

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Schildesche	18.02.2016	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	01.03.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Geeignete Sicherungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich Beckhausstraße / Deciusstraße

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Stellungnahmen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Schildesche, 24.09.2015, Top 5.5, Drucksachennummer 2071/2014-2020

Sachverhalt:

Die Bezirksvertretung Schildesche und der Stadtentwicklungsausschuss nehmen den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis:

1. Ausgangssituation

In der Sitzung der Bezirksvertretung Schildesche vom 24. September 2015 wurde der Antrag der CDU-Fraktion wie folgt beschlossen:

Die Verwaltung wird gebeten, umgehend geeignete Sicherungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich Beckhausstraße / Deciusstraße zu sichten und nach vorheriger Vorstellung in der Bezirksvertretung schnellstmöglich umzusetzen.

Als Begründung wurde die latente Gefährdung von Verkehrsteilnehmern im Kreuzungsbereich und ein tödlicher Unfall zwischen einem Radfahrer und einer Stadtbahn angeführt.

2. Unfallgeschehen

Die Auswertung des Unfallgeschehens aus den Jahren 2002 bis 2015 hat ergeben, dass sich im Knotenpunktbereich insgesamt 10 Unfälle der Kategorie 1 – 4 (Unfälle mit Getöteten,

Schwerverletzten, Leichtverletzten und schwerem Sachschaden) unter Beteiligung von Stadtbahnen ereignet haben. In den Jahren 2004, 2009, 2012 und 2015 war es jeweils ein Unfall und in den Jahren 2010, 2011 und 2013 jeweils 2 Unfälle. In einem Fall (Unfall 2015) handelt es sich um einen Unfall der Kategorie 1 (Unfall mit Getöteten). Der Unfall im Jahr 2004 ereignete sich nicht direkt im Knotenpunktbereich, sondern an der Rampe zum Hochbahnsteig. Hier wurde ein Fußgänger von einer Stadtbahn erfasst.

Die Auswertung des übrigen Unfallgeschehens in den Jahren 2013 bis 2015 hat eine Anzahl von 6 Unfällen der Kategorie 1 – 4 ergeben.

Es wird deutlich, dass sich seit dem Jahr 2009 die Unfälle mit Beteiligung der Stadtbahn gehäuft haben. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem Knotenpunkt Beckhausstraße / Deciusstraße trotz des bestehenden Unfallgeschehens um keine Unfallhäufungsstelle im Sinne des gemeinsamen Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW (2008) handelt.

3. Vorhandene Gleissicherung

Um die Verkehrssicherheit an dem Knotenpunkt Beckhausstraße / Deciusstraße dennoch zu erhöhen, wurde die bestehende signaltechnische Anlage durch moBiel in Absprache mit dem Amt für Verkehr im Knotenpunktbereich 07/2014 um zwei zusätzliche gelbe Springlichter mit 300mm Durchmesser erweitert. Ebenso wurden die alten Springlichter mit 200mm Durchmesser gegen neue mit einem Durchmesser von 300mm ausgetauscht.

Der derzeitige Stand der Signalisierung stellt sich aufgrund dieser Maßnahmen nun wie folgt dar:

In der Deciusstraße befindet sich jeweils rechts- und linksseitig ein zweiteiliger Signalgeber (gelb / rot). Der Kraftfahrzeugverkehr wird bei Stadtbahnverkehr durch ein rotes Signal angehalten (siehe Foto 1).

Für Kraftfahrzeuge in der Beckhausstraße sind jeweils zwei zweiteilige Springlichter mit 300mm Durchmesser für gelbes Wechselblinker vorhanden (siehe Foto 2 und 3).

Es handelt sich hier um einen teilsignalisierten Knotenpunkt.



Bild 1: Blickrichtung Beckhausstraße



Bild 2: Blickrichtung Schildesche



Bild 3: Blickrichtung Innenstadt

Eine weitere Aufrüstung der bestehenden signaltechnischen Anlage ist nach Auffassung von moBiel und dem Amt für Verkehr nicht mehr möglich.

Hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten hat moBiel mitgeteilt, dass die Stadtbahn auf dem Streckenteilstück Johannesstift – Deciusstraße – Kattenkamp 50 km/h fahren dürfte, da sich die allgemeine Streckenhöchstgeschwindigkeit aus dem begleitenden Straßennetz ableitet. Seitens der Betriebsfahrschule moBiel werden auf dem Streckenteilstück Johannesstift – Deciusstraße 35-40 km/h und auf dem Streckenteilstück Deciusstraße – Kattenkamp 30km/h für beide Fahrrichtungen geschult. Auch angesichts der Nähe der Haltestelle ist daher davon auszugehen, dass die Stadtbahn im Bereich der Überfahrt nicht schneller als 30km/h fährt.

