

		AZ:	-61.1- / Herr Köwer
--	--	-----	---------------------

Mitteilung-Nr.: 0073/2018/MV

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Planungs- und Umweltausschuss	23.01.2019	Ö	Kenntnisnahme

Betreff:

**Verkehrskonzept Innenstadt, Teil
Kfz-Verkehr**

**- Verkehrsuntersuchungen zu den
Knotenpunkten Ilsahl / Christian-
straße und Holsatenring / Wittor-
fer Straße**

ISEK-Ziel:

Infrastruktur optimieren

Begründung:

Im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept Innenstadt (0366/2013/DS) wurden u.a. die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte des Stadtringes untersucht. Für die überwiegende Zahl der Knotenpunkte konnte durch die Optimierung der Signalprogramme und der Grünen Welle eine befriedigende Leistungsfähigkeit erreicht werden.

Für zwei Knotenpunkte konnte der Anspruch einer befriedigenden Verkehrsqualität nicht nachgewiesen werden. Hier liegt nur eine ausreichende Verkehrsqualität vor. Diese ist entsprechend der einschlägigen Richtlinien zwar grundsätzlich als akzeptabel zu bewerten. Auf Grund der im Neumünsteraner Straßennetz besonderen Bedeutung des Stadtringes sollten trotzdem Möglichkeiten geprüft werden, um eine befriedigende Verkehrsqualität zu erreichen.

Konkreter Untersuchungsanlass waren die insbesondere in den Spitzenstunden am Morgen und Nachmittag regelmäßig auftretenden Verkehrsbehinderungen in einzelnen Fahrbeziehungen. Im Vergleich zu den anderen Knotenpunkten des Stadtringes gibt es bei diesen beiden Knotenpunkten keine ausreichenden Spielräume in den Signalprogrammen, um durch Verschiebungen von Grünzeiten die besonders stark belasteten Verkehrsströme zu begünstigen.

• **Knotenpunkt Ilsahl / Christianstraße**

An diesem Knotenpunkt treten in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags in erster Linie in dem vom Ilsahl kommenden Rechtsabbiegerstrom und den von der nördlichen Christianstraße (in Verlängerung der Tungendorfer Straße) Geradeausstrom längere Rückstaus auf, beide in Fahrtrichtung Berliner Platz. In die Betrachtungen wurde die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte am Berliner Platz einbezogen, da sie auf Grund ihrer räumlichen Nähe unmittelbar von Veränderungen der Verkehrsströme am Knotenpunkt Ilsahl/Christianstraße betroffen wären.

Es wurden folgende Varianten geprüft:

- Rückbau der Fußgänger- / Radfahrer-Furt über die südliche Christianstraße

Der Rückbau der Fußgänger- und Radfahrerfurt über die südliche Christianstraße ist die einzige Option, die zu einer deutlichen Erhöhung der Kfz-Leistungsfähigkeit für den gesamten Knotenpunkt führen würde. Diese Maßnahme ist jedoch mit Qualitätseinbußen für den Fuß- und Radverkehr in Form eines Umweges und eines Zeitverlustes aufgrund einer zusätzlichen Ampelquerung verbunden. Außerdem sind in Folge einer eher geringen Akzeptanz dieser Führung vermehrt nicht gesicherte Querungen der Christianstraße abseits vom Knotenpunkt zu befürchten, die zu einer erhöhten Unfallgefahr führen.

- Minimierung der Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer

Die Grünzeiten für den Fuß- und Radverkehr könnten um ca. zwei Sekunden reduziert werden. Allerdings könnte dies bei ungünstigen Bedingungen dazu führen, dass Fußgänger die Fahrbahn nicht in einem Zuge queren können und auf der Mittelinsel die nächste Grünphase abwarten müssen. Die positiven Wirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sind eher gering.

Alternativ könnte die Furt über die südliche Christianstraße auf Anforderung geschaltet werden. Dadurch wären pro Umlauf bei Nichtfreigabe der Furt etwa 18 Sekunden zusätzliche Grünzeit für die Rechtsabbieger aus dem Ilsahl bzw. die gleichzeitig fahrenden Linksabbieger in den Ilsahl und / oder für den Geradeausverkehr aus der nördlichen Christianstraße zu schalten. Die Furt wird im Tagesverlauf nur mäßig von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Inwiefern sich vor allem in den Spitzenstunden dadurch zusätzliche Grünzeiten für den Kfz-Verkehr ergeben und Rückstaus reduziert werden können, wäre zu erproben.

- Zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen am Ilsahl

Durch den Ausbau eines zweiten Rechtsabbiegestreifens könnte die Abflusskapazität für den aus dem Ilsahl in Richtung Berliner Platz fließenden Verkehr deutlich erhöht und die Rückstaulängen reduziert werden. Durch eine Verkehrsflusssimulation konnte zudem der Nachweis erbracht werden, dass der erhöhte Durchfluss am Knotenpunkt Ilsahl / Christianstraße auch am nachfolgenden Knotenpunkt Berliner Platz abgewickelt werden kann. Allerdings profitiert nur die eine Fahrtrichtung von der Maßnahme. Die ebenfalls zu hochbelasteten Geradeausfahrer aus der nördlichen Christianstraße sowie die Linksabbieger in den Ilsahl würden von der Maßnahme nicht profitieren. Die Flächenverfügbarkeit für den Ausbau eines zweiten Rechtsabbiegestreifens wäre noch zu prüfen.

- Umbau zu einem Kreisverkehr

Bei den prognostizierten Verkehrszunahmen bis 2030 ist ein Kleiner Kreisverkehr vor allem in der Hauptverkehrszeit nachmittags nicht leistungsfähig. Daher müsste der Kreisverkehr für eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung mit zwei Bypässen ausgestattet werden. Die Konstruktion bzw. die Verkehrsführung über den Bypass für den Geradeausverkehr auf der Christianstraße in nördlicher Fahrtrichtung ist insbesondere in Bezug auf die Anforderungen zur Ablenkung (Geschwindigkeitsreduzierung, kein „Durchschuss“) als problematisch einzuschätzen. Für Fußgänger und Radfahrer verlängern sich insbesondere für die Querung der Bypässe die Wege erheblich. Auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ist ein Kreisverkehr mit Bypässen für Fußgänger und Radfahrer als nachteilig einzuschätzen.

Fazit:

Als kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme soll kurzfristig die Umstellung der südlichen Fußgänger- und Radfahrerfurt auf eine Bedarfsschaltung vorgenommen werden. Die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf insbesondere in den Hauptverkehrszeiten werden analysiert, um die Wirksamkeit der Maßnahme feststellen zu können.

• Knotenpunkt Holsatenring / Witorfer Straße

Die Schwachpunkte an diesem Knotenpunkt beziehen sich auf Rückstausituationen und Mängel in der vorhandenen Koordinierung auf dem Holsatenring in westlicher Fahrtrichtung sowie auf zeitweise länger anhaltende Behinderungen in der südwestlichen Zufahrt der Witorfer Straße nach Öffnung des Bahnüberganges.

Folgende Varianten wurden geprüft:

- Anpassung der Signalisierung

Schalttechnische Anpassungen könnten die aktuelle Verkehrssituation nur geringfügig und daher kaum spürbar verbessern. Hinsichtlich der LSA-Koordinierung sind keine grundsätzlichen Verbesserungen für beide Richtungen am Stadtring gleichzeitig zu erzielen. Vielmehr könnte zwar eine „Grüne Welle“ in Fahrtrichtung Westen geschaltete werden, die aber in Gegenrichtung z. T. eine wahrnehmbare Verschlechterung zur Folge hätte.

- Ausbau von zusätzlichen Linksabbiegestreifen

Ein Ausbau von zusätzlichen Linksabbiegestreifen im Holsatenring würde nur die allgemeine Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erhöhen. Auf Grund der oben erwähnten fehlenden Möglichkeiten einer Verbesserung der LSA-Koordinierung, wäre der zukünftige Verkehrszustand gegenüber der Bestandssituation aber als gleichwertig einzuschätzen.

- Umbau zu einem Kreisverkehr

Sowohl ein kleiner als auch ein mehrstreifiger Kreisverkehr würden nur über eine mangelhafte Verkehrsqualität verfügen, die vorhandenen als auch prognostizierten Verkehrsstärken könnten daher nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Gegenüber der Bestandssituation würde eine Verschlechterung der Verkehrsqualität eintreten.

Sowohl für die Herstellung von Linksabbiegespuren als auch für einen Kreisverkehr wäre ein Eingriff in den Mittelstreifen und die Fällung von Bäumen erforderlich. Da die Bäume denkmalgeschützt sind wäre dafür eine Genehmigung durch das Landesamt für Denkmalpflege notwendig. Da die verkehrliche Notwendigkeit dafür nicht eindeutig nachgewiesen werden kann, steht eine Genehmigungsfähigkeit nicht in Aussicht.

Fazit:

Für die gegenwärtigen und prognostizierten Knotenverkehrsströme bestehen keine wirkungsvollen Maßnahmen, die den Verkehrsablauf am Knotenpunkt Holsatenring/Witorfer Straße insgesamt spürbar verbessern könnten. Ein Eingriff in die denkmalgeschützte Baumallee im Holsatenring ist auf Grund der nur geringen Verbesserungen nicht zu rechtfertigen. Da die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auch für die Verkehrsprognose als ausreichend bewertet wird, wird auf die Umsetzung von Maßnahmen verzichtet.

Im Auftrage

Thorsten Kubiak
Stadtbaurat

Dr. Olaf Tauras

Anlage:

- Lageplan