

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	08.11.2012	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	20.11.2012	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umbau der B 66 Detmolder Straße - Erfahrungsbericht nach Inbetriebnahme

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Stellungnahmen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat, 24.04.1997, TOP 4, Drucksachen-Nr. 4729/1994-1999
 UStA, 17.02.1998, TOP 3.3, Drucksachen-Nr. 5013/1994-1999
 BV Mitte 13.08.1998, TOP 19, Drucksachen-Nr. 6633/1994-1999
 UStA, 18.08.1998, TOP 3.3, Drucksachen-Nr. 6633/1994-1999
 BV Mitte, 19.10.2000, TOP 25, Drucksachen-Nr. 2227/1999-2004
 UStA, 24.10.2000, TOP 6a, Drucksachen-Nr. 2227/1999-2004
 BV Mitte, 09.11.2000, TOP 4, Drucksachen-Nr. 2227/1999-2004
 UStA, 21.11.2000, TOP 3.3, Drucksachen-Nr. 2227/1999-2004
 BV Mitte, 11.01.2001, TOP 3.01
 BV Mitte, 11.01.2001, TOP 10, Drucksachen-Nr. 2227N1/1999-2004
 UStA. 23.01.2001, TOP 3.2, Drucksachen-Nr. 2227N1/1999-2004
 BV Mitte, 01.02.2001, TOP 5, Drucksachen-Nr. 2227N2/1999-2004
 UStA, 13.02.2001, TOP 3.1a und 3.1.b1, Drucksachen-Nr. 2227N2/1999-2004
 Rat, 22.02.2001, TOP 5, Drucksachen-Nr. 3037/1999-2004
 BV Mitte, 08.03.2001, TOP 14, Drucksachen-Nr. 3007/1999-2004
 UStA, 20.03.2001, TOP 13, Drucksachen-Nr. 3007/1999-2004
 UStA, 24.04.2001, TOP 35.2, Drucksachen-Nr. 3502/1999-2004
 Rat, 30.08.2001, TOP 4.2, Drucksachen-Nrn. 3502 und 4195/1999-2004
 BV Mitte, 06.09.2001, TOP 8.3, Drucksachen-Nr. 4080/1999-2004
 UStA 18.09.2001, TOP 13, Drucksachen-Nr. 4080/1999-2004
 Rat, 27.09.2001, TOP 6, Drucksachen-Nr. 4303/1999-2004
 Rat, 25.10.2001, TOP 4, Drucksachen-Nr. 4303/1999-2004
 BV Mitte 13.12.2001, TOP 10, Drucksachen-Nr. 4080N-2004
 UStA, 18.12.2001, TOP 3.1, Drucksachen-Nr. 4080N/1999-2004
 SenR, 19.06.2002, TOP 6
 BV Mitte, 06.06.2002, TOP 20, Drucksachen-Nr. 5551/1999-2004
 UStA 18.06.2002, TOP 12, Drucksachen-Nr. 5551/1999-2004
 Rat, 27.06.2002, TOP 24, Drucksachen-Nr. 5551/1999-2004
 BV Mitte, 10.10.2002, TOP 16, Drucksachen-Nr. 5961/1999-2004
 UStA, 29.10.2002, TOP 11, Drucksachen-Nr. 5961/1999-2004

BV Mitte 06.03.2003, TOP 13, Drucksachen-Nr. 5961N/1999-2004
UStA, 18.03.2006, TOP 4.2, Drucksachen-Nr. 5961 N/1999-2004
BV Mitte, 03.07.2003, TOP 9, Drucksachen-Nr. 7400/1999-2004
UStA, 15.07.2003, TOP 12, Drucksachen-Nr. 7400/1999-2004
BV Mitte, UStA, 25.11.2003, TOP 1, Drucksachen-Nr. 7818/1999-2004, 7818 N/1999-2004
Rat, 27.11.2003, TOP 22, Drucksachen-Nr. 7818/1999-2004, 7818 N/1999-2004
UStA, 14.09.2004, TOP 2.4, Drucksachen-Nr. 9142/1999-2004
BV Mitte, TOP 12, 04.11.2004, Drucksachen-Nr. 069/2004-2009
UStA, 23.11.2004, TOP 28.1, Drucksachen-Nr. 069/2004-2009
Rat, 11.11.2004, TOP 17, Drucksachen-Nr. 069/2004-2009
BV Mitte, 04.11.2004, TOP 12, Drucksachen-Nr. 077/2004-2009
Rat, 11.11.2004, TOP 17, Drucksachen-Nr. 077/2004-2009
BV Mitte 13.01.2005, TOP 11, Drucksachen-Nr. 384/2004-2009
UStA, 25.01.2005, TOP 13, Drucksachen-Nr. 384/2004-2009
BV Mitte, 12.05.2005, TOP 8, Drucksachen-Nr. 1000/2004-2009
UStA, 14.06.2005, TOP 13, Drucksachen-Nr. 1000/2004-2009
Rat, 13.06.2005, TOP 25, Drucksachen-Nr. 1000/2004-2009
BV Mitte, 10.08.2006, TOP 10, Drucksachen-Nr. 2606/2004-2009
BV Stieghorst, 17.08.2006, TOP 8, Drucksachen-Nr. 2606/2004-2009
UStA, 22.08.2006, TOP 10, Drucksachen-Nr. 2606/2004-2009
Rat, 31.08.2006, TOP 14, Drucksachen-Nr. 2606/2004-2009
BV Mitte, 02.11.2006, TOP 8, Drucksachen-Nr. 2845/2004-2009
UStA, 14.11.2006, TOP16, Drucksachen-Nr. 2845/2004-2009
BV Mitte, 01.03.2007, TOP4.2, Drucksachen-Nr. 3407/2004-2009
BV Mitte, 01.03.2007, TOP10, Drucksachen-Nr. 3369/2004-2009
UStA, 20.03.2007, TOP 12, Drucksachen-Nr. 3369/2004-2009
BV Mitte, 06.09.2007, TOP14, Drucksachen-Nr. 4106/2004-2009
UStA, 18.09.2007, TOP 9, Drucksachen-Nr. 4106/2004-2009
BV Mitte, 04.09.2008, TOP 4.3, Drucksachen-Nr. 5728/2004-2009
BV Mitte, 20.08.2009, TOP 4.1, Drucksachen-Nr. 7241/2009/2014
BV Mitte, 20.08.2009, TOP 4.2 Drucksachen-Nr. 7245/2009/2014
BV Mitte, 20.08.2009, TOP 4. 3 Drucksachen-Nr. 7248/2009/2014
BV Mitte, 20.08.2009, TOP 7
BV Mitte, 03.12.2009, TOP 4.4, Drucksachen-Nr. 0172/2009-2014
BV Mitte, 07.01.2010, TOP10, Drucksachen-Nr. 0264/2009-2014
StEA, 25.01.2011, TOP 12, Drucksachen-Nr. 1902/2009-2014
BV Mitte, 10.02.2011, TOP 9, Drucksachen-Nr. 1902/2009-2014
StEA 17.05.2011, TOP 3.2, Drucksachen-Nr. 2537/2009-2014
StEA 21.06.2011, TOP 3.2, Drucksachen-Nr. 2742/2009-2014
StEA 27.09.2011, TOP 5.1, Drucksachen-Nr. 3099/2009-2014
StEA 08.11.2011, TOP 3.2, Drucksachen-Nr. 3328/2009-2014

