



Der Bürgermeister

Öffentliche Berichtsvorlage 185/2009

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:	Datum:
60 - Planung, Bauordnung, Verkehr	11.08.2009
Produkt:	
30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs	
60.03 Verkehrsplanung	

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	26.08.2009	Kenntnisnahme

Bericht der Verwaltung: Verkehrsuntersuchungen im Gebiet Reiningstraße - Voruntersuchung

Sachverhalt:

Die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Bereich der Reiningstraße (vor allem die straßenverkehrsrechtliche Beschränkung einzelner Fahrbeziehungen in der Kreuzung Reiningstraße / Haugen Kamp / Oldendorper weg) soll zunächst in einer halbjährigen Testphase beobachtet werden. Zur Beurteilung wird eine Vor- und Nachuntersuchung durchgeführt. Darüber hinaus sind die Auswirkungen auf die benachbarten Knotenpunkte des Konrad-Adenauer-Ringes mit der Borkener Straße und der Rekener Straße zu untersuchen.

Die notwendigen Verkehrserhebungen im Untersuchungsgebiet hat die Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser am Dienstag, den 24.03.2009 von 7.00 Uhr bis 11.00 Uhr und von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr durchgeführt (Voruntersuchung).

An 7 Querschnitten wurde die aktuelle Verkehrsnachfrage im Rahmen einer Kennzeichenerfassung erhoben. Die aktuelle Verkehrsnachfrage an den Knotenpunkten

- B 474 Konrad-Adenauer-Ring / Rekener Straße
- B 474 Konrad-Adenauer-Ring / Borkener Straße
- Am Fredesteen
- Rekener Straße / Reiningstraße

wurde im Rahmen einer Verkehrszählung erhoben.

1. Durchgangsverkehr im Gebiet Reiningstraße vor Durchführung der Maßnahmen

Die folgenden Tabellen zeigen erwartungsgemäß, dass der Hauptanteil des Durchgangsverkehrs auf der Reiningstraße von der Borkener Straße in Richtung Rekener Straße und in umgekehrter Richtung fährt. Alle anderen Fahrbeziehungen zeigen deutlich geringere Durchgangsverkehre:

von \ nach	nach						
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5	Q 6	Q 7
Q 1 Wester Esch südlich Borkener Str.	-	3	3	1	1	1	19
Q 2 Reiningstraße südlich Borkener Str.	0	-	41	182	2	0	2
Q 3 Oldendorper Weg westl.Friedhofsallee	2	32	-	2	0	1	1
Q 4 Reiningstraße nördlich Rekener Str.	2	156	10	-	1	0	1
Q 5 Am Niesing nördlich Rekener Str.	2	2	1	0	-	1	4
Q 6 Rostocker Str. nördlich Rekener Str.	0	0	0	0	0	-	0
Q 7 Schlesienstr. nördlich Rekener Str.	35	6	3	2	9	8	-

Tabelle 1: Durchgangsverkehrsanteile der Analyse für den Vormittag (7:00 bis 11:00 Uhr) [Kfz/4h]

von \ nach	nach						
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5	Q 6	Q 7
Q 1 Wester Esch südlich Borkener Str.	-	1	10	1	4	0	34
Q 2 Reiningstraße südlich Borkener Str.	2	-	48	306	2	1	3
Q 3 Oldendorper Weg westl.Friedhofsallee	2	62	-	10	1	0	0
Q 4 Reiningstraße nördlich Rekener Str.	3	273	8	-	1	0	0
Q 5 Am Niesing nördlich Rekener Str.	3	4	1	1	-	1	6
Q 6 Rostocker Str. nördlich Rekener Str.	1	1	0	0	1	-	6
Q 7 Schlesienstr. nördlich Rekener Str.	21	4	3	2	7	7	-

Tabelle 2: Durchgangsverkehrsanteile der Analyse für den Nachmittag (15:00 bis 19:00) Uhr [Kfz/4h]

Die Querschnittsbelastungen und Durchgangsverkehrsanteile an den einzelnen Querschnitten über den gesamten Zählzeitraum können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Querschnitt	Querschnittsbelastung [Kfz / 8h]	Durchgangsverkehr [Kfz / 8h]	Durchgangsverkehr [%]
Q 1 Wester Esch südlich Borkener Str.	889	154	17
Q 2 Reiningstraße südlich Borkener Str.	2.026	1.135	56
Q 3 Oldendorper Weg westl.Friedhofsallee	784	242	31
Q 4 Reiningstraße nördlich Rekener Str.	1.773	964	54
Q 5 Am Niesing nördlich Rekener Str.	594	57	10
Q 6 Rostocker Str. nördlich Rekener Str.	122	23	19
Q 7 Schlesienstr. nördlich Rekener Str.	1.407	178	13

Tabelle 3: Durchgangsverkehrsanteile an den einzelnen Querschnitten über den gesamten Zählzeitraum

Der Durchgangsverkehrsanteil in der Reiningstraße liegt höher als dies in der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2007 anhand einer reinen Modellrechnung ermittelt wurde:

	Modellrechnung 2007	Untersuchung 2009
▪ Reiningstraße nördlich Haugen Kamp:	25%	56%
▪ Reiningstraße südlich Haugen Kamp:	34%	54%

Aufgrund des hohen Durchgangsverkehrsanteiles lässt sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt

schließen, dass der Durchgangsverkehr nicht mit „weichen“ Mitteln aus der Reiningstraße verdrängt werden kann. Erforderlich werden restriktive Maßnahmen der Verkehrsregelung und – lenkung, wie dies mit der Beschränkung der Fahrbeziehungen in der Kreuzung Reiningstraße / Haugen Kamp / Oldendorper Weg vorgesehen ist.

2. Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten

Zusammenfassend lässt sich folgendes sagen:

- Der Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring/Rekener Straße ist in der Lage, das Verkehrsaufkommen nach Realisierung der Maßnahmen in der Reiningstraße mit dem heutigen Ausbaustand und den vorhandenen Signalprogrammen leistungsfähig abzuwickeln. Dies gilt sowohl für den Zeitpunkt unmittelbar nach der Realisierung (Prognose 2009) als auch für die Prognose 2010. Dabei wird bei allen Prognosefällen davon ausgegangen, dass der gesamte in der o.g. Untersuchung festgestellte Durchgangsverkehr von der Reiningstraße verdrängt wird.
- Der Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring/Borkener Straße ist in der Lage, das Verkehrsaufkommen unmittelbar nach Realisierung der Maßnahmen in der Reiningstraße (Prognose 2009) mit dem heutigen Ausbaustand und den vorhandenen Signalprogrammen leistungsfähig abzuwickeln, sofern die derzeitige verkehrsunabhängige koordinierte Signalsteuerung einen Nachlauf für die Signalgruppe in der östlichen Zufahrt der Borkener Straße schaltet. Dies muss nach Umsetzung der Sperrung Reiningstraße vor Ort geprüft werden. Ggf. müsste zusätzlich eine sinnvolle Parameteranpassung in der Signalplanung vorgenommen werden.

Im Prognosefall 2020 können die Verkehrsbelastungen mit dem heutigen Ausbaustand und den vorhandenen Signalprogrammen in der Nachmittagsspitze nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit muss das Signalisierungskonzept nicht nur am Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring/Borkener Straße, sondern an den vier koordinierten Knotenpunkten entlang der B 474 überarbeitet werden.

Die Zusammenfassung der verkehrstechnischen Beurteilung ist als Anlage beigefügt.

Anlagen:

Zusammenfassung der verkehrstechnischen Beurteilung