

**1.
An die
Bezirksvertretung Münster-West**

**über
Herrn Stadtrat Dr. Heinrichs**

**über
33.4, Herrn Weihermann**

Überwachung des Durchfahrverbotes Rottkamp/Wierling in Münster-Albachten

- Antrag Nr. A-W/0033/2007 vom 11.11.2007 der CDU-Fraktion und Herrn Prof. Dr. Poll in der Bezirksvertretung Münster West

Zu dem oben angeführten Antrag nehme ich wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die Überwachung von Durchfahrverboten im öffentlichen Straßenverkehr ist originäre und ausschließliche Aufgabe der Polizei. Die Überwachungskräfte des Ordnungsamtes dürfen nur den ruhenden Verkehr kontrollieren.

Die Einmündungen Wierling / Rottkamp und Knufenkamp / Rottkamp wurden nach den Vorgaben des B-Planes 437 mit Verkehrszeichen 267 StVO (Verbot der Einfahrt) für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Radfahrern und dem Linienverkehr wird die Durchfahrt mittels eines Zusatzzeichens gestattet.

Bereits im Oktober 2007 wurde die Polizei von der Verwaltung gebeten, das Durchfahrverbot zu überwachen. Die Polizei teilte hierzu mit, dass die Bitte um Verkehrsüberwachung an den Verkehrsdienst herangetragen wurde. Im Zusammenhang mit der Sicherheitsoffensive ist die Polizei jedoch vorrangig an den Unfallhäufungsstellen und -linien tätig. Deshalb kann eine Überwachung nur unregelmäßig und im Rahmen der personellen Kapazitäten erfolgen. Die Stadt Münster hat hierbei keinen Einfluss auf den Umfang der Überwachungsmaßnahmen der Polizei.

Zu 2.

Die Polizei wird gebeten, die Ergebnisse der Überwachungsmaßnahmen zu übermitteln. Sobald diese vorliegen, erhält die Bezirksvertretung Münster-West eine entsprechende Mitteilung.

Zu 3.

Die Investitionskosten für technische Systeme zur Sperrung belaufen sich bei einer automatischen Schrankenanlage auf ca. 9.000,-- €, bei zwei herausfahrbaren Pollern auf ca. 15.500,-- €. Schätzungen zu Unterhaltungskosten liegen nicht vor.

Die Finanzierung zum Bau und zur Unterhaltung einer solchen Anlage kann aus Mitteln des Tiefbauamtes nicht übernommen werden. Da diese Maßnahmen in der Ausbauplanung nicht vorgesehen waren, wird sich der Investor ebenfalls an den Kosten nicht beteiligen.

Die Nachfrage bei anderen Kommunen im Hinblick auf die Installation geeigneter technischer Einrichtungen zur Verhinderung der Durchfahrt zeigt, dass in den größeren Umlandgemeinden keine automatischen Sperren installiert sind. In den befragten größeren Städten sind die Erfahrungen mit automatischen Sperrsystemen unterschiedlich. Einige Städte haben keine automatischen Sperrsysteme oder wegen wiederholter Beschädigungen keine solchen Systeme mehr. Die Stadt Düsseldorf beispielsweise hat an einigen Stellen Schranken oder auch hydraulische Polleranlagen, die dazu dienen, unberechtigten Verkehr aus nachfolgenden Straßen herauszuhalten. Für die Schranken, die in gering frequentierten Bereichen eingesetzt werden, darf oftmals nur noch Linienverkehr einfahren. Hier haben die Busfahrer Transponder, mit denen die Schranke aus dem Fahrzeug heraus bedient werden kann. Daneben ist auch eine manuelle Bedienung möglich.

Hydraulische Polleranlagen sind ausschließlich für eine manuelle Bedienung durch Schlüssel ausgelegt. Die Poller fahren aus Verkehrssicherheitsgründen nur langsam hoch, um Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrzeugführer) auszuschließen. Die Durchfahrt für Fahrradfahrer ergibt sich im Bereich von Polleranlagen durch den Abstand der Poller automatisch, im Bereich von Schrankenanlagen sind ausreichend breite Durchfahrtmöglichkeiten vorzusehen, wenn keine Radwege vorhanden sind.

Im Ergebnis sind automatische Sperreinrichtungen bedingt geeignet, das unberechtigte Befahren von Straßen zu unterbinden. Hydraulische Polleranlagen sind nur für die manuelle Bedienung geeignet und scheiden daher an dieser Stelle aus. Bei Schrankenanlagen schlagen nicht nur die Anschaffungs- sondern auch die Unterhaltungskosten zu Buche. Bei dem in Albachten realisierbaren Betrieb ohne Daueraufsicht ist nach der Einschätzung von Polizei und Verwaltung mit Beschädigungen der Sperrvorrichtungen zu rechnen, wenn Kfz-Verkehr im Schatten der Busse durchfährt und die Schranke sich schließt. Entsprechendes Filmmaterial aus anderen Kommunen kann auf Wunsch zur Verfügung gestellt werden. Daneben besteht eine erhebliche Vandalismusgefahr.

Fazit:

Solange der Busverkehr die Durchfahrt benötigt, kann eine wirkungsvolle Unterbindung der unberechtigten und verkehrswidrigen Durchfahrt von Kraftfahrzeugen im Bereich Rottkamp / Wierling nur mit baulichen Maßnahmen erfolgen. Diese sind mit hohen Investitions- und Unterhaltungskosten verbunden, deren Finanzierung nicht gesichert ist. Zusätzliche Baumaßnahmen in der Fahrbahn wie beispielsweise Aufpflasterungen kommen aus Sicht der Verkehrsbetriebe nicht in Betracht und würden die Durchfahrtverstöße auch nicht wirkungsvoll verhindern.

Aus hiesiger Sicht ist allenfalls eine weitere Verdeutlichung des Durchfahrverbotes möglich. Zur Verdeutlichung des Durchfahrverbotes für den Individualverkehr werden Markierungen aufgebracht. Diese Markierungen sollen als Breitstrich (0,25 m) und Markierungen mit dem Schriftzug „BUS“ sowie einem Fahrradpiktogramm aus beiden Fahrtrichtungen erfolgen. Der Markierungsplan liegt in Anlage bei. Ein beidseitiges Aufstellen der das Durchfahrverbot verdeutlichenden Verkehrszeichen wird nicht befürwortet, da die Verkehrszeichen wahrgenommen werden können. Vor Ort wird allerdings nochmals geprüft, ob die Verkehrszeichen geringfügig umgesetzt werden können, um diese besser ins Blickfeld der Kraftfahrzeugführer zu bringen.

Ergänzend wird die Polizei nochmals gebeten, den Bereich häufiger zu überwachen

DU an: 66.3, 61.4, PP-DirV, FSt Münster

Schulze-Werner

32.23.7100/R u. 32.23 BV-We/R – z.d.A.

J:\1Winword\1a_33.4_West\2008\Rottkamp_Wierling\4arottkamp_Wierling_BV_We_15.05.08.Doc

Anlage: Markierungsplan