Sachverhalt:

Die Bezirksvertretung Mitte und der Stadtentwicklungsausschuss nehmen den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die B 66 Detmolder Straße wurde nach einer aufwendigen Planungsphase mit umfangreichen politischen Beratungen in den Jahren 2008 bis 2011 im Abschnitt Niederwall – Otto-Brenner-Straße umgebaut. Über ein Jahr nach Inbetriebnahme haben sich die Verkehrsverhältnisse soweit eingestellt, dass eine Evaluierung möglich ist.

1. Verkehrszahlen

Für die Planung der Detmolder Straße wurde 2003 eine Trendprognose für die Jahre 2008 und 2015 erstellt. Parameter waren dabei der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV in Kfz/24h) und der Schwerverkehrsanteil (%).

Nach dem Umbau und einer Frist für die Wiedereinstellung des Verkehrsverhaltens wurden im Frühjahr 2012 an fünf Knotenpunkten der Detmolder Straße im Abschnitt Niederwall bis Otto-Brenner-Straße jeweils 16 Stunden-Zählungen durchgeführt. Diese wurden zur Vergleichbarkeit mit der damaligen Verkehrsprognose auf den Durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV in Kfz/24h) umgerechnet. Weiterhin wurden an insgesamt acht Querschnitten in den umliegenden Straßen die Verkehrsbelastungen in den verkehrlichen Spitzenstunden (7-9 Uhr und 15-17 Uhr) gezählt, um Angaben zur Verkehrsbelastung des nachgeordneten Netzes zu erhalten. Die aktuellen Verkehrsbelastungen wurden mit dem Zustand vor dem Umbau der Detmolder Straße (Zählungen aus 2001 bis 2008) und mit Verkehrsprognose verglichen.

1.1 Kfz-Verkehrsbelastung auf der Detmolder Straße

Die Querschnittsbelastungen auf der Detmolder Straße liegen zwischen 27.000 Kfz/24h in Höhe August-Bebel-Straße und 33.000 Kfz/24h in Höhe Otto-Brenner-Straße. Ein Jahr nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen ist damit im Wesentlichen wieder die vor dem Umbau ermittelte Verkehrsbelastung erreicht. Die aktuellen Verkehrszahlen entsprechen auch den Werten der Verkehrsprognose, die u.a. in der Schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt wurden.

1.2 Schwerverkehr

Der Schwerlastverkehrs-Anteil (ab 2,8t) auf der Detmolder Straße liegt bei rund 8 %. Dies entspricht sowohl dem Zustand vor dem Umbau, als auch der Verkehrsprognose für 2015.

1.3 Verkehrsbelastung des nachgeordneten Netzes

Die aktuellen Verkehrsbelastungen in den Einmündungen Niederwall, August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße und Prießallee entsprechen im Wesentlichen denen vor dem Umbau. Sie sind damit teilweise deutlich geringer als die Prognosewerte. Im Niederwall wurden 12.400 Kfz/24h ermittelt, die damalige Prognose ging von 14.000 Kfz/24h aus. Ähnlich sieht es in der August-Bebel-Straße (Zählung 3.500 Kfz/24h, Prognose 4.700 Kfz/24h), Teutoburger Straße (Zählung 7.700 Kfz/24h, Prognose 10.800 Kfz/24h) und Prießallee (Zählung 7.900 Kfz/24h, Prognose 8.600 Kfz/24h) aus. Am Knotenpunkt Detmolder Straße / Otto-Brenner-Straße / Osningstraße hat sich die Verkehrsbelastung nach dem Umbau der Detmolder Straße erhöht. In der Einmündung Otto-Brenner-Straße ist die heutige Verkehrsbelastung mit 21.800 Kfz/24 höher als vor dem Umbau (20.400 Kfz/24h) aber geringer als in der Verkehrsprognose (22.800 Kfz/24h). In der Einmündung Osningstraße ist die Verkehrsbelastung mit 29.000 Kfz/24h signifikant gestiegen (vor dem Umbau = 24.700 Kfz/24h), entspricht aber der Verkehrsprognose (29.300 Kfz/24h).

Bei der Prognose für die sogenannten Blockumfahrten wurden Mehrverkehre unterstellt, die durch Umwegfahrten bei nicht mehr zulässigem Linksein- und -abbiegen entstehen. Für das Planverfahren wurde eine Abschätzung „auf der sicheren Seite“ liegend vorgenommen. Die Auswertung der Verkehrszählungen und der Vergleich mit den Zählungen vor dem Umbau ergeben, dass tatsächlich jedoch kein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den Blockumfahrten und in den Wohngebieten feststellbar ist. Nördlich der Detmolder Straße wurden in der Luisenstraße, Lippische Straße, Gabelsberger Straße und Bromberger Straße eine annähernd gleiche Verkehrsbelastungen wie vor dem Umbau ermittelt. Südlich der Detmolder Straße wurde in der Beethovenstraße eine geringere Verkehrsbelastung als vor dem Umbau ermittelt. Von den gezählten Querschnitten ist nur in der Lessingstraße (zwischen Gartenstraße und Lortzingstraße) eine geringfügig höhere Verkehrsbelastung ermittelt worden als vor dem Umbau der Detmolder Straße. Dies ist evtl. darauf zurück zu führen, dass Linksabbiegen von der Detmolder Straße in die Loebell-, Sparren- und Gartenstraße nicht mehr möglich ist und das Wohngebiet über die Lortzingstraße angefahren wird. In der August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße und Prießallee hat sich die Verkehrsbelastung insgesamt leicht verringert.

