



Der Bürgermeister

Marl, 08.03.2022

Amt für Stadtplanung und integrierte  
Quartiersentwicklung - Verkehrsplanung

(zuständiges Fachamt)

**Sitzungsvorlage Nr.** 2022/0116

**Bezugsvorlage Nr.** 2022/0095

## Öffentliche Sitzung

## Berichtsvorlage

<b>Beratungsfolge:</b>	
<b>Stadtplanungsausschuss (Wirtschaft, Arbeit, Bauen, Digitalisierung und Verkehrsinfrastruktur)</b>	<b>10.03.2022</b>

**Betreff:** Antwort der Verwaltung zur Anfrage der SPD-Fraktion Nr. 2022/0095 betreffend den Verkehrsfluss am Kreisverkehr "Dicker Stein"

### Anlagen

keine

### Sachverhalt

In Ihrer Anfrage vom 01.03.2022 mit der Nr. 2022/0095 stellt die SPD-Fraktion der Stadtverwaltung folgende Fragen zum Verkehrsfluss am Kreisverkehr „Dicker Stein“:

- 1. Ist nach der Wiedereröffnung der Römerstraße ein höherer Verkehrsfluss als vor der Sanierung beobachtet worden bzw. Ist damit zu rechnen?**

Die Verkehrsstärke hat sich nach Fertigstellung des Umbaus der Römerstraße nicht verändert zu dem Zustand vor der Sanierung. Es ist auch auf absehbare Zeit nicht damit zu rechnen, dass sich das Kraftfahrzeugaufkommen erhöht (höhere Kraftstoffkosten, zunehmende Digitalisierung der Arbeitswelt und damit mehr home-office-Plätze, Pandemien etc.).

**2. Welchen genauen Zweck erfüllen die vorgeschalteten Ampeln am Kreisverkehr „Dicker Stein“ und sind diese für die Verkehrssteuerung verzichtbar?**

Das zweiteilige Vorsignal (GELB/ROT) in der Römerstraße nördlich des Kreisverkehrs dient dem gesicherten Abfluss des Verkehrs aus südlicher Richtung, um den Bahnübergang nicht zu blockieren. Ähnlich wie das Vorsignal in der Carl-Duisberg-Straße nördlich des Kreisverkehrs wird damit der Zufluss auf den Bahnübergang und die signalisierte Kreuzung LZA 83 „Römerstraße/Heyerhoffstraße/Gersdorffstraße“ angehalten. Beide Vorsignale sind parallel geschaltet, gehen somit zur selben Zeit über GELB in ROT. Das zusätzliche Signal in der Römerstraße, welches im vormaligen Bauzustand der Einmündung auf die Carl-Duisberg-Straße nicht existierte, wurde auf ausdrückliche Forderung des Eisenbahnbundesamtes nachträglich installiert, um die Abnahme für die Umbaumaßnahmen am Bahnübergang zu erhalten. Die Vorsignale sind also einzig und allein der Verkehrssicherheit des Bahnverkehrs geschuldet und eben nicht verzichtbar für die Verkehrssteuerung.

**3. Sind bereits Versuche unternommen worden, alle im Bereich Kreisverkehr „Dicker Stein“ vorhandenen Ampelanlagen nach dem System der „grünen Welle einzustellen?**

Die gegenwärtige Signalsteuerung entspricht dem gewünschten Planungszustand und wurde sowohl vom Planungsbüro PVT als auch von der Signalbaufirma YUNEX (ehemals Siemens) mehrfach optimiert. Dabei ist jedoch die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer (insbesondere des Bahnverkehrs) das oberste Ziel und nicht so sehr die reibungslose Durchfahrt des Kfz- und Fahrradverkehrs nach dem Prinzip der koordinierten Signalschaltung (grüne Welle). Dennoch soll im weiteren Verlauf Richtung Bergstraße und weiter nach Osten Richtung Lenkerbeck/Sinsen die koordinierte Signalschaltung überarbeitet werden. Dabei handelt es sich dann um ein eigenständiges Subsystem, welches folgende Signalanlagen umfasst:

- LZA 83 „Römerstraße/Heyerhoffstraße/Gersdorffstraße (BÜ)“
- LZA 1 „Bergstraße/Römerstraße“
- Fg-LZA 57 „Bergstraße/Victoriastraße/Hülsstraße (Fußgängerzone)“
- LZA 54 „Victoriastraße/Otto-Hue-Straße“

Dabei wird voraussichtlich eine höhere Signalumlaufzeit von 90 Sekunden gewählt (die sich von den übrigen koordinierten Lichtzeichenanlagen im Marler Stadtgebiet unterscheidet, da diese mit einer Umlaufzeit von 80 Sekunden koordiniert sind), um einen optimierten Verkehrsfluss in Hüls zu gewährleisten und Überstauungen der Knotenpunkte zu verhindern.