



Aktenzeichen: 613/VK

Datum:05.05.2023

Hinweis: XVI/1902

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss

Umbau des Knotenpunktes Frankenstraße / Benderstraße

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Der vom Ingenieurbüro Eiling Ingenieure GmbH aus Heidelberg vorgeschlagenen Variante – provisorischer Knotenumbau durch einen überfahrbaren Minikreislauf aus Gummimaterial – wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Minikreislauf installieren zu lassen.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	<input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

Begründung:

1. Allgemeines

Der Knotenpunkt Frankenstraße / Benderstraße liegt zwischen der im Süden angrenzenden Wohnbebauung (nördlicher Pilgerpfad), dem Gewerbebetrieb der Firma Bender GmbH, Berry Global Deutschland, im Westen und den Sport- und Freizeiteinrichtungen (Schulsportanlage und Festplatz) im Norden. Aus der Anlage 1 ist die Lage des Knotenpunktes Frankenstraße / Benderstraße zu entnehmen.

2. Notwendigkeit der Knotenumgestaltung Frankenstraße / Benderstraße

Der Knotenpunkt Frankenstraße / Benderstraße ist im Verkehrsnetz der Stadt Frankenthal (Pfalz) als Unfallschwerpunkt klassifiziert.

Neben den in der Vergangenheit registrierten Unfällen wurden bei der Verkehrszählung im Jahr 2014 elf Unfallsituationen beobachtet. Diese ergeben sich, wenn die Fahrzeuge von Norden kommend Fußgänger, die die Fußgängerüberwege in der Benderstraße überqueren wollen, erst zu spät erkennen. Als Reaktion müssen die Fahrer dann plötzlich bremsen. Zusätzlich ist die Geschwindigkeit der Fahrräder auf der parallel verlaufenden Radverkehrsanlage der Benderstraße teilweise sehr hoch, insbesondere beim Überqueren der Frankenstraße. Der Radverkehr missachtet hierbei häufig die bestehende Vorfahrtsregelung (Vorfahrt gewähren, Zeichen 205).

Zur Minimierung der Gefahrensituation, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten am Knotenpunkt Frankenstraße / Benderstraße wurde vom Planungsbüro R+T Verkehrsplanung GmbH, Darmstadt, aus mehreren untersuchten Varianten (Veränderung der Vorfahrt, Überprüfung der Fußgängerüberwege, Anordnung von „Tempo 30“ auf der Benderstraße, Anordnung einer Einbahnstraße in der Frankenstraße, Veränderung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt sowie Umbau des Knotenpunktes in einen Kreisverkehrsplatz) der Umbau des Knotenpunktes in einen Minikreisverkehrsplatz empfohlen.

Am 12.09.2017 hat die Verwaltung im Planungs- und Umweltausschuss mit der Drucksache XVI/1902 über die o.g. möglichen Varianten zur Beseitigung des Unfallschwerpunktes berichtet.

Entsprechend der Empfehlung des Planungsbüros R+T Verkehrsplanung GmbH, Darmstadt, wurde das Büro EILING Ingenieure GmbH, Heidelberg, mit der Planung des Minikreisverkehrs durch die Stadt Frankenthal (Pfalz) beauftragt.

3. Untersuchte Varianten für eine Kreisverkehrslösung

Am südlichen Arm des Knotenpunktes in der Benderstraße und am östlichen Arm der Frankenstraße führen jeweils Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) die Fußgänger über die Straßen. Am nördlichen Arm des Knotenpunktes verläuft parallel zur Benderstraße östlich davon ein rd. 3,00 m breiter asphaltierter Zweirichtungsradweg, welcher durch einen Grünstreifen vom Gehweg getrennt ist. Im Süden in der Benderstraße sind vor dem Kreuzungsbereich am östlichen Fahrbahnrand mehrere PKW-Senkrechtparkplätze angeordnet.

