

FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN NEUKIRCHEN-VLUYN

An den Ausschussvorsitzenden des StEA  
Herrn Dirk Hollinderbäumer  
Hans-Böckler-Straße 26  
47506 Neukirchen-Vluyn

Neukirchen-Vluyn, den 01.03.2023

**Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Neukirchen-Vluyn zum TOP 14 „Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich Sittermannstraße“**

Sehr geehrter Herr Hollinderbäumer,

für die nächste Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 08.03.2023 beantragen wir als Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Neukirchen-Vluyn zum TOP 14 „Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich Sittermannstraße“, dass über folgenden Beschlussvorschlag abgestimmt wird:

**Die Verwaltung wird beauftragt, die Errichtung eines Minikreisverkehrs im Bereich des Knotenpunktes Vluynner Südring / Sittermannstraße / Terniepenweg als weitere Variante zu prüfen und weiterzuentwickeln. Grundlage soll dabei der von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vorgelegte Entwurf sein. Bei der zukünftigen Planung ist bei allen Varianten der „Lückenschluss an das vorhandene Radwegenetz“ als Bestandteil mitzubetrachten.“**

**Begründung:**

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 12.02.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, den Umbau des Knotenpunktes Vluynner Südring / Sittermannstraße / Terniepenweg zu einem Kreisverkehr zu prüfen und eine Machbarkeitsstudie zu erstellen.

Nach drei Jahren Bearbeitungszeit liegen nun 5 Varianten vor, wobei jedoch keine der Varianten tatsächlich die Herstellung eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt Vluynner Südring / Sittermannstraße / Terniepenweg mehr zum Inhalt hat. Zudem löst unserer Einschätzung nach auch keine der Varianten die vorhandenen Probleme für alle Verkehrsteilnehmer im ausreichenden Maße. Daher erachten wir den derzeitigen Bearbeitungsstand als etwas unbefriedigend. Wir nehmen zudem wahr, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger eine Lösung mit einem Kreisverkehr wünschen und wir sind zudem der Auffassung, dass eine Lösung mit einem Minikreisverkehr möglich ist.

**Um den „gordischen Knoten“ zu durchschlagen und endlich zu einer Lösung zu kommen, die sich seit sehr vielen Jahren die Bürgerinnen und Bürger wünschen, haben wir selbst eine Planung erstellt und übergeben diese dem Ausschuss zur Beratung.** Nachfolgend möchten wir die Planung kurz erläutern.

**Parameter:**

- Es handelt sich um einen mittleren Minikreisverkehr mit einem Durchmesser = 17,50 m.
- Der Mittelring ist überfahrbar und besitzt eine konvexe Überhöhung (vgl. Kreisverkehr Lindenstraße / Neukirchener Ring).
- Die Fahrstreifenbreite der Zufahrt B(Z) beträgt 3,50 m.
- Die Fahrstreifenbreite der Ausfahrt B(A) beträgt 3,50 m.
- Die Eckausrundungen R(A) und R(Z) betragen 8,00 m.

- Gemäß den Angaben in der Machbarkeitsstudie beträgt die Verkehrsstärke 915 Kfz in der Spitzenstunde und ca. 9.150 Kfz/24h.

**Leistungsfähigkeit:**

Gemäß dem geltenden Regelwerk können über einen Minikreisverkehr mit den oben dargestellten Parametern Gesamtverkehrsstärken bis zu 12.000 Kfz/24h problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden (vgl. Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Kap. 1.4.2 und Bild 9). Alle Verkehre (auch LKW und Linienbusse) sind dabei berücksichtigt und weiterhin möglich. Die Richtlinien besagen, dass in der Praxis sogar Gesamtverkehrsstärken bis zu 15.000 Kfz/24h unproblematisch sein können – dies sei jedoch mit einem Leistungsfähigkeitsnachweis zu überprüfen (was im vorliegenden Fall nicht erforderlich ist, da die vorliegende Gesamtverkehrsstärke mit ca. 9.150 Kfz/24h unter 12.000 Kfz/24h liegt).

**Vorteile dieser Variante sind:**

- Erhebliche Verbesserung der Verkehrsqualität und -sicherheit für den Fußgänger- und den Radverkehr.
- Barrierefreie Gestaltung für mobilitätseingeschränkte Menschen und Ausstattung mit taktilen Elementen möglich.
- Gesicherte Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) verkehrsrechtlich möglich.
- Deutliche Verbesserung im Sinne der Schulwegsicherung zur Grundschule (plus Schülerlotsen).
- Zusätzliche Baumstandorte.
- Kein Grunderwerb erforderlich.
- Die Sichtbeziehungen werden verbessert, da der Knotenpunkt weiter vom vorhandenen Gebäude (Vluyners Stuben) nach Nordwesten wegerückt und so Sichtachsen verschoben werden (dennoch sind sie auch bei dieser Variante nicht optimal).
- Die Unterhaltungskosten sind gegenüber einer Ampellösung geringer.

**Nachteile dieser Variante sind:**

- Es entsteht ein erhöhtes Verkehrsaufkommen für Anlieger "im Mühlenwinkel", da aufgrund der Geometrie zwar aus dem Kreisverkehr in die Sittermannstraße herausgefahren, aber nicht in den Kreisverkehr hineingefahren werden kann. Daher ist der nördliche Teil der Sittermannstraße als Einbahnstraße (Radfahrer in Gegenrichtung frei) konzipiert.
- Für die Straße „Im Mühlenwinkel“ muss die Befahrbarkeit der Straße mit Linienbussen geprüft und ggf. ein anderes Parkkonzept erstellt werden. Wichtig ist jedoch, dass die Anlieger in die Planung einbezogen und ihre Belange mitberücksichtigt werden.
- Es kann im Kreisverkehr zu Wartezeiten für Kfz kommen, da diese querenden Fußgängern Vorrang geben müssen sowie aufgrund der geänderten Vorfahrtsregelung. Diese Wartezeiten können jedoch verkehrstechnisch als gering und problemlos angesehen werden (s. o. Leistungsfähigkeit).
- Analog können sich auch Wartezeiten für Busse verlängern. Dies ist aber auch bei einer Ampellösung der Fall.
- Die Herstellkosten für einen Minikreisverkehr ist gegenüber einer einfachen Ampellösung teurer. Zusätzlich sind im Plan Maßnahmen für den Lückenschluss im Radwegenetz dargestellt.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Wagener  
Fraktion B90/DIE GRÜNEN Neukirchen-Vluyn