

Alternative Lösungen zur Führung der Fußgänger am KP Kardinal-Galen-Ring / Matthiasstraße

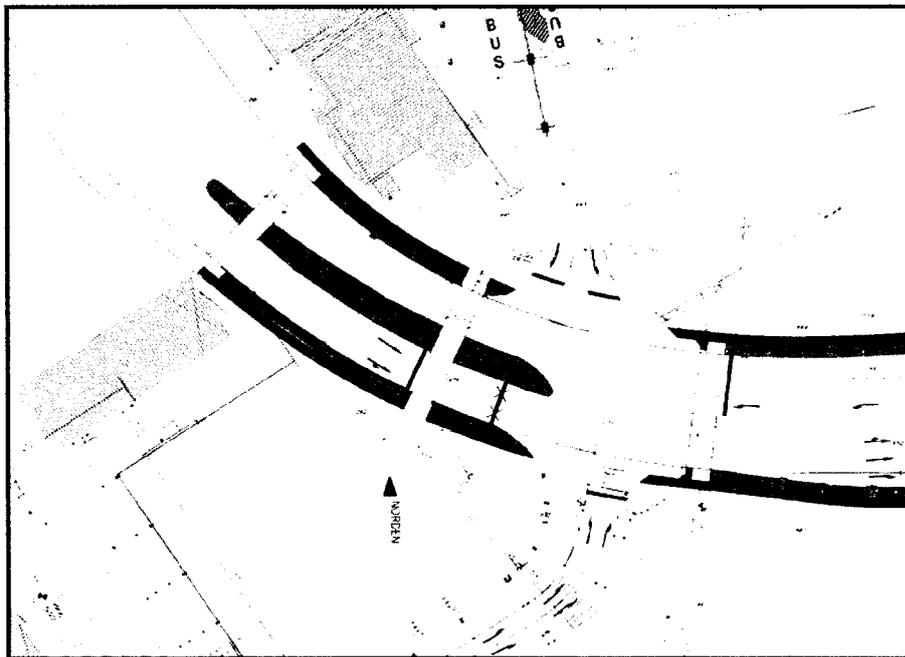
Vorbemerkung:

Sowohl in der Untersuchung vom 06.05.2004 als auch in der aktuellen Ergänzung wurden lediglich **Abschätzungen** der verkehrlichen Auswirkungen vorgenommen. Eine Simulation der Verkehrsabläufe an den betrachteten Knotenpunkten mit den jeweils veränderten Randbedingungen ist nicht erfolgt. Hierfür wäre eine relativ aufwändige Neuprogrammierung der LSA-Schaltungen erforderlich.

1. Lösungen aus Untersuchung vom 06.05.04

1.1 zusätzliche Furt westlich des Knotenpunktes (direkte Führung der Fußgänger, siehe auch Untersuchung vom 06.05.2004)

- Durch das Versetzen der Haltelinie in der westlichen Zufahrt um rd. 15 m nach Westen ergeben sich längere Zwischenzeiten für die Schaltung der LSA
- Der Stauraum zwischen den Knotenpunkten ZOB und Bahnhofsausfahrt verringert sich, wodurch ein Überstauen des Knotenpunktes Bahnhofsausfahrt und der Furt am KP Bahnhofsausfahrt wahrscheinlicher wird



1.2 Furt östlich des KP Matthiasstraße entfällt, Führung der Fußgänger westlich des Knotenpunktes (direkte Führung, siehe auch Untersuchung vom 06.05.2004)

- Durch den Wegfall der Querung östlich des KP kann die Haltelinie dieser Zufahrt maximal um 5 Meter näher an den Knotenpunkt verschoben werden. Durch die neue Furt im Westen ist ein Versetzen der Haltelinie um mindestens 15 Meter notwendig (wie auch in Lösung 1.1). Daraus folgen längere Räumzeiten, wodurch kürzere Freigabezeiten bedingt sind, die in diesem Fall etwas durch die Verkürzung der Räumzeiten der östliche Zufahrt kompensiert werden
- Der Stauraum zwischen den Knotenpunkten ZOB und Bahnhofsausfahrt verringert sich, wodurch ein Überstauen des Knotenpunktes Bahnhofsausfahrt und der Querung am KP Bahnhofsausfahrt wahrscheinlicher wird
- Durch die Aufgabe der östlichen Furt entstehen hier natürliche Nachteile in dieser Fußgängerbeziehung. Ob diese tolerabel wären müsste noch abgewogen werden.



