



## Öffentliche **Beschluss**vorlage

Amt für Stadtentwicklung,  
Stadtplanung,  
Verkehrsplanung

26.02.2019

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Pott  
Telefon: 492-6185  
Pott@stadt-muenster.de

Betrifft

Schaffung von Konfliktfreiheit in der Führung rechtsabbiegender Kfz und paralleler Fußgänger/  
Radfahrer an Lichtsignalanlagen

Beratungsfolge

02.05.2019	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
07.05.2019	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
07.05.2019	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
07.05.2019	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
09.05.2019	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
09.05.2019	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
14.05.2019	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
16.05.2019	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
21.05.2019	Ausschuss für Personal, Organisation, Sicherheit, Ordnung und E-Government	Vorberatung
22.05.2019	Haupt- und Finanzausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Die Ausführungen der Verwaltung zur Analyse der "Schaffung von Konfliktfreiheit in der Führung rechtsabbiegender Kfz und paralleler Fußgänger/ Radfahrer an Lichtsignalanlagen" werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, für die in der Anlage 2 priorisierten Rechtsabbiegerbeziehungen, detaillierte Planungen für die erforderlichen baulichen und signaltechnischen Maßnahmen zur konfliktfreien Führung auszuarbeiten und dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

## **Begründung:**

Durch die Häufung von Verkehrsunfällen zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeausfahrenden Radfahrern (Fußgängern) an Lichtsignalanlagen rückt die signaltechnische Trennung dieser Verkehrsteilnehmer durch separate Grünphasen immer mehr in den Vordergrund, da sich die Alternativen wie Rotmarkierung der Radfurten, gelbe Blinksignale etc. oft nur kurzzeitig bzw. gar nicht bewährt haben. Immer häufiger kommt es zu Verkehrsunfällen mit schwerverletzten Personen oder sogar tödlichem Ausgang, da der rechtsabbiegende Kraftfahrzeugverkehr die geradeausfahrenden Radfahrer (Fußgänger) aufgrund des toten Winkels, mangels Schulterblicks oder anderen Einflüssen übersieht. Diese Konfliktsituationen können nur bei bedingt verträglichen Ampelschaltungen auftreten, da Kraftfahrzeuge und Radfahrer sowie Fußgänger einer Bewegungsrichtung gleichzeitig "Grün" haben und den Knotenpunkt passieren dürfen. Abbiegende Kraftfahrzeuge müssen den Vorrang der geradeausfahrenden Radfahrer sowie der parallel gehenden Fußgänger gewähren. Bedingt verträgliche Ampelschaltungen sind im gesamten Stadtgebiet eine verbreitete Standardlösung, die i.d.R. problemlos funktioniert.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat in ihrem "Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen 2020" auch auf die oben beschriebene Konfliktsituation hingewiesen und erklärt: „Eine gute Radverkehrsinfrastruktur beinhaltet auch eine klare erkennbare Radverkehrsführung! Diese sollte Sichtbeziehungen (auch an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten) herstellen und die nur bedingt verträglichen Verkehrsströme möglichst separieren. [...] Was wir wollen: Wir befürworten Maßnahmen der Verlangsamung des Kfz-Verkehrs (beispielsweise gesonderte Ampelphasen für abbiegende Fahrzeuge, Vermeidung zügiger Abbieger- und Einbiegerführungen), um Konflikte zwischen Kfz- und dem Fußverkehr zu minimieren.“ Auch der GDV hat mit dem Forschungsbericht Nr.51 "Evaluation des Verkehrssicherheitsprogrammes Münster" aus dem Jahr 2018 auf diese Konfliktsituation aufmerksam gemacht. „Die Auswertung der Wirkung durchgeführter Maßnahmen an Kreuzungen/ Einmündungen mit Lichtsignalanlage zeigt u.a. dass die gesicherte Signalisierung der Abbiegeströme eine geeignete Maßnahme zur vollständigen Vermeidung der Konflikte mit den sonst bedingt verträglich geschalteten Strömen ist. [...] Die mit Abstand am meisten Unfälle mit Personenschaden erfolgen zwischen Kfz und Radfahrern (ca. 34%). [...] Bei den Radverkehrsunfällen dominieren Unfälle an Knotenpunkten, wie der Unfalltyp Einbiegen/ Kreuzen EK, allerdings mit abnehmender Tendenz (43% auf 34%), gefolgt von einem nahezu konstanten Anteil des Unfalltyps Abbiegen AB (21% auf 23%).“

Als Reaktion auf diese Unfalllage wurden an unfallauffälligen Knotenpunkten, an denen diese Konfliktsituation bereits zu schweren Verkehrsunfällen geführt hat, die Separierung der auffälligen Abbiegerbeziehung realisiert und somit Konfliktfreiheit zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeausfahrenden Radfahrern (Fußgängern) geschaffen.

So wurden zum Beispiel in den letzten Jahren an den Lichtsignalanlagen

- 01260 Mersmannstiege / Weseler Straße
- 03020 Kardinal-von-Galen-Ring / Mecklenbecker Straße
- 03070 Einsteinstraße / Rishon-Le-Zion-Ring
- 03260 Hansaring / Schillerstraße auswärts
- 07130 Hammer Straße / BAB1 / BAB43
- 07130 Hammer Straße / B51 / Telgte
- 07140 Hammer Straße / Düesbergweg
- 09060 Wolbecker Straße / Andreas-Hofer-Straße
- 09070 Wolbecker Straße / westliche Anbindung B51
- 09080 Wolbecker Straße / östliche Anbindung B51
- 16270 Roxeler Straße / Gievenbecker Reihe
- 16280 Roxeler Straße / Dieckmannstraße

die Freigabe der rechtsabbiegenden Kraftfahrzeuge von denen der parallelen Radfahrer und Fußgänger getrennt signalisiert.

Die an der Planung beteiligten Fachämter (Ordnungsamt, Tiefbauamt, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung) der Stadtverwaltung und die Polizei haben sich im Einvernehmen dafür ausgesprochen, Maßnahmen an Knotenpunkten zur konfliktfreien Führung proaktiv, d.h. ohne Vorhandensein einer Unfallhäufungsstelle oder aktueller Planungen von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, voranzutreiben. In intensiven Arbeitsgesprächen wurden somit stadtweit alle bedingt verträglichen Rechtsabbiegerschaltungen analysiert.

Als Orientierung für die Identifizierung von ggf. auf Konfliktfreiheit umzustellenden Fahrbeziehungen dienen die in der Veröffentlichung Nr.37 „Unfälle zwischen Radfahrern und Kfz beim Abbiegen“ des Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) genannten Kriterien:

- hohe Abbiegeverkehrsstärken (insbesondere Großfahrzeuge)
- zügige Führung der Abbieger (große Radien)
- hohe Geschwindigkeit des Radverkehrs (Gefällestrecken)
- komplexe und unübersichtliche Knotenpunkte
- Sichthindernisse die nicht beseitigt werden können (z.B. Gebäudevorsprünge) bzw. begleitend beseitigt werden müssen (z.B. Bäume)
- reale Unfallsituation
- Einheit von Bau und Betrieb im Streckenzug

Nach einer ersten Sichtungsrunde wurden basierend auf die bei den Beteiligten vorhandene Orts- und Sachkenntnis detaillierte Ersteinschätzungen hinsichtlich signaltechnischer Realisierbarkeit und dem Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen für 100 Rechtsabbiegerbeziehungen (siehe Anlage 1) erarbeitet. Es wurde für jede Rechtsabbiegerbeziehung ein umfassender Steckbrief erstellt und mittels eines abgestimmten Bewertungsschemas gewichtet. Hierbei haben die Polizei und die Stadtverwaltung jeweils 30 Prioritätspunkte für die nach Ihrer Auffassung wichtigsten zu separierenden Rechtsabbiegerbeziehungen vergeben (maximal 5 Punkte pro Rechtsabbiegerbeziehung). Insgesamt erhielten 19 der 100 Rechtsabbiegerbeziehungen Prioritätspunkte.

Die Verwaltung empfiehlt, die Machbarkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an den 19 priorisierten Knotenpunkten vertieft zu prüfen und den politischen Gremien ein modulares Umsetzungskonzept vorzulegen. Die Steckbriefe mit den detaillierten Ersteinschätzungen der Top 19 der Prioritätenliste sind als Anlage 2 beigefügt.

I.V.  
gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Prioritätenliste – Konfliktfreie Rechtsabbieger  
Steckbriefe der priorisierten Rechtsabbiegerbeziehungen