

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Öffentlichkeitsstatus:	VO/2015/5790 öffentlich
Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knotenpunkt Johannistorwall / Kommenderiestraße		
Beratungsfolge:		
Gremium	Datum	Sitzungsart
		Zuständigkeit
		TOP-Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	09.07.2015	Ö
		Entscheidung

Beschluss:

Der Unfallhäufungspunkt Johannistorwall / Kommenderiestraße wird mittels einer konfliktfreien Signalschaltung für den aus westlicher Richtung kommenden Radverkehr entschärft.

A. Finanzielle Auswirkungen:

- Ja
 Nein

I. Gesamtkosten der Maßnahme : noch nicht abschließend ermittelt

II. davon für den laufenden Haushalt vorgesehen: _____ €

Betroffener Haushaltsbereich

- Ergebnishaushalt** **Finanzhaushalt/Investitionsprogramm**

Produktnummer / Projektnummer:

Bezeichnung:

- Die erforderlichen Mittel stehen im lfd. Haushaltsjahr zur Verfügung.
 Den erforderlichen Mitteln stehen Einzahlungen / Erlöse zur Deckung gegenüber in Höhe von _____ €.
 Die erforderlichen Mittel stehen im lfd. Haushaltsjahr **nicht** zur Verfügung und müssen **außer-/überplanmäßig** bereitgestellt werden (Ausführungen zu der Deckung sind der Begründung zu entnehmen).

III. Auswirkung auf die mittelfristige Finanzplanung:

- Der Betrag ist jährlich wiederkehrend einzuplanen
 Die Gesamtkosten von _____ € beziehen sich auf die Jahre _____
 Es entstehen jährliche Folgekosten in Höhe von _____ €
 Durch die Maßnahme werden jährliche Erträge erwartet in Höhe von _____ €.

B. Personelle Auswirkungen: Keine

C. Integrationspolitische Auswirkungen: Keine

D. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag: Keine

Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s strategische/n Stadtziele/e:

nicht zutreffend

Sachverhalt:

In seiner Sitzung am 04.12.2014 hatte der Ausschuss infolge der sich zuvor ereigneten tragischen Radverkehrsunfälle intensiv über die Möglichkeiten beraten, den Knotenpunkt Johannistorwall / Kommenderiestraße sicherer für den Radverkehr zu gestalten. Als adhoc-Maßnahme wurde die Zuführung in der westlichen Knotenpunktzufahrt auf dem Wallring deutlich übersichtlicher gestaltet. Viele positive Reaktionen deuten darauf hin, dass diese Maßnahme auch in der subjektiven Wahrnehmung einen erheblichen Sicherheitsgewinn darstellt. Nichts desto trotz besteht faktisch weiterhin der Konflikt zwischen abbiegenden Kfz und dem rechts auf dem Radfahrstreifen passierenden, geradeaus fahrenden Radverkehr - und dies in einem Verkehrsraum, der aufgrund seiner minimalen Ausdehnung so gut wie keine Ausweichmöglichkeiten in Konfliktsituationen zulässt. Die Verwaltung hatte in gleicher Sitzung bauliche Veränderungen vorgeschlagen, um die Konfliktlage zu minimieren. Die Umsetzung ist jedoch auch abhängig von der Antwort auf die Fragestellung, ob eine signaltechnische Trennung der bedingt verträglichen Verkehrsströme realisiert werden sollte. In diesem Fall reicht es nicht, Signalgeber auszutauschen und das Signalprogramm sowie die Richtungspfeile auf der Fahrbahn anzupassen. Auch planerische Anpassungen sind hier erforderlich.

Die möglichen Auswirkungen einer veränderten Phasen- und Spuraufteilung hat die Verwaltung in einer Simulation darstellen lassen. Das Ingenieurbüro IPW Ingenieurplanung wird in einem Vortrag in der Ausschusssitzung hierzu berichten.

Grundsätzlich gilt, dass eine konfliktfreie Verkehrsführung und die Vermeidung von Mischspuren zu einer deutlichen Verflüssigung des Verkehrs führen. Aus der derzeitigen Führung ergibt sich eine Vielzahl von Fahrstreifenwechseln, die immer wieder zu Verzögerungen im Verkehrsablauf führen. Nur bis zu 30% des Geradeausverkehrs in östliche Fahrtrichtung nutzen derzeit die rechte Geradeausspur. In gegenläufiger (ungestörter) Fahrtrichtung beträgt der Anteil 60%. Hinzu kommt, dass aufgrund fehlender Linksabbiegestreifen im Knoten Süsterstraße der Verkehr in einem umgekehrten Aufteilungsverhältnis auf den Knoten Kommenderiestraße zufließt. Bei einer eindeutigen Fahrspurzuweisung kann die Orientierung in den „richtigen“ Fahrstreifen jedoch deutlich frühzeitiger erfolgen. Heute geschehen die Fahrstreifenwechsel häufig situationsabhängig, teils im Affekt und aus dem Stand. Das Netz ist dadurch teils instabil und störanfällig.

