo-30-Zone kann durch die Verkehrsbehörde nur innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte im Eilvernehmen mit der Gemeinde angeordnet werden. Die Zonen-Anordnung darf sich nach §45 Abs.1c StVO jedoch nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen) beziehen.

In der Vergangenheit wurden vermehrt zu hohe Durchfahrtsgeschwindigkeiten moniert. Eine vom 04.11. - 10.11.15 in der Tückingstraße in Höhe der Einmündung Detmolder Straße durchgeführte Verkehrserhebung hat ergeben, dass in Fahrtrichtung Lindental zwischen 47 und 48 km/h und in Gegenrichtung 48 - 49 km/h gefahren wurde. Das Ergebnis war somit unauffällig. Durch den Kreisel wurde die Durchfahrtsgeschwindigkeit weiter gesenkt, für die Fußgänger wurde ein Zebrastreifen angelegt.

Es besteht keine Veranlassung, die Geschwindigkeit zu reduzieren.



Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

- ☒ sind nicht betroffen
☐ sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung:

Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

- ☒ Es entstehen folgende finanzielle und personelle Auswirkungen

Maßnahme

- ☒ investive Maßnahme

Rechtscharakter

- ☒ Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges

1. Investive Maßnahme

Teilplan:	5410	Bezeichnung:	Gemeindestraßen
Finanzstelle:	5000218	Bezeichnung:	Straßenerneuerung Detmolder Straße / Kreisverkehr Tückingstraße

	Finanzpos.	Gesamt	2019
Einzahlung(-)			
Auszahlung (+)	785200	13.000 €	13.000 €
Eigenanteil		13.000 €	13.000 €

Kurzbegründung:

- ☒ Finanzierung kann gesichert werden (außer-/überplanmäßige Bereitstellung mit Deckung)

2. Auswirkungen auf die Bilanz

(nach vorheriger Abstimmung mit der Finanzbuchhaltung)

Aktiva:

(Bitte eintragen)

Die im Zuge der Anpassung anfallenden Ausgaben in Gesamthöhe von 13.000,-- Euro sind als Anschaffungs- und Herstellungskosten auf dem bereits vorhandenen Kreisverkehr zu aktivieren. Bei einer Nutzungsdauer von 50 Jahren ergibt sich eine jährliche Abschreibung von 260 €.

Passiva:

(Bitte eintragen)



3. Folgekosten:

a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil	€
b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr	€
c) sonstige Betriebskosten je Jahr	€
d) Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen)	260 €
e) personelle Folgekosten je Jahr	€
Zwischensumme	€
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr	€
Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt	260 €

4. Auswirkungen auf den Stellenplan

Stellen-/Personalbedarf:

(Anzahl)	Stelle (n) nach BVL-Gruppe	(Gruppe)	sind im Stellenplan	(Jahr)	einzurichten.
(Anzahl)	üpl. Bedarf (e) in BVL-Gruppe	(Gruppe)	sind befristet bis:	(Datum)	anzuerkennen.

gez.

Henning Keune
Technischer Beigeordneter

gez.

Bei finanziellen Auswirkungen:

Christoph Gerbersmann
Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:



