

Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	26.08.2008	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen
aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage
nach § 4 der Geschäftsord-
nung

Stellungnahme zu einem
Antrag nach § 3 der Ge-
schäftsordnung

Kreuzung Cäcilienstraße/Neuköllner Straße/Nord-Süd-Fahrt (Altstadt Süd)

hier: Beschluss aus der Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt vom 15.11.2007, TOP 5.1.12

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie die durch den gegenläufigen Linksabbiegeverkehr entstehenden Gefahrensituationen auf der Kreuzung Nord-Süd-Fahrt/Cäcilienstraße entschärft werden können. Dabei soll besonders der Einsatz von Bodenmarkierungen, Beschilderungen und taktilen Bodenelementen berücksichtigt werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei dem Knoten Cäcilienstraße/Neuköllner Straße/Nord-Süd-Fahrt handelt es sich um eine langjährige Unfallhäufungsstelle, die sich regelmäßig durch folgendes Unfallgeschehen auszeichnet:

- a) Radfahrer, welche die Radwege des Knotens entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung befahren, werden von Pkw-Fahrern, die von der Nord-Süd-Fahrt bzw. von der Neuköllner Straße in den Knoten einbiegen, erfasst.
- b) Fahrzeuge, die entgegen der Signalisierung in den Knoten einfahren, kollidieren mit signaltechnisch bevorrechtigten Fahrzeugen
- c) Pkw-Fahrer, die im Kreuzungsmittelpunkt die Spur wechseln bzw. unvermittelt bremsen, kollidieren mit dem Folgeverkehr

Am 04.06.2008 fand im Rahmen einer Sondersitzung der Unfallkommission eine Verkehrssimulation statt. Mittels dieser Untersuchung sollten verkehrstechnische Maßnahmen, die zur Reduzierung des Unfallgeschehens geeignet waren, diskutiert und beschlossen werden

Der Knoten wurde unter dem Kriterium beleuchtet, wie sich die Verkehrssicherheit in einem Konfliktpunkt, der sich durch enge, vielfältige Fahrbeziehungen auszeichnet, nach Möglichkeit durch die Herausnahme einer Fahrbeziehung optimieren lässt. Der Focus der Untersuchung wurde dabei

auf die Frage bezogen, ob die zweispurigen Linksabbiegebeziehungen von der Nord-Süd-Fahrt bzw. von der Neuköllner Straße auf eine einspurige Führung reduziert werden können. Im Ergebnis wurde im Zuge der Voruntersuchung festgestellt, dass bei einer Reduzierung die Leistungsfähigkeit der nördlichen Zufahrt sowohl in der morgendlichen als auch in der abendlichen Spitzenstunde gewährleistet wäre. Die gleiche Reduzierung würde dagegen bei der südlichen Zufahrt (aus Richtung Neuköllner Straße kommend) dazu führen, dass die Auslastung insbesondere in der abendlichen Spitzenstunde deutlich überschritten würde. Laut diesem Untersuchungsergebnis war die einspurige Führung der Linksabbiegespur aus Richtung Neuköllner Straße kommend somit nicht verkehrsgerecht.

Als weiterer Schritt wurde die vollständige Herausnahme der Linksabbiegebeziehung aus Richtung Nord-Süd-Fahrt kommend untersucht. Hier wurde als Ergebnis festgehalten, dass die Zufahrt in Richtung der Brücken auch über die Bäche relativ problemlos zu bewältigen wäre. Dieser Lösungsansatz wäre demnach möglich, hätte jedoch keine Zeitvorteile für die Signalphasen der übrigen Verkehrsbeziehungen im Knoten, so dass es unschädlich ist, die Abbiegebeziehung zu belassen.

Die entwickelte Lösung konzentrierte sich daher auf eine Kombination der Ansätze: Die Linksabbiegebeziehung aus Richtung Nord-Süd-Fahrt kommend wird auf eine einspurige Führung reduziert, die zweispurige Führung aus Richtung Neuköllner Straße kommend wird dagegen beibehalten. Durch diese Änderung wird ein entsprechender Freiraum erzielt, der eine eindeutige bauliche Trennung der Spuren ermöglicht und somit die Spurführung und die Übersichtlichkeit des Knotens deutlich verbessert. Parallel zu dieser Führung soll die Signalisierung des bisher frei fließenden Rechtsabbiegers von der Nord-Süd-Fahrt auf die Cäcilienstraße erfolgen. Durch eine entsprechende bauliche Ausgestaltung der Dreiecksinsel auf der Cäcilienstraße wird dabei gewährleistet, dass abbiegende Fahrzeuge konfliktfrei mit den Linksabbiegern aus Richtung Cäcilienstraße abbiegen können, so dass die Ausfahrt ebenfalls im Zuge der Linksabbiegephase mit gleicher Grünzeit möglich ist. Die Verflechtung auf die Cäcilienstraße erfolgt dann hinter dem eigentlichen Konfliktpunkt. Ein störender Strom für die Ausfahrenden ergibt sich dabei nur durch die Fußgänger und Radfahrer bzw. durch den motorisierten Verkehr auf der Cäcilienstraße.

Die Unfallkommission war bezüglich der diskutierten Lösungsansätze einvernehmlich der Auffassung, dass das Unfallgeschehen so deutlich reduziert werden kann. Durch die Signalisierung des Rechtsabbiegers aus Richtung Nord-Süd-Fahrt kommend, wird die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer deutlich verbessert. Allein die Unfälle die in 2007 auftraten, als von der Rampe ausfahrende Fahrzeugführer, die Radfahrer auf der Cäcilienstraße erfassten, könnten durch diese Signalisierung zukünftig vermieden werden. Zudem wird die Kreuzung durch die Umgestaltung wesentlich übersichtlicher, so dass auch mit einem Rückgang der Abbiegeunfälle und des Gesamtunfallaufkommens gerechnet werden kann. Die Unfallkommission stimmte daher dem Umgestaltungsvorschlag des Ingenieurbüros zu.

Die ersten Planungsschritte zu dieser Umgestaltung wurden durch die Verwaltung bereits veranlasst.

Diskutiert wurde ebenfalls erneut die Problematik der zweispurigen Linksabbiegeföhrung von der Cäcilienstraße auf die Nord-Süd-Fahrt. Im Zusammenhang mit dieser Abbiegebeziehung war eine deutliche Beruhigung des Knotens eingetreten, als im Zuge der Baumaßnahmen zu Peek & Cloppenburg lediglich eine Linksabbiegespur zur Verfügung stand und die andere Spur nur für Wendefahrten in Richtung Neumarkt eingerichtet wurde. Hier wurde in der Sitzung vereinbart, dass bezüglich dieser Ausgestaltung zunächst Voruntersuchungen erfolgen und die einspurige Führung von der Cäcilienstraße auf die Nord-Süd-Fahrt ggf. in einem zweiten Schritt eingerichtet werden soll.

Da kleinere Schritte zur Optimierung des Knotens wie z.B. die Beseitigung von Sichtbehinderungen, die Untersuchungen von Spurbreiten und -führungen bereits in der Vergangenheit erfolgten, waren kurzfristige Maßnahmen zur Optimierung des Knotens derzeit nicht ersichtlich.