

2024.11.06

Stellungnahme des ADFC Münsterland e.V. zur Vorlage V/0406/2024 - Von-Esmarch-Straße - Umsetzung eines Unfallkommissionsbeschlusses - Überplanung des Kreisverkehrs hin zu einer signalisierten Kreuzung

Der ADFC lehnt die Planung der o. g. Vorlage ab, da sie die Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs in den Vordergrund stellt, die Ziele der E-Klima und der neuen StVO vernachlässigt und eine Aufwertung im Bestand unberücksichtigt lässt.

Der ADFC bittet folgende Aspekte bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen:

1. Die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit von allen Verkehren und die Vermeidung von zusätzlichem Flächenverbrauch.
2. Die Grundsätze der E-Klima 2022 und der neuen StVO.
3. Als Sofortmaßnahme und Verkehrsversuch ist der Radverkehr im Mischverkehr zu führen. Sollte sich die Führung im Mischverkehr bewähren, wird diese dauerhaft installiert.
4. Sollte sich die Führung im Mischverkehr nicht bewähren, könnte der Kreisverkehr gemäß dem aktuellen Stand der Technik nachgebessert werden.

Begründung

Zu 1.

Die Planung eines Knotens mit je drei Abbiegespurstreifen ist ein Rückschritt in die 70er Jahre und entspricht den Idealen einer autogerechten Stadt. Das macht die Verkehrsstudie des Büros Inros Lackner deutlich, die die Leistungsfähigkeit des MIV in den Vordergrund stellt, den Rad- und Fußverkehr ausbremst und nur am Rande die Sicherheit behandelt.

„Im Planfall 0 und 1 (Bestand) hat der Radverkehr so gut wie keine Wartezeiten. Durch den Umbau ... entstehen Wartezeiten ... kleiner 70 Sekunden“¹. Das entspricht einer deutlichen Verschlechterung der Qualitätsstufe QSV von A nach D. Für den hohen Radverkehrsanteil auf der Von-Esmarch-Straße, besonders in den Spitzenstunden, ist das nicht akzeptabel und widerspricht den Zielen der E-Klima.

Anmerkung: Die E-Klima fordert Kfz-Reisezeiten verstärkt in Relation zum Umweltverbund zu beurteilen und dabei *„Reisezeitgewinne im ÖV und Radverkehr mit hohem Gewicht zu versehen“².*

Unberücksichtigt bleibt in der Studie:

- Der Planfall „Optimierung des Kreisverkehrs“,

¹ Verkehrsstudie Münster, Ing.-Büro Inros Lackner, S. 28

² E-Klima 2022, FGSV, S. 20

- die Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken der Zählung Nov. 2023 gegenüber Jan. 2020 um bis zu 15 % (Anmerkung: Der Studie liegen nur die Zahlen von 2020 zu Grunde),
- Die Halbierung der Unfallzahlen (Kategorie 1-3) im Zeitraum 2020-2022 gegenüber 2018-2020 und
- die Kontinuität der Verkehrsführung entlang der Achse Austermannstraße / Busso-Peuschstraße / Roxeler Straße, mit vier Kreisverkehren.

Unerwähnt bleibt in der Studie ein zusätzlicher Flächenverbrauch von bis zu 30 %. ³

Zu 2.

Übergeordnete Ziele der E-Klima sind die „Verkehrsleistung zu reduzieren“ und „motorisierten Verkehre auf den Umweltverbund zu verlagern“. ⁴

Die Verkehrsstudie der Stadt Münster erwartet im Prognosefall jedoch „eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens“ ⁵ und widerspricht damit sowohl den Zielen der E-Klima als auch denen der neuen StVO, hinsichtlich Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung.

Würden die Ziele der E-Klima zu Grunde gelegt und sich das Kfz-Verkehrsaufkommen nicht erhöhen, ist der Kreisverkehr ausreichend leistungsfähig, denn gem. Studie ist nur der südliche Arm des Kreisverkehrs und nur in der morgendlichen Spitzenstunde betroffen, „weshalb man diesen temporären Zustand akzeptieren könnte“. ⁶

Anmerkung: Da sich das Kfz-Verkehrsaufkommen 2023 gegenüber 2020 sogar verringert hat, sollte sich demnach der Verkehrsablauf sogar verbessert haben.

