

Öffentliche Berichtsvorlage

Vorlagen-Nr.:

V/0374/2008

Auskunft erteilt:

Herr Böhme

Ruf:

492 61 56

E-Mail:

Boehme@stadt-muenster.de

Datum:

06.05.2008

Betrifft

Verkehrssicherheit an der Kreuzung Dingbängerweg / Mecklenbecker Straße
Antrag Nr. 19 der CDU-Fraktion und der FDP vom 12.06.07 und Antrag Nr. 25 der SPD-Fraktion vom 29.08.07

Beratungsfolge

29.05.2008 Bezirksvertretung Münster-West

Bericht

Bericht:

Bericht:

Mit beiden Anträgen wird die Verwaltung gebeten, die Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrer an der Kreuzung Dingbängerweg / Mecklenbecker Straße zu verbessern. Grund hierfür ist die große Anzahl von Beinaheunfällen, die entstehen, wenn rechtsabbiegende Kfz-Fahrer in Fahrtrichtung Mecklenbecker Straße - Dingbängerweg den Vorrang der Mecklenbecker Straße stadtauswärts geradeaus fahrender Radfahrer missachten. Wie an vielen Stellen im Stadtgebiet, geht auch hier das Fußgängersignal deutlich früher in Rot, als das Signal für den Radverkehr. Abbiegende Kraftfahrer, die das Radfahrersignal nicht einsehen können, interpretieren das Fußgänger-Rot dann fälschlicherweise dahingehend, dass auch Radfahrer nicht mehr in die Kreuzung einfahren dürfen. Im Rahmen der Verkehrsunfallprävention muss für dieses Problem eine Lösung gefunden werden.

Ausgangslage

Die an der Kreuzung Dingbängerweg / Mecklenbecker Straße 1989 in Betrieb genommene Lichtsignalanlage wurde im Laufe der Jahre für den Radverkehr mehrfach geändert. Bis Mai 1997 erhielten die Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr der östlichen Knotenzufahrt der Mecklenbecker Straße ihr Grün zum Überqueren des Dingbängerweg (29 Sekunden). Es war jedoch vielen Verkehrsteilnehmern nicht klar, ob sich die Radfahrer nach dem Kfz-Signal oder aber nach dem Fußgängersignal richten müssen. Wegen dieser Unsicherheit wurde 1997 in die Fußgängersignale über den nördlichen Dingbängerweg eine Kombi-Schablone mit Fußgänger- und Radsymbol eingesetzt. Dadurch wurde die kürzere Freigabezeit der Fußgänger auch für die Radfahrer verbindlich (von 29 s reduziert auf 12 s). Diese Regelung wurde von der Mehrzahl der Radfahrer nicht akzeptiert. Sie orientierten sich stattdessen an dem länger in Grün stehenden Kfz-Signal. Aus diesem Fehlverhalten resultierten erhebliche Gefahren. Deshalb wurde im Sommer 1998 für diese Fahrbeziehung ein separates Radsignal mit einer Freigabezeit von 28 s instal-

liert. Das Radsignal kann auch von rechtsabbiegenden Kfz bis unmittelbar vor dem Abbiegen eingesehen werden. Dennoch ist immer wieder zu beobachten, dass Kfz-Fahrer ohne auf den Radverkehr zu achten abbiegen, sobald das Fußgängersignal in Rot gegangen ist.

Kurzfristige Maßnahmen

Die Verkehrssituation wurde von den mit Verkehrsfragen betrauten Dienststellen mehrfach vor Ort beobachtet und unterschiedliche Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit diskutiert.

Festzuhalten bleibt, dass die Verkehrsgefährdung der Radfahrer eindeutig durch eine Fehleinschätzung bzw. ein Fehlverhalten der Kraftfahrer entsteht. Die Zahl querender Fußgänger ist schwach, so dass sich während der baulich bedingt langen Räumzeit in der Regel keine Fußgänger mehr auf der Fahrbahn befinden. Demgegenüber ist der Radverkehr sehr stark und erreicht die Kreuzung während der gesamten Umlaufzeit, so auch während der deutlich längeren Grünphase, die durch die kürzere Räumzeit der Radfahrer ermöglicht wird (bei rotem Signal der Fußgänger).

Die vorgeschlagene Verlängerung der Grünphase für Fußgänger kann das Problem nicht lösen, weil die unterschiedlichen Räumzeiten baulich bedingt sind. Lediglich der Einbau einer Mittelinsel in der Knotenpunktzufahrt Dingbängerweg würde zu einer Annäherung der Räumzeiten führen.

Die Installation eines gelben Blinkers mit Fußgänger- und Radsymbol in direktem Bezug zum Fußgängersignal, welches die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer auf bevorrechtigt querende Radfahrer lenken soll, wurde in Münster in dieser Form noch nicht realisiert. Hier bestehen Bedenken, dass die Kraftfahrer die Bedeutung des Signals nicht umsetzen können. Außerdem wird befürchtet, dass die häufige Verwendung des gelben Blinkers zu einem Gewöhnungseffekt führen könnte.

Die wirksamste Möglichkeit, die Verkehrssicherheit für die geradeaus fahrenden Radfahrer zu erhöhen, besteht in einer Trennung der Phasen. Hierzu ist jedoch die Anlage einer separaten Rechtsabbiegespur erforderlich. Ein solcher Umbau ist kurzfristig nicht realisierbar.

Im derzeitigen Phasenablauf erhalten Radfahrer und Fußgänger 8 Sekunden Vorlauf vor dem Kfz-Verkehr. Vor Ort konnte beobachtet werden, dass allein diese Vorlaufzeit eine sichere Querung für die Radfahrer ermöglicht. Als kurzfristige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer wurde deshalb vereinbart, diesen Vorlauf zu Lasten des Kfz-Verkehrs auf 13 Sek. auszuweiten und die Grünzeit für die Radfahrer darauf auszurichten. Dies bedeutet zwar eine erhebliche Komforteinbuße für die Radfahrer (von 28 Sek. auf 10 Sek.), andererseits jedoch einen erheblichen Sicherheitsgewinn. Radfahrer, die in der letzten Grünsekunde in die Kreuzung eingefahren sind, dürften die Furt weitgehend geräumt haben, bevor der Kfz-Verkehr anfährt. Durch die Reduzierung der Grünzeit für den Kfz-Verkehr von 20 Sek. auf 15 Sek. kann nicht ausgeschlossen werden, dass es während der Verkehrsspitzenzeit zeitweilig zu Rückstau für diese Verkehrsrichtung kommt.

Zusätzlich zu der signaltechnischen Maßnahme soll die Radfahrerfurt rot eingefärbt werden, um die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer zusätzlich zu erhöhen.

Die Umsetzung dieser Maßnahme sollen durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, um die Hintergründe und die Notwendigkeit erläutern zu können. Es bleibt abzuwarten, inwieweit dadurch die notwendige Akzeptanz hergestellt und Rotlichtverstöße wie 1997/1998 vermieden werden können.

Mittelfristige Planung

Mit Vollendung der „Entlastungsstraße Mecklenbeck“ ist davon auszugehen, dass es zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen mit einer Zunahme der Über-Eck-Beziehung Mecklenbecker Straße – Dingbängerweg kommt. Die Zeit bis dahin sollte genutzt werden, um eine entsprechende Planung zum Umbau des Knotens mit einer separaten Rechtsabbiegespur zu erstellen. Dabei sollte auch die bereits oben erwähnte Mittelinsel in die nördliche Knotenzufahrt eingeplant werden. Mit Umbau des Knotens wird die Voraussetzung geschaffen, das Lichtsignalprogramm so zu strukturieren, dass sowohl die Leistungsfähigkeit für die Über-Eck-Beziehung Mecklenbecker Straße – Dingbängerweg, als auch die gesicherte Führung mit einer angemessenen Grünzeit für die Radfahrer gewährleistet werden kann.

Radfahrerquerung westlich des Dingbängerweg über die Mecklenbecker Straße

Vor Ort wurde auch beobachtet, dass rechts abbiegende Kraftfahrer vom Dingbängerweg kommend in Richtung Mecklenbecker Straße stadtauswärts den Vorrang auf der weit abgesetzten Furt für Fußgänger und Radfahrer missachten. Hier besteht die Besonderheit, dass zwei Radfahrerfurten über die Mecklenbecker Straße markiert sind. Eine liegt für die im Zuge des Dingbängerweges fahrenden Radfahrer direkt an der Fahrbahn dieser Straße, eine Zweite weit abgesetzt, an der Fußgängerfurt. Radfahrer, die vom Baugebiet Am Dill auf dem einseitigen, für beide Richtungen frei gegebenen Radweg ankommen, müssen auf dieser zweiten Furt die Straßenseite wechseln. Damit rechnen die Kraftfahrer oftmals nicht. Zur Verdeutlichung soll diese Furt rot eingefärbt und die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer durch einen gelben Blinker erhöht werden. Diese Maßnahmen soll zeitgleich mit der Umstellung des Lichtsignalprogramms kurzfristig umgesetzt werden.

Fazit

Die offensichtliche Gefährdung von Vorfahrt berechtigten Radfahrern durch rechts abbiegende Kfz kann ohne deutliche Änderung des Verkehrsverhaltens seitens der Kraftfahrer allein durch Trennung der Verkehrsströme beseitigt werden. Hierzu sind bauliche Maßnahmen erforderlich, die kurzfristig nicht realisierbar sind. Für die Übergangszeit soll kurzfristig eine signaltechnische Sicherung vorgenommen werden, die allerdings mit Komfortverlusten für Radfahrer wie Kfz-Fahrer verbunden sein wird. Diese sind vor dem Hintergrund der Gefährdungssituation jedoch vertretbar.

i.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Antrag 0019/2007 von CDU und FDP vom 12.06.2007

Antrag 0025/2007 der SPD vom 29.08.2007

Lageplan