

DER OBERBÜRGERMEISTER
Stadtplanungsamt

Öffentliche Berichtsvorlage an die Bezirksvertretung Münster-Südost

Vorlagen-Nr.:	Ergänzung:
162/2003	
Auskunft erteilt: Herr Witt	Ruf: 4 92-61 57
E-Mail: WittG@stadt-muenster.de	
Datum: 30.04.2003	

Betrifft

Querungshilfe auf dem Gremmendorfer Weg in Höhe des Wochenmarktes/Gaststätte "Haus Heuckmann"
Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Südost vom 14.10.2000 (Ifd. Nr. 60/2000, Anlage 1)

Beratungsfolge

13.05.2003 Bezirksvertretung Münster-Südost

Bericht

Allgemeines:

Mit dem Antrag der CDU-Fraktion an die Bezirksvertretung Münster-Südost soll die Verwaltung beauftragt werden, auf dem Gremmendorfer Weg in Höhe des Wochenmarktes/Gaststätte "Haus Heuckmann" eine Querungshilfe zu errichten.

Die Verwaltung hat verschiedene Möglichkeiten zur Anlage einer Querungshilfe eingehend mit dem nachfolgenden Ergebnis geprüft:

Bestandsanalyse:

Der Gremmendorfer Weg ist als Kreisstraße K 3 klassifiziert und von überörtlicher Verkehrsbedeutung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der Straßenquerschnitt gliedert sich je Fahrtrichtung in

- 1 Fahrstreifen,
- 1 Park-/Grünstreifen,
- 1 Radweg und
- 1 Gehweg.

Das Verkehrsaufkommen wurde letztmalig am 25.04.2002 mit 8.800 Kfz/Tag ermittelt. Im Rahmen dieser Verkehrszählung wurde gleichzeitig auch das jeweils bis ca. 50 m links bzw. bis ca. 50 m rechts der WLE querende Fußgänger- und Radfahrerpotenzial festgestellt (s. nachfolgende Tabelle).

Das Verkehrsaufkommen aus den parallel zur WLE in Sackgassenlage angrenzenden und in den Gremmendorfer Weg einmündenden Seitenstraßen resultiert aus dem Quell- und Zielverkehr der anliegenden Wohnbebauung und ist als gering einzustufen. Kfz-Durchgangsverkehr findet hier nicht statt. Einmal pro Woche, freitagnachmittags, wird die nordöstlich der WLE gelegene Sackgasse als Wochenmarktplatz genutzt.

Die beidseits des Gremmendorfer Weges anliegenden Längsparkstreifen im Bereich des Getränkemarktes und der Gaststätte „Haus Heuckmann“ werden regelmäßig stark frequentiert und auch als Liefer- und Ladezone genutzt.

Die Sicherung des WLE-Bahnüberganges wird mittels Andreaskreuzen und einer Blinklichtanlage sichergestellt.

In den letzten 3 Jahren ereigneten sich im Bereich des Bahnüberganges Gremmendorfer Weg/WLE nach Informationen der Polizei keine Verkehrsunfälle mit beteiligten Fußgängern oder Radfahrern.

Verkehrszählung Gremmendorfer Weg/WLE vom 25.04.2002

Uhrzeit	Kfz	Lz+Lkw+Bus	Radfahrer- Querverkehr bis ca. 50 m südwestlich der WLE	Fußgänger- Querverkehr bis ca. 50 m südwestlich der WLE	Radfahrer- Querverkehr bis ca. 50 m nordöstlich der WLE	Fußgänger- Querverkehr bis ca. 50 m nordöstlich der WLE	Fußgänger- Querverkehr Summe: bis ca. 50 m südwestlich u. nordöst- lich der WLE	Radfahrer- Querverkehr Summe: bis ca. 50 m südwestlich u. nordöst- lich der WLE
07 - 08	551	29	29	7	56	6	13	85
12 - 13	575	40	34	5	22	13	18	56
13 - 14	482	30	23	6	32	4	10	55
16 - 17	799	22	64	16	60	25	41	124

Planungsansatz:

Vom Grundsatz her gelangen in der Praxis im Bereich der Hauptverkehrsstraßen Fußgängerüberwege (FGÜ), Fußgänger-Lichtsignalanlagen (FG-LSA) oder auch Mittelinseln als Überquerungshilfen in Abhängigkeit der jeweiligen Einsatzkriterien entsprechend den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 01), den Richtlinien für Signalanlagen (RiLSA - Ausgabe 1992), den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV '93) sowie der Straßenverkehrsordnung (StVO) zur Anwendung.

