

zu TOP 6.10.



Deckblatt

Datum:
18.09.2018

Seite 1

ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

61

60

32

Betreff: Drucksachennummer:
Lichtsignalanlage Stennertstraße/ Mühlenbergstraße/ Iserlohner Straße

Beratungsfolge:
BV Hohenlimburg am 19.09.2018

Sachstandsbericht Kreuzung Stennertstraße/Mühlenbergstraße/Iserlohner Straße

Am 17.05.18 ereignete sich am signalisierten Knotenpunkt an Iserlohner Str. / Mühlenbergstraße ein tödlicher Unfall. Ein linksabbiegender LKW erfasste einen parallel laufenden Fußgänger.

Die Möglichkeit des Linksabtriegens ist an dieser Lichtsignalanlage (LSA) in der betroffenen Verkehrsbeziehung in zwei Phasen aufgeteilt.

In der ersten Phase der Freigabezeit der Linksabbieger muss dieser auf „bedingt verträgliche“ Verkehrsströme achten. Das heißt, dass der Linksabbieger auf eine ausreichend große Zeitlücke warten muss, die das Abbiegen gegen zwei entgegenkommende Geradeausfahrstreifen, einen Rechtsabbieger und den parallel laufenden Fußgänger ermöglicht. Dies könnte an diesem Kontenpunkt zu einer Überforderung der abbiegenden Fahrzeugführer führen, welche sich nur auf die entgegenkommenden Kraftfahrzeuge und nicht auf Fußgänger konzentrieren.

In der folgenden Phase, werden der entgegenkommende Fahrzeugstrom und der parallel laufende Fußgänger angehalten und ein konfliktfreies abbiegen ist möglich. Die konfliktfreie Möglichkeit des Abtriegens wird durch einen grünen Pfeil (Diagonalgrün) signalisiert. Laut Aussage des Unfallbeteiligtem aus dem Polizeibericht hat sich der Unfall in der Phase ereignet, in der dem Abbieger der grüne Pfeil signalisiert wurde. Die an der Signalanlage hinterlegte Zwischenzeit zwischen dem Rot- Ende für den Fußgänger und Grünbeginn des Diagonalgrüns wurde von der Verwaltung überprüft und konnte als richtig bestätigt werden. Sollte die Aussage des Unfallbeteiligten der Richtigkeit entsprechen, müsste der Fußgänger über Rot gegangen sein.

Um die Sicherheit für den Fußgänger an der Unfallstelle zu erhöhen, müsste dieser grundsätzlich seine Freigabezeit getrennt von dem linksabbiegenden Kfz erhalten. Der linksabbiegende Strom und der Rechtsabbieger aus der Mühlenbergstraße würden dann nicht bedingt-verträglich unter der sog. „Vollscheibe“ (nur rot, gelb, grün ohne Pfeilsymbole), sondern in einer eigenen Phase mit Pfeilsymbolen im Signalgeber signalisiert werden. Ein Austausch von vier Signalgebermasten wäre notwendig, um die zusätzlichen Signalgeber an einem Peitschenmast über der Fahrbahn befestigen zu können.

Die Verwaltung hat die für diese Änderung notwendigen Signalprogramme entwickelt und mit Hilfe des HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) optimiert, beurteilt und mit der aktuellen Steuerung verglichen.

Die Eingangsgröße für die Beurteilung ist der tatsächlich anfallende Verkehr, durch welchen eine Aussage getroffen werden kann, ob der Knotenpunkt mit der Änderung noch leistungsfähig ist.

Ergebnis dieser Prüfung:

Dem Vorteil der sichereren Querung der Fußgänger stünden zunächst längere Wartezeiten für alle Fußgänger entgegen, da diese zukünftig auf Anforderung geschaltet werden müssten. Darüber hinaus muss die aktuelle Freigabezeit der Fußgänger reduziert werden und es kann nicht mehr gewährleistet werden, dass diese, zu jeder Tageszeit, in einem Umlauf die gesamte Furt, über die Mittelinsel hinaus, überqueren können.



Ein weiterer negativer, wesentlicher Aspekt ist, dass der notwendige Stauraum für die gesichert geführten Abbieger nicht vorhanden ist und auch nicht geschaffen werden kann. Werden die Abbiegestreifen überstaut, können die Kraftfahrzeuge auf den anliegenden Fahrstreifen Ihre Freigabezeit nicht nutzen. Das führt besonders, zur Hauptverkehrszeit, auf der Iserlohner Straße zu einem nicht mehr leistungsfähigen Zustand.

Unabhängig von dem fehlenden Stauraum würde sich die Kapazität des gesamten Knotenpunktes im Vergleich zur heutigen Anlage von 4.700 Fz/h auf 2.800 Fz/h reduzieren.

Fazit:

Es ist nicht möglich, über die Änderung der Signalprogramme der aktuellen LSA die Situation zu entschärfen. Auch ein Umbau der LSA, welcher den Abbiegeverkehren eigene Phasen zuteilt ist nicht möglich, da hierdurch die Leistungsfähigkeit nicht mehr aufrecht erhalten werden kann.

Die Verwaltung hat bereits „irreführende“ Verkehrsschilder, die auf eine abknickende Vorfahrt deuten könnten, entfernt.

Als weitere Handlungsoption empfiehlt die Verwaltung, das Queren der betroffenen Furt nicht mehr zuzulassen.

Hierfür würden die Signalgeber außer Betrieb genommen und zwei Umlaufsperren an der Furt errichtet.

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

- Ja
 Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Amt/Eigenbetrieb:

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____
