

Verkehrliche Stellungnahme zu den Maßnahmen im Umfeld des Hertinger Tors in Unna

I. Umbauplanungen der Kreuzung B1 / Hertingerstraße

Der geplante Umbau der Kreuzung B1 / Hertingerstraße (Entwurf von Straßen NRW, 12/2019) ist aus Sicht der Verkehrssicherheit gegenüber dem heutigen Ausbauzustand grundsätzlich positiv zu bewerten.

Aus Sicht der Fußgänger stellt der Wegfall der „freien Rechtsabbieger“ im Kfz-Verkehr einen deutlichen Sicherheitsgewinn dar. Im Regelfall stellen diese frei abfließenden und nicht signalgesicherten Rechtsabbieger eine hohe Verkehrsgefährdung für Fußgänger dar. Aufgrund fehlender Unfallzahlen der vergangenen Jahre, kann der Sicherheitsgewinn allerdings nicht quantifiziert werden.

Bedingt durch den Kreuzungswinkel der Hertingerstraße mit der B1, liegen die Fußgängerfurten weit abgerückt vom Kreuzungsmittelpunkt. Dies kann dazu führen, dass von der Hertingerstraße in die B1 rechts- oder linksabbiegende Kfz diese Fußgängerfurt übersehen bzw. mit einer derart weit abgerückten Furt nicht rechnen. Daher sollte das Signalprogramm so gestaltet sein, dass die Freigabe der Kfz auf der Hertingerstraße unabhängig von der Freigabe der Fußgängerfurten erfolgt. Entsprechend ist eine eigene Phase für die Fußgängerfurten vorzusehen. Diese separate Phase führt zu einer Verringerung der Freigabezeiten für den Kfz-Verkehr. Entsprechend wird seine Verkehrsqualität weiter eingeschränkt, d.h. seine Wartezeiten steigen. Ggf. wird dadurch sogar die Kapazität des derzeitigen Entwurfs des Knotenpunktes überschritten. Eine abschließende Beantwortung dieser Frage kann jedoch erst nach Vorliegen von bemessungsrelevanten Verkehrsdaten am Knotenpunkt erfolgen.

Aus Sicht des Radverkehrs stellt sich der geplante Umbau ebenfalls grundsätzlich positiv dar. Gegenüber dem heutigen Ausbauzustand, in dem keinerlei Radverkehrsanlagen entlang der Hertingerstraße vorhanden sind, sind nach Umsetzung der Planung zumindest im Knotenpunktbereich Radverkehrsanlagen vorhanden. Dabei ist das „Vorziehen“ der Haltlinie für den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr positiv zu bewerten. Allerdings stellt sich die Frage, warum der Radfahrstreifen in der südlichen Ausfahrt der Hertingerstraße nicht ebenfalls schon wie in der nördlichen Ausfahrt auf Höhe der markierten Dreiecksinsel beginnt. Ebenso ist eine weiterreichende Roteinfärbung der Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich zu empfehlen.

Aus Sicht der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer stellt sich jedoch die Frage, inwieweit noch die Verkehrsqualität für alle erhöht werden kann, da eine aktuelle Beurteilung des geplanten Umbaus des Knotenpunktes scheinbar zu einer zumindest für den Kfz-Verkehr nur mangelhaften Verkehrsqualität führen wird. Aufgrund fehlender bemessungsrelevanten Verkehrsdaten am Knotenpunkt konnten keine eigenen Berechnungen durchgeführt werden.

Eine Alternative zur möglichen Verlängerung von Abbiegefahrstreifen ist die weiter unten dargestellte „Ringlösung“.

II. Verkehrskonzept am Hertinger Tor

Der vorgeschlagene Umbau der Einmündung der Hertingerstraße / Brockhausstraße in einen Kreisverkehr und die Erweiterung der Brockhausstraße um eine Fahrbahn stellt grundsätzlich eine verkehrliche Lösungsmöglichkeit dar, die ein hohes Verkehrssicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmer und eine hohe Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr aufweist.

Sowohl für den Fuß- und den Radverkehr bedeutet dies in Nord-Süd-Richtung jedoch eine erhebliche Verlängerung der Wegstrecke. Speziell für den Fußverkehr, der besonders umwegeempfindlich ist, wird dadurch die Verkehrsqualität erheblich eingeschränkt.