1.4 Radverkehr auf der Detmolder Straße

Im Rahmen der Verkehrszählungen 2012 wurde auch der Radverkehr erfasst. Der Anteil des Radverkehrs auf der Detmolder Straße verringert sich in stadtauswärtiger Richtung. Im Bereich zwischen Niederwall und Lortzingstraße wurden 378 Radfahrer/16h gezählt. Der Anteil am Gesamtverkehr beträgt damit etwa 1,3 Prozent. Hier befuhren in der morgendlichen Spitzenstunde insgesamt 69 Radfahrer die Detmolder Straße, nachmittags wurden bis zu 43 Radfahrer pro Stunde gezählt. Östlich der Teutoburger Straße bis zur Otto-Brenner-Straße ist das Radverkehrsaufkommen geringer. In Höhe der Einmündung Otto-Brenner Straße wurden etwa 188 Radfahrer/16h gezählt. Das ergibt einen Anteil am Gesamtverkehr von etwa 0,6 Prozent. In der morgendlichen Spitzenstunde wurden hier maximal 36 Radfahrer, nachmittags 28 Radfahrer, gezählt.

1.5 Fahrradstraße Ehlenruper Weg

Im Ehlenruper Weg fanden zwei Querschnittszählungen im Bereich zwischen Teutoburger Straße und Prießallee in den verkehrsstarken Zeiten (7-9 Uhr und 15-17 Uhr) statt. Durch eine Kfz-Kennzeichenerfassung an beiden Querschnitten konnte der Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs ermittelt werden. Die Kfz-Belastung ist nachmittags mit rund 150 Kfz/h am höchsten. In der morgendlichen Spitzenstunde wurden 136 Kfz/h gezählt. Der Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs beträgt jeweils rund 30%. Die höchste Anzahl Radfahrer wurde mit 109 in der morgendlichen Spitzenstunde ermittelt. Dies entspricht einem Radverkehrsanteil von rund 45%. Die Zahl dokumentiert auch, dass der Ost-West-Radverkehr auf dem Ehlenruper Weg rund dreimal höher ist als auf dem entsprechenden Abschnitt der Detmolder Straße.

1.6 Stadtbahn

Die vorläufige Hochrechnung aus der Erhebung zur Nachfrageanalyse 2011/12 durch die moBiel GmbH ergab, dass der Fahrgastanstieg auf der Linie 2 mit zwei Prozent zwischen 2007 und 2012 leicht unter dem allgemeinen Fahrgastanstieg in diesem Zeitraum liegt.

2. **Verkehrssicherheit und Verkehrsunfälle**

Um Unfälle für einen kompletten Jahreszeitraum auszuwerten, wurden „aktuell“ die Unfälle aus dem zweiten Halbjahr 2011 und dem ersten Halbjahr 2012 betrachtet. Diese Unfälle wurden den Jahren 2007 (letztes Jahr ohne Baustellentätigkeit) und 2003/2002 (die Unfallzahlen dieser Jahre liegen dem Planfeststellungsverfahren zugrunde) gegenübergestellt.

2.1 Verkehrsunfallentwicklung in Zahlen

Ziel der Umbaumaßnahmen war u. a., durch

- die bauliche Mitteltrennung,
- die separaten Linksabbiegespuren in signalisierten Knotenpunkten sowie
- die zusätzlichen signalisierten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

Unfälle zu reduzieren. Dabei sollten insbesondere auch die „schweren“ Unfälle (Kategorien 2 bis 4) deutlich reduziert werden.

In allen betrachteten Jahren waren in dem entsprechenden Abschnitt der Detmolder Straße zwischen Niederwall und Sieker-Kreuzung keine tödlichen Unfälle zu verzeichnen.

Die Zahl der Unfälle mit schwer verletzten Verkehrsteilnehmern (Kategorie 2) ist über die Jahre nahezu konstant geblieben. Die Zahl der Unfälle mit leicht verletzten Verkehrsteilnehmern (Kategorie 3) hat insbesondere im Vergleich zu den Jahren 2003 und 2007 deutlich abgenommen und sich im Vergleich zu diesen beiden Jahren beinahe halbiert. Unfälle mit schweren Sachschäden (Kategorie 4) hat es 2011/12 gar nicht mehr gegeben.

	2002	2003	2007	2011/12
Verkehrsunfälle				
Kategorie 2 (schwer verletzte Verkehrsteilnehmern)	5	4	3	4
Kategorie 3 (leicht verletzte Verkehrsteilnehmer)	17	30	29	16
Kategorie 4 (schwere Sachschäden)	10	12	7	0
Summe Kategorie 2-4	32	46	39	20
Kategorie 5-8 (sonst. Sachschaden bis Bagatellunfall)	204	202	183	146
Summe	236	248	222	166

Bei den Unfällen mit Personenschaden ist auffällig, dass nach dem Umbau der Detmolder Straße insgesamt 5 motorisierte Zweiradfahrer auf den Stadtbahnschienen ins Rutschen gekommen und dann gestürzt sind (davon einmal unter Alkoholeinfluss). Zu diesen Unfällen gibt es jedoch keine Vergleichszahlen aus den Jahren 2002, 2003 und 2007, da diese seinerzeit nicht erhoben wurden und nur mit großem Aufwand manuell aus den „alten“ Unfallberichten (soweit diese überhaupt noch vorliegen) erstellt werden könnten. Ob hier eine Zu- oder Abnahme oder eine konstante Unfallentwicklung besteht, kann deshalb nicht beurteilt werden. Aus den aktuellen Unfallberichten ergeben sich jedoch auch keine Erkenntnisse dafür, dass „bauliche Mängel“ des Schienenbereichs diese Unfallentwicklung „fördern“ würden.

In der Summe hat sich damit die Zahl der „schweren“ Unfälle (Kategorie 2 bis 4) ganz deutlich verringert. Dies gilt nicht nur in absoluten Zahlen. Während der Anteil der Unfälle der Kategorien 2 bis 4 in den Jahren 2002, 2003 und 2007 zwischen 17,5 und 18,5% des gesamten Unfallgeschehens lag, waren es 2011/12 anteilig „nur“ noch 12,5%.

Wie bei den schwer verletzten Unfallbeteiligten ist auch der Anteil der Fahrradfahrer und Fußgänger an den Unfällen mit Personenschäden nahezu konstant geblieben. In den betrachteten Jahren wurden insgesamt zwei Radfahrer (2003 und 2011/12) und drei Fußgänger (2002 und zwei im Jahr 2003) schwer verletzt. In diesen Jahren wurden weiterhin sechs Radfahrer (jeweils zwei 2003, 2007 und 2011/12) und sechs Fußgänger (jeweils einer 2001 und 2011/12 und jeweils zwei 2003 und 2007) leicht verletzt. Durch den Ausbau der Detmolder Straße hat sich diese – bei der Verkehrsbelastung auf sehr niedrigem Niveau befindende – Zahl der jährlich verletzten Fußgänger und Radfahrer letztlich nur unwesentlich verändert (wobei sich auch diese Zahl gegenüber dem „Basisjahr“ 2003 halbiert hat).

