

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0011/2010

Auskunft erteilt:

Herr Böhme

Ruf:

492 61 56

E-Mail:

Boehme@stadt-muenster.de

Datum:

07.05.2010

Betrifft

Verkehrsberuhigung Mauritz - Antrag der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Münster vom 02.02.2009
"Verkehrskonzept für das Mauritz-Viertel"

Beratungsfolge

18.05.2010 Bezirksvertretung Münster-Mitte

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Ausführungen zur Entwicklung der Verkehrsbelastung und zur Verkehrssituation im Mauritzviertel werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Ausführungen zu möglichen Elementen eines Verkehrskonzeptes werden zur Kenntnis genommen.
3. Als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung wird ein Betonkegel nördlich der Einmündung Mauritz-Lindenweg aufgestellt (Anlage 3). Hierfür wird der vorhandene Betonkegel in Höhe Eugen-Müller-Straße Nr. 30 umgesetzt. Als weitere Maßnahme wird versetztes Parken auf der Probsteistraße im Abschnitt zwischen den Einmündungen Eugen-Müller-Straße und Tegederstraße markiert (Anlage 4).
4. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Benutzungspflicht für die Hochbordradwege auf der Andreas-