

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0469/2009/1. Erg.

Auskunft erteilt:

Herr Böhme

Ruf:

492 61 56

E-Mail:

Boehme@stadt-muenster.de

Datum:

01.12.2009

Betrifft

Entschärfung der Situation für die Radfahrer auf der Schillerstraße im Bereich von der Kanalbrücke bis zum Hansaring

Anregung gemäß § 24 GO NRW von  vom 26.04.2007 (Ifd. Nr. 46/2007, Anlage 1)
Kanalbrücke bis zum Hansaring

Beratungsfolge

19.01.2010 Bezirksvertretung Münster-Mitte

Anhörung

28.01.2010 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Das Prüfergebnis zum Ergänzungsantrag (Anlage 3) vom 24.09.2009 wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Planung zur Markierung eines Schutzstreifens entsprechen Lageplan 2 wird zugestimmt.

Der Antrag für die Entschärfung der Situation für die Radfahrer auf der Schillerstraße im Bereich von der Kanalbrücke bis zum Hansaring, Anregung gem. § 24 GO NRW Nr. 46/2007, ist damit erledigt.

Begründung:

Die Bezirksvertretung Münster-Mitte hat in der Sitzung am 01.09.2009 die Vorlage V/0469/2009 „Entschärfung der Situation für die Radfahrer auf der Schillerstraße im Bereich von der Kanalbrücke bis zum Hansaring“ ohne Beschlussfassung in den Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft geschoben.

In der Sitzung am 24.09.2009 hat der ASSVW die Vorlage mit dem Änderungsantrag:

„Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Ausschuss-Sitzung die Umwidmung und gegebenenfalls den Umbau der Schillerstraße zwischen Kanalbrücke und dem Hansaring als Fahrradstraße zu prüfen“ einstimmig beschlossen.

Die o. g. Anregung wurde seitens der Verwaltung und der Polizei geprüft und abgestimmt.

Die Ausweisung der Schillerstraße als Fahrradstraße im Bereich von der Kanalbrücke bis zum Hansaring wird aus Sicht der Verwaltung und der Polizei als äußerst problematisch angesehen.

Die Prüfung der Anregung hat folgendes ergeben:

Die Einrichtung einer Fahrradstraße kann nur dann von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen des § 41 Abs. 2 Abschnitt 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) erfüllt sind. In der entsprechenden Verwaltungsvorschrift zur Einrichtung von Fahrradstraßen ist festgelegt worden, welche Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße erfüllt sein müssen.

Die Ausweisung von Straßen als Fahrradstraße kann nur vorgenommen werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h eingesetzt werden, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.

Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr (z. B. Anliegerverkehr) ist in Fahrradstraßen nur zulässig soweit dies durch Zusatzzeichen angezeigt wird.

Diese erforderlichen Randbedingungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße sind in der Schillerstraße im Bereich zwischen der Kanalbrücke und dem Hansaring im jetzigen Zustand nicht gegeben.

Bei diesem Straßenabschnitt handelt es sich um eine Haupteerschließungsstraße mit verschiedenen verkehrlichen Funktionen. Dieser Abschnitt dient der Anbindung verschiedener Gewerbebetriebe diesseits und jenseits des Kanals sowie der Anbindung der ausgeprägten Kleingartenanlage und der Sportanlage zwischen dem Lütkenbecker Weg und der Wolbecker Straße. Zudem liegt an der Schillerstraße die Hansaschule mit hohem Park-Such-Verkehr.

Die Schillerstraße weist in dem betrachteten Abschnitt eine Verkehrsbelastung von 8.200 bis 8.500 Kfz/24h auf. Sie übernimmt für das nördlich gelegene Wohngebiet und das Wohngebiet am Boelckeweg die Anbindungsfunktion an die Innenstadt.

Da dieser Teil der Schillerstraße eine überörtliche Funktion hat und überwiegend vom Durchgangsverkehr geprägt ist, ist zurzeit keine entsprechende Zonengeschwindigkeitsbegrenzung eingeführt worden.

Die Verwaltung hat aufgrund der o. g. Anregung am 29.10.2009 in der Schillerstraße eine Kfz-Verfolgszählung veranlasst, um aktuelles Zahlenmaterial zur Höhe des Durchgangsverkehrs in der Schillerstraße zu erlangen.

Das Ergebnis der Verfolgszählung ist in der u. a. Tabelle dargestellt.

Anteile von Quell- Ziel- u. Durchgangsverkehr - Kfz -

Donnerstag, den 29.10.2009

-von 7:00 bis 8:00 Uhr

Gesamtverkehr Kfz =	897	
	absolut	%
Quellverkehr:	128	14,27%
Zielverkehr:	251	27,98%
Durchgangsverkehr:	518	57,75%
	897	100,00%

- von 16:00 bis 17:00 Uhr

Gesamtverkehr Kfz =	1.032	
	absolut	%
Quellverkehr:	151	14,63%
Zielverkehr:	198	19,19%
Durchgangsverkehr:	683	66,18%
	1.032	100,00%

Als Ergebnis der Verkehrszählung ist festzustellen, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs mit über 60 % sehr hoch ist.

