

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0942/2005
Auskunft erteilt:
Herr Böhme
Ruf:
492 61 56
E-Mail:
BoehmeS@stadt-muenster.de
Datum:
12.01.2006

Betrifft

Radwegausbau Engstelle Wolbecker Str. zwischen Bremer Str. und Linnebornstiege,
- Prüfaufträge der Fraktionen von SPD und B90/Die Grünen/GAL vom Sommer/Herbst 2004 -

Beratungsfolge

14.02.2006	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
02.03.2006	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Bericht

Bericht:

Hinweis:

Die Maßnahme ist bislang nicht im Maßnahmenprogramm enthalten.

Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung kann die Verwaltung unter dem Gesichtspunkt „Prioritätenbildung“ im I-Plan-Zeitraum keine neuen Maßnahmen bzw. Mittel anmelden.

Aus diesem Grund legt die Verwaltung als aktuellen Sachstandsbericht diese Berichtsvorlage den städtischen Gremien zur Kenntnisnahme vor.

Kosten/Folgekosten

Unter der Voraussetzung, dass der Rat im Rahmen der Haushaltsberatungen die Maßnahme im I-Plan aufnimmt, wäre für die erforderliche Mittelbeantragung ein Beschluss zur dargelegten Planung erforderlich. In diesem Fall beliefen sich die Umbaukosten der Maßnahme auf ca. 75.000 €, bei der keine Folgekosten entstehen.

- Die geschätzten Kosten beliefen sich für den südlichen Gehweg auf 22.000 €. Der KAG-Anteil belief sich auf 80% = 17.600€.
- Die geschätzten Kosten beliefen sich für den südlichen Radweg auf 43.000 €. Der KAG-Anteil belief sich auf 40% = 17.200€.
- Der Rest entfiel auf die Anpassungsarbeiten des nördlichen Radweges (ohne KAG).

Finanzierung/Mittelbereitstellung

Die Finanzmittel würden für 2007/2008 angemeldet.

Die Kosten für den Ausbau könnten teilweise durch Beteiligung der Anlieger nach §8 KAG (Gehweg 80% / Radweg 40%) und durch Förderung nach GVFG refinanziert werden. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Kostenanteile wäre erst nach Fertigstellung der Ausbauplanung möglich.

Der erforderliche Förderantrag könnte nach einer fristgerechten Anmeldung im Jahr 2006 im darauf folgenden Jahr gestellt werden. Unter der Voraussetzung der Bewilligung der Fördermittel könnte mit dem Ausbau frühestens in 2008 begonnen werden. An Zuwendungen würden 75% der zuwendungsfähigen Kosten erwartet.

Bericht:

- Ausgangssituation -

Nach Abschluß der Kanalarbeiten besteht weiterhin der Auftrag den Straßenausbau zwischen Servatiplatz und Linnebornstiege zu überplanen. In diesem Abschnitt wurde die Straßenraumaufteilung unverändert wiederhergestellt. Insbesondere für den Bereich zwischen Bremer Str. und Linnebornstiege, der aufgrund der beengten Straßenraumsituation DAS Nadelöhr auf der gesamten Wolbecker Str. darstellt, stellen die eingeschränkten Verkehrsflächen ein besonders prägnantes Problem dar: Hiervon sind primär die unterdimensionierten Nebenanlagen im südlichen Bereich nachteilig betroffen, auf denen sich der Radverkehr und der vom Geschäftsbesatz geprägte Fußgängerverkehr arrangieren müssen. Auch auf der Fahrbahn sind Behinderungen des fließenden Verkehrs feststellbar, von dem insbesondere auch der ÖPNV nachteilig betroffen ist. Bei den vorherrschenden Verkehrsbelastungen von werktäglich 12.900 Kfz und dem hohen Radverkehrsanteil der Haupteinfallstraße Wolbecker Str., kommt es insbesondere auf den Nebenanlagen kontinuierlich zu kritischen Verkehrssituationen, die zudem durch Lade- und Liefervorgänge, sowie Kundenverkehre verschärft werden.

Insbesondere die zwischen 8 und 15 Uhr im östlichen Engstellenbereich eingeräumten Lade- und Liefertätigkeiten werden, sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Hinsicht, kontinuierlich überschritten und besonders in stadtauswärtiger Richtung als Parkmöglichkeit missbraucht. Hierdurch wird der fließende Verkehr nachhaltig behindert, indem dieser auch in den Gegenverkehr ausweichen muss.

All diese funktionalen Einschränkungen liegen in der baulich atypischen Situation dieses ca. 75m langen Straßenabschnittes begründet, dessen Lichtraumprofil sich allein gegenüber der direkt angrenzenden Straßenräume um 4 Meter und mehr verjüngt. Folglich bedingt diese maßgebliche Rahmenbedingung stets notwendige funktionale Einschränkungen aller Interessen, sowohl von Seiten der Anlieger, als auch bei den Verkehrsteilnehmern.

Gelöscht: ß

- Planungsansatz -

Das hohe Konfliktpotential kann nur verbessert werden, wenn es gelingt, die vorherrschenden Nutzungsüberlagerungen zu entflechten und auf die elementarsten Erfordernisse zu begrenzen. Die Möglichkeiten sind allerdings aufgrund der vorherrschenden Rahmenbedingungen sehr begrenzt: An vorderster Stelle ist die Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs, sowie die notwendige Aufrechterhaltung der Verkehrsfunktion als Haupteinfallstraße für den Kfz-Verkehr zu nennen. Hieraus erwächst die Notwendigkeit, eine innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche nicht zwingend an dieser Stelle notwendigen Nutzung zu verlagern: Die Verlegung der seit 1983 eingeräumten Lade- und Liefertätigkeiten aus dem Engstellenbereich heraus, in die direkt angrenzenden breiteren Straßenräume.

Der entsprechend ausgearbeitete Planungsvorschlag (vgl. Anlage 4) beinhaltet zudem die Neuanlage StVO-konformer Nebenanlagen auf der Südseite mit breiterem Gehweg und anforderungsgerechten Radwegbreiten unter gleichzeitiger Verlegung der o.g. bestehenden südlichen, vor den Gebäuden Wolbecker Str. 22 – 26 zwischen 8 und 15 Uhr bestehenden Liefermöglichkeit. Alternative Ladezonen werden direkt in die angrenzenden Bereiche der heutigen Parkbucht

Formatiert: Nicht Hervorheben

vor dem ehemaligen Pro-Markt (Haus Nr. 16a), sowie vor die Häusern 30 – 34 verlegt. Die hieraus resultierende Wegeverlängerung der Anlieferung beträgt maximal 45m.

- Bürgerinformation -

Diese Konzeption wurde am 26.04.05 der betroffenen Öffentlichkeit im Rahmen einer **Bürgerinformation** vorgestellt und, mit Ausnahme der ansässigen Kaufleute, grundsätzlich begrüßt:

Während beim überwiegenden Teil der Anwesenden die Grundproblematik und auch der Verwaltungsvorschlag bei den Bürgern und den anwesenden politischen Vertretern geteilt wurden, erhob sich lediglich von Seiten der betroffenen Kaufmannschaft Widerspruch zum Planungsvorschlag. Dieser liegt primär in der beabsichtigten Verlegung der südlichen Liefermöglichkeit begründet.

Im Gegensatz zu den übrigen Anwesenden wurden die Vorteile, die sich aus der Neuaufteilung der Verkehrsflächen auch für die betroffenen Geschäftsinhaber ergeben (mögliches Betrachten der Geschäftsauslagen, sicheres Betreten der Lokalitäten), trotz intensiver Erläuterung und Diskussion von deren Vertretern nicht geteilt.

Der Dissens mündete in einer Pressemitteilung der SPD des Ortsverein Mauritz-Erpho (PRO), indem der ausgearbeitete Planungsvorschlag, unter Würdigung der von der Kaufmannschaft vorgebrachten Bedenken, auch vom BV-Mitglied Richard Halberstadt (CDU) befürwortet wird (vgl. Anlage 5)

und

einem Schreiben samt Unterschriftenliste der Interessengemeinschaft Wolbecker Str. vom 10.02.05 bzw. 18.04.05 (KONTRA), in der, unbeachtlich der in der Bürgerinformation bereits erörterten Aspekte, deren Sichtweise, Bedenken und Alternativvorstellungen dargelegt sind (vgl. Anlage 6).

Die dargelegten Ausführungen sind bei näherer Prüfung inhaltlich fragwürdig (*Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer kommen (bereits heute) zu ihrem Recht; bestehende Fluktuation der Geschäfte und sinkende Mieteinnahmen würden durch entfallende Haltemöglichkeiten zusätzlich verschärft*) oder verkehrsrechtlich nicht umsetzbar, bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu verantworten (*Radfahrer auf Fahrradstr. Schillerstraße verweisen, Ausweisung Tempo 30 im Engstellenbereich, Radverkehr zurück auf die Fahrbahn*). Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde (Anlage 7) und den Erläuterungsbericht zum Planungsvorschlag (Anlage 8) verwiesen, in denen die Anregungen abgelehnt werden.

- Liefertätigkeiten -

Anlässlich der von der Kaufmannschaft geäußerten Bedenken zur **Liefersituation** im Engstellenbereich, bei der regelmäßig Waren auf Paletten angeliefert würden, sah sich die Verwaltung veranlasst, die Liefer- und Haltevorgänge im besagten Bereich detailliert zu erheben.

Die Erhebung wurde am Donnerstag, dem 30.06.2005 zwischen 7:00 Uhr und 19:00 Uhr durchgeführt und verdeutlicht sowohl die Behinderungen des fließenden Kfz-Verkehrs, als auch den Umfang (Art und Dauer) der Liefertätigkeiten.

Als Ergebnis sind, neben einer teilweise gravierenden Missachtung der zeitlichen und räumlichen Beschränkung der Ladevorgänge, folgende Kernaspekte festzustellen:

- o Von 31 Liefervorgängen wurden 24 zu Fuß durchgeführt,
- 7 unter Inanspruchnahme eines kleineren Beförderungsgerätes (Sackkarre, Handwagen).
- o Die Anlieferung von Sperrgut oder Palettenwaren fand im Untersuchungszeitraum nicht statt.

Folglich kann festgestellt werden, dass die Liefertätigkeiten **nicht** dem von der Kaufmannschaft dargelegten Art und Umfang entspricht. Gleichwohl werden auch künftig die abgesenkten Bordsteine der Furten die Möglichkeit eröffnen, Anlieferungen mittels Hubwagen o.ä. größeren Hilfsmittels durchführen zu können.

Auswirkungen der Planung

- Belange des Kfz-Verkehrs – stadtauswärts -

Durch die Neuerrichtung der südlichen Nebenanlagen, i.V.m. der reduzierten südlichen Fahrbahnbreite und dem daraus resultierenden absoluten Halteverbot, werden die bislang in stadtauswärtiger Richtung regelmäßig auftretenden Behinderungen des fließenden Verkehrs wirkungsvoll ausgeschlossen. Hierzu trägt auch die nahezu geradlinige Verkehrsabwicklung der Kfz im Engstellenbereich bei, so dass die Kfz-führer nicht mehr wie bislang um abgestellte Fahrzeuge herum manövrieren müssen. Insofern werden auch die Behinderungen des ÖPNV in diesem problembehafteten Straßenabschnitt effektiv unterbunden.

Das aus der reduzierten Fahrbahnbreite von 3,00 – 4,10m resultierende, eindeutig erkennbare, absolute Halteverbot würde im Falle eines missbräuchlichen ordnungswidrigen Verhaltens zwangsläufig zur Blockade der stadtauswärtigen Fahrspur führen, in dessen Folge der fließende Verkehr auf die Gegenspur ausweichen müsste. Da diese ebenfalls nur ein begrenztes Mindestmaß aufweist, wäre zwar grundsätzlich ein Durchkommen (z.B. für Einsatzfahrzeuge) noch sichergestellt, würde aber angesichts der vorherrschenden Verkehrsbelastung auf massiven Protest der übrigen Kfz-führer stoßen. Hierdurch würde erreicht, dass das illegale Abstellen von Fahrzeugen nicht dauerhaft von den übrigen Verkehrsteilnehmer geduldet würde.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein derartiges Fehlverhalten lediglich in einer Eingewöhnungsphase nach Umbau der Straße auftritt, danach sich jedoch ein flüssiger Verkehrsablauf einstellen wird.

Um funktionale Einschränkungen, z.B. in Form des einseitigen aufgesattelten Abstellen von Fahrzeugen, sowohl auf der Fahrbahn als auch auf den Radweg nachhaltig auszuschließen, empfiehlt die Verwaltung zusätzlich, den südlichen Hochbord erhöht, d.h. mit einem 16cm Bord, auszustatten. Hierdurch wird erfahrungsgemäß das Überfahren durch Kraftfahrzeuge wirkungsvoll verhindert.

Dieses Maßnahmenspektrum sorgt für die Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs trotz der Reduzierung der Fahrbahnbreite um 65cm gegenüber dem Bestand.

Durch die Umwandlung in Lade- und Lieferzonen kommt es vor den Gebäuden 30 – 34 zum Verlust von ca. 6 Parkplätzen, in der Parkbucht vor der Haus-Nr. 16a zu ca. 4 Parkplätzen. Alternative Parkmöglichkeiten stehen jedoch jeweils in unmittelbarer Nähe zur Verfügung (Parkhaus Bremer Str. und Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand in stadtauswärtiger Richtung der Wolbeker Str.).

- Auswirkungen auf Immobilienwerte -

Befürchtungen bzgl. erhöhter Ladenleerstände aufgrund der verlagerten Ladezonen werden angesichts der bestehenden ungünstigen baulich-beengten Situation nicht geteilt, da der Planungsvorschlag attraktive, fußläufig bequem zu erreichende Ausweichstellen für den Lade- und Lieferverkehr in direkter Nähe beinhaltet.

Die Fluktuation von angemieteten Geschäftslokalen tritt bereits heute in diesem Straßenabschnitt wiederholt auf. Sie ist sicherlich auch auf die nicht optimalen Rahmenbedingungen zurückzuführen, jedoch nicht ausschließlich auf die zeitlich und räumlich beschränkte direkte Lade- und Liefermöglichkeit vor den Gebäuden.

Das direkte Halten / Parken vor dem jeweiligen Ladenlokal ist angesichts der heutigen Verkehrsdichte in den Innenstädten ohnehin nur in den seltensten Ausnahmefällen möglich. Hiervon ist selbstverständlich auch der Lade- und Lieferverkehr betroffen, der im Straßenraum seine Tätigkeiten abzuwickeln hat.

Anstelle einer weiteren Verschärfung der Situation ist hingegen bei der Umsetzung der Planung von einer Steigerung der Attraktivität und damit der Immobilienwerte auszugehen, da hierdurch ein attraktiveres Verweilen und Aufsuchen der Lokalitäten ermöglicht wird, wie es in klassischen Geschäftsstraßen üblich und selbstverständlich ist.

- Belange des Kfz-Verkehrs – stadteinwärts -

Die bis zur Engstelle bestehende nördliche Fahrbahnbreite von 4,40m Breite wird auch künftig mit 4,35m bis 4,50m beibehalten. Lediglich der anschließende Aufstellbereich vor der Lichtsignalanlage muss von 5,60m auf 5,25m reduziert werden.

Damit wird die Möglichkeit aufgegeben, dass sich Pkws neben Lkws vor der Ampel innerhalb der überbreiten Aufstellspur aufstellen können.

Bei ordnungsgemäßen Liefertätigkeiten am Fahrbahnrand, besteht für Kfz-führer allerdings heute bereits diese Möglichkeit nur im direkten Aufstellbereich vor der Ampel, da aufgrund der Fahrzeuglänge von Lkws / Bussen eine Vorbeifahrt bzw. ein Vorbeistehen von Pkws nur unter Mitbenutzung der Gegenspur, bzw. unter Mitbenutzung des rechten Fahrbahnrandes, respektive des dort verlaufenden stadteinwärts führenden Radweges möglich ist.

Das parallele Aufstellen ist jedoch weiterhin mindestens für Lieferwagen / Pkws möglich. Innerhalb des anschließenden Kreuzungsbereiches, also außerhalb der Engstellensituation, stehen wieder ausreichende Verkehrsflächen zur Verfügung, die das Linksabbiegen, bzw. die konfliktfreie Vorbeifahrt auch an Lkws / Bussen in Richtung Innenstadt gewährleisten.

Von einer nennenswerten Behinderung des abfließenden Verkehrs in Richtung Innenstadt kann daher künftig bei dem dargelegten Planungsvorschlag nicht ausgegangen werden, da von der zuvor erläuterten entfallenden Aufstellmöglichkeit neben Lkws / Bussen bislang nur die wenigsten Kfz-führer in der Praxis tatsächlich Gebrauch gemacht haben.

Ergänzend kommt hinzu, dass größere und längere Fahrzeuge gezwungen sind, zwischen Linksabbiegern und an den abgestellten Fahrzeugen vorbei die Lücke zu nutzen, um geradeaus fahren zu können. Hieraus resultiert, dass bereits heute die zweispurige Aufstellmöglichkeit neben Lkws / Bussen in der Praxis nur selten tatsächlich genutzt wird und ihre Notwendigkeit im Praxisgeschehen zu relativieren ist.

Ergänzend ist auf folgende Aspekte zusätzlich hinzuweisen:

- Analog zur bestehenden Situation wird die Eckaufrundung an der Bremer Str. / Wolbecker Str. weiterhin nur für ein 3-achsiges Müllfahrzeug ausgelegt, um die angrenzenden Nebenanlagen ausreichend sicher dimensionieren zu können und ungünstige Eingriffe in die Signalsteuerung zu vermeiden. Ein Abbiegen mit größeren Fahrzeugen wird auch künftig möglich sein, bedarf allerdings des größeren Zusammenspiels der Verkehrsteilnehmer im Straßenraum untereinander, wie dies bereits bis dato der Fall ist.
- Für den westlich anschließenden Bereich bis zum Servatiiplatz wird die Verwaltung zu einem späteren Zeitpunkt den zuständigen Gremien eine Straßenausbauplanung vorstellen.

Zusammenfassung:

Aufgrund der ausführlichen Behandlung der o.g. Sachverhalte, die im Zuge der geänderten Straßenraumaufteilung thematisiert wurden, bleibt im Kern lediglich die generelle Ablehnung der Kaufmannschaft gegen die Verlegung der Haltemöglichkeit vor 3 Häusern bestehen. Da, wie bereits dargestellt und erläutert wurde, dieser Nachteil aber durch alternative Liefermöglichkeiten in jeweils bis zu 45m Entfernung begegnet werden kann und zugleich mit der Ausdehnung der Nebenanlagen eine erhebliche Attraktivierung des direkt betroffenen Umfeldes verbunden ist, spricht sich die Verwaltung dafür aus, den vorgelegten Planungsvorschlag als aktuellen Sachstand zu übernehmen. Ausschlaggebend hierfür ist, dass die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern, insbesondere die auftretenden Konflikte zwischen Kunden der Geschäfte und dem Radverkehr, höher zu gewichten ist, als eine direkt mögliche Anlieferung vor den südlichen Geschäften.

Bei der Neuerrichtung der Nebenanlagen gewährleistet der behindertengerechte Ausbau mit abgesenkten Bordsteinen auch die Anlieferung von Sperrgut oder Palettenwaren mittels Hubwagen.

I.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

1. Antrag der SPD Fraktion der BV-Mitte vom August 2004 (A-M/0102/2004)
2. Antrag der Ratsfraktion Münster von B90/Die Grünen/GAL vom 23.11.2004
3. Bestandsplan
4. Planungsvorschlag
5. Pressemitteilung der SPD des Ortsverein Mauritz-Erpho
6. Schreiben samt Unterschriftenliste der Interessengemeinschaft Wolbecker Str.
7. Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde zur Anlage 6
8. Erläuterungsbericht zum Planungsvorschlag

← - - - -

Formatiert: Nummerierte Liste
+ Ebene: 1 +
Nummerierungsformatvorlage:
1, 2, 3, ... + Beginnen bei: 1 +
Ausrichtung: Links +
Ausgerichtet an: 0 pt +
Tabstopp nach: 18 pt + Einzug
bei: 18 pt, Tabstopps: Nicht an
18 pt

←

Formatiert: Nummerierung
und Aufzählungszeichen