

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0488/2009
Auskunft erteilt:
Herr Böhme
Ruf:
492 61 56
E-Mail:
Boehme@stadt-muenster.de
Datum:
22.07.2009

Betrifft

Bauliche Optimierungsmaßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen im Bereich Friesenring bis Niedersachsenring sowie Danziger Freiheit

Beratungsfolge

01.09.2009	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
24.09.2009	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Bericht

Bericht:

Anlass:

Der Rat der Stadt Münster hat der Vorlage V/0997/2008 „Fortschreibung des Masterplanes Verkehrsunfallprävention 2008 und Aufstellung eines Verkehrssicherheitsprogramms Münster 2009-2013“ am 13.05.2009 zugestimmt.

Auf der Grundlage des Verkehrssicherheitsprogramms sollen mit besonderer Priorität die Planungen zur Entschärfung der Unfallhäufungsstellen und deren bauliche Umsetzung in Verbindung mit der achsenweisen Modernisierung der Lichtsignalsteuerung bearbeitet werden.

Für 2009/10 sind die Überarbeitung und Modernisierung der Lichtsignalsteuerung auf den Achsen D1 (II.Nordtangente) und D2 (Wareндorfer Straße/Schiffahrter Damm) vorgesehen. Besondere Berücksichtigung bei deren Modifizierung sollen hierbei die Sicherheitsbelange der Fußgänger und Radfahrer finden. Für die in dem Verkehrsunfallgutachten der Unfallforschung des Gesamtverbandes der Versicherer (GDV) ausgewerteten Unfallhäufungsstellen auf diesen Achsen wurden daraufhin bauliche Optimierungsmaßnahmen geplant.

Maßnahmen:

Im Einzelnen sind baulichen Verbesserungen an den folgenden Knotenpunkten vorgesehen:

1. Achse D1

Cheruskerring/Langemarckstraße

Derzeit wird, vor allem durch den Schülerverkehr, der breite Gehweg vor Haus 55 genutzt, um ohne Halt aus dem Cheruskerring in die nördliche Langemarckstraße zu gelangen. Dabei ist eine Gefährdung querender Fußgänger nicht ausgeschlossen.

In Ergänzung der in 2007 umgesetzten direkten Radfahrerführung aus der Langemarckstraße über den Cheruskerring wird für den rechtsabbiegenden Radverkehr eine signalunabhängige Führung in Richtung Norden vorgesehen. Durch eine Veränderung der Hochbordführung kann der rechtsabbiegende Radverkehr vor der Fußgängerfurt in die Fahrbahn geführt werden.

Lublinring/Niedersachsenring/Gartenstraße

Die nördliche zum Ring verlaufende Radverkehrsführung über die Gartenstraße wird gestreckt geführt. Die heute vorhandene abknickende Führung von der Dreiecksinsel wird zurückgebaut. Für eine fahrdynamisch bessere Führung des doppelten Linksabbiegers aus der südlichen Gartenstraße wird die Dreiecksinsel etwas zurückgebaut.

Niedersachsenring/Kaiser-Wilhelm-Ring/Bohlweg/Ostmarkstraße

Die östlich zum Ring verlaufende Radverkehrsführung über die Ostmarkstraße wird gestreckt geführt. Die heute vorhandene abknickende Führung von der Dreiecksinsel wird zurückgebaut. Für den rechtsabbiegenden Radverkehr vom Niedersachsenring in Richtung Bohlweg wird eine signalunabhängige Führung vorgesehen und die Aufstellfläche für den querenden Fußgänger verbreitert.

Auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring zwischen Bohlweg und Staufstraße ist der Radweg für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Damit der auf den Ring abbiegende Kraftverkehr aus dem Bohlweg und der Ostmarkstraße die Querungssituation von Radfahrern aus beiden Richtungen besser erkennt, wird die Furt bis zur Mittelinsel rot markiert.

Eine zusätzliche Aufstellfläche im Bereich Kaiser-Wilhelm-Ring /Ostmarkstraße ermöglicht ein indirektes Linksabbiegen.

Ostmarkstraße/Dieckstraße/Kirchstraße

Im Bereich der Fußgängerquerung sind heute keine Aufstellflächen für Fußgänger vorhanden. Häufig werden querende Fußgänger von rechtsabbiegenden Radfahrern aus der Dieckstraße nicht beachtet, obwohl diese signalgeregt Vorrang haben.

Die Planung sieht die Schaffung von Aufstellflächen für die Fußgänger vor. Der Radverkehr auf der Ostmarkstraße kann hierdurch signalunabhängig geführt werden. Hierfür werden die Einmündungsradien von Dieckstraße und Kirchstraße reduziert und die Mittelinsel verlängert. Die Radwegführung von der Dieckstraße in Richtung Kirchstraße wird weiter in den Knotenpunkt verlegt, so dass der geradeaus fahrende Radfahrer vom Kfz-Verkehr besser wahrgenommen wird.

2. Achse D2

Warendorfer Straße/Schiffahrter Damm

Die nördlich zur Warendorfer Straße verlaufende Radverkehrsführung über den Rechtsabbieger vom Schiffahrter Damm und die östlich zum Schiffahrter Damm über den Rechtsabbieger der Warendorfer Straße werden gestreckt geführt. Die heute vorhandene abknickende Führung von der Dreiecksinsel wird zurückgebaut. Zudem wird für den rechtsabbiegenden Radverkehr an der Warendorfer Straße in den Schiffahrter Damm und vom Schiffahrter Damm in die Warendorfer Straße eine signalunabhängige Führung vorgesehen.

Ostmarkstraße/Schiffahrter Damm

Die südliche Fußgängerquerung wird zur besseren Erkennbarkeit durch den abbiegenden Kfz-Verkehr aus der Ostmarkstraße weiter in den Knotenpunkt verlegt. Die notwendige Verlängerung der Mittelinsel wird erreicht, indem die Zweistreifigkeit auf dem Schiffahrter Damm südlich der Ostmarkstraße erst nach der Querung beginnt.

Die Radwegfurten über den Schiffahrter Damm und die Ostmarkstraße werden ebenfalls näher zum Knotenpunkt geführt, die nördliche Furt über die Ostmarkstraße wird rot markiert.

Kosten/Finanzierung:

Die Gesamtkosten für die baulichen Maßnahmen einschließlich Anpassung der Beleuchtung und Signalisierung (Hardware) betragen ca. 240.000,00 €. Bisher stehen im I-Plan 2009-2012 jährlich 400.000 € für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Straßenunterhaltung und 100.000 € für Investitionsmaßnahmen zur Verfügung.

Die Umsetzung der Modernisierung der Lichtsignalsteuerung sowie die baulichen Maßnahmen auf den Achsen D1 und D2 sind für das II. Halbjahr 2010 vorgesehen.

i.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

4 Lagepläne, Achse D1

2 Lagepläne, Achse D2