Für die Realisierung der Schillerstraße als Fahrradstraße wäre eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs und eine Querschnittsänderung notwendig.

Um den Bereich der Schillerstraße auf reinen Anliegerverkehr zu reduzieren, müsste hinter der Kanalbrücke eine Absperrung z. B. mittels Absperrpfosten vorgesehen werden, um den Durchgangsverkehr im diesem Bereich auszuschließen.

Das hätte zur Folge, dass zusätzliche Verkehre auf die benachbarten Straßen verlagert werden müssten. Da die Schillerstraße in diesem Bereich eine Entlastungsfunktion für den westlichen Abschnitt der Wolbecker Straße und hier insbesondere für den Kreuzungsbereich Wolbecker Straße/Hansaring/Hohenzollernring aufweist, kommt eine Sperrung dieses Abschnittes seitens der Verwaltung nicht in Betracht. Da sich auch im Bereich des Hansaringes eine Unfallhäufungslinie befindet, sollte aus Sicht der Polizei eine derartige Verlagerung unbedingt vermieden werden.

Weitere Gründe, die seitens der Verwaltung gegen die Einrichtung der Schillerstraße als Fahrradstraße zu nennen sind, sind folgende:

1. Die Schillerstraße im betrachteten Bereich und im weiteren Verlauf der Lindberghweg sind Bestandteile des Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Münster. Zuletzt so festgestellt im 1. Zwischenbericht Verkehrsentwicklungsplan Münster 2025.

Zu den Funktionen des VEP-Netzes ist im Zwischenbericht Verkehrsentwicklungsplan 2025 u. a. ausgeführt:

„Die wichtigsten verkehrlichen Ansprüche, die an das VEP-Straßennetz gestellt werden, sind die Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes mit einer guten Verkehrsqualität auch an den Hauptverkehrsknoten. Nur so kann die Erreichbarkeit der Stadt Münster für den Regionalverkehr aber auch die innerstädtische Verbindungsqualität sichergestellt werden...

...Die Erfüllung der besonderen Anforderungen der Rettungsdienste ist ein weiterer Anspruch, den das VEP-Straßennetz zu erfüllen hat. Die Feuerwehr und die Rettungsdienste haben den gesetzlichen Auftrag, innerhalb vorgegebener Fahrzeiten zu allen Tageszeiten alle innerstädtischen Ziele zu erreichen, um ihre Hilfsdienste durchzuführen. Die notwendige Voraussetzung ist ein leistungsfähiges VEP-Straßennetz mit hoher Verbindungsqualität.

Aus Sicht der Feuerwehr hat die Wegeverbindung zwischen Theodor-Scheiwe-Straße und Lütkenbecker Weg eine besondere Bedeutung, obwohl sie keine öffentlich gewidmete Straße ist. Über die Wegeverbindung, den Lütkenbecker Weg und die Schiller Straße besteht eine direkte Verbindung zwischen der Feuerwache 2 und dem Hansaring als einer der Hauptverteilerstraßen im Osten der Stadt Münster.

Diese Wegeverbindung hat sich in den letzten Jahren als Hauptausfallstraße für den Rettungsdienst und den Notarzt der Wache 2 heraus kristallisiert. Durch die kurze und zeitnahe Verbindung zum Hansaring, der anschließenden Innenstadt und dem Franziskushospital wurden die Eintreffzeiten (Hilfsfristen) deutlich reduziert.

2. Vor dem Hintergrund der geplanten Bebauung des OSMO-Geländes wurden im Frühjahr 2009 mögliche Erschließungsvarianten des gesamten Hafenareals untersucht. Je nach Untersuchungsfall würde die Schillerstraße zukünftig Verkehrsbelastungen zwischen 6.900 und 8.900 Kfz/24 h aufweisen.
Gemeinsamkeit aller Untersuchungen war die Erschließung der Wohnbebauung am nördlichen Hafeneingang über die Schillerstraße. In Abhängigkeit von der Struktur der Wohnbebauung entstehen dort täglich zwischen 680 und 1.050 Kfz-Fahrten, die über die Schillerstraße abgewickelt werden.
3. Im Rahmen des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals ist die Planung der Schillerstraßenbrücke seitens der Stadt Münster bereits abgeschlossen. Mit einer Einrichtung der Schillerstraße als Fahrradstraße und gegebenenfalls einer Sperrung der Straße wäre dieser geplante Ausbau der Brücke nicht erforderlich.

Fazit:

Die Verwaltung empfiehlt, dem Änderungsantrag nicht zu folgen.

Die wirksamste Möglichkeit, die Verkehrssicherheit für die Radfahrer im dem betrachteten Bereich derzeit zu erhöhen, besteht in der Anlage der Schutzstreifen.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, die strukturellen Entwicklungen (die Neubebauung im Bereich der OSMO-Hallen und den Neubau der Schillerstraßenbrücke) abzuwarten und zunächst die vorgeschlagenen Schutzstreifen gemäß Lageplan (Anlage 2) auf der Schillerstraße zu markieren.

i.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Unterschrift

Anlagen:

Anlage 1: Antrag des ASSVW vom 24.09.2009
Anlage 2: Vorlage V/0469/2009