Ausschlaggebend für die Empfehlung, keine Furt westlich des Knotenpunktes Matthiasstraße anzulegen (egal ob zusätzlich oder als Ersatz für die östliche Furt) war jeweils die Reduzierung des Stauraums in der westlichen Zufahrt um rd. 15 m und die dadurch resultierende höhere Wahrscheinlichkeit des Überstauens der Bahnhofsausfahrt und der zugehörigen Furt.

2. Weitere Lösungen

Gemäß Aussage von Herrn Bergmeyer bestehen Überlegungen, die bestehende Passage im Bereich Nadorff-Dreieck in Verlängerung der Furt am KP Bahnhofsausfahrt zu schließen. Damit wäre die Funktion und Sinnhaftigkeit einer LSA-gesicherten Fußgängerfurt an dieser Stelle tatsächlich eventuell fragwürdig. Ob diese Schließung allerdings möglich ist und welche Folgerungen für die Fußgängerströme daraus resultierten, muss gesondert geprüft werden.

Sollte als Ersatz für die Furt an der Bahnhofsausfahrt (oder als Ergänzung) doch eine Furt westlich des Knotenpunktes Matthiasstraße gewünscht werden, muss primär der entstehende Nachteil der Stauraumreduzierung kompensiert werden. Nachfolgend sind einige, zumindest theoretisch denkbare, Lösungsansätze aufgezeigt und bewertet worden.

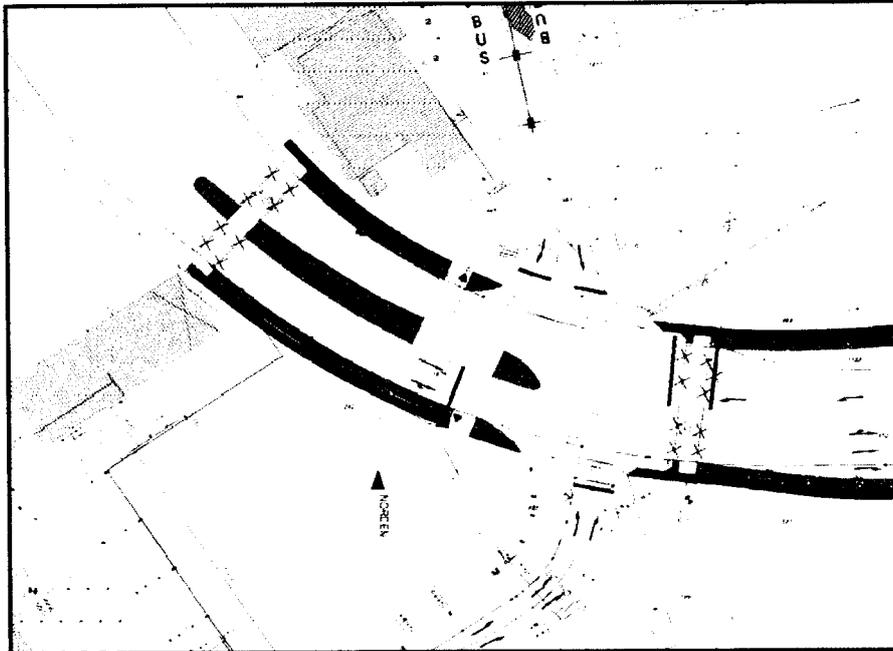
2.1 Furt östlich KP Matthiasstraße entfällt, Furt westlich des KP wird mit versetzter Führung der Fußgänger ausgebildet (siehe Abbildung)

- Die Haltelinie für den Kfz-Verkehr in der westlichen Zufahrt müsste um rd. 4 m in Richtung Westen verschoben werden
- Keine wesentlich längeren Räumwege
- Stauraum für die Fahrzeuge in der westlichen Zufahrt verringert sich nur um ca. 4 Meter, wodurch das Risiko des Überstauens des KP Bahnhofsausfahrt nur minimal (vernachlässigbar) vergrößert wird
- Akzeptanz der Furt ist aufgrund des längeren Weges für die Fußgänger sehr fragwürdig. Überqueren des Kardinal-Galen-Ringes in einem Zug kann nicht gewährleistet werden.

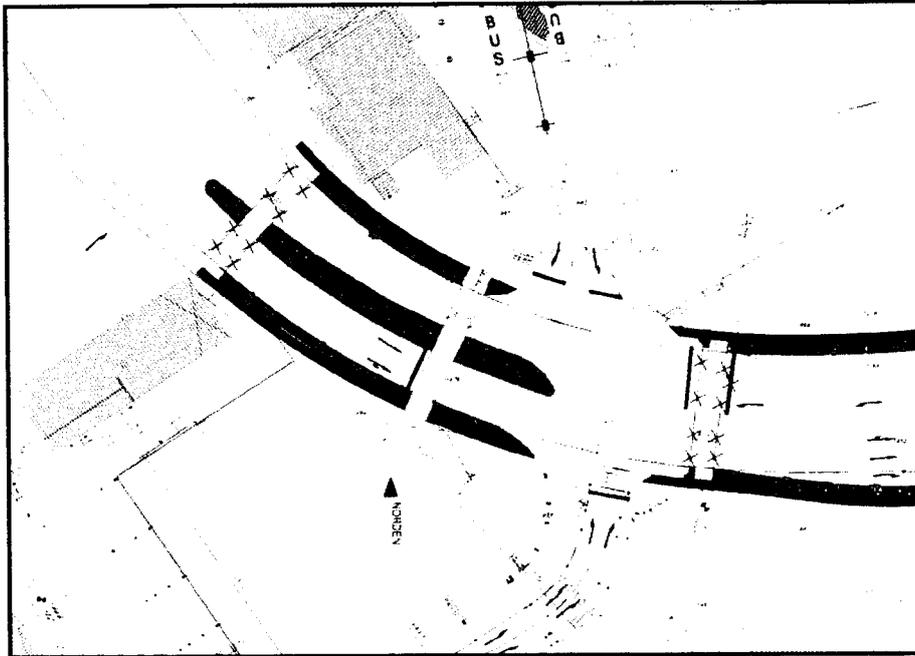


2.2 Furt östlich KP Matthiasstraße entfällt, Furt westlich des KP mit versetzter Führung der Fußgänger (wie in 2.1); Furt am KP Bahnhofsausfahrt entfällt

- Gegenüber 2.1 ergibt sich als Vorteil lediglich, dass die Furt an der Bahnhofsausfahrt nicht überstaut werden kann, da sie nicht mehr existiert

**2.3 Furt östlich KP Matthiasstraße entfällt, Furt westlich des KP mit direkter Führung der Fußgänger, am KP Bahnhofsausfahrt lediglich Rechtseinbiegen möglich und Furt entfällt (LSA kann dann komplett entfallen)**

- Längere Räumwege für den KP Kardinal-Galen-Ring / ZOB, geringere Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes (wie in Lösung 1.1)
- Überstauung des KP Bahnhofsausfahrt kann toleriert werden, wenn für die Rechtseinbieger unterstellt wird, dass von den bevorrechtigten Kfz im Staufall Einfädeln zugelassen wird
- Auch für die Fahrtrichtung Norden/Westen entfällt damit die LSA Bahnhofsausfahrt
- Linkseinbiegen von der Bahnhofsausfahrt nicht möglich, d. h. insbesondere für Regionalbusse nicht hinnehmbar



3. Zusammenfassung

Die Lösungen 1.1 und 1.2 sind, wie schon in der vorherigen Untersuchung aufgeführt, nicht empfehlenswert.

Auch die Lösungen 2.1 bis 2.3 weisen gravierende Nachteile auf.

In der Lösung 2.1 wird wahrscheinlich keine merkliche Verschlechterung der Verkehrsqualität im Ring eintreten, allerdings ist die versetzte Führung der Fußgänger mit Aufenthalt auf der Mittelinsel kein komfortable Lösung und birgt auch das Risiko des Fehlverhaltens (Rotgehen).

Die Lösung 2.2 bringt keinen echten Vorteil gegenüber den Lösungen 1.1 und 1.2.

Die Einzige für die Fußgänger und den Verkehrsablauf des Ringes insgesamt wahrscheinlich positive Lösung wäre die Lösung 2.3. Allerdings ist diese Lösung nicht umsetzbar, da weiterhin Busse den Bahnhof in Richtung Norden/Westen verlassen müssen. Für den Individualverkehr wäre hier gegebenenfalls eine Abwägungsentscheidung, mit dem Ergebnis, dass diese Einschränkung tolerabel ist, denkbar.

Bearbeitet:

Wallenhorst, 2004-09-06

INGENIEURPLANUNG

.....
Manfred Ramm