

# Kreisel-Ampelstreit geht weiter: „Wirkt“ die Fußgängerampel vor Netto vor allem für Autofahrer?

Von  
Redaktion

28. Juni 2019



Auf Knopfdruck bekommen Fußgänger und Radfahrer binnen Sekunden Grün. (Foto Rundblick)

Eine Fußgänger- und Radfahrerampel vor einem Kreisverkehr – DEM Unnaer Problemkreisverkehr. Nach der dreimonatigen Testphase steht nunmehr fest: **Ampel statt Zebrastreifen wirkt.**

Der Verkehr läuft besser, es gibt weniger Staus. Und unsicherer für Radler und Fußgänger sei es auch nicht geworden.

Dennoch geht der Streit weiter. Denn nach Ansicht des Fahrradclubs ADFC „**wirkt**“ die **Ampel vor allem zu Gunsten von Autofahrern** und benachteiligt einmal mehr die Radler.

Es geht um die **provisorische Signalanlage auf der Viktoriastraße vor Netto, die seit März den Zebrastreifen direkt am Kreisel ersetzt.** Die Verwaltung empfahl für die Sitzungen der Fachausschüsse in dieser Woche, das Provisorium zum Dauerzustand zu machen, da das Gutachten eindeutig pro Ampel ausgegangen sei.

***Doch die Grünen meldeten noch Beratungsbedarf an. Deshalb bleibt die Ampel zunächst bis September stehen, und dann wird endgültig entschieden.***

Käme die Ampel, bliebe die Radspur am Kreisel in **beide Richtungen beradelbar**, so die Gutachterempfehlung, da die Führung in nur eine Richtung von den Radlern sowieso nicht akzeptiert werde. Kaum ein Radler umkreise einmal den kompletten Kreisel, nur um bis zur nächsten Ausfahrt zu kommen.

Eine andere Frage stellte FLU-Chef Klaus Göldner: Wie will man zukünftig den Ausweichverkehr von Fußgängern und Radlern **um die Ampelanlage herum** verhindern? Dies so die Antwort, werde man baulich verhindern, z. B. durch einen „Zaun“.



Ampelhinweis am Kreishauskreisel.

(Foto RB)

Im Stadtentwicklungsausschuss am Mittwoch, 26. 6., stellte Verkehrsgutachter Lothar Bondzio Ideen vor, wie der Verkehr mit der **Bebauung der Mühle Bremme** vernünftig geregelt werden könnte. „Es wird Mehrverkehr geben, und der Kreisverkehr ist der Flaschenhals.“ Dies zu lindern, kam die Idee dieser Fußgänger- und Radfahrerampel auf – zunächst als dreimonatige Testphase angelegt.

Diese ist nun beendet.



Vorstellung des

Gutachtens im Fachausschuss. (Foto RB)

**Kernaussagen:**

- Die **Kapazität der Kantstraße** ist um 8 Prozent gestiegen, d. h. die Straße nimmt 8 Prozent mehr Verkehr in derselben Zeit auf.
- Die **Kapazität im Kreisel** selbst hat sich um 5 Prozent verbessert.
- Der **Rückstau** hat sich erheblich reduziert.
- Und unsicherer (für Radler und Fußgänger) sei die Querungssituation auch nicht geworden, formulierte es Gutachter Bondzio im Ausschuss, eher **tendenziell sicherer**.

Im Gutachten ist es dahingehend formuliert, dass sich „die Anzahl der Konfliktsituationen Kfz/Radfahrer/Fußgänger verringert“, heißt, man kommt sich weniger häufig in die Quere. Diese Formulierung sagt allerdings nicht zugleich aus, dass auch die Unfallgefahren gesunken sind, merkte der Gutachter an. „Was man sagen kann: Es ist auf keinen Fall unsicherer geworden als vorher, wenigstens gleichbleibend, eher in Richtung höhere Sicherheit.“

***„Insgesamt hat die Vorher-Nachher-Betrachtung gezeigt, dass die ... provisorisch eingerichtete signalisierte Querungsstelle ... eine sichere Alternative zum konventionellen Überweg am Kreisverkehr darstellt, um damit die Verlustzeiten und die Rückstaus in der Kantstraße zu verringern und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen“***,

fasst das Gutachten die Versuchsergebnisse zusammen.

Sprüche somit alles für **dauerhaft Grün auf Knopfdruck** vor Netto. Doch die anwesenden Vertreter des ADFC liegen mit dieser Querungsampel über Kreuz. Sie wollen eine dauerhafte Einrichtung unbedingt verhindern, **da hier einmal mehr der Autoverkehr bevorzugt werde. 8 Prozent höhere Kapazität auf der Kantstraße spreche ja für sich!**

Durch den gutachterlich bezeugten besseren Verkehrsfluss und weniger Stau würden die Bürger ja geradezu **ermuntert, mit dem Auto in die Stadt zu fahren**, was doch das genau falsche Signal sei in der heutigen Zeit – den Autoverkehr zu fördern schimpften die Clubvertreter.