Eine eigene konfliktfreie Radverkehrsphase für den Radverkehr aus Richtung des westlichen Wallringes ist signaltechnisch nur im Verbund mit dem gleichgerichteten Kfz-Strom sinnvoll. Die Grünzeit des recht dominanten Verkehrsstroms aus der südlichen Kommenderiestraße könnte dann gleichzeitig für den Abfluss des Rechtsabbiegestroms vom Wallring genutzt werden. Entscheidend ist die Frage, ob die Grünzeit des Geradeausstroms auf dem Wallring ausreichend bemessen ist, um die übrigen bisher auf der rechten Fahrspur fahrenden 30% des Geradeausstroms über eine gemeinsame Fahrspur abzuwickeln.

Auch der Unfallhäufungspunkt Johannistorwall / Süsterstraße wurde in die Überlegung einer einspurigen Führung des Geradeausverkehrs in westlicher Fahrtrichtung des Wallrings einbezogen. Hierdurch ließe sich zumindest in provisorischer Form auf dem heutigen linken Geradeausfahrstreifen ein separater Linksabbiegestreifen in Richtung Süsterstraße bilden. Die heutige Situation stellt eine der größten Schwachstellen des Wallringes dar.

Es ist davon auszugehen, dass bei einem konfliktfreien Abfluss des Kfz-Rechtsabbiegeverkehrs Verlagerungseffekte vom Knoten Johannisstraße eintreten werden. Dieser Effekt wird in einer weiteren Simulation dargestellt und als maßgebender Fall für die

Bewertung berücksichtigt. Aufgrund der gleichen Konfliktlage im Knoten Johannistorwall / Johannisstraße steht die Frage im Raum, ob eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs auch an dieser Stelle möglich ist – dies vor dem Hintergrund, dass in dieser Relation die Wegweisung der Bundesstraße 68 verläuft. In einem dritten Planfall wurden daher die Auswirkungen einer vollständigen Verlagerung des Rechtsabbiegeverkehrs in Richtung Johannisstraße auf den Knoten Kommenderiestraße simuliert.

Zusammenfassung der Planfälle:

- 1.) Planfall Analyse – Simulation des Ist-Zustandes
- 2.) Planfall 1 – Separate Rechtsabbiegespur mit 50%iger Verlagerung des Rechtsabbiegeverkehrs von der Johannisstraße auf die Kommenderiestraße
- 3.) Planfall 2 – Separate Rechtsabbiegespur mit 100% Verlagerung auf die Kommenderiestraße

Grundlage aller untersuchten Planfälle sind die zur Zeit der Neumarktspernung erhobenen Verkehrsdaten. Aufgrund der obersten Zielsetzung (Erhöhung der Verkehrssicherheit) werden mit dieser Untersuchung Verbesserungen des heutigen Zustandes angestrebt. Jedoch wurden möglicherweise sich zu einem späteren Zeitpunkt verändernde Verkehrsströme infolge weiterer städtebaulicher Entwicklungen (z. B. Einkaufszentrum am Neumarkt) in dieser Untersuchung nicht berücksichtigt.

Unter den beschriebenen Umständen kann für das Ergebnis festgehalten werden, dass die Beseitigung der bedingt verträglichen Signalschaltung im Knotenpunkt Wallring / Kommenderiestraße und damit eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs aus westlicher Richtung zwar zu keiner maßgeblichen Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse im umgebenden Verkehrsnetz gegenüber der bestehenden Situation führt. Die Kapazität ist jedoch im Planfall für den verbleibenden Kfz-Geradeausfahrtstreifen vollständig ausgereizt. Überstauungen sind in Spitzenzeiten durch Sondereffekte (z. B. Liefen+Laden) jederzeit möglich. Durch geringfügige Anpassungen der Signalzeiten kann für den Planfall die Qualitätsstufe D gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001/2009) erreicht werden. Mit der heute vorhandenen Spuraufteilung und -signalisierung wird die Qualitätsstufe C erreicht. Aufgrund des enormen Stauraumes von ca. 275m bis zum Knotenpunkt Süsterstraße sind keine Sicherheitseinbußen im Falle von Rückstau zu befürchten, sodass die Durchsetzung der Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen wird.

Eine vollständige Aufgabe der Rechtsabbiegemöglichkeit am Knoten Johannisstraße kann nicht empfohlen werden, da die negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Walls und des Verkehrssystems um den Rosenplatz weitere Gefährdungen auch für den Radverkehr befürchten lassen. Es wird empfohlen, die Verkehrsverhältnisse nach Änderung der Verkehrsführung im Knotenpunkt Kommenderiestraße zunächst zu beobachten. In einem nächsten Schritt wäre die Konsequenz, die bisher nach Fahrtrichtung zwischen den Knoten Wallring / Kommenderiestraße und Iburger Straße / Rosenplatz getrennte Führung der B 68 über die Achse Kommenderiestraße-Rosenplatz zusammen zu führen, falls die angestrebte vollständige Verlegung der B 68 nicht möglich sein sollte.

Die Zusammenführung der Geradeausspuren sollte erst hinter dem Knotenpunkt Süsterstraße durchgeführt werden. Eine frühere Zusammenlegung lässt das Verkehrssystem vollständig kollabieren. Hier ist weiterhin der Ausbau des Knotenpunktes Johannistorwall / Süsterstraße anzustreben.

Mit Beschluss zur Änderung der Verkehrsführung wird die Verwaltung die Maßnahmen zur Umgestaltung des Knotens Kommenderiestraße / Wallring überarbeiten und umsetzen.