



Amt für Mobilität und Tiefbau

13.12.2019

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

LSA Weseler Straße / Boeselagerstraße Linkseinbiegerseparierung

Beratungsfolge

14.01.2020	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
16.01.2020	Bezirksvertretung Münster-West	Bericht
06.02.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Bericht

Bericht:

Die signalisierte Kreuzung Weseler Straße/Boeselagerstraße ist seit Jahren unfallauffällig. Eine besondere Unfalllage besteht zwischen dem aus der Boeselagerstraße nach links einfahrenden Kraftfahrzeugverkehr und den die Weseler Straße in Richtung der Boeselagerstraße querenden Radfahrern. In der Zeit vom 01.01.2014 bis November 2016 haben sich bereits fünf Verkehrsunfälle mit leicht- und auch schwerverletzten Radfahrern an dieser Kreuzung ereignet. Es bestand somit eine 3-Jahres-Unfallhäufungsstelle nach Unfallertlass.

Worin lagen die Ursachen?

- In der beschriebenen Fahrbeziehung gibt es lediglich eine 2,80 m breite Radfurt über die Weseler Straße, nicht aber die sonst übliche Fußgängerfurt, die diese Querungsstelle optisch hervorheben würde. (Eine Fußgängerfurt ist an dieser Stelle nicht erforderlich)
- Das Radverkehrsaufkommen ist vergleichsweise gering, sodass die Linkseinbieger mangels Gegenverkehr zu zügig in die mit fünf Fahrspuren breite Kreuzung einfahren können.
- Hinzu kommt, dass die aus Richtung Innenstadt kommenden Radfahrer, die vor dem „Zubringer“ gestartet sind, zeitgleich zu Grünbeginn mit den ausfahrenden Linksabbiegern aus der Boeselagerstraße ankommen.
Die linksabbiegenden Kfz, sowie die rechtsabbiegenden Radfahrer werden richtlinienkonform zeitgleich in einer Grünphase geführt, vermutlich rechnen die Abbieger nicht damit, dass die vermeintlich die Weseler Straße entlangfahrenden Radfahrer dann plötzlich nach rechts abbiegen, um die Weseler Straße zu überqueren.

Welche Verbesserungsmaßnahmen wurden bisher umgesetzt?

- Um die Radfurt optisch deutlicher hervorzuheben wurde diese mit einer Rotmarkierung versehen.

- Die linksabbiegenden Kfz werden durch ein gelbes Blinklicht auf die Radfahrer aufmerksam gemacht.
- Ein Hinweisschild weist die Linksabbieger zusätzlich auf die besondere Gefahrenlage hin.

Diese Maßnahmen konnten die Situation nicht ausreichend verbessern, seit 2016 haben sich zwar keine Verkehrsunfälle mehr in dieser Fahrbeziehung ereignet, jedoch bekommt Verwaltung regelmäßig Hinweise auf gefährliche Situationen an dieser Stelle verbunden mit der Bitte die Verkehrssicherheit für Radfahrer nun endgültig zu verbessern. Diese Hinweise werden sehr glaubhaft dargestellt und decken sich mit den bereits ereigneten Unfällen.

Weitere Vorgehensweise:

In einer Sitzung der Unfallkommission wurde beschlossen die Linksabbieger und die Radfahrer signaltechnisch zu trennen. Die Signalprogramme werden dahingehend angepasst, dass nur noch die Ausfahrt Brillux und der betrachtete Radfahrer gemeinsam in einer Phase geführt werden. Ein vorgelegter Detektor erfasst die ankommenden Radfahrer und fordert automatisch die Grünphase an, dadurch wird der bestehende Standard gehalten, dass die Radfahrer in „Grüner Welle“ die Weseler Straße überqueren können.

Mit der signaltechnischen Trennung von Verkehrsströmen ist auch immer eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit verbunden. Dies ist unumgänglich, da ein Signalprogramm nicht einfach um die zusätzlich benötigte Zeit verlängert werden kann – die Lichtsignalanlagen auf einem Streckenzug hätten dann unterschiedlich lange Umlaufzeiten und könnten dann nicht mehr miteinander koordiniert werden.

Um die Grüne Wellen - Koordinierung auf der Weseler Straße aufrechtzuerhalten, ging die neue Phase in diesem Fall zu Lasten des Linksabbiegers aus der Boeselagerstraße, auch die Grünzeit des Radfahrers musste reduziert werden.

Die Auswirkungen lassen sich aber kompensieren:

- Dem Linksabbieger aus der Boeselagerstraße stehen Alternativrouten aus Richtung Westen über die Fritz-Stricker-Straße und vom Ring kommend -zur „Spinne“ abkürzend- der Ring bis zur Weseler Straße zur Verfügung.
- Die Radfahrerbelastung ist eher gering, zudem kommen die Radfahrer lediglich in definierten Zeitfenstern aus Richtung „Spinne“. Wie bereits beschrieben gibt es hier eine Radfahrerkoordination. Querende Radfahrer stehen somit zu Grünbeginn an der Haltlinie und benötigen somit deutlich weniger Grünzeit, da nicht noch nach und nach Radfahrer eintreffen.

Die neuen Signalprogramme sind durch ein Ing.-Büro erstellt worden und werden Anfang 2020 umgesetzt. Nach der Umsetzung vor Ort wird die Situation selbstverständlich beobachtet um ggf. nachsteuern zu können.

Diese Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den geplanten Umbau der benachbarten Kreuzung „Spinne“ (Weseler Straße / B 51)

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1 Übersichtsplan Bestand

Anlage 2 Übersichtsplan Planung