Anmerkung: Für den MIV werden, gem. E-Klima, geringere und homogenere Geschwindigkeiten gefordert. Um diese zu unterstützen, sollen u. a. „schmalere Fahrbahnquerschnitte“ und „kleine Kreisverkehre“ ⁷ bevorzugt werden.

Zu 3.

Gemäß den Regelwerken (ERA und Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren), sowie den Forschungsergebnissen der UdV sind Kreisverkehre, wegen der annähernd gleichen Geschwindigkeiten von Rad und Kfz, sichere Verkehrsanlagen. Das bestätigt die Unfallstatistik für den Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße, die nur Leichtverletzte und Sachschäden nennt.

Wird der Radverkehr im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt, werden die Konfliktstellen von umlaufenden Radwegen an den Querungen der Kreisverkehrarme vermieden. Eine höhere Sicherheit ist zu erwarten. Bis zu 15.000 Kfz/24h wird das, laut ERA, überwiegend akzeptiert. Zur Info: Bei der Verkehrszählung 2023 betrug die Kfz-Verkehrsstärke am Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße ca. 13.000 Kfz/24 h.

³ Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006, FGSV, Abs. 1.4.4 Umweltverträglichkeit

⁴ E-Klima 2022, FGSV, S. 20

⁵ Verkehrsstudie Münster, Ing.-Büro Inros Lackner, S. 28

⁶ Verkehrsstudie Münster, Ing.-Büro Inros Lackner, S. 28

⁷ E-Klima 2022, FGSV, S. 21

Die hierfür erforderlichen Umbauarbeiten erscheinen überschaubar, so dass diese Führungsform als Sofortmaßnahme kurzfristig umgesetzt werden könnte. Erforderlich ist eine Ausleitung des Radverkehrs aus den Nebenanlagen über Schutzstreifen in den Mischverkehr und ggf. das Aufbringen von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Verlängerung des kürzlich aufgebracht Radfahrstreifens auf der Von-Esmarch-Straße würde die Umsetzung vereinfachen. Eine Temporeduzierung auf T30 würde die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zusätzlich massiv fördern.

Da diese Führungsform in Münster nicht üblich ist, sollte sie als Verkehrsversuch evaluiert werden (z. B. begleitet durch UDV, Dr. Bondzio etc.) und könnte bei einem positiven Verlauf zu einer stadtweiten Optimierung von Kreisverkehren beitragen.

Der ADFC geht davon aus, dass hierdurch erhebliche Kosten eingespart werden.

Zu. 4.

Sollte sich die Führung im Mischverkehr nicht bewähren, könnte der vorhandene Kreisverkehr optimiert werden, da er nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen entspricht.

Hierzu zählen insbesondere:

- Das Anlegen von Kfz-Aufstellflächen durch Absetzen der Radfurt um 5,0 m,
- die Aufpflasterung (Schwelle) der Rad- und Fußfurten,
- das Anlegen von gut erkennbaren „Haifischzähnen“,
- Ergänzung um Stoppschilder und
- ggf. eine Verengung der Kurvenradien, um die Kfz-Einfahr- und Ausfahrgeschwindigkeit zu verringern.

Das Absetzen der Radfurt erhöht die Sicherheit durch Verringerung des toten Winkels bei ausfahrenden Kfz und erhöht die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs beim Ein- und Ausfahren (kontinuierlicheres Einfahren, kein Blockieren des nachfolgenden Kfz-Verkehrs im Kreis beim Ausfahren).

Die Verkehrsstudie bestätigt dies; leider ohne die Optimierung des Bestand-Kreisverkehrs als Planfall in Betracht zu ziehen. Zitat: „Die ungünstig positionierten Furten mit mangelnden Aufstellflächen reduzieren die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr.“⁸

Hans-Günter Ockenfels

ADFC Münsterland e.V. – Fachgruppe Radverkehr

hg.ockenfels@adfc-ms.de

⁸ Verkehrsstudie Münster, Ing.-Büro Inros Lackner, S. 33