Auch die Zahl der Bagatellunfälle hat ganz deutlich abgenommen. Waren es 2002 und 2003 noch 204 bzw. 202 war die Zahl 2007 bereits auf 183 abgesunken. Hier waren sicherlich die aufgrund der Vorschläge des „Runden Tisches“ beschlossenen Sofortmaßnahmen schon spürbar. Nach dem Ausbau der Detmolder Straße ist die Zahl der Bagatellunfälle noch einmal ganz deutlich auf 146 zurück gegangen.

Im Ergebnis ist damit die Unfallentwicklung nicht nur insgesamt sondern insbesondere auch bei den schweren Unfällen spürbar zurück gegangen.

2.2 Unfallursachen

Im Hinblick auf die Unfallursachen hat es nach Ausbau der Detmolder Straße (wenn man einmal die wenig „greifbare“ Unfallursache „andere Fehler beim Fahrzeugführer“ nicht berücksichtigt) insbesondere bei zwei Unfallursachen deutliche Veränderungen gegeben.

Unfälle mit der Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bzw. „ungenügender Sicherheitsabstand“ (die vom Unfallbild nur schwer „auseinander zu halten“ sind und auch von der subjektiven Einstufung des jeweiligen Unfallsachbearbeiters der Polizei abhängig sind und deshalb einheitlich betrachtet werden) sind gegenüber den Jahren 2002 und 2003 in absoluten Zahlen um rund 60% und gegenüber 2007 immer noch um rund 48,5% zurückgegangen. Beim

Blick auf das jeweilige „Gesamtaufkommen“ der Unfälle lag diese Unfallursache 2002/2003 noch bei rund 52,5%, 2007 immer noch bei knapp 44% und 2011/12 dann bei 30% aller Unfälle. Diese Entwicklung spricht dafür, dass nach dem Umbau Verkehrsteilnehmer die Detmolder Straße mit deutlich angepassterer Geschwindigkeit und verbessertem Sicherheitsabstand befahren.

Auch Unfälle mit der Ursache „fehlerhafter Fahrstreifenwechsel beim Nebeneinanderherfahren“ haben gegenüber den Jahren 2002, 2003 und 2007 um 27 bzw. 10 und 14 Unfälle deutlich abgenommen. Während dieses Fehlverhalten damit noch 2002 bei knapp 20% aller Unfälle ursächlich war, waren es 2011/12 „nur“ noch runde 12 %. Dieser Rückgang deutet darauf hin, dass nach dem Umbau entweder deutlich weniger Fahrstreifenwechsel stattfinden oder diese (gerade auch im Hinblick auf angepasste Geschwindigkeit und ausreichenden Sicherheitsabstand) sicherer vorgenommen werden.

Weitere signifikante Veränderungen bei den Unfallursachen - insbesondere auch eine Zunahme von einzelnen Unfallursachen – sind nicht zu erkennen.

2.3 Unfalltypen

Bei den Unfalltypen haben sich bei den „Abbiegeunfällen“, den „Einbiegen/Kreuzen-Unfällen“, den „Unfällen durch ruhenden Verkehr“ und bei den „Unfällen im Längsverkehr“ deutliche Veränderungen ergeben.

Um einen Abbiegeunfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde. Bei diesem Unfalltyp hat sich die Anzahl auf beinahe ein Drittel verringert.

Um einen Einbiegen/Kreuzen-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegen gesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde. Bei diesem Unfalltyp hat sich die Anzahl in etwa halbiert. Gegenüber 2003 ist sogar ein Rückgang um 70 % festzustellen.

Eine negative Unfallentwicklung gibt es bei den Unfällen durch ruhenden Verkehr. Um einen derartigen Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn haltenden/parkenden (auch ein- bzw. ausparkenden) Fahrzeug ausgelöst wurde. Während dieser Unfalltyp vor dem Umbau bei durchschnittlich 14 Unfällen lag sind es nach dem Umbau 42 Unfälle, davon allein 33 durch Auffahren auf parkende Fahrzeuge. Keiner der Unfälle befindet sich in den Unfallkategorien mit Verletzten oder schweren Sachschäden. Bei 32 Unfällen durch ruhenden Verkehr handelte es sich um Bagatellunfälle, bei 10 entstand erkennbarer Sachschaden, davon 9 mal mit Fahrerflucht.

Um einen Unfall im Längsverkehr handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst wurde, die sich in gleicher oder entgegen gesetzter Richtung bewegen (sofern dieser Konflikt nicht Folge eines Verkehrsvorgangs ist, der einem anderen Unfalltyp entspricht). Dieser Rückgang auf etwa die Hälfte des Wertes vor dem Umbau korrespondiert mit der schon oben dargestellten Entwicklung, dass nach dem Umbau auf diesem Teilstück der Detmolder Straße mit angepasster Geschwindigkeit, ausreichendem Sicherheitsabstand und weniger Fehlverhalten beim Fahrstreifenwechsel gefahren wird.

Unfalltyp	2002	2003	2007	2011/12
Abbiegeunfall	20	22	22	8
Einbiegen / Kreuzen-Unfall	15	27	17	8
Unfällen durch ruhenden Verkehr	14	16	12	42
Unfall im Längsverkehr	155	141	125	77

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich der Umbau der Detmolder Straße (bis auf die Unfälle durch ruhenden Verkehr) wie beabsichtigt deutlich spürbar positiv auf die Unfallentwicklung in diesem Teilbereich ausgewirkt hat.

2.4 Anliegerbeschwerden die Verkehrssicherheit betreffend

Einzige nach Inbetriebnahme der Straße konkret geäußerten Beschwerden seitens der Anlieger stellen die Sichtverhältnisse an den Grundstückszufahrten dar. Dies wurde in der BV Mitte bereits im März 2011 beraten. An privaten Sammelzufahrten mit zumeist ortskundigen Verkehrsteilnehmern können oft nur die erforderlichen Haltesichtweiten von 35m eingehalten werden wogegen an Einmündungen öffentlicher Straßen die Einhaltung der Anfahrsichtweiten von 50m zu gewährleisten ist.

3. Verkehrsverhalten

3.1 Grüne Welle

Zur Überprüfung der Koordinierung wurden an unterschiedlichen Werktagen insgesamt 95 Testfahrten durchgeführt, 48 stadteinwärts und 47 stadtauswärts. Insgesamt ergibt sich für die Koordinierung in der Detmolder Straße eine befriedigende Qualität, Das Koordinierungsmaß (= Anteil der Lichtsignalanlagen, die bei Grün passiert werden) liegt im Mittel bei 80 Prozent. Dies entspricht der Qualitätsstufe C (befriedigende Verkehrsqualität) nach Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS). Betrachtet man nur die Fahrten ohne augenscheinliche Beeinträchtigung durch Stadtbahnfahrten, liegt das Koordinierungsmaß bei 83 Prozent. Dies entspricht ebenfalls noch der Qualitätsstufe C nach HBS. Die bevorzugten Richtungen der Koordinierung sind in Abhängigkeit von der Tageszeit und dem entsprechend geschalteten Signalprogramm unterschiedlich. Morgens und vormittags ist die Hauptkoordinierungsrichtung stadteinwärts, nachmittags und abends stadtauswärts. Die Ergebnisse der Testfahrten bestätigen diese Prioritäten. In der Hauptkoordinierungsrichtung und in den Schwachverkehrszeiten liegt das Koordinierungsmaß bei bis zu 87 Prozent. Dies entspricht der Qualitätsstufe B (gute Verkehrsqualität).

Insgesamt kann eine befriedigende Qualität der Koordinierung auf der Detmolder Straße und eine Verbesserung zum Vorher-Zustand festgestellt werden. Eine weitere Verbesserung ist nicht möglich, ohne die Beschleunigung der Stadtbahn zu reduzieren oder unverhältnismäßige Einschränkungen für die jeweils untergeordnete Fahrtrichtung in Kauf zu nehmen.

Diese Ergebnisse bestätigen folgende Aussagen des Verkehrstechnischen Gutachtens aus dem Jahr 2001:

- Durch die ungünstigen Knotenpunktabstände ist nur eine eingeschränkte Grüne Welle möglich.
- Die geometrischen Verschiebungen der Lichtsignalanlagen und der Bau der Hochbahnsteige haben gegenüber dem vorherigen Zustand nahezu keinen Einfluss auf die Grüne Welle.
- Positiv auf die Leistungsfähigkeit und damit die Qualität der Grünen Welle wirken sich die Linksabbiegespuren aus. Durch sie treten kaum noch Behinderungen durch wartende Linksabbieger auf und Sonderphasen für Linksabbieger sind seltener erforderlich.

3.2 Geschwindigkeitsniveau

Nach Freigabe der Detmolder Straße am 15.04.2011 wurden seitens der Polizei im Umbaubereich keine Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen mehr vorgenommen.

Seitens der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung erfolgten an drei Terminen Geschwindigkeitsüberwachungen in Fahrtrichtung stadteinwärts (Standort: zwischen Graudenzer Straße und Königsbrücke vor Hs-Nr.: 179) und an zwei Terminen in Fahrtrichtung stadtauswärts (Standort: zwischen Joseph-Haydn-Straße und Wilhelm-Raabe-Straße vor Hs-Nr. 190), jeweils für ca. 1 Stunde. Gemessen wurden Verstöße ab einer Geschwindigkeit von 64 km/h, also 14 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Nicht einmal 2% der Verkehrsteilnehmer fuhren mit einer solchen erhöhten Geschwindigkeit. Einzelheiten diesbezüglich sind der folgenden Auflistung zu entnehmen:

Datum	Fahrtrichtung	Messzeit	Gesamtdurchfahrten	Verstöße	Verstoßrate
24.04.2012	stadteinwärts	16:10 - 17:20	979	8	0,8%
10.05.2012	stadteinwärts	16:27 - 17:45	1054	7	0,7%
16.05.2012	stadtauswärts	12:28 - 13:35	799	9	1,1%
31.05.2012	stadtauswärts	16:28 - 17:30	391	2	0,5%
23.07.2012	stadteinwärts	12:03 - 13:00	639	8	1,3%

Die gemessenen Geschwindigkeitsverstöße lagen dabei ausschließlich im unteren Grenzbereich von 64-70 km/h (bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h). „Ausreißer“ nach oben wurden nicht festgestellt.

Ergänzend wurde das Geschwindigkeitsniveau vom 26.07.2012 bis 02.08.2012 verdeckt mit einem sogenannten Verkehrszähler ermittelt. In Fahrtrichtung stadteinwärts (26.07.-30.07.2012 vor der Hausnummer 125-127) ergab sich eine Verstoßrate von 35,16%. Hierbei ist jedoch festzustellen, dass sich ein Anteil von ca. 85 % der begangenen Geschwindigkeitsverstöße in dem Bereich zwischen 51 und 60 km/h bewegte und bei nur noch ca. 15% der begangenen Geschwindigkeitsverstöße Geschwindigkeiten von über 61 km/h gemessen wurden.

Ähnlich sieht die Situation in der Fahrtrichtung stadtauswärts 30.07.- 02.08.2012 gegenüber der Hausnummer 125-127) aus. Die Auswertung ergibt eine Verstoßrate von 29,43%, wobei sich ein Anteil von ca. 84% der begangenen Geschwindigkeitsverstöße in dem Bereich zwischen 51 und 60 km/h bewegte und bei nur noch ca. 15 % der begangenen Geschwindigkeitsverstöße von über 61 km/h gemessen wurden.

3.3 Behinderungen für den Stadtbahnverkehr

Durch die neue Verkehrsführung für Linksabbieger in die August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße und Prießallee werden die Stadtbahnen in Fahrtrichtung Sieker jetzt weniger behindert als vor dem Umbau der Detmolder Straße. Probleme treten zeitweise noch durch verkehrswidrig abbiegende Linksabbieger, zum Beispiel zum Discounter-Markt in Sieker auf, das Verkehrszeichen Z209-30 (vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus) wird nicht beachtet.

Nach der Inbetriebnahme der neuen Streckenföhrung gab es bisher drei Verkehrsunfälle mit Stadtbahnen. Zweimal lag die Ursache bei der Stadtbahn (Auffahren, Unfall im Längsverkehr), einmal wurde der Stadtbahn die Vorfahrt genommen.

3.4 Radfahrer

Grundlage der umgesetzten Planung war der Grundsatzbeschluss des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses vom 21.11.2000, der mit dem Ziel der Aufrechterhaltung einer hohen Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV als Planungsvorgabe die Vierspurigkeit mit mindestens 3,25m breiten Fahrspuren, eine Maximierung der Stellplätze sowie den Verzicht auf Radverkehrsanlagen soweit dies zuschussunschädlich sei definierte.

Beobachtungen des Radfahrerverhaltens und Zählungen dokumentieren einen sehr hohen Anteil von Radfahrern, die auf dem Gehweg der Detmolder Straße fahren. Dieser liegt bei rund 75 % und ist auf das fehlende Angebot von Radverkehrsanlagen bei gleichzeitig hoher Kfz-Verkehrsbelastung der Fahrbahn zurückzuführen. Weiterhin ist die Befahrbarkeit durch den Umbau der Straße mit abgesenkten Gehwegen erleichtert. Derzeit föhrt die Universität Dresden im Rahmen eines bundesweiten Forschungsvorhabens im Auftrag BMV eine Untersuchung zur Föhrung des Radverkehrs auf der Fahrbahn durch. Ergebnisse hierzu werden voraussichtlich erst nach Vorliegen des abschließenden Forschungsberichts in einigen Jahren veröffentlicht.

Die verbotenerweise starke Nutzung der Gehwege durch Radfahrer wird als nicht unproblematisch angesehen, da der Gehweg den schwächsten Verkehrsteilnehmern (Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte) dient, jedoch ist das Unfallgeschehen mit Radfahrern auf dem Gehweg unauffällig. Eine Freigabe der Gehwege für Radfahrer entlang der Detmolder Straße zwischen Niederwall und Otto-Brenner Straße ist schon allein aufgrund der in vielen Bereichen nicht ausreichenden Gehwegbreiten (von mindestens 2,50m) nicht möglich.

Öffentlichkeitsarbeit hin zu einer vermehrten (Misch-) Nutzung der Fahrbahn der Detmolder Straße ist in Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt erfolgversprechend. Sie müsste dagegen besonders auf die Nutzung des parallel verlaufenden Straßenzugs Rohrteichstraße - Ehletruper Weg als gut nutzbare alternative Wegführung ausgerichtet werden.

In der Planung wurde insbesondere diese Parallelroute angeführt, zumal hier Teilbereiche als Fahrradstraße ausgewiesen sind. Die Erkenntnisse aus den Beobachtungen zeigen, dass zwar ein Großteil der Ost-West-gerichteten Radverkehre über diese Verbindung abgewickelt werden, jedoch aufgrund der Geradlinigkeit der Detmolder Straße und insbesondere aufgrund des Quell- und Zielverkehrs der Anlieger die Ausweisung von Parallelstraßen als Ausweichrouten (Ehletruper Weg, Lipper Hellweg, Beethovenstraße, Lessingstraße) nur als eine Lösung für viele, nicht jedoch alle Radfahrer angesehen werden kann.

Der Ehletruper Weg ist im Abschnitt Prießallee bis Teutoburger Straße als Fahrradstraße ausgeschildert, bietet den Radfahrern faktisch aber relativ wenig Komfort, da es durch die geringen Restfahrbahnbreiten zwischen den in der Regel beidseitig parkenden Kfz zu Behinderungen beim Begegnungsfall Rad/Kfz kommt. Mit rund 30 Prozent ist der Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs im Ehletruper Weg weiterhin relativ hoch.

Die Frage der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Detmolder Straße war auch Gegenstand der Beratungen des Stadtentwicklungsausschusses vom 21.06.2011 und 27.09.2011.

Die Planung wurde auf Grundlage des bis 2006 bzw. 2010 gültigen technischen Regelwerks (EAHV 93 – Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, ERA 95 – Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen) aufgestellt. Seit 2007 bzw. 2011 steht eine neue Generation des technischen Regelwerks (RASt 06 – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, ERA 2010 – Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen) zur Verfügung, das dem Radschutzstreifen einen wesentlich höheren Stellenwert einräumt.

Die RAST 06 lässt seit 2007 die Anlage baulich getrennter überbreiter einstreifiger Richtungsfahrbahnen zu. Überbreite Fahrstreifen lassen das Nebeneinanderfahren von 2 Pkws (5,00m) oder Pkw und Lkw (5,50m) zu, darüber hinausgehende Überholvorgänge sind jedoch nur bei Mitbenutzung des Schutzstreifens möglich. Die Verbindung von überbreiten Richtungsfahrbahnen und Radverkehrsanlagen kennt die RAST nicht. Bahnkörper wären dann im baulichen Mittelstreifen vorzusehen.

Die ERA 2010 definiert seit 2011 die mögliche Kombination von überbreiten 5,00m breiten Richtungsfahrbahnen und 1,50m breiten Radschutzstreifen. Die Einsatzkriterien für Schutzstreifen sind aufgrund der Verkehrsbelastung der Detmolder Straße hier jedoch nicht gegeben. Die Führung von spurgebundenem Schienenverkehr auf überbreiten Fahrstreifen ist im technischen Regelwerk ebenfalls nicht vorgesehen, so dass keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, ob hier ein ausreichend sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet werden könnte.

Weiterhin ist die Bindungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses zu berücksichtigen. Inwieweit eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zulässig ist, wäre ggf. mit der Planfeststellungsbehörde zu erörtern, aber auch mit den Trägern öffentlicher Belange, die davon berührt wäre, wie z. B. der Betriebsleitung von moBiel oder der Technischen Aufsichtsbehörde für den Stadtbahnbetrieb.

Hinsichtlich der rechtlichen Möglichkeiten und des voraussichtlichen Verfahrens hat das Rechtsamt auf Folgendes hingewiesen:

§ 75 (2) S.1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) enthält die sog. Duldungswirkung bzgl. privatrechtlicher Ansprüche:

„Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen.“

§ 75 (2) VwVfG enthält unter engen Voraussetzungen – einen Anspruch auf Planänderung bzw. – ergänzung:

„Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Träger des Vorhabens durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen...“

§ 75 (3) regelt das Verfahren der Änderung – insbes. die einzuhaltenden Fristen. Durch die Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses ist auch der Vorhabensträger an die Grundzüge der Planung und die entsprechenden Festsetzungen gebunden. Das bedeutet, dass bei Änderungswünschen, die wesentlich davon abweichen, erneut das formelle Verfahren zu beschreiten ist.

Über diese planerischen Restriktionen hinaus wäre aus bautechnischer Sicht die Aufbringung einer neuen Deckschicht zur Vermeidung von Phantommarkierungen Voraussetzung für eine andere Querschnittsaufteilung.

Der Attraktivierung der Fahrradstraße Ehlenruper Weg könnten demgegenüber folgende Maßnahmen dienen:

- **Anlage einer Durchfahrsperrung zwischen Prießallee und Teutoburger Straße:** Dadurch würde eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs erreicht werden. Begegnungsfälle Kfz/Rad würden somit verringert. Zusätzliche Effekte wären eine Verkehrsberuhigung (und Lärminderung) für die Anwohner, jedoch auch eine Erhöhung von Umwegfahrten.
- **Abschnittsweise wechselnde Einbahnstraßenregelung:** Auch hierdurch wäre eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs erreichbar. Begegnungsfälle Kfz/Rad würden somit verringert. Auch hier käme es zu vermehrten Umwegfahrten.
- **Streckenweise Parkverbote:** An Stellen an denen heute der Begegnungsfall Rad/Kfz zu gegenseitigen Behinderungen führt könnte diesem Mangel mit Parkverboten begegnet werden.

3.5 Fußgängerquerungen

Zwischen Mittelstraße und August-Bebel-Straße liegt der Anteil an Fußgängern, die die Detmolder Straße ungesichert zwischen den Lichtsignalanlagen überqueren, bei fast 40%. In anderen Bereichen der Detmolder Straße ist der Anteil der Fußgängerquerungen abseits von Lichtsignalanlagen geringer. Zwischen den Einmündungen Prießallee und Königsbrücke liegt er beispielsweise bei etwa 15 bis 20 %. Grund dafür ist zum einen, dass in Teilbereichen der Detmolder Straße die Mitteltrennung als Überquerungshilfe genutzt werden kann und es in den Schwachverkehrszeiten ausreichend große Zeitlücken im Kfz-Verkehr vorhanden sind. Dieser Anteil ungesicherter Überquerungen ist aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht unproblematisch, bisher ist es jedoch nicht zu Unfällen mit querenden Fußgängern gekommen.

Auch an den zwei unsignalisierten Querungshilfen in Sieker wurden Zählungen der Fußgänger an einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Ferien bei trockenem Wetter durchgeführt. Während die Überquerungsstelle in der Mitte der Stadtbahnendhaltestelle mit rund 10 Fußgängern/h nur sehr selten genutzt wird, ist in Höhe von Stadtbahnausfahrt und Supermarkt ein höherer Querungsbedarf zu beobachten. In der morgendlichen Spitzenstunde überquerten hier 61 Fußgänger die Detmolder Straße, mittags wurden 107 Fußgänger/h und nachmittags 95 Fußgänger/h gezählt. In der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung, Höchstgeschwindigkeit und Anzahl Fußgänger definiert. Wegen der vorhandenen Mitteltrennung ist dabei die maximale Verkehrsbelastung für eine Fahrtrichtung zu betrachten, die morgens und

nachmittags in den Spitzenstunden jeweils bei rund 1.550 Kfz/h und mittags bei 1.100 Kfz/h liegt. Die RAS 06 empfiehlt für diese Eingangswerte den Einsatz einer Lichtsignalanlage. Jedoch ist auch die vorhandene Mitteltrennung als Überquerungsanlage gerade noch ausreichend. Die Beobachtungen zeigen, dass die vorhandenen Zeitlücken im Kfz-Verkehr ein gefahrloses Überqueren der Detmolder Straße ermöglichen. Es wurden keine Gefahrensituationen beobachtet und es gibt keine Unfälle. Fußgänger mit höherem Sicherheitsbedürfnis können die maximal 100 Meter entfernten Lichtsignalanlagen nutzen. Es wird aus den genannten Gründen kein akuter Handlungsbedarf gesehen. Die Situation sollte aber weiter beobachtet werden.

3.6 Rotlichtverstöße

An den Haltestellen Prießallee und Mozartstraße ist, wie grundsätzlich an Haltestellen in Mittellage, tendenziell mit einer erhöhten Anzahl an Rotläufern im Vergleich zu anderen Haltestellenformen zu rechnen. Die erforderliche Grünzeit für ein- und ausfahrende Stadtbahnen erfordert ein gleichzeitiges Rot für Fußgänger. Fußgänger, die eine einfahrende Bahn noch erreichen wollen, sind deshalb verleitet, ihr Rotlicht zu missachten.

Eine Erhebung des Fußgängerverhaltens an der Haltestelle Prießallee bestätigt diese Tendenz teilweise. Am kreuzungsnahen Zugang zur Haltestelle wurden in zwei Stunden 126 Fußgänger bei Grün und 22 bei Rot gezählt. Damit ist der Rotläuferanteil mit rund 15 Prozent unauffällig. Am kreuzungsfernen Haltestellenzugang wurden im gleichen Zeitraum 52 Fußgänger bei Grün und 43 bei Rot gezählt. Damit ist hier mit 45 Prozent ein hoher Rotläuferanteil zu beobachten.

Diese geringere Akzeptanz der Signalisierung ist durch die übersichtliche Verkehrssituation abseits der Kreuzungen und Einmündungen zu erklären. Viele Fußgänger drücken gar nicht erst auf den Anforderungstaster, sondern warten die nächste ausreichende Zeitlücke im Kfz-Verkehr ab, um die Straße zu überqueren. Ein weiterer Grund ist die im Vergleich zum Haltestellenzugang an der Kreuzung höhere durchschnittliche Wartezeit für Fußgänger. Fußgänger müssen ihr Grün immer anfordern und bis zum Beginn des nächsten Zeitfensters warten, in dem die Koordinierung der Lichtsignalanlagen eine Fußgängerfreigabe zulässt. Im ungünstigsten Fall dauert dies einen Signalzeitenumlauf und führt zu Wartezeiten bis zu 100 Sekunden. An der kreuzungsnahen Furt dagegen wird wegen der Anforderungen der Kfz aus der Prießallee in nahezu jedem Umlauf eine Grünzeit geschaltet. Die Wahrscheinlichkeit, dass Fußgänger beim Erreichen der Furt bereits Grün haben oder in Kürze bekommen, ist damit deutlich größer.

Die Verringerung des Rotläuferanteils wäre durch die Erhöhung der Akzeptanz der Signalisierung zu erreichen. Die sofortige Berücksichtigung der Fußgängeranforderungen würde die durchschnittlichen Wartezeiten auf 10 bis 20 Sekunden reduzieren, hätte aber die Aufgabe der Koordinierung der Kfz-Signale mit den Signalen an der Kreuzungs-Lichtsignalanlage zur Folge. Auch durch die Einrichtung einer Daueranforderung kann die Fußgängerwartezeit verkürzt werden. Dieses würde jedoch dazu führen, dass in jedem Umlauf eine Grünzeit für Fußgänger geschaltet wird - unabhängig davon, ob ein Fußgänger tatsächlich die Straße überqueren will oder nicht. Die Aufgabe der Koordinierung würde zu starken Einschränkungen für den Kfz-Verkehr in der Hauptrichtung und die Koordinierung (Grüne Welle) auf der gesamten Detmolder Straße führen. Dies ist aufgrund der relativ geringen Anzahl der Fußgänger nicht zu empfehlen. Auch die Daueranforderung für Fußgänger ist nur in den Spitzenstunden zu rechtfertigen, in denen bei einem Aufkommen von etwa 50 Fußgängern sowieso in fast jedem Umlauf eine Anforderung zu erwarten ist. In den Zeiten mit geringem Fußgängerankommen dagegen würden die Kfz in vielen Fällen angehalten, obwohl kein Fußgänger die Straße überqueren will. Dies würde das Verständnis der Autofahrer für die Signalisierung deutlich verringern. Insgesamt ist der Querungsbedarf an den kreuzungsfernen Haltestellenzugängen gering. Fußgänger, die gesichert die Straße überqueren wollen, haben diese Möglichkeit durch die vorhandene Signalisierung. Die ungesichert querenden Fußgänger nutzen die vorhandenen, ausreichend großen, Zeitlücken, so dass keine verkehrsgefährdenden Situationen beobachtet werden. Auch gab es seit Einschaltung der Lichtsignalanlagen keine Unfälle mit Fußgängerbeteiligung. Deshalb sollte zunächst auf Maßnahmen verzichtet und die Situation weiter beobachtet werden.

3.7 Sicherheit der Hochbahnsteige

Die Aussagen des 2002 erstellten Sicherheitsgutachtens für den Hochbahnsteig Prießallee werden grundsätzlich bestätigt. Es sind keine Vorfälle bekannt, die den sicheren Betrieb der Hochbahnsteige in Frage stellen.

3.8 Parken / Ruhender Verkehr

Die baulich angelegten Parkstreifen entlang der Detmolder Straße werden sehr gut angenommen und sind insbesondere morgens, abends und am Wochenende meist voll belegt. Gegenüber der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes wurden schon häufiger im Rahmen von Beschwerden geäußert, dass zu wenige Parkplätze insgesamt in diesem Bereich der Detmolder Straße vorhanden seien. Größere Probleme mit Gehwegparken sind bisher nicht vorgekommen. Im Zeitraum vom 01.06.2011 bis zum 03.07.2012 wurden durch die Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes 127 Verwarnungen wegen Parkens auf dem Gehweg für die gesamte Detmolder Straße erteilt. Die meisten Verwarnungen davon erfolgten im sanierten Bereich. Da die Gehwege meistens recht breit sind, ist es dabei nur selten zu Behinderungen gekommen.

Nach Fertigstellung und Freigabe der Detmolder Straße wurde im Umbauabschnitt punktuell auf den vorhandenen Parkstreifen eine Parkscheibenregelung eingeführt. Dadurch sollte das Dauerparken unmittelbar vor den Geschäftszeilen vermieden und eine bessere Parkmöglichkeit für die Kunden ansässiger Gewerbebetriebe geschaffen werden. Nach Einführung sind hier keinerlei Beschwerden aufgelaufen.

3.9 Belange des Brandschutzes und Rettungsdienstes (Feuerwehr):

Grundsätzlich wurden die Einsatzfahrten durch den Neubau weder positiv noch negativ beeinflusst, jedoch liegen die Fahrzeuge durch den neuen Straßenbelag ruhiger als bisher auf der Straße.

4. **Straßenverkehrslärm**

Beim Umbau der Detmolder Straße konnten Straßenbaumängel beseitigt werden. Das Kopfsteinpflaster der mittleren Fahrstreifen wurde durch einen Asphaltbeton ersetzt. Das führte insgesamt zu einer Lärminderung an der Straße. Die gleichmäßige Verteilung der Verkehre auf alle Fahrstreifen führt weiterhin zu einer Verstetigung und somit auch zu einer Verminderung des Straßenlärms.

Im Bereich der neuen Ampelanlagen und Hochbahnsteige werden zurzeit an betroffenen Gebäuden Lärmvorsorgemaßnahmen umgesetzt. Durch den Einbau von Schallschutzfenstern, Dämmung von Rollladenkästen oder Dachflächen sowie den Einbau von Schalldämmlüftern in Schlafräumen verbesserte sich nach Mitteilung der Eigentümer die Wohnqualität spürbar. Die Wohnungen sind ebenfalls schneller und langfristiger zu vermieten.

Im nachgeordneten Netz treten in den Blockumfahrten deutlich geringere Lärmpegel auf, als dies zunächst unterstellt wurde.

5. **Zusammenfassende Bewertung**

- Die Kfz-Verkehrsprognose auf der Detmolder Straße und der Verkehrswert des entsprechend der Vorgabe des Grundsatzbeschlusses vierstreifigen Querschnitts wird bestätigt.
- Die Steigerungen der Verkehre und damit auch des Straßenlärms in den Blockumfahrten sind ausgeblieben.
- Die Unfallzahlen auf der Detmolder Straße sind deutlich zurückgegangen. Die Querungssituation sollte weiter beobachtet werden.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist unauffällig.

- Hinsichtlich der Lärmimmissionen und Erschütterungen sind durch den neuen Fahrbahnaufbau erhebliche Verbesserungen erzielt worden. Durch die laufenden Lärmvorsorgemaßnahmen verbessert sich die Wohnqualität.
- Der Betrieb der Grünen Welle läuft unter den gegebenen Randbedingungen befriedigend.
- Die Behinderungen für den Stadtbahnbetrieb haben sich deutlich verringert, der Betrieb der Hochbahnsteige läuft ohne besondere Auffälligkeiten.
- Die umgesetzte Planung wird nicht allen Verkehrsteilnehmern gleich gerecht, den Belangen des Radverkehrs am wenigsten. Ein nachträglicher Eingriff in die Querschnittsaufteilung der Detmolder Straße wäre mit erheblichem Untersuchungsaufwand und Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen verbunden. Der Radverkehrsanteil auf der Detmolder Straße ist gering im Gegensatz zur Alternativtrasse Ehlenruper Weg, auf dem Attraktivierungsmaßnahmen einfacher und mit kalkulierbaren Auswirkungen umzusetzen wären.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss