

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/1044/2005
Auskunft erteilt: Herr Witt
Ruf: 492 61 57
E-Mail: WittG@stadt-muenster.de
Datum: 29.12.2005

Betrifft

Höhere Verkehrssicherheit in der Ortsmitte Gievenbeck
Beschluss (Prüfauftrag) des ASSVW vom 16.06.2005 zur Beschlussvorlage Nr. V/0373/2005,
Punkt 7.3 der Tagesordnung (s. Anlage 1)

Beratungsfolge

19.01.2006	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
09.02.2006	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung:

1. Der ASSVW nimmt zur Kenntnis, dass aus verkehrsrechtlichen Gründen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf max. 30 Km/h (Z. 274-53 StVO – Streckenverbot) für den Bereich Von-Esmarch-Straße – Enschedeweg ebenso wenig zulässig ist, wie die Ausweisung einer Tempo 30-Zone im vorhandenen Ausbauzustand.
2. Der Arnheimweg wird aus dem (erweiterten) Vorbehaltsnetz entlassen.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen weder Kosten noch Folgekosten.

Begründung:

Seitens der Verwaltung wurden nachfolgende Sachverhalte geprüft:

1. Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h (Z. 274-53 StVO – Streckenverbot/Verkehrsbeschränkung) für den Bereich Von-Esmarch-Straße – Enschedeweg
2. Funktion der Straßen Arnheimweg, Enschedeweg und Von-Esmarch-Straße im so genannten (erweiterten) Vorbehaltsnetz

Zu 1. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsmitte von Gievenbeck auf 30 Km/h (Z. 274-53 StVO) im Bereich der Von-Esmarch-Straße – Enschedeweg ist verkehrsrechtlich unzulässig. Das Unfalllagebild erlaubt keine Rückschlüsse auf Unfälle, die sich aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten ereignet haben. Ebenso liegt keine Grundschule in unmittelbarer Nähe, deren Schulweg gesichert werden müsste. Die beidseits der Straße vorhandenen Nebenanlagen sowie zwei Fußgängerlichtzeichenanlagen gewährleisten den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern eine verkehrs-

sichere Zuwegung zu den wechselseitig anliegenden öffentlichen Einrichtungen und sonstigen Geschäften.

Darüber hinaus wurden in Anlage 3 noch einmal die Kriterien zusammengestellt, die einer Ausweisung dieses Straßenstückes als Tempo 30-Zone im gegenwärtigen Ausbauzustand entgegenstehen. Wenn es gelänge, den Anteil des Durchgangsverkehrs durch verkehrsregelnde Maßnahmen auf ca. 30 % zu drücken, so müssten die separaten Radwege aufgehoben und die Lichtzeichenanlagen abgebaut werden. Diese Vorgabe des Gesetzgebers ist auch nachvollziehbar, weil in einer Tempo 30-Zone von einem verkehrssicheren Miteinander überwiegend örtlicher Verkehre auszugehen ist. Die Problematik, die dem Wunsch nach Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte Gievenbeck entgegensteht, besteht darin, dass trotz Existenz des Gievenbecker Ringes der innerörtliche Verkehr nicht eingeschränkt werden soll. Eine wirksame Verkehrsberuhigung wird nur eintreten, wenn bauliche Maßnahmen ergriffen werden, von denen jedoch der Busverkehr nicht beeinträchtigt werden darf.

Zu 2. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen setzt eine flächenhafte Verkehrsplanung voraus, in der nicht nur die verkehrsberuhigten Bereiche und Zonen, sondern insbesondere auch das innerörtliche Hauptverkehrs- und Vorfahrtstraßennetz (Vorbehaltsnetz) festgelegt werden. In der Regel handelt es sich hierbei um klassifizierte Straßen (Kreis-, Land- und Bundesstraßen) und nicht klassifizierte Vorfahrtstraßen. Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Rettungsdienste und des Wirtschaftsverkehrs sind in ausreichendem Maße zu berücksichtigen und durch eine entsprechende Netzstruktur sicherzustellen.

Im Zuge der Einrichtung von Tempo 30-Zonen wurde zugleich ein so genanntes erweitertes Vorbehaltsnetz definiert (s. a. Vorlage Nr. 70/91 Bau und Nr. 151/90 Bau). Diesem erweiterten Vorbehaltsnetz sind Straßen zugeordnet, die Tempo 30-Zonen voneinander trennen und auf denen die Geschwindigkeit regelmäßig max. 50 km/h beträgt. Ein leistungsfähiges Vorbehaltsnetz soll dazu beitragen, dass Fremdverkehr aus den Wohngebieten weitestgehend ferngehalten wird.

Beim Arnheimweg besteht aufgrund seiner untergeordneten Verkehrsbedeutung und Lage im Straßennetz die Möglichkeit, diesen in die Tempo 30-Zone West 7 einzugliedern. Die Notwendigkeit, den Arnheimweg im (erweiterten) Vorbehaltsnetz zu belassen, wird aus verkehrsplanerischer Sicht heraus als nicht erforderlich angesehen.

i. V.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

1. Auszug aus der Niederschrift zur 53. Sitzung des ASSVW vom 16.06.2005
2. Stadtplanausschnitt
3. Vergleich der Anforderungsprofile zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen bzw. Tempo 30 auf der freien Strecke