

Stellungnahme zu den Anmerkungen der Bürger vom 17.03.2011, vgl. anhängendes Protokoll

zu 1. Herr Nagelschmidt „Stichwort: Rechtsabbiegerspur an LSA 14“

Rechtsabbieger aus südlicher Richtung können tatsächlich frei auf die LSA zufließen, da die Rechtsabbiegerspur aus der rechten Geradeausspur im Vorfeld der Lichtsignalanlage entwickelt wird. Vor Ort wurden aber tatsächlich lange Rückstaus beobachtet. Die vorgeschlagene Maßnahme – Änderung der Spuraufteilung in der nördlichen Zufahrt wirkt sich daher auch zu Gunsten des südlichen Verkehrsstromes aus.

zu 2. Herr Holtel „Stichwort: Zugfahrten an LSA 13“

Nach Aussagen der RVM wird der Knotenpunkt maximal 2 x am Tag und 1 x in der Nacht von Zügen passiert; der Knotenpunkt wird dann für 3 bis 5 Minuten gesperrt. Pro Woche ist insgesamt mit ca. 4 Fahrten zu rechnen. Genaue Fahrzeiten der Züge können aus organisatorischen Gründen nicht benannt werden. Aus Gründen des Lärmschutzes können die Transporte nicht ausschließlich in die Nachtstunden verlagert werden. In einem Arbeitskreis wurden die Konflikte zwischen der Abwicklung des Zug- und des Kraftfahrzeugverkehrs am Knotenpunkt 13 Hansaallee – Lingener Damm / Konrad-Adenauer-Ring bereits beraten.

zu 3. Herr Nagelschmidt „Stichwort: Verlängerung der südlichen Linksabbiegerspur an der LSA 13 Hansaallee – Lingener Damm / Konrad-Adenauer-Ring“

Eine Kapazitätserhöhung des Linksabbiegerstroms von der Hansaallee auf den Konrad-Adenauer-Ring kann durch eine Verlängerung der bestehenden Linksabbiegerspur nicht erreicht werden, sondern durch eine Verlängerung der effektiven Freigabezeit oder/und durch die Ergänzung eines Fahrstreifens.

Darüber hinaus ist die Verlängerung der Linksabbiegerspur nur unter Inanspruchnahme von Privatgrund möglich und erfordert außerdem die Schließung des in Mittellage befindlichen Mittelstreifens, wodurch eine Zufahrt zum Obi-Parkplatz wegfällt. Der gesamte Kundenverkehr vom/zum Obi müsste über die LSA 12 abgewickelt werden, was wiederum zu verkehrlichen Problemen im Bereich der Flächen für den ruhenden Verkehr des Obi führt.

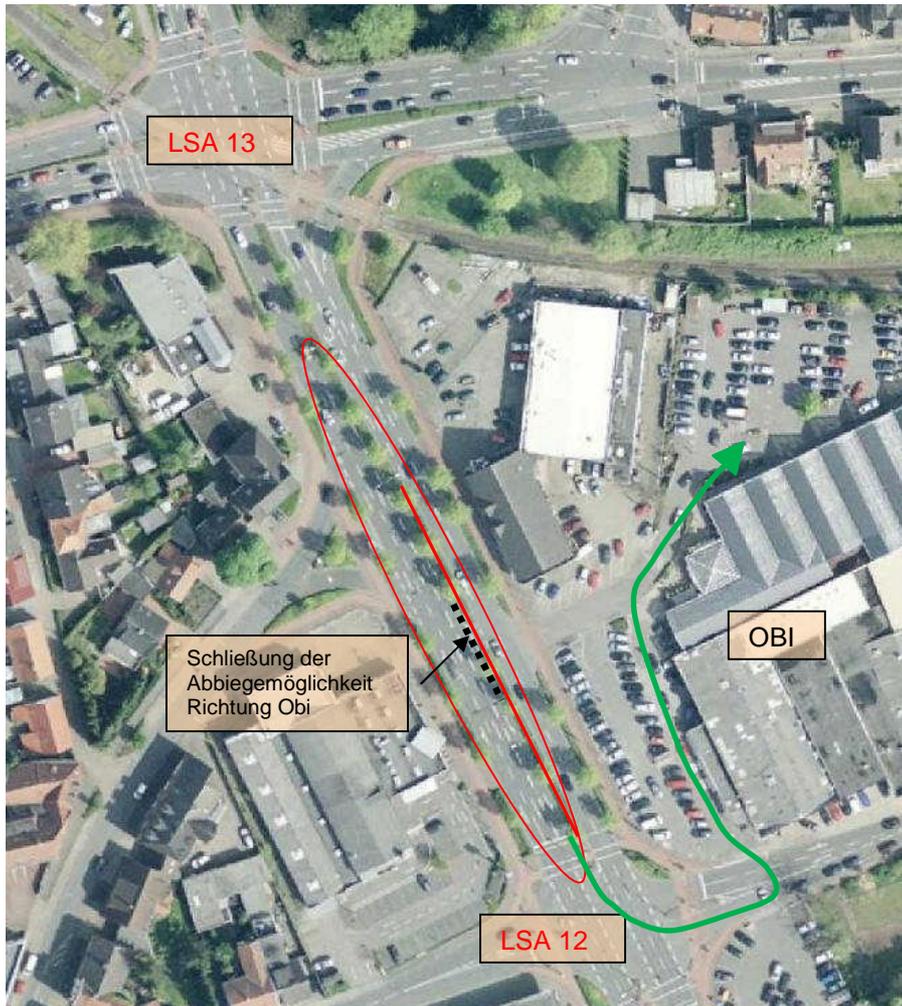
Dateiname:

O:\Rheine,
Stadt+Verkehrsbetrieb\Vorplanung_LSA_Ring\Pr
jekt\1-Interdisziplinär\2-Protokolle und
Vermerke\Stellungnahme_Bürgerversammlung_1
7032011.doc

**Stellungnahme zu den Anmerkungen
der Bürger vom 17.03.2011**

Erstellt von nts

Seite: 1



Aus Gründen der verkehrlichen Sicherheit ist die Möglichkeit der Verlängerung der Linksabbiegerspur bei gleichzeitiger Abbindung der aus nördlicher Richtung derzeitigen Zufahrtmöglichkeit Richtung OBI-Markt nicht zu empfehlen.

Anstelle einer Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens empfehlen wir zur Reduzierung der Rückstaulängen am Knotenpunkt Lingener Damm/Konrad-Adenauer-Ring/Hansaallee folgende Maßnahmen:

- Verbreiterung der westlichen Zufahrt (Konrad-Adenauer-Ring) um einen Geradeausfahrstreifen
- Querschnittserweiterung der südlichen Zufahrt (Hansaallee) um eine Linksabbiegerspur
- Veränderung der Signalsteuerung

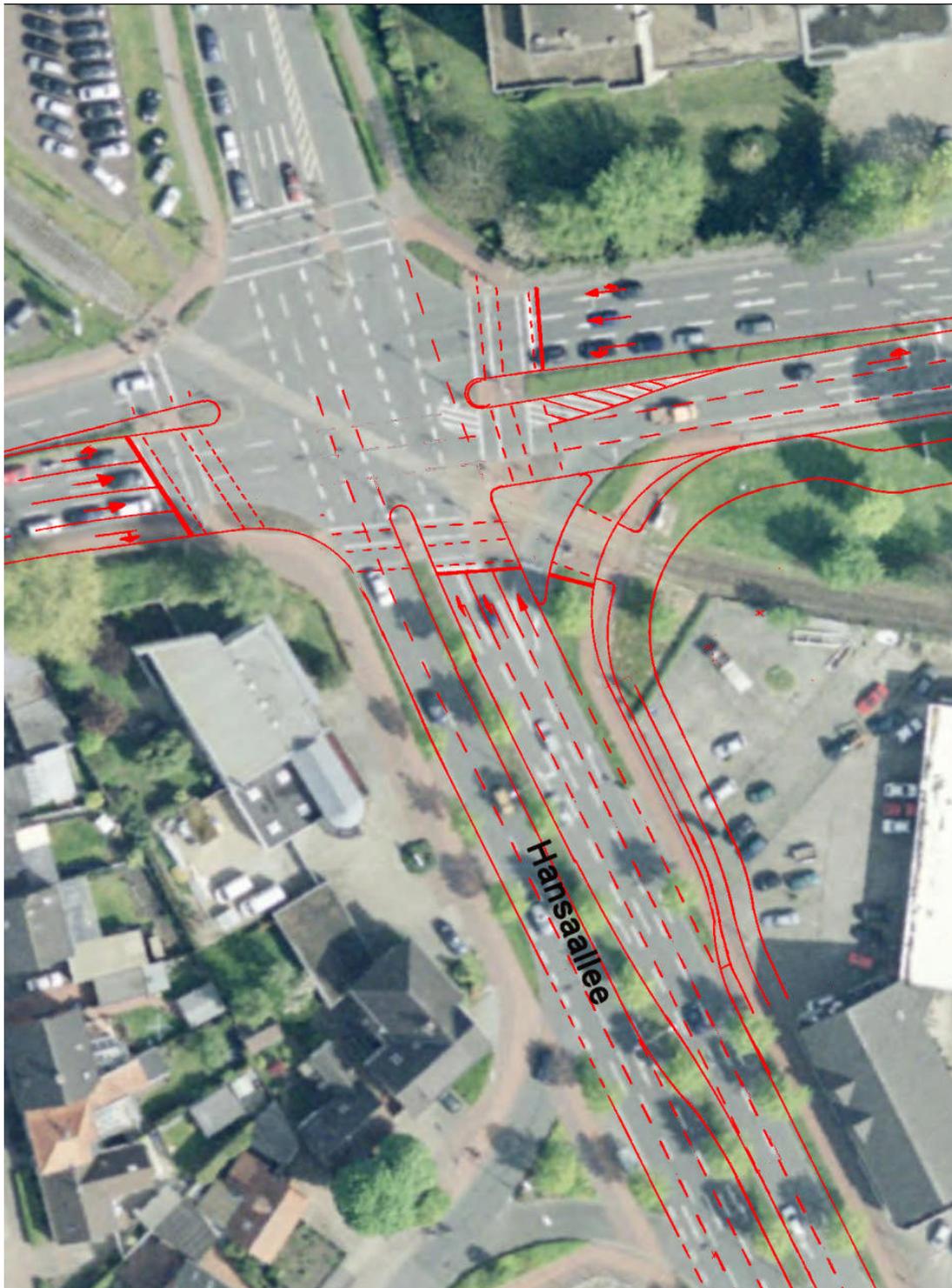
Dateiname:

O:\Rheine,
Stadt+Verkehrsbetrieb\Vorplanung_LSA_Ring\Pr
jekt\1-Interdisziplinär\2-Protokolle und
Vermerke\Stellungnahme_Bürgerversammlung_1
7032011.doc

**Stellungnahme zu den Anmerkungen
der Bürger vom 17.03.2011**

Erstellt von nts

Seite: 2



Diese Maßnahmen erfordern ebenfalls den Erwerb privat genutzter Flächen, insbesondere der östlich an der Hansaallee gelegenen Parkplatzflächen. Dennoch ergeben sich zugleich mehrere Vorteile.

Dateiname:

O:\Rheine, Stadt+Verkehrsbetrieb\Vorplanung_LSA_Ring\Projekt\1-Interdisziplinär\2-Protokolle und Vermerke\Stellungnahme_Bürgerversammlung_17032011.doc

Stellungnahme zu den Anmerkungen der Bürger vom 17.03.2011

Erstellt von nts

Seite: 3

Die bestehende Linksabbiegerspur in den Konrad-Adenauer-Ring bleibt ebenso erhalten, wie der Mittelstreifen und die südlich gelegenen Zufahrten zum Obi-Markt. Somit wird die Verkehrsführung im Umfeld des Obi-Marktes nicht verändert.