Mit in die Planungsüberlegungen sind u.a. folgende Randbedingungen eingeflossen:

- vorhandene Fußgängerüberwege (FGÜ)
- die seit 2021 in Betrieb genommenen Bushaltestellen
- vorhandene Bäume sowie Grünanlagen

Im Laufe der Planung wurden folgende Varianten in Erwägung gezogen:

Variante 1: Überfahrbarer Minikreislauf aus Gummimaterial

Die erste Variante sieht eine Installation eines überfahrbaren Minikreislaufs (Durchmesser 3 m) aus Gummimaterial vor.

In der Anlage 2 ist der zu installierende Minikreislauf beispielhaft dargestellt. Er ist am äußeren Rand 3 cm und in der Mitte 12 cm hoch. Zur besseren Sichtbarkeit befinden sich weiße Retroreflexstreifen sowie Glasreflektoren am Randbereich.

Durch Markierungen in den nordwestlichen und südöstlichen Ecken des Knotenpunktes werden die Fahrzeuge zum Befahren der Kreisfahrbahn angehalten. In der Anlage 3 wird die erste Variante mit dem Beschilderungsplan skizzenhaft dargestellt.

Die erste Variante hat folgende Vor- und Nachteile:

Vorteile:

- einfach und zeitnah umsetzbar zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes
- kostengünstig
- durch Retroreflexfläche und dazugehörige Glasreflektoren gut sichtbar

Nachteile:

- kein barrierefreier Knotenpunkt
- nicht refinanzierbar durch wiederkehrende Ausbaubeiträge

Nach der Kostenschätzung (Anlage 4) belaufen sich die Kosten für die Maßnahme auf ca. 25.000 € (brutto).

Variante 2: Vollausbau zu einem Minikreisverkehrsplatz

Die zweite Variante wäre ein kompletter Vollausbau mit Neugestaltung der zwei vorhandenen Bushaltestellen sowie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an allen vier Knotenarmen.

Die zweite Variante hat folgende Vor- und Nachteile:

Vorteile:

- Erneuerung der Flächen im gesamten Knotenpunkt
- barrierefreie Querungshilfen für Fußgänger in allen Knotenarmen
- refinanzierbar durch wiederkehrende Ausbaubeiträge

Nachteile:

- zeitintensiv: die beabsichtigte Entschärfung des Unfallschwerpunktes würde sich erheblich verzögern
- kostenintensiv (rd. 330.000 € brutto)
- Eingriffe in Grünflächen sowie Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes erforderlich
- Eingriff in den Wurzelbereich der vorhandenen Platane
- Komplettsanierung des Untergrundes erforderlich

4. Fazit

Aus Sicht der Verwaltung stellt Variante 1 „Überfahrbarer Minikreislauf aus Gummimaterial“ aufgrund der insgesamt zu berücksichtigenden Gesichtspunkte die wirtschaftlichste Lösung dar und sollte daher entsprechend umgesetzt werden.

Bereits vorgestellte Planungselemente, wie die Verjüngung der Fahrbahnen hin zur Einfahrt in den Kreisverkehr sowie eine Verlegung der Radwegführung, erfordern wegen des Untergrundes weitergehende größere bauliche Maßnahmen, die nahezu einem Vollausbau gleichkämen. Sie werden daher zunächst nicht weiterverfolgt, damit der Minikreislauf mit Blick auf die Thematik „Entschärfung des Unfallschwerpunktes“ nunmehr zeitnah verwirklicht werden kann.

5. Finanzierung

Die benötigten Mittel stehen im Haushalt 2023 bei Produkt 5411 (Gemeindestraßen), Projekt 5117 (Kreisverkehr Frankenstraße / Benderstraße), zur Verfügung.

6. Weitere Vorgehensweise

Nach Beschlussfassung werden Angebote für die Arbeiten eingeholt. Es ist ange-
dacht die Maßnahme in den Sommermonaten 2023 umzusetzen.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtsplan M 1:5000

Anlage 2: Beispiel einer überfahrbaren Mini-Kreisinsel aus Gummimaterial (rotbraun)

Anlage 3: Skizzenhafte Lageplan einer überfahrbaren Mini-Kreisinsel (erste Variante)

Anlage 4: Kostenschätzung für einen Bau einer überfahrbaren Mini-Kreisinsel aus
Gummimaterial