2009 wurde vom Amt für Verkehr in Zusammenarbeit mit moBiel eine Untersuchung der Verkehrsunfälle 2002 bis 2008 mit Beteiligung von Stadtbahnfahrzeugen an das Potsdamer Ingenieurbüro StadtPlan in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung hat ergeben, dass sich in dem vorgenannten Zeitraum im direkten Knotenpunktbereich Beckhausstraße / Deciusstraße keine Unfälle mit Beteiligung von Stadtbahnfahrzeugen ereignet haben. Somit ließ sich zum damaligen Zeitpunkt auch kein zwingender Handlungsbedarf hieraus für die Umgestaltung des Knotenpunktes ableiten. Das Ingenieurbüro hatte dennoch einen Vorschlag bezüglich der Umgestaltung des teilsignalisierten Knotenpunktes in einen vollsignalisierten Knotenpunkt erarbeitet (Anlage 1).

4. Planungsüberlegungen

Es wurden verschiedene Planungsüberlegungen angestellt. Zunächst erfolgte im Amt für Verkehr durch das Team (Verkehrslenkung) die Prüfung einer Vollsignalisierung des Knotenpunktes im Hinblick auf ihre Realisierbarkeit und die Leistungsfähigkeit unter Zugrundelegung des Vorschlages vom Ingenieurbüro StadtPlan mit folgendem Ergebnis:

Dabei wurde zunächst der Ist- Zustand und dann die Auswirkungen einer Vollsignalisierung untersucht und einander gegenübergestellt.

4.1 Ist - Zustand

Im Ist- Zustand ergeben sich folgende Qualitätsstufen für die Einmündung mit der maßgeblichen Nachmittagsspitze von 16:30 Uhr bis 17:30 Uhr. Eine Berücksichtigung der Stadtbahneingriffe mit Springlichtern und einer Rot/Gelb Signalisierung in der Deciusstraße erfolgt durch eine fiktive Belastungserhöhung aller betroffenen Fahrrichtungen.

Zufahrt	Arm	mittlere Warte-zeit	Auslastungsgrad	Stufe der Verkehrsqualität
		[s]	[%]	[-]
Beckhausstr. (Nord)	3	0	21	A
Deciusstr.	2	17	48	B
Beckhausstr. (Süd)	1	5	48	A
			Knotenpunkt	B

Die Qualitätsstufe der Gesamtkreuzung ergibt im Rahmen der Berechnung den Wert B. Dies bedeutet, dass die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme vom bevorrechtigten Verkehr und der Stadtbahn beeinflusst werden. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind insgesamt noch gering.

4.2 Vollsinalisierung

Um die Teilsignalisierung in eine Vollsinalisierung zu ändern, sind sämtliche vorhandenen Signalgeber für den Kfz-Verkehr abzubauen und durch dreiteilige Signalgeber (rot/gelb/grün) in allen Fahrrichtungen zu ersetzen.

Bei Errichtung einer Vollsinalisierung mit einer konfliktfreien Phase für den Stadtbahnverkehr (alle Fahrrichtungen in rot gesetzt) ergeben sich folgende Qualitätsstufen in der maßgeblichen Nachmittagsspitze von 15:30 Uhr bis 16:30 Uhr.

Zufahrt	Arm	mittlere Warte-zeit	Auslastungsgrad	Stufe der Verkehrsqualität
		[s]	[%]	[-]
Beckhausstr. (Nord)	3	52	78	D
Deciusstr.	2	95	84	E
Beckhausstr. (Süd)	1	83	97	E
			Knotenpunkt	E

Die Qualitätsstufe E geht von Staus aus, die sich in der Verkehrsspitze nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.

Die hohe Auslastung der Lichtsignalanlage ergibt sich aus den fehlenden Aufstellspuren in der Beckhausstraße.

Wie aus oben genannter Untersuchung zu entnehmen, wirkt sich die Vollsinalisierung des

Knotenpunktes erheblich auf die Leistungsfähigkeit der Beckhausstraße aus. Aus Platzgründen können keine separaten Fahrspuren für Links- sowie Rechtsabbieger angelegt werden. In diesem Zusammenhang müssen auch die beiden benachbarten Einmündungen Meierfeld und Hamfeldstraße mit überprüft werden, da eine ausschließliche Vollsignalisierung der Einmündung Deciusstraße zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen führen wird.