Auf Knopfdruck bekommen Fußgänger und Radfahrer binnen Sekunden Grün. (Foto Rundblick)

Fußgänger und Radler hingegen **zwinge man zum Warten vor einer Ampel ...** – Helmut Papenberg, der unter anderen für den ADFC das Wort ergriff, redete sich so richtig in Rage. Er und seine Mitstreiter hatten für die Sitzung extra noch eine aufwändige Powerpoint-Präsentation vorbereitet, die angesichts der schon mehr als vollen Tagesordnung kurzfristig aber nicht mehr zugelassen wurde.

Weil Papenberg von seinem Rederecht als Einwohner mehr als ausführlich Gebrauch machte, konnte Ausschussvorsitzender Bernd Dreisbusch den Redeschwall kaum bremsen. Er bat mehrfach eindringlich darum, die **politische Diskussion bis nach der Sommerpause** abzuwarten, da die Grünen ohnehin noch um Beratungsbedarf gebeten hatten. Denn auch sie waren anfangs strikt gegen diese Ampel gewesen und wollen die Ergebnisse des Versuchs jetzt erst einmal gründlich bewerten.

---

Wörtlich heißt es zum Ergebnis des Versuchs in der Zusammenfassung der Verwaltung ([Vorlage mitsamt komplettem Gutachten HIER unter TOP 4.9](#)):

„Im Rahmen früherer Untersuchungen – zuletzt im Jahr 2016 zur Erschließung des Geländes Mühle-Bremme – erwies sich der **Kreisverkehr als Engpass** im Straßennetz der Unnaer Innenstadt. Dabei stellte sich insbesondere der Konfliktpunkt des Kfz-Verkehrstroms an der Kreisverkehrausfahrt **Viktoriastraße** mit dem **bevorrechtigten Fuß- und Radverkehrsstrom als Ursache dar**.

Der Überweg ist insbesondere in der Spitzenverkehrszeit morgens und im Mittagszeitraum durch den **Schülerverkehr** aus der Innenstadt und vom Hauptbahnhof zum Schulzentrum nördlich der Innenstadt und in entgegengesetzter Richtung stark frequentiert. Ausgehend vom Überweg stauen sich regelmäßig die in die Viktoriastraße ausfahrenden Fahrzeuge bis auf die Kreisfahrbahn zurück und **blockieren in der Folge die angrenzende Einfahrt** an der Kantstraße. Dies führt wiederum zu langen Rückstaus entlang der Kantstraße mit hohen Verlustzeiten für den Kfz- und den öffentlichen Nahverkehr.

Zur Steigerung der Abflusskapazität aus dem Kreisverkehr in die Viktoriastraße wurde daher in der Untersuchung aus dem Jahr 2016 empfohlen, den Fuß- und Radweg an der Viktoriastraße durch eine vom Kreisverkehr abgesetzte signalisierte **Furt in der Viktoriastraße zu ersetzen**. Diese Empfehlung wurde im Rahmen des Verkehrsversuchs zur Feststellung der tatsächlichen Wirkungen auf den Verkehrsablauf zunächst provisorisch umgesetzt.

Die Feststellung der Wirkungen erfolgte durch eine **Vorher-Nachher-Untersuchung**.

Dafür wurde im November 2018 zunächst der Verkehrsablauf im Vorher-Zustand mit der bevorrechtigten Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer an der Viktoriastraße erhoben. Im März 2019 wurde die Erhebung des Verkehrsablaufs in Nachher-Zustand mit signalisierter Querungsstelle durchgeführt.

Die Erhebungen hatten nicht nur die Ermittlung der Wirkungen auf den Verkehrsablauf im **Kfz-Verkehr** zum Ziel, sondern insbesondere auch die Überprüfung und Beurteilung der **Verkehrssicherheit** der veränderten Vorfahrtsituation mit der signalisierten Querung für den Fußgänger- und Radverkehr gegenüber der vorherigen konventionellen bevorrechtigten Fahrbahnquerung am Kreisverkehr.

Die Erhebungen wurden jeweils über einen Zeitraum von 13 Stunden zwischen 06:00 und 19:00 Uhr durchgeführt. Über diesen Zeitraum erstreckt sich auch der Vorher-NachherVergleich an den Messquerschnitten in der Zufahrt Kantstraße, in der Kreisfahrbahn unmittelbar vor der Zufahrt Kantstraße und an der Viktoriastraße. Der Verkehrsablauf am gesamten Kreisverkehr wurde in den üblichen Zeiträumen morgens (06:00 bis 10:00 Uhr) und abends (15:00 bis 19:00 Uhr) ausgewertet. Neben den Erhebungen am Kreisverkehr selbst wurde auch die Rückstausituation entlang der Kantstraße vom Kreisverkehr bis zum Ostring aufgezeichnet.



Alltägliches Bild: Stau vom Ring via

Kantstraße zum Kreisel. (Archivbild RB)

**In der Vorher-Erhebung** konnte ein deutlicher Zusammenhang zwischen den Fußgänger- und Radverkehrsstärken an der Querung Viktoriastraße und dem Verkehrsablauf im Kreisverkehr festgestellt werden. Insbesondere in der Morgen- und Mittagszeit ist das hohe Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen mit einem deutlichen Rückgang der Verkehrsstärken am Kreisverkehr verbunden.

**Die Ergebnisse der Nachher-Erhebung** zeigten diesen Zusammenhang **nicht mehr**.

***Insgesamt stieg das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr am Kreisverkehr um 5 %. In der Einfahrt Kantstraße konnte eine Zunahme um 8 % festgestellt werden und in der Viktoriastraße um 4 %.***

Trotz der Verkehrszunahme ist festzustellen, dass die **extrem langen Rückstaus** entlang der Kantstraße, die zuvor bis über den Tunnel an der Kantstraße hinausreichten, in der Nachhererhebung **um 90 % zurückgegangen sind**.

Rückstaus mit Stauende im Bereich zwischen dem Knotenpunkt Kantstraße / Poststiege und dem Tunnelausgangsportal bzw. mit Stauende im Tunnel nahmen demzufolge in der Nachher-Erhebung um **41 % zu**. Die Zunahme der Rückstaus in diesen Bereichen ist einerseits auf die gestiegene Kapazität der Kreisverkehrseinfahrt und andererseits auf eine gleichzeitige Zunahme der Verkehrsmenge in der Kantstraße in der Nachher-Erhebung zurückzuführen.

Die zeitliche Verteilung der Veränderungen von Verkehrsstärken und Rückstaulängen in der Nachher-Erhebung gegenüber der Vorher-Erhebung zeigt, dass auch im Zeitraum von 15:00 bis 19:00 Uhr bei vergleichsweise geringerem Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen und hohen Kfz-Verkehrsstärken eine **positive Wirkung der veränderten Querungssituation**

**in der Viktoriastraße auf den Verkehrsablauf am Kreisverkehr** festzustellen ist. Der Zeitraum von 15:00 bis 19:00 Uhr ist insbesondere für die Ansiedlung des Einkaufszentrums MühleBremme von Interesse, da in diesem Zeitraum eine Verkehrszunahme entlang der Kantstraße durch die Ansiedlung des Einkaufszentrums zu erwarten ist.



Grafischer Entwurf des geplanten Einkaufszentrums „Mühlencenter“ mit Edeka als Ankermieter. (Archivbild RBU / Grafik: Ter Brinke Group)

Bereits im Verkehrsgutachten von Oktober 2016 wurde festgestellt, dass auch ohne Signalisierung des Fußgängerüberweges **keine grundsätzlichen verkehrlichen Einwände gegen die Ansiedlung des Einkaufszentrums** bestehen, jedoch zur weiteren Verbesserung der Verkehrsabläufe eine Prüfung der Signalisierung empfohlen wurde. Durch das Zusatzgutachten hat sich bestätigt, dass die Signalisierung tatsächlich zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs führt.

Infolge der Leistungssteigerung haben Verkehrsteilnehmer ihre **Routenwahl verändert**, so dass in der Nacherhebung in der Kantstraße **rd. 8 % mehr Kfz** festgestellt wurden (nachmittags, Zeitraum 15-19 Uhr).

Die Verkehrsuntersuchung zur Ansiedlung des **Einkaufszentrums** aus dem Jahr 2016 hatte unter Berücksichtigung des Neuverkehrs des Einkaufszentrums sowie der allgemeinen Verkehrsentwicklung für denselben Straßenabschnitt in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine Zunahme von 6 % prognostiziert. Es ist damit zu rechnen, dass nach der Inbetriebnahme des Einkaufszentrums und der dadurch ausgelösten Verkehrszunahme es **wiederum zu einer veränderten Routenwahl** der Verkehrsteilnehmer kommen wird, die im Endeffekt eine leichte Erhöhung der Verkehrszahlen gegenüber der Nacherhebung bringen kann.

Egal mit welcher Feinsteuerung sich die Leistungsfähigkeit der Kantstraße als Querung der Bahnlinie noch gestalten lässt, wird sich die Verkehrsbelastung dieses Verkehrsabschnittes auf einen **Gleichgewichtszustand** einstellen, der der Inkaufnahme von Reisezeitverlusten einerseits und dem Reisezeitaufwand für andere Routen entspricht.

Insgesamt hat die Vorher-Nachher-Betrachtung gezeigt, dass die im Verkehrsversuch provisorisch eingerichtete signalisierte Querungsstelle an der Viktoriastraße **eine sichere Alternative zum konventionellen Überweg** am Kreisverkehr darstellt, um damit die Verlustzeiten und die Rückstaus in der Kantstraße zu verringern und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Gleichzeitig kann durch die signalisierte Furt die Verkehrssicherheit verbessert werden, da sich die Anzahl der Konfliktsituationen Kfz/Radfahrer/Fußgänger verringert. Das Verkehrsgutachten liegt als Anlage 1 dieser Vorlage bei.

***Es wird empfohlen, eine dauerhafte Signalisierung einzurichten. Die erforderliche Anpassung der Fuß- und Radwegeanschlüsse ist im Lageplan dargestellt (Anlage 2). Bis zum Zeitpunkt der Umsetzung sollte das Provisorium erhalten bleiben.***

---

In seinem Antrag vom Dezember bat der ADFC hingegen darum, auf den Versuch zu verzichten. ([HIER geht es zur damaligen Vorlage](#)).

Sei es nicht statt dessen angesagt, stellt er die Frage, angesichts der schon jetzt massiven Verkehrsprobleme im Umfeld des fünfarmigen Kreisverkehrs **das gesamte Projekt „Einkaufszentrum Mühle Bremme“ noch einmal gründlich auf seine Sinnhaftigkeit** zu hinterfragen?



Grafik der geplanten Verkehrsregelung mit Entwicklung des Mühlencenters. (Quelle Investor/Stadt Unna)



Denn mit dem Bau des „**Mühlencenters**“ kommt abermals deutlich mehr Verkehr auf diesen neuralgischen Punkt in Unnas Verkehrsnetz zu. Eine Ampel könne das nicht lösen, ist sich der ADFC sicher. **Sie werde im Gegenteil die Probleme verschärfen:**

Eine solche Ampel bedeutet eine erhebliche Beeinträchtigung des Fußgänger- und Radverkehrs. Es entstehen Wartezeiten vor der Ampel und ein 60 m weiter Umweg zur Ampelquerung hin. Diese wird etwa im Bereich der Einmündung der oberen Fr.-Ebert-Straße in die Viktoriastraße liegen. In Schülerstoßzeiten wird es hier zu größeren Fußgängeransammlungen kommen. Dies zusammen mit den querenden Radfahrern wird auch die Einfahrt der Autos von der Viktoriastraße in die obere Fr.-Ebert-Straße beeinträchtigen.

Oftmals kommt es heute im Tagesverlauf auch dazu, dass nur einzelne Fußgänger oder Radfahrer die Straße queren. Gleich danach kann dann der Autoverkehr weiterfließen. Mit dem Ampelversuche werden diese Einzelquerungen durch die Grünphase der Ampel geregelt und dann wesentlich längere Rotphasen für die KFZ zur Folge haben und eher zu längeren Staus führen.

Staus auf der Kantstraße und auch der Hansastraße und Fr.-Ebert-Straße in nördliche Richtung werden heute auch schon beobachtet, wenn der Fußgänger- und Radverkehr in Höhe des Döner-Grills nur gering ist. Dies ist besonders am Nachmittag zur Rushhour der Fall. Hier

Da der auf zwei bis drei Monate angesetzte Ampelversuch ab Januar (unter Absperrung des Zebraastreifens, über den die Fußgänger und Radler momentan die Fahrbahn queren) als Test für die geplante Mühle Bremme-Bebauung dienen soll, sieht der Fahrradclub eher andere Überlegungen angesagt:

Stattdessen werden Fußgänger und Radfahrer in ihrem Fortkommen behindert, obwohl sie es sind, die dazu beitragen, dass die Staus nicht noch länger werden. Ursache für die täglichen Staus besonders in der Kantstraße ist der ständig steigende Autoverkehr. Diese Problematik wird man auch durch eine Ampelregelung in Kreisverkehr-Nähe nicht beheben.

Da man befürchtet, dass mit dem Errichten eines neuen Einkaufszentrums auf dem Mühle-Bremme-Gelände der Verkehr erheblich zunehmen wird, ist doch die Frage zu stellen, ob das nicht ein Grund wäre, das ganze Projekt in Frage zu stellen, weil es an dieser Stelle offensichtlich städtebaulich ungeeignet ist.

[HIER berichteten wir im März 2018 über die gutachterlich prognostizierten verkehrlichen Herausforderungen.](#)