Darüber hinaus ermöglicht die neue Spuraufteilung an LSA 13, d.h. zwei Geradeausfahrstreifen in der Zufahrt Konrad-Adenauer-Ring und eine doppelte Linksabbiegerspur in der Zufahrt Hansaallee, gegenüber der gegenwärtigen Situation eine Verbesserung der Verkehrsqualität. Voruntersuchungen haben gezeigt, dass mit einer Änderung der Signalsteuerung eine mindestens ausreichende Qualität im Verkehrsablauf (QSV D) an der LSA 13 erreicht werden kann. Die neue Signalsteuerung (4-Phasen-Steuerung) berücksichtigt eine parallele Freigabe hintereinander liegender Fußgängerfurten (Blocksteuerung) sowie eine gesicherte Freigabe aller Linksabbiegerströme, so dass die Anzahl bedingt verträglicher Verkehrsströme reduziert und die Verkehrssicherheit damit erhöht wird. Zur Reduzierung der mittleren Wartezeiten, insbesondere für Fußgänger, wird die Umlaufzeit von 100 s auf 90 s herabgesetzt.

zu 4. Herr Hagemeier „*Stichwort: 2-spurige Führung des südlichen Linksabbiegers an der LSA 5 Kardinal-Galen-Ring / Hovestraße*“

Die Möglichkeit der 2-spurigen Führung besteht grundsätzlich, diese Veränderung hätte erheblichen Einfluss / Auswirkung auf die Steuerung des Verkehrs mittels der Lichtsignalanlage. Die 2-spurig geführten Linksabbieger könnten dann nicht mehr gleichzeitig mit den parallelen Fußgängern bzw. mit dem heute bedingt verträglichen Geradeaus-/Rechtsstrom freigegeben werden. Die Schaltung einer zusätzlichen Phase ist erforderlich, eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung nach HBS 2001 zeigt aber, dass mit veränderter Spuraufteilung und modifiziertem Signalisierungskonzept (zusätzliche Phase, zusätzliche Signalgruppe) eine Verbesserung des Verkehrsablaufes erzielt werden kann, vgl. anhängende Unterlagen. Mit Änderung der Signalisierungskonzepte aller Anlagen entlang des Innenstadtringes, wird daher die Umsetzung dieser Maßnahme empfohlen.

zu 5. Herr Wilp

5.1 „*Stichwort: wie 4.*“

5.2 „*Stichwort: versetzte Schaltung der Fußgänger problematisch*“

5.3 „*Stichwort: Busschleuse an der LSA 1.1*“

zu 5.1: siehe Stellungnahme zu 4.

zu 5.2: Auf Grund der besseren Begreifbarkeit wird die Blockschaltung an durch Mittelinseln geteilten Fußgängerfurten empfohlen. Hierbei werden alle Signalgeber

Dateiname:

O:\Rheine, Stadt+Verkehrsbetrieb\Vorplanung_LSA_Ring\Projekt\1-Interdisziplinär\2-Protokolle und Vermerke\Stellungnahme_Bürgerversammlung_17032011.doc

Stellungnahme zu den Anmerkungen der Bürger vom 17.03.2011

Erstellt von nts

Seite: 4

einer Fußgängerfurt gleich geschaltet.
Vor- und Nachteile der Blockschaltung:

+	hohe Begreifbarkeit, auch für Sehbehinderte
+	Weniger Rotlichtverstöße der Fußgänger und Radfahrer, da bei der Blockschaltung sowohl der Signalgeber auf der Mittelinsel als auch der auf der anderen Fahrbahnseite zeitgleich auf „Rot“ gehen. Bei der derzeitigen Schaltung der Furten kommt der Fußgänger/Radfahrer in Versuchung, dass „Rot“ auf der Mittelinsel zu ignorieren, da am Signalgeber auf der anderen Fahrbahnseite noch „Grün“ angezeigt wird.
+	abb. Kfz-Fahrer können erkennen, ob Grün für parallele Fußgänger ansteht.
+	Die Wartezeiten für Fußgänger sind geringer.
-	Einzelne Fußgänger (ca. 5-10 %) können theoretisch auf den Inseln zum Halt kommen.

zu 5.3:

Die Busse können die Busschleuse auf Grund des Rückstaus auf der Geradeauspur nicht zu jeder Tageszeit nutzen. An diesem Knotenpunkt wurde nach Errichtung der Busschleuse in der südlichen Zufahrt der Gehweg verbreitert und eine kurze Rechtsabbiegerspur angelegt, wodurch viele rechtsabbiegende Fahrzeuge noch auf der Geradeauspur zurückgestaut werden. Die Funktionalität der Busschleuse ist damit gerade während der verkehrlichen Spitzenstunden nicht gegeben. Außerhalb der Spitzenstunden können Busse die Busschleuse zu Ihrem Vorteil nutzen.

zu 6. Herr Niemeyer „*Stichwort: hohe Priorität der Busse*“

Um Verlagerungseffekte betreffend des Modal Split zu Gunsten des motorisierten IV's zu vermeiden, ist eine Priorisierung der Busse weiterhin erforderlich. Mit Verlagerung der ÖPNV-Verkehrsteilnehmer auf den Verkehrsträger Kraftfahrzeug sind erhebliche verkehrliche Probleme in der Stadt Rheine zu erwarten.

zu 7. Herr Mau „*Stichwort: Benachteiligung der Radfahrer gegenüber dem parallelen Fahrverkehr*“

Die verkehrliche Situation für Radfahrer würde mit Einführung der Blockschaltung (gleichzeitiger Freigabebeginn und gleichzeitiges -ende aller Signalgeber von hintereinander liegenden - durch Mittelinseln getrennte - Fußgängerfurten) verbes-

Dateiname:

O:\Rheine, Stadt+Verkehrsbetrieb\Vorplanung_LSA_Ring\Projekt\1-Interdisziplinär\2-Protokolle und Vermerke\Stellungnahme_Bürgerversammlung_17032011.doc

Stellungnahme zu den Anmerkungen der Bürger vom 17.03.2011

Erstellt von nts

Seite: 5

sert, vgl. auch Ausführung zu 5.2. Probleme werden weiterhin durch die Führung über Dreiecksinseln entstehen.

zu 8. Herr Nagelschmidt *„Stichwort: stetig aktive Anforderung für Radfahrer erforderlich“*
 Es wird die zeitweilige automatische Freigabe vorgeschlagen, so dass Radfahrer z.B. während der verkehrlichen Spitzenstunden nicht aktiv ihre Freigabe an Tastern anfordern müssen, sondern automatisch ihre Freigabe erhalten. Nur während der verkehrlichen Schwachlastzeiten ist eine Anforderung erforderlich, d. h. dann kann der motorisierte Fahrverkehr ohne gleichzeitige Freigabe der parallelen Radfahrer und Fußgänger freigegeben werden, was zur Reduktion der mittleren Wartezeiten führt.

zu 9. Herr Mentrup *„Stichwort: Fußgänger-Rundum-Phase“*
 Die Schaltung einer Fußgänger-Rundum-Phase bietet sich vorrangig an Knotenpunkten mit starken Fußgänger- und Radfahrerströmen z. B. in der Nähe von Schul- oder Sportzentren an. Die Schaltung einer Fußgänger-Rundum-Phase nimmt erheblichen Einfluss auf die leistungsfähige Verkehrsabwicklung an einer Lichtsignalanlage und ist daher nicht an allen Knotenpunkten sinnvoll.

zu 10. Herr Trunz *„Stichwort: Einbahnstraßenregelung“*
 Die Einführung einer Einbahnstraßenregelung würde erheblich in die Struktur der Stadt Rheine eingreifen. Eine Einbahnstraßenregelung entlang des Innenstadtringes mit einer Länge von ca. 3,5 km ist mit Umwegen von bis zu 5 min Dauer verbunden. Zudem wären Verkehrsverlagerungen in untergeordnete Straßenzüge zu erwarten, weil Verkehrsteilnehmer Umwege vermeiden möchten. Durch die Verlagerungseffekte werden möglicherweise wiederum verkehrliche Probleme an anderen Stellen im Straßennetz der Stadt Rheine hervorgerufen.
 Die Umsetzung und Durchsetzung einer solchen Maßnahme wird daher nicht in Betracht gezogen.

zu 11. Herr Meier *„Stichwort: spürbare Eingriffe durch Busse in den Verkehrsablauf“*
 Die verkehrlichen und technischen Bedingungen für den ÖPNV in Rheine wurden untersucht. Durch Anpassung des Busbeschleunigungssystems auf den Stand der Technik sind Verbesserungen zu erzielen und für den IV störende Eingriffe zu verringern.

zu 12. Herr Sandmann „*Stichwort: Grüne Welle zwischen Osnabrücker Straße (LSA 9) und Arbeitsamt (LSA 2)*“

Auf Grund der ungünstigen Abstände der einzelnen Lichtsignalanlagen im Zuge des Ringes können bei der heutigen Verkehrsführung nicht beide Fahrtrichtungen gleichzeitig optimal koordiniert, d. h. in Grüner Welle geschaltet, werden. Der mittlere Teilknotenabstand entlang des Innenstadtringes in Rheine beträgt 182 m. Mit Schaltung einer Umlaufzeit von 90 s wäre ein Abstand von ca. 500-600 m für die Schaltung einer Grünen Welle ideal. Daraus kann abgeleitet werden, dass entlang des Ringes in Rheine keine durchgängige, für beide Fahrtrichtungen optimale Grüne Welle schaltbar ist.

zu 13. Herr Raatgering „*Stichwort: Verbesserung der Radfahrerbedingungen*“

siehe Ausführungen zur Blockschaltung unter 5.2 und 7. und Ausführungen zur automatischen Freigabe unter 8.

zu 14. Herr Hagemeier „*Stichwort: Stau an LSA 3, Wegfall der LSA 3 (Bahnhofsausfahrt)*“

Mit Wegfall der Lichtsignalanlage sind erhebliche Einschränkungen für den Fahrverkehr verbunden. Zum einen könnte nur noch rechts auf den Innenstadtring eingebogen werden. Dies würde sich für Busse in Richtung Neuenkirchen sehr nachteilig auswirken, da diese dann Umwege verbunden mit längeren Fahrzeiten in Kauf nehmen müssten. Zum anderen könnte die Ausfahrt in Richtung Innenstadtring gänzlich untersagt werden, so dass dann alle Verkehrsströme verlagert werden und zu erhöhten Verkehrsbelastungen an der Otto-Bergmeyer-Straße (LSA 4) führen. Der vorh. Querschnitt ist für eine Steigerung der Verkehrsbelastung nicht geeignet.

zu 15. Herr Niemeyer

15.1 „*Stichwort: Verzicht auf die LSA 125*“

15.2 „*Stichwort: alternative Koordinierungsgeschwindigkeit*“

zu 15.1: Herr Schröer verweist darauf, dass mit Ausbau des Ringes von den Bürgern wegen der Wegeachse vom nördlich des Ringes gelegenen Wohngebietes in Richtung Innenstadt die Fußgängerschutzanlage (LSA 125) eingefordert wurde. Die FSA ist zudem in die Koordinierung entlang des Ringes eingebunden.

zu 15.2: Die Wahl der Koordinierungsgeschwindigkeit ist auch abhängig von der Klassifizierung der Straße. Da der Innenstadtring zum Teil als Bundesstraße klassifiziert ist, kann die Koordinierungsgeschwindigkeit nicht beliebig reduziert werden.

zu 16. Herr Wessling „*Stichwort: Falscher Standort der LSA 1.2 Neuenkirchener Straße / Zufahrt Möbelhaus*“

Herr Schröder verweist darauf, dass diese Lichtsignalanlage in enger Zusammenarbeit mit Möbel Berning errichtet wurde. Ein Abwägungsprozess zur Überprüfung verschiedener Ausführungsmöglichkeiten der Lichtsignalanlage ist hierbei erfolgt. Eine Verschiebung der Lichtsignalanlage ist nicht in Betracht zu ziehen.

zu 17. Herr Willems „*Stichwort: Ausschaltung der LSA 15 und der FSA 101 nach Ende des Schulbetriebes*“

Da beide Anlagen in die Grüne Welle des Innenstadtringes integriert sind, stehen beide Anlagen in „Haupttrichtung-Dauergrün“, wenn kein Verkehrsteilnehmer der Nebenrichtung bzw. Fußgänger oder Radfahrer anfordern. Damit sollten die Anlagen nicht zu erheblichen Störungen des Verkehrsflusses entlang des Ringes führen können. Da die Anlagen von unterschiedlichen Signalanlagenherstellern stammen wird hier die Überprüfung des Rückrechnenverfahrens (eingestellter Bezugszeitpunkt im Steuergerät) veranlasst. Mit Unterschiedlicher Einstellung können die Anlagen möglicherweise trotz koordinierter Programme nicht aufeinander abgestimmt sein.

zu 18. Frau Lübbers „*Stichwort: störende Eingriffe der Busse in die Lichtsignalsteuerungen*“
siehe Anmerkungen zu 11.

zu 19. Herr Giebelmeyer „*Stichwort: verkehrsadaptive Steuerung*“

Der Einsatz einer verkehrsadaptiven Steuerung in der Stadt Münster hat nach Untersuchung der Ruhruniversität Bochum zwar zu einer Verbesserung von 10 % bis 15 % geführt, diese Steuerungsart hat sich allerdings innerhalb der Verkehrsteilnehmer nicht überzeugend durchsetzen können. Der Nutzen-Kosten-Faktor ist nicht ausreichend, die Technik selbst noch nicht ausreichend praxisgeeignet. In Betracht des heutigen Stands der Technik ist eine verkehrsadaptive Steuerung nicht zu empfehlen.

zu 20. Herr Tombült „*Stichwort: Kosten einer verkehrsadaptiven Steuerung*“
Bestätigung der gemachten Ausführungen unter 19

zu 21. Herr Sandmann „*Stichwort: „Verbesserung der Grünen Welle*“
siehe Anmerkungen zu 12.

Dateiname:

O:\Rheine, Stadt+Verkehrsbetrieb\Vorplanung_LSA_Ring\Projekt\1-Interdisziplinär\2-Protokolle und Vermerke\Stellungnahme_Bürgerversammlung_17032011.doc

Stellungnahme zu den Anmerkungen der Bürger vom 17.03.2011

Erstellt von nts

Seite: 8

zu 22. Herr Holtel „*Stichwort: „Verbesserung der Grünen Welle“*“
siehe Anmerkungen zu 12.

zu 23. Herr Umfeld „*Stichwort: störende Eingriffe der Busse in die Lichtsignalsteuerungen“*“
siehe Anmerkungen zu 11.

zu 24. Herr Büscher „*Stichwort: Betrieb der Stadtbusse wird durch nicht stadteigene Busse gestört“*“

Ursprünglich sollten nicht alle in Rheine verkehrenden Linien beschleunigt werden, sondern nur die stadteigenen Busse zuzüglich speziell vereinbarter Linien. Zwischenzeitlich haben viele Busunternehmen die Bordtechnik zur Nutzung des Beschleunigungssystems in Rheine auf ihren Bussen nachgerüstet, so dass viele zusätzliche Linien in die Steuerungen der Lichtsignalanlagen entlang des Innenstadtringes eingreifen.

Hier ist eine neue Vereinbarung zur Festlegung der im Stadtgebiet Rheine zu beschleunigenden Linien zwischen den unterschiedlichen Verkehrsbetrieben zu formulieren.

zu 25. Herr Albers „*Stichwort: „gutes Fahrradfahren in und um Rheine, Abschaffung der Anforderungsampeln“*“
siehe Anmerkungen zu 5.2, 7. und zu 8.

zu 26. Herr Otte „*Stichwort: Abstimmung der Lichtsignalanlagen“*“
siehe Anmerkungen zu 12.

zu 27. Herr Brinkhoff „*Stichwort: Konflikte zwischen Autofahrern und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern an der LSA 2“*“

Durch den Rückstau an der LSA 3, welcher zeitweilig bis zur LSA 2 zurückreicht, bleiben gegebenenfalls Fahrzeuge vor der Furt an der LSA 2 „hängen“. Möglicherweise ist hier eine Grünzeitverkürzung des Fahrstromes in südliche Richtung in Betracht zu ziehen, so dass der Zwischenraum zwischen der LSA 3 und der LSA 2 ausreichend Platz für alle wartepflichtigen Fahrzeuge bietet.