4.3 Erweiterung der Teilsignalisierung

Der Austausch der Springlichter durch zweiteilige Signalgeber (gelb/rot) analog zur Ausfahrt Deciusstraße auf der Beckhausstraße ist aus folgenden Gründen nicht sinnvoll. Von und zum Hochbahnsteig Deciusstraße (Nordseite) sind heute bereits ungesicherte Überwege vorhanden. Dieser Stadtbahnzugang liegt in unmittelbarer Nähe zur neuen Signalisierung und führt deshalb bei den das Gleis bzw. die Beckhausstraße querenden Fußgängern zu Irritationen über den genauen Vorrangstatus des Individual- bzw. Stadtbahnverkehrs. Zusätzlich gibt es bei vergleichbaren Anlagen die Tendenz das rote Signal nur als Halt für Rechts- bzw. Linksabbieger zu deuten und die wartenden Fahrzeuge zu überholen. Dies verhindert dann, dass wartende ausbiegende Fahrzeuge auf dem Gleis dieses räumen können und behindert bzw. gefährdet hierdurch den Stadtbahnverkehr. Diese Regelung wird daher vom Amt für Verkehr aus diesen Gründen abgelehnt.

4.4 Schrankenanlage

Eine Schrankenanlage lässt sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen Fahrbahn und Gleiskörper nicht realisieren. Außerdem wäre trotz Schrankenanlage zusätzlich eine Signalisierung des Knotenpunktes mit den bereits oben beschriebenen negativen Effekten erforderlich.

4.5 Ausweisung der Deciusstraße als Einbahnstraße

Da die Deciusstraße eine nicht ganz unerhebliche Rolle im Straßennetz wahrnimmt, wird eine Ausweisung als Einbahnstraße im Bereich zwischen Verbrauchermarkt und Beckhausstraße in Fahrtrichtung Beckhausstraße zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen in die Hamfeldstraße und das Meierfeld mit potenziell neuen Gefahren durch Abbiegevorgänge mit dem Stadtbahnverkehr führen. Des Weiteren ist hierdurch die Erreichbarkeit des Verbrauchermarktes auch erheblich eingeschränkt. Eine solche Regelung wird daher als nicht zielführend angesehen.

4.6 Aufweitung des Straßenquerschnittes der Beckhausstraße

Die Aufweitung des Straßenquerschnitts der Beckhausstraße zur Anlage von separaten Abbiegespuren hätte einen nicht verhältnismäßigen Eingriff in die Bebauung (Abriss) und angrenzende Grundstücke zur Folge.

4.7 Geschwindigkeitsreduzierung

Eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Beckhausstraße für den Individualverkehr auf 30 km/h ist aus Sicht der Verwaltung nicht erforderlich, da beim Abbiegen keine hohen Geschwindigkeiten gefahren werden können. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten der Stadtbahn wird auf Punkt 3 dieser Informationsvorlage verwiesen.

4.8 Neue Querschnittsaufteilung (Anlage 2)

Grundsätzlich besteht noch die Möglichkeit eines generellen Umbaus der Beckhausstraße mit einer Verlegung der Stadtbahn in Mittellage ohne eigenen Gleiskörper, der in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen jedoch ebenfalls zu prüfen wäre, da er zu wesentlichen

Neugestaltungen im Gesamtverlauf der Beckhausstraße führt, deren Konsequenzen heute nicht absehbar sind. Eine Realisierung ist nach derzeitigem Kenntnisstand mittelfristig jedoch nicht absehbar, da ein solcher Umbau auch mit einem erheblichen Kostenaufwand weit über die erwartbare Förderung zum Ausbau für breitere Stadtbahnen hinaus verbunden ist und entsprechende Finanzmittel nicht zur Verfügung stehen.

5. Fazit

Ein Umbau der bestehenden Signalisierung (Vollsignalisierung / Erweiterung der Teilsignalisierung) ist aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf den Individualverkehr nicht sinnvoll. Aus Sicht der Verwaltung sollte jedoch im Zuge der Planung zum Umbau der Stadtbahnlinie 1 für die neue Fahrzeuggeneration VAMOS die Alternative einer Mittellage im Hinblick auf den verkehrlichen und sicherheitstechnischen Nutzen geprüft werden.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
Moss	