Grundsätzlich positiv ist auch der Ansatz zu bewerten, dass ein schulisches Mobilitätskonzept entwickelt werden soll. Nur so kann die häufig große Anzahl an Hol- und Bringverkehren durch die Eltern mit dem Pkw verringert werden. Gänzlich vermeiden lassen sich Hol- und Bringverkehre jedoch im Regelfall nicht. Daher ist die Planung von Hol- und Bringzonen notwendig, um die verbleibenden Hol- und Bringverkehre geordnet und sicher für alle Verkehrsteilnehmer abwickeln zu können. Dabei ist die östlich des geplanten Kreisverkehrs vorgesehene Hol- und Bringzone (6 Stellplätze) jedoch kritisch zu sehen, da die hier aus- bzw. einsteigenden Kinder einerseits nicht direkt über einen geschützten Gehwegbereich geführt werden, sondern über eine Fahrgasse geführt werden, und andererseits den Kreisverkehr queren müssen. Auch die südwestlich des geplanten Kreisverkehrs vorgesehene Hol- und Bringzone ist aus Gründen der Verkehrssicherheit eher negativ zu beurteilen. Durch die Schrägaufstellung der Stellplätze wird es hier beim Ausparken zu Rückwärtsfahrten bei eingeschränkter Sicht kommen. Dadurch werden insbesondere Kinder, die auf die Fahrbahn treten, unnötigerweise gefährdet.

Nicht zuletzt negativ zu bewerten, ist der Wegfall von mindestens 9 Bäumen.

Eine Alternative zum möglichen Umbau der Kreuzung Hertingerstraße / Brockhausstraße in einen Kreisverkehr ist die nachfolgend dargestellte „Ringlösung“.

III. Alternatives Ringkonzept

Sowohl der Umbau der Kreuzung B1 / Hertingerstraße als auch der Umbau der Kreuzung Hertingerstraße / Brockhausstraße in einen Kreisverkehr stellen zwar eine verkehrlich grundsätzlich machbare und im Wesentlichen sichere Lösung dar, jedoch ist dies nicht die einzige Möglichkeit für eine verbesserte Abwicklung der Verkehre im Bereich der Hertingerstraße

Eine Alternative zu den geplanten Umbauten stellt eine veränderte Verkehrsführung dar. Hierbei wird zumindest der untere Abschnitt der Hertingerstraße zwischen der B1 und der Kampfstraße im Einrichtungsverkehr für den Kfz geführt. Für den Kfz-Verkehr ist demnach nur noch eine Einfahrt von der B1 in den unteren Abschnitt der

Hertingerstraße möglich. Für den Radverkehr bleibt der untere Abschnitt der Hertingerstraße jedoch weiter in beide Richtungen befahrbar.

Durch diese Maßnahme lässt sich einerseits am Knotenpunkt Hertingerstraße / B1 eine verbesserte Verkehrsqualität erzielen, da für die Ausfahrt aus der nördlichen Hertingerstraße nur noch Freigabezeiten für den ausfahrenden Radverkehr und nicht für den Kfz-Verkehr vorgesehen werden müssen. Andererseits lässt sich für den aus Süden kommenden und in Richtung Norden in die Hertinger Straße einfahrenden Verkehr am Knotenpunkt eine verkehrlich bessere Ausfahrtsituation schaffen, da für den Radfahrstreifen und den Kfz-Fahrstreifen größere Breiten vorgesehen werden können, so dass eine Überholabstand von 1,50 m tatsächlich auch vorhanden ist.

Zusätzlich kann am Knotenpunkt Hertingerstraße / Brockhausstraße auf den Umbau des Einmündungsbereiches in einen Kreisverkehr verzichtet werden, da die unübersichtliche Einmündungssituation durch Wegfall von Fahrbeziehungen aus Richtung Norden deutlich entschärft wird. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die Einmündung sollte dann auch nach Realisierung der Grundschule und der Kindertagesstätte vorhanden sein. Um den Verkehrsablauf auf der Brockhausstraße jedoch nach Realisierung der Grundschule und der Kindertagesstätte sicher abwickeln zu können, wird empfohlen, die geplante Realisierung einer zweiten Fahrbahn aus der bisherigen Planung zu übernehmen und beizubehalten.

Die durch die Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs auf dem südlichen Abschnitt der Hertingerstraße verlagerten Verkehre müssten dann zwischen dem Innenstadtring und der B1 alternativ über die Massener Straße / Feldstraße oder die Wasserstraße und die Iserlohner Straße geführt werden. Inwieweit diese alternativen Streckenabschnitte ausreichend leistungsfähig sind, ist im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung zu prüfen, da hierzu belastbare Verkehrszahlen an mehreren Knotenpunkten vorliegen müssen.

Mit der Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs auf dem südlichen Abschnitt der Hertingerstraße geht eine Verschlechterung der verkehrlichen Kfz-Erreichbarkeit des südlich der B1 zwischen der Hertingerstraße und der Feldstraße liegenden Wohngebiet einher. Dem gegenüber steht ein deutlich geringerer Ausbauaufwand am Knotenpunkt Hertingerstraße / B1 und ein Verzicht auf die Realisierung eines Kreisverkehrs Hertingerstraße / Brockhausstraße.