



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und
Personenstandwesen

Betreff:

Kreuzung Rathausstraße/ Märkischer Ring

Beratungsfolge:

07.02.2017 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Hagen-Mitte

Beschlussvorschlag:

Der Kreuzungsbereich Rathausstraße/ Märkischer Ring wird weiterhin unter besonderer Beachtung eines Unfallhäufungspunktes beobachtet..



Begründung

Kreuzungsbereich Rathausstraße / Märkischer Ring

Die Anzahl der Unfälle im gesamten Stadtgebiet Hagen hat leider im letzten Jahr deutlich zugenommen. Die Polizei hat bereits reagiert und führt Aktionen durch, bei denen auf das Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmer hingewiesen wird.

Bei einem so bedeutendem Knotenpunkt wie an der Rathausstraße / Märkischer Ring, fallen solche Trends natürlich deutlich auf.

Eine Analyse der Unfälle der letzten Jahre kam zu dem Ergebnis, dass an besagtem Knotenpunkt keine einzelne Verkehrsbeziehung vermehrt zu Unfällen führte. Vielmehr ist zu erkennen, dass im gesamten Knotenpunkt viele nicht vergleichbare Unfälle registriert worden sind, welche sich jedoch oft auf das Fehlverhalten bei Linksabbiegevorgängen zurückführen lassen.

Fußgängerfurt „Bettermann“ Richtung Emilienplatz

Es wurde überprüft, ob die Wegnahme der Fußgängerfurt vom Bettermann Richtung Emilienplatz zu einer Verbesserung der Lage führen würde. Die Prüfung hat ergeben, dass diese Furt zwar nicht sehr häufig frequentiert wird, diese aber nicht entfallen sollte.

Weiterhin stand im Raum, ob man nicht den oben genannten Fußgänger schützen könnte, indem man den parallelfahrenden Kfz-Strom früher freigibt, um somit den Linksabbieger quasi durch den Gegenverkehr zu blocken. Eine Regelung dieser Art ist leider nicht richtlinienkonform, da der Fußgänger immer vor dem parallel-losfahrenden PKW auf die Fahrbahn getreten sein muss.

Linksabbieger Richtung Remberg

Wenn man nur den in Rede stehenden Knotenpunkt betrachtet, kommt folgende verkehrstechnisch sauberste Lösung in Betracht. Die Phase mit dem grünen Linksabbiegepfeil wird nicht im Vorlauf sondern im Nachlauf geschaltet. Das würde bedeuten, dass zuerst die Fahrzeuge der beiden Hauptrichtungen und die parallellaufenden Fußgänger gleichzeitig grün bekommen. Nachdem der Verkehr Richtung Emilienplatz angehalten wurde wird der grüne Pfeil signalisiert und die Linksabbieger Richtung Remberg können ungehindert abfließen. In diesem Fall würde man dem grünen Pfeil ein paar Sekunden mehr zuordnen, welche man dem Gegenverkehr Richtung Emilienplatz oder der Nebenrichtung abnehmen müsste. Diese Änderung würde zunächst einmal die Leistungsfähigkeit des Ringes Richtung Emilienplatz und/oder die der Nebenrichtung inklusive Fußgängerfurt über den Ring senken.



Viel entscheidender ist allerdings die Nähe des Knotenpunktes zum Emilienplatz. Die Lichtsignalanlagen auf dem Ring werden koordiniert gesteuert. Im Moment laufen die Anlagen so, dass die Mehrzahl der Fahrzeuge, die vom Emilienplatz Richtung Rathausstraße fahren, diese auch noch passieren können. Das sind sowohl die Fahrzeuge, die sich am Emilienplatz bereits auf dem Märkischen Ring befinden und geradeausfahren, als auch die Fahrzeuge, die von der Heinitzstraße links einbiegen. Die Gegenrichtung ist im Moment ebenfalls sehr gut koordiniert.

Eine Änderung der im Moment laufenden Phasenfolge würde die Koordinierung der beiden Anlagen unmöglich machen und in dem Bereich zwischen den Lichtsignalanlagen würde es zu deutlich mehr Verzögerungen, Rückstau und Anfahrvorgängen kommen. Das ist für die Stadt Hagen von Bedeutung, da sich in diesem Bereich die Messstelle für Feinstaub befindet. Die Anzahl der Tage, an denen die vorgegebenen Grenzwerte überschritten werden, wird sich erhöhen.

Eine weitere angesprochene Möglichkeit ist die Signalisierung des benannten Linksabbiegers in einer komplett eigenen Phase mit Signalgebern vor dem Knotenpunkt. Bei solch einer Lösung benötigt der Linksabbieger allerdings noch mehr eigene Grünzeit, welche der Nebenrichtung bzw. der Gegenrichtung weggenommen werden müsste. Darüber hinaus müssten zwei Signalmasten ausgetauscht und weitere Detektoren installiert werden. Außerdem ist es sehr wahrscheinlich, dass der Linksabbiegestreifens für diese Lösung nicht lang genug ist und somit der geradeausfahrende Verkehr in der Hauptverkehrszeit zusätzlich behindert wird.

Generelles Linksabbiegen

Aufgrund fehlender alternativer Verkehrsbeziehungen wird ein generelles Linksabbiegeverbot an diesem Knotenpunkt im Moment nicht in Betracht gezogen.

Sekundenanzeige am Grünpfeil

Das Anzeigen von Restgrün- bzw. Restrotanzeigen ist bei verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagen nicht möglich, da einige Grünzeiten nach aktuellem Bedarf verlängert werden können und damit der genaue Zeitpunkt eines bestimmten Phasenwechsels nicht vorhersehbar ist.

Der grüne Pfeil hinter der Kreuzung zeigt an, dass der Gegenverkehr durch Rotlicht angehalten ist und dass, wer links abbiegt, die Kreuzung in Richtung des grünen Pfeils ungehindert befahren darf und räumen kann. Sobald der grüne Pfeil nicht mehr angezeigt wird, muss der Abbieger entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Dabei ist auf parallellaufende Fußgänger besonders Rücksicht zu nehmen.



Da in der aktuellen Zeitspanne zwischen dem Grünende des Linksabbiegers und dem Grünanfang des Gegenverkehrs die notwendige Zwischenzeit abläuft, ist es nicht möglich, diese Zeit durch einen Countdown zu verkürzen, der eine nicht vorhandene Sicherheit suggeriert. Ein Countdown für Linksabbieger, der anzeigt, wann der Gegenverkehr grün bekommt, ist ausgeschlossen, da er zu rasanten Fahrmanövern führen könnte.

Aus der eingangs erwähnten Zunahme von Unfällen kann sich schließen lassen, dass viele Verkehrsteilnehmer generell mit den geltenden Regeln überfordert sind oder sich zu sehr von außen ablenken lassen bzw. abgelenkt sind. Die Einführung von Sekundenanzeigen könnte Fahrzeugführer auch dazu einladen, die Restrotzeit anderweitig zu nutzen (z.B. für die Smartphone-Nutzung).

Fazit

Leider können wir keine ganzheitliche Lösung vorschlagen, die zu einer Reduzierung der Unfälle führen könnte und gleichzeitig die aktuelle Leistungsfähigkeit beibehält. Dabei spielt die Brisanz der Feinstaubwerte in der Finanzamtsschlucht eine sehr große Rolle. Der Knotenpunkt muss weiterhin unter dem Aspekt der Unfallhäufungsstelle beobachtet werden.

gez.

Thomas Grothe, Technischer
Beigeordneter



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