Insbesondere sind zu berücksichtigen:

- Das Kfz-Verkehrsaufkommen,
- das die Straße querende Fußgänger- und auch Radverkehrsaufkommen,
- die Hauptwegebeziehungen der querenden Fußgänger und Radfahrer,
- der Abstand zu vorhandenen Querungshilfen, Lichtsignalanlagen und Bahnübergängen,
- Straßeneinmündungen,
- Grundstückszufahrten,
- Sichtverhältnisse.

Unter Beachtung der aufgezeigten Einsatzkriterien ist zu den einzelnen Überquerungshilfen Nachfolgendes festzustellen:

Fußgängerüberweg (FGÜ - Zebrastreifen):

Ein FGÜ in unmittelbarer Nähe zu dem Bahnübergang Gremmendorfer Weg/WLE wird aus verkehrlicher und auch aus verkehrsrechtlicher Sicht als kritisch angesehen. Es muss sichergestellt werden, dass bei einer Zufahrt der Bahnübergang vom Fahrzeugverkehr geräumt werden kann. Da der Fußgängerverkehr an einem FGÜ das Vorrangrecht hat, kann dies bei unmittelbarer Nähe eines FGÜ zu diesem Bahnübergang nicht gewährleistet werden.

Betrachtet man den ungünstigsten Fall hinsichtlich möglicher Rückstauerscheinungen, so sind die Abbiegeströme Albersloher Weg in Fahrtrichtung Gremmendorfer Weg in der Nachmittagsspitze als maßgebliches Verkehrsaufkommen in den Ansatz zu bringen. Hiernach muss regelmäßig mit 8 bis 12 Kfz gerechnet werden, die als Abbiegestrom Albersloher Weg - Gremmendorfer Weg gleichsam im Verband

sich auf die Überquerungsstelle zubewegen. Demnach kann nicht ausgeschlossen werden, dass Fußgänger, die ihr Vorrangrecht wahrnehmen, hierdurch den Kfz-Verkehr bis in den Bahnübergangsbereich zurückstauen. Unterstellt man eine mittlere Kfz-Aufstelllänge von 6,50 m einschließlich eines geringen Sicherheitsabstandes der Kfz zueinander, so ergibt sich im kritischen Fall eine Rückstaulänge von ca. 50 m bis 75 m (8 - 12 Kfz); ungeachtet der Tatsache, dass in den BÜ-Bereich nur eingefahren werden darf, wenn dieser auch erkennbar ohne Halt geräumt werden kann. Um keinen zusätzlichen Konfliktpunkt zu schaffen, sollte demnach der FGÜ diesen Mindestabstand zum BÜ aufweisen.

Damit läge ein Fußgängerüberweg jedoch in einem Abstand vom eigentlichen Querungspunkt der Fußgänger entfernt, der befürchten bzw. erwarten lässt, dass dieser von der überwiegenden Mehrheit der querenden Fußgänger nicht angenommen wird und somit auch seiner Funktion/Aufgabe nicht gerecht wird. Erfahrungsgemäß werden auch bei verkehrsreichen Straßen Umwege von mehr als 50 m kaum angenommen, so dass eine Bündelung des Fußgängerquerverkehrs an dieser Stelle eher nicht sichergestellt werden kann. Beispielhaft kann dieser Sachverhalt anhand des Einzugsbereiches der FG-LSA Gremmendorfer Weg/Vörnste Esch dokumentiert werden (s. Anlage 4: Verkehrszählung Gremmendorfer Weg/Vörnste Esch vom 25.04.2002). In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass die Nähe (Größenordnung: 100 m) zur vorhandenen FG-LSA Gremmendorfer Weg/Vörnste Esch entsprechend den o. a. Regelwerken in die Bewertung mit einzubeziehen ist. Hiernach kann die Aufeinanderfolge einer FG-LSA und eines FGÜ aus Verkehrssicherheitsgründen gleichsam nicht befürwortet werden. Auch liegt die Kfz-Verkehrsbelastung mit 799 Kfz/h in der Nachmittagsspitze über dem Richtwert von max. 750 Kfz/h, der bei der Anlage von FGÜ nicht überschritten werden sollte.

Weiterhin ist festzustellen, dass der Hauptquerungspunkt überwiegend von Radfahrern benutzt wird (s. Verkehrszählung Gremmendorfer Weg/WLE vom 25.04.2002, Anlage 3). Der FGÜ kann aber nicht der Sicherung des Radverkehrs dienen, es sei denn, dass die Radfahrer absteigen und zu Fuß die Fahrbahn queren. Gefährlich würde es, wenn Radfahrer das durch den FGÜ gegebene Vorrangrecht bei Fahrt für sich in Anspruch nehmen.

Mittelinsel

Dementgegen wird die Anlage einer Aufstellfläche (Verkehrinsel) in der Fahrbahnmitte im betreffenden Straßenabschnitt für möglich angesehen. Die Schutzeinrichtung kann ihre Funktion aber nur dann optimal erfüllen, wenn sie am eigentlichen Querungspunkt in Höhe des Bahnseitenweges liegt. Die Mittelinsel dient sowohl dem Schutz der Fußgänger als auch der Radfahrer, ohne jedoch den Fußgängern und Radfahrern ein Vorrangrecht einzuräumen. Der Kfz-Verkehr wird hierdurch nicht beeinträchtigt, so dass auch im Vergleich zu einem FGÜ negative Folgewirkungen regelmäßig ausgeschlossen werden können. An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass der Anteil an querenden Radfahrern im Vergleich zu den querenden Fußgängern deutlich überwiegt, so dass der Radverkehr in die Entscheidungsfindung mit einzubeziehen ist. Bei den Radfahrern handelt es sich überwiegend um Radfahrer, die den Gremmendorfer Weg im Zuge der Bahnseitenwege queren.

Die Lage der Mittelinsel resultiert maßgeblich aus der Zielsetzung heraus, einerseits die verkehrliche Anbindung der nordöstlich der WLE gelegenen Anliegerstraße, die gleichzeitig auch die Funktion einer Marktfläche übernimmt, für ein 3-achsiges Müllfahrzeug als Bemessungsfahrzeug weiterhin gewährleisten zu müssen und andererseits auch eine Überquerungshilfe im Bereich der Hauptquerungsstelle anbieten zu wollen.

Dieser Sachverhalt führt im Ergebnis jedoch auch dazu, dass bei einer Realisierung grundlegende Umbaumaßnahmen erforderlich werden. Insbesondere sind hier der grundhafte Ausbau des nördlichen und südlichen Längsparkstreifens und sonstiger Nebenanlagen auf einer Länge von insgesamt ca. 50 m (verbunden mit der Aufgabe von 5 Längsstellplätzen), die Fällung von 2 Bäumen, die Verschwenkung des südlich der Überquerungshilfe anschließenden Bahnseitenweges sowie eine Neuausrichtung der Grundstückszufahrten Gremmendorfer Weg 37 und 37 a zu nennen.

Die Baukosten belaufen sich hierfür nach einer ersten Kostenschätzung auf ca. 46.000,00 EUR einschließlich der erforderlich werdenden Ausgleichsmaßnahmen.

Fußgänger-Lichtsignalanlage (FG-LSA)

Wie eingangs bereits erwähnt, besteht vom Grundsatz her auch die Möglichkeit, eine FG-LSA als Querungshilfe vorzusehen. Dieser Planungsansatz wurde jedoch nicht weiter konkretisiert, da es hierzu aufgrund der Nähe zum Bahnübergang einer sogenannten BÜSTRA-Anlage entsprechend den Richtlinien

über Abhängigkeiten zwischen der technischen Sicherung von Bahnübergängen und der Verkehrsregelung an benachbarten Straßenkreuzungen und -einmündungen bedarf; verbunden mit einem Aufwand für Planungs- und Baukosten, der erheblich über dem Kostenrahmen liegen wird, der für die o. a. Mittelinsel zu veranschlagen ist.

Ungeachtet dessen, muss an dieser Stelle auch noch einmal auf den Sachverhalt hingewiesen werden, dass die Realisierungschancen für eine derartige signaltechnische Sicherung aufgrund der zurzeit unbestimmten Entscheidungslage zur Reaktivierung der WLE kurz- bis mittelfristig eher gering sind.

Fazit:

Nach Abwägung aller Belange wird eine Mittelinsel als Vorzugslösung empfohlen.

Eine signaltechnische Sicherung (BÜSTRA-Anlage) der Überquerungsstelle wird gleichsam als geeignetes Instrument angesehen, die Verkehrsführung aller Verkehrsteilnehmer sicherer zu gestalten. Sie sollte jedoch aufgrund der zuvor ausgeführten Rahmenbedingungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht weiter in Betracht gezogen werden.

Ein FGÜ ist aus Gründen unzureichender Verkehrsicherheit nicht als geeignetes Mittel anzusehen, die Verkehrsverhältnisse zugunsten der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Seitens der Verwaltung und der Polizei wird deshalb ein FGÜ nicht befürwortet.

Da Mittel für eine derartige Maßnahme im aktuellen Haushalts- und Investitionsplan nicht zur Verfügung stehen, wird die Verwaltung die Angelegenheit erst dann wieder aufgreifen, wenn der Rat die erforderlichen Finanzmittel bereitstellt.

I. V.

gez.

Schultheiß
Stadtrat

Anlage 1: Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Südost vom 14.10.2000 (Ifd. Nr. 60/2000)

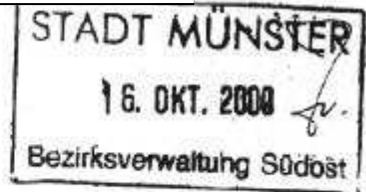
Anlage 2: Lageplan

Anlage 3: Auswertung der Verkehrszählung Gremmendorfer Weg/WLE

Anlage 4: Auswertung der Verkehrszählung Gremmendorfer Weg/Vörnste Esch

Anlage 1
zur Vorlage Nr. 162/2003

CDU-Fraktion
 in der Bezirksvertretung Münster-Südost



Druckfassung in der BV Südost - Datum: 01.10.2000

Stadt Münster
 - 16 SO -
 Am Steinlor 50
 48167 Münster

Dalstrup 8a
 48167 Münster
 Telefon 0251/6285625
 Telefax 0251/6285645

14.10.2000

Querungshilfe auf dem Gremmendorfer Weg in Höhe des Wochenmarktes/Gaststätte "Haus Heuckmann"

Antrag:

Die Bezirksvertretung Münster-Südost möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf dem Gremmendorfer Weg in Höhe der Zufahrt zum Wochenmarkt/Gaststätte "Haus Heuckmann" oder an geeigneter Stelle in unmittelbarer Nähe eine Querungshilfe zu errichten.

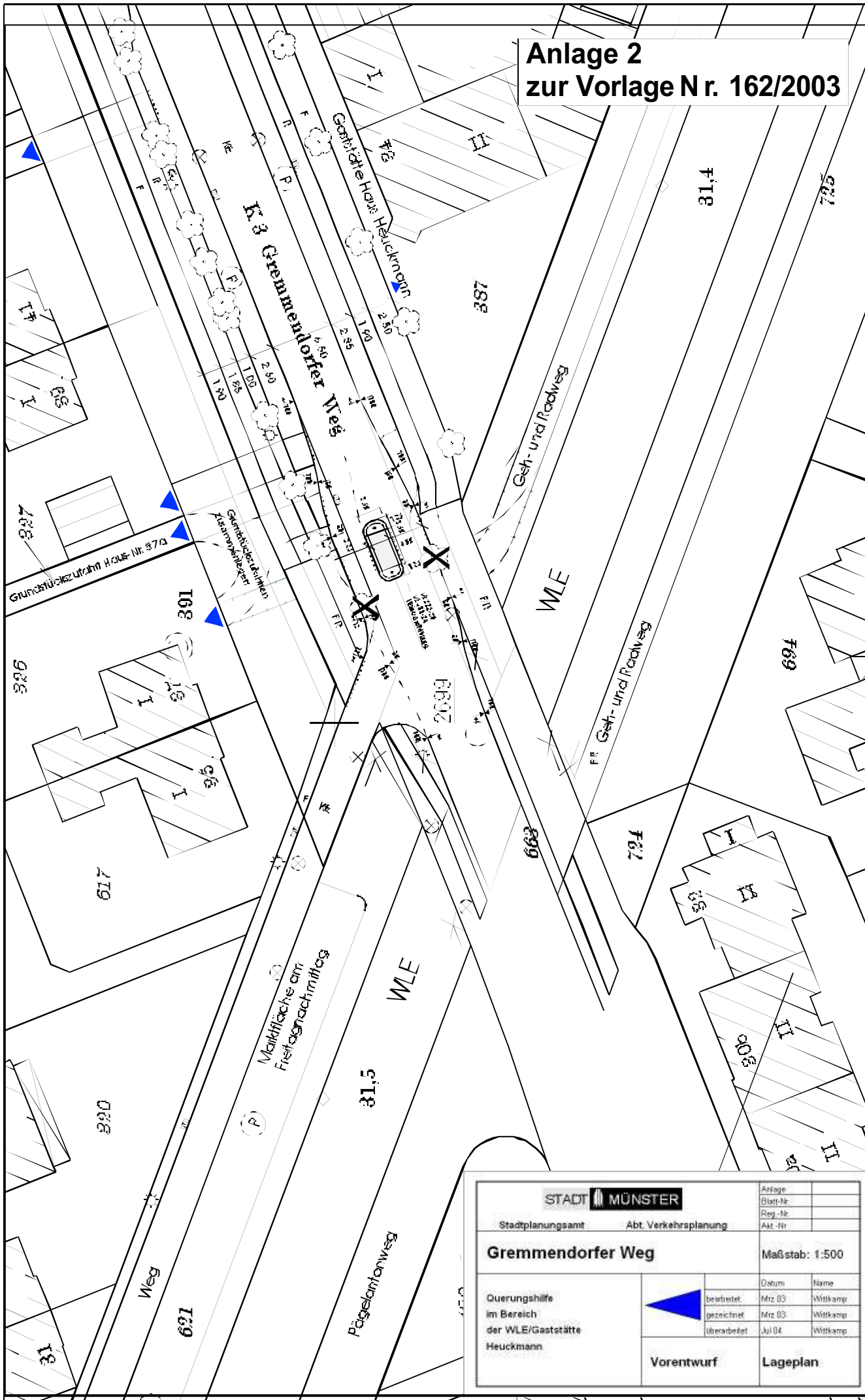
Begründung:

Milbürger, die erhebliche Schwierigkeiten beim Überqueren der Straße haben. Zwischen der Lichtzeichenanlage im Kreuzungsbereich Gremmendorfer Weg/Albersloh Weg und der Fußgängerrampe im Einmündungsbereich Vornste Esch ist auf dem Gremmendorfer Weg kein gesicherter Übergang vorhanden.

Andreas 
 Vorsitzender

Anlage 2

zur Vorlage Nr. 162/2003



Lage der Zählstelle: Gremmendorfer Weg/ WLE

Zähltag: Do 25.04.2002

Spitzenstunde: 07.00-08.00 Uhr

Spitzenstunde: 12.00-13.00 Uhr

Spitzenstunde: 13.00-14.00 Uhr

Spitzenstunde: 16.00-17.00 Uhr

Rad	84	12	3	3	11	5	154	176
Kfz	551	9	12	8	1510	551		

Rad	71	9	6	22	12	626	675	Q
Kfz	575	12	6	22	12	626	675	

Rad	40	10	5	17	8	442	482	Q
Kfz	482	8	5	17	8	442	482	

Rad	103	22	0	14	8	755	799	Q
Kfz	799	0	22	14	8	755	799	

Rad	42	11	0	9	4	435	459	
Kfz	459	0	11	9	4	435	459	

Schüler	0 (0)	3 (1)	1 (19)
Erw.	3 (9)		

Schüler	0 (0)	0 (2)	4 (20)
Erw.	2 (2)		

Schüler	1 (0)	1 (3)	3 (17)
Erw.	3 (17)		

Schüler	0 (0)	1 (3)	7 (65)
Erw.	7 (65)		

A

A

A

A

bis 50m

bis 50m

Bahnlinie

Bahnlinie

Anlage 3 zur Vorlage Nr. 162/2003

Rad	375	356	4	1	5	9	72
Kfz	72	5	4	1	5	9	72

Rad	322	298	5	7	5	7	46
Kfz	46	7	5	7	5	7	46

Rad	245	223	5	10	1	6	28
Kfz	28	6	10	1	6	28	

Rad	340	320	4	5	0	11	61
Kfz	61	0	4	5	0	11	61

Schüler	0 (2)	4 (6)	2 (42)
Erw.	0 (6)		

Schüler	5 (1)	0 (3)	5 (9)
Erw.	3 (9)		

Schüler	0 (0)	0 (3)	2 (14)
Erw.	2 (14)		

Schüler	3 (4)	4 (5)	12 (37)
Erw.	12 (37)		

A = Albersloher Weg
B = Angelmödder Weg

Lage der Zählstelle: Gremmendorfer Weg / Vörnste Esch

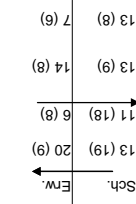
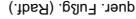
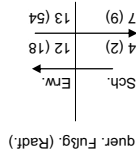
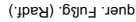
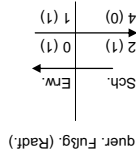
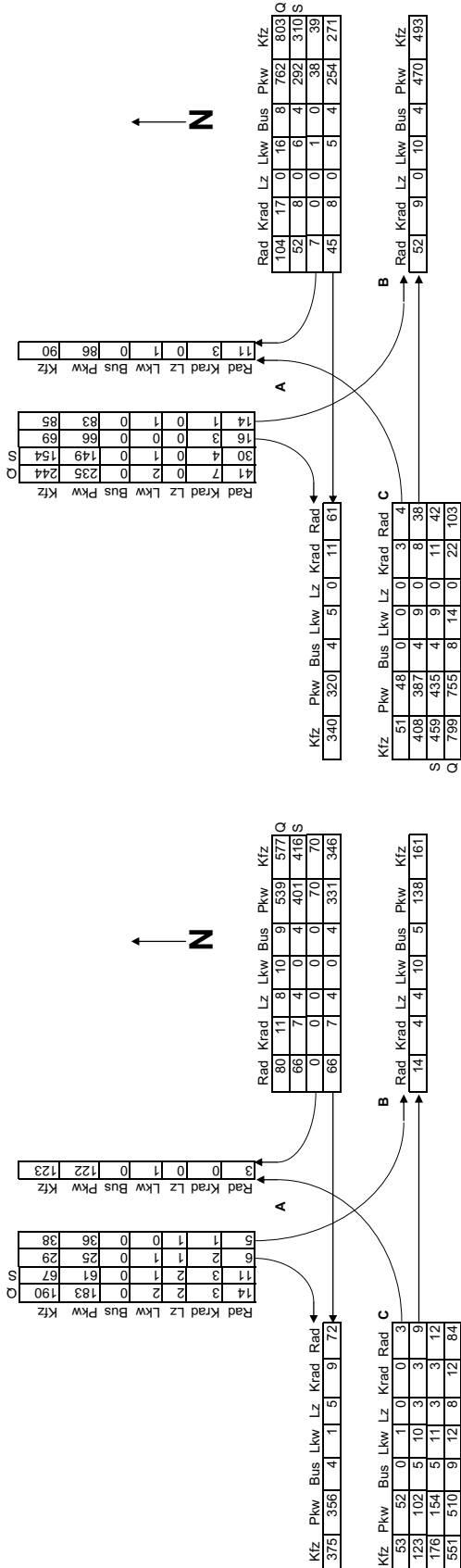
Koordinaten X 3408849 Y 5755946

Zähltag: Do 25.04.2002

Knoten-Nr. 10000302

Spitzenstunde: 07.00 - 08.00 Uhr

Spitzenstunde: 16.00 - 17.00 Uhr



A = Vörnste Esch

Str.A = 663010

B = Gremmendorfer Weg (Angelmodder Weg)

Str.A = 246070

C = Gremmendorfer Weg (Albersloher Weg)

Str.A = 246090

Anlage 4 zur Vorlage Nr. 162/2003