

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0522/2009

Auskunft erteilt:

Herr Böhme

Ruf:

492 61 56

E-Mail:

Boehme@stadt-muenster.de

Datum:

28.08.2009

Betrifft

Verkehrssicherheit am Ludgerikreisel nachhaltig verbessern
Antrag der CDU-Fraktion im Rat vom 16.04.2009

Beratungsfolge

24.09.2009 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Bericht

Bericht:

Mit dem o.g. Antrag (Anlage 1) wird die Verwaltung beauftragt,

1. die Unfallsituation seit 2004 in detaillierter monatsweiser Betrachtung aufzuzeigen,
2. die Rücknahme der Stopp-Regelung an den Zufahrtsstraßen in der Unfallkommission zu beraten und eine Empfehlung dazu vorzulegen,
3. die strukturierte Fahrbahnoberfläche im Hinblick auf Optimierungsmöglichkeiten bezüglich der Gefährdung von Radfahrern zu untersuchen und
4. zu prüfen, ob mit der räumlichen Verlagerung der Zebrastreifen eine Optimierung des Verkehrsflusses erreicht werden kann.

Vorbemerkung

Der Ludgeriplatz gehört mit 38.000 Kfz/Tag und 12.000 Radfahrern/Tag zu den höchstbelasteten Knotenpunkten im Stadtgebiet. Die Erfahrung zeigt, dass bei einer so hohen Verkehrsbelastung Störungen im Verkehrsfluss nicht grundsätzlich ausgeschlossen und Unfälle nicht gänzlich verhindert werden können. Primäres Ziel der getroffenen Maßnahmen sowie der hierzu gestellten Anträge war es deshalb, die Zahl und Schwere der Verkehrsunfälle mit Personenschäden, und hier insbesondere der der Radfahrer, zu reduzieren.

Die im vergangenen Jahr realisierten Maßnahmen zur Optimierung der Radverkehrsführung am Ludgeriplatz wurden in einem 2-jährigen Diskussionsprozeß unter Einbeziehung von externen Experten und der Bürgerschaft sowie begleitet durch einen interfraktionellen Arbeitskreis und mehrere Berichte in den zuständigen politischen Gremien erarbeitet und abgestimmt.

In seiner Sitzung am 11.05.2006 stimmte der ASSVW dem Vorschlag zur Optimierung der Rad-

verkehrsführung am Ludgeriplatz im Bestand zu (Vorlage 0191/2006).

Der Ludgeriplatz wurde am 11.08.2008 wieder für den Verkehr frei gegeben. Danach erfolgten noch Restarbeiten an den Nebenanlagen und die Umbauarbeiten in der Hafenstraße. Seither beobachtet die Verwaltung regelmäßig das Verkehrsgeschehen vor Ort sowie an Hand von Videoaufzeichnungen und analysiert die Unfallberichte der Polizei.

Die Unfallkommission hat in ihrer Sitzung am 03.06.2009 die Unfallsituation am Ludgeriplatz in einer vorher/nachher-Betrachtung eingehend erörtert. In der Unfallkommission sind die untere und obere Straßenverkehrsbehörde, die Polizei, die verschiedenen Baulastträger, die Verkehrsbetriebe und die Verkehrsplanung vertreten.

Zu Punkt 1:

In den Jahren 2000 bis 2008 sind jährlich am Ludgeriplatz zwischen 98 und 129 Verkehrsunfälle registriert worden, davon 13 bis 20 mit Radfahrerbeteiligung (Anlage 2). Bei diesen Unfällen wurden zwischen 11 und 22 Personen verletzt, wovon wiederum 7 bis 12 Radfahrer waren. Eine monatsweise Auswertung erscheint bei dieser statistischen Grundlage nicht zweckmäßig. Die meisten Unfälle passierten an den Einmündungen Schorlemer Straße, Moltkestraße, Hafenstraße und auf der Kreisfahrbahn. Dies sind gleichzeitig die Bereiche mit der höchsten Verkehrsbelastung.

Die Tatsache, dass durchschnittlich 2 von 3 Verletzten am Ludgeriplatz Radfahrer sind, unterstreicht die Richtigkeit des Ansatzes, primär die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung zu reduzieren.

Bei der Auswertung der Unfallberichte für die Jahre 2000 bis 2006 ergaben sich als Hauptunfallursachen der von Kfz-Fahrern verursachten Unfälle mit Radfahrern „PKW bei der Einfahrt übersieht Radfahrer“ (31 %) und „PKW übersieht Radfahrer bei der der Ausfahrt“ (16 %) (Anlage 3). Hauptunfallursachen der von Radfahrern selbst verursachten Unfälle waren „Radfahrer fährt auf PKW auf“ (22 %) und „PKW übersieht fahrenden Radfahrer auf Fußgängerüberweg“ (15 %). Letztere Unfallursache wurde den Radfahrern zugeordnet, weil ein fahrender Radfahrer auf einem FGÜ für den Kraftfahrer zu plötzlich auftaucht und gleichzeitig ein Fehlverhalten des Radfahrers darstellt.

Die Schwankungen in der Zeitreihe der Unfälle der Jahre 2000-2008 (Anlage 2) machen deutlich, dass der Zeitraum von 12 Monaten seit Verkehrsfreigabe nur eine Tendenzaussage zulässt. Zudem benötigen die Verkehrsteilnehmer erfahrungsgemäß einen längeren Zeitraum, um ihr Fahrverhalten an die neue Situation anzupassen. In Anlage 4 ist die Unfallauswertung für das Jahr 2008 vor und nach Umbau sowie bis zum 24.08.2009 zusammengestellt. Daraus wird deutlich, dass in 2008 vor dem Umbau insgesamt 6 der für Radfahrer besonders kritischen Vorfahrtunfälle (Radfahrer wird von der Seite angefahren oder fährt frontal seitlich auf ein Fahrzeug) passierten. Seither wurde lediglich 1 solcher Unfall registriert. Weitere Unfälle entsprechend der in Anlage 3 beschriebenen Unfalltypen sind bisher überhaupt nicht wieder aufgetreten. Allerdings sind seit dem 11.08.2008 bis zum 24.08.2009 insgesamt 5 Unfälle registriert worden, bei denen PKW-Fahrer beim Einfahren in den Kreis rechts neben dem Fahrzeug stehende Radfahrer angefahren haben. Diese Unfälle sind nicht auf bauliche Mängel, sondern allein auf die Unachtsamkeit der PKW-Fahrer zurückzuführen. Die Verletzungen bei diesen Unfällen waren jedoch im Verhältnis zu den Vorfahrtunfällen eher leichter Art.

Die Mitglieder der Unfallkommission führen diesen positiven Trend darauf zurück, dass

- die Verlangsamung des Verkehrs insgesamt zu einer größeren Fehlertoleranz führt
- die Stopp-Regelung zu einer deutlich besseren Beachtung der auf der Kreisfahrbahn fahrenden Radfahrer führt, auch wenn diese Regelung nicht immer beachtet wird

- die Diskussion in der Öffentlichkeit über das Fehlverhalten erste Wirkung zeigt

Auch wenn der Zeitraum für eine abschließende Beurteilung noch nicht ausreicht, kann die Entwicklung in der Tendenz grundsätzlich positiv bewertet werden. Die bisherige Unfallbilanz gibt keinen Anlass zu irgendeiner Veränderung oder Nachbesserung.

Zu Punkt 2:

Wie oben ausgeführt, sind die besonders problematischen Vorfahrtunfälle seit Umbau des Ludgeriplatzes und Einführung der Stopp-Regelung deutlich zurückgegangen. Rein fahrtechnisch eröffnet erst die Stopp-Regelung den PKW-Fahrern eine deutlich größere Chance, auf der Kreisfahrbahn fahrende Radfahrer mit ihrer vergleichsweise schmalen Silhouette wahrzunehmen und sich einen Gesamtüberblick über das mehrspurige Verkehrsgeschehen im Kreis zu verschaffen. Gleichzeitig führt die Regelung zu einer langsameren Fahrweise der Kraftfahrer und Radfahrer, obwohl die Verkehrsregelung nicht von allen Verkehrsteilnehmern ordnungsgemäß beachtet wird. Aufgrund der hieraus resultierenden größeren Fehlertoleranz profitieren hiervon sowohl die Kraft- als auch die Radfahrer beim Befahren des Kreises. In den Kreiszufahrten aufgetretene Auffahrtunfälle sind nicht auf die Stopp-Regelung selbst oder mangelnde Sichtverhältnisse, sondern auf die Unaufmerksamkeit der Kraftfahrer zurückzuführen.

Die Mitglieder der Unfallkommission kommen deshalb 12 Monate nach Verkehrsfreigabe vorläufig, aber übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass die Stopp-Regelung derzeit nicht zurückgenommen werden sollte. Vielmehr sollte durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit einer stärkeren Überwachung die Befolgungsquote weiter gesteigert werden.

Zu Punkt 3:

Die so genannten Rüttelstrecken im Innenbogen der Einfahrten in den Kreis wurden eingerichtet, um Radfahrer davon abzuhalten, sich seitlich zu im Kreis fahrenden Fahrzeugen hineinzuschleichen und so - bewusst oder unbewusst - in den Toten Winkel von Lastkraftwagen zu geraten. Da diese Flächen von Großfahrzeugen aus fahrgeometrischen Gründen überfahren werden müssen, konnten sie nicht den Gehwegflächen zugeschlagen werden. Eine Rücknahme dieser Rüttelstrecken würde den alten Zustand wieder herstellen und unzählige Gefahrensituationen wieder herbeiführen.

Die Rüttelstrecken sind gut ausgeleuchtet und die Erkennbarkeit ist somit gegeben. Die markierten Schutzstreifen mit dem Fahrradpiktogramm sind deutlich zu den Rüttelstrecken abgegrenzt. Bei Schneefall gehört der Ludgeriplatz zu den Straßen, die als erstes geräumt werden. Unfälle im Zusammenhang mit den Rüttelstrecken sind nicht bekannt. Die Mitglieder der Unfallkommission sehen daher keine Notwendigkeit zur Veränderung.

Zu Punkt 4:

Die Lage der Fußgängerüberwege entspricht den natürlichen Wegebeziehungen der Fußgänger um den Ludgeriplatz. Eine Verlagerung in die Zufahrtstraßen hinein wäre mit erheblichen Umwegen verbunden und daher, wie während der Umbauphase, nur mittels einer deutlichen Abgrenzung zur Fahrbahn hin durchzusetzen. Gleichzeitig müssten die Straßenquerschnitte im Bereich der Fußgängerüberwege auf 1 Spur je Richtung reduziert werden, was zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrsabwicklung führen würde. Eine Verlagerung der Fußgängerüberwege wird deshalb nicht als Ziel führend zur Verbesserung des Verkehrsflusses betrachtet.

Demgegenüber könnte der Verkehrsfluss deutlich verbessert werden, wenn das verbotswidrige und äußerst gefährliche Abbiegen aus dem Innenkreis durch gezielte Überwachungsmaßnahmen unterbunden würde. Während auf mehrstreifigen Straßen Kraftfahrer sich regelkonform zum Abbiegen rechts einordnen, wird diese Vorschrift am Ludgeriplatz bewusst oder unbewusst ignoriert. Immer wieder ist zu beobachten, dass ein einzelnes aus dem Innenkreis abbiegendes Fahrzeug den gesamten Verkehr auf dem Außenkreis zum Erliegen bringt. Gleichzeitig entstehen hierbei äußerst gefährliche Situationen, weil dabei die Sicht auf im Kreis fahrende Radfahrer sowie auf den Fußgängerüberweg querende Fußgänger genommen wird. Aber gerade um dies zu verhindern wurden die Ausfahrten aus dem Kreis nur einspurig ausgebildet.

Fazit:

Der seit Fertigstellung der Umgestaltungsmaßnahmen am Ludgeriplatz vergangene Zeitraum von gerade 12 Monaten ist für eine abschließende Beurteilung auch unter Berücksichtigung einer erforderlichen Eingewöhnungsphase nicht ausreichend. In der bisherigen Tendenz gleichwohl ist die Unfallentwicklung insbesondere im Hinblick auf die Unfallbeteiligung von Radfahrern und die Unfallschwere positiv zu bewerten.

Die Mitglieder der Unfallkommission kommen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass die mit dem Umbau getroffenen Maßnahmen ihre Wirkung entfalten und ursächlich für die positive Unfallentwicklung sind. Die Verlangsamung des Verkehrsablaufs und die eindeutige Führung haben dazu geführt, dass die vorher festgestellten Unfalltypen nicht mehr aufgetreten sind, oder mit geringeren Unfallfolgen verbunden waren. Insofern sehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Mitglieder der Unfallkommission keine Veranlassung, eine Veränderung am Ludgeriplatz vorzunehmen. Es bleibt abzuwarten, ob sich der positive Trend fortsetzt. Die Verwaltung wird dementsprechend das Verkehrsgeschehen und die Unfallentwicklung am Ludgeriplatz weiter beobachten und bei Veränderung der Lage entsprechend berichten.

Gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

- Anlage 1: Antrag der CDU-Fraktion vom 16.04.2009
- Anlage 2: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2000 – 2008
- Anlage 3: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2000 – 2006 nach Unfallhergang
- Anlage 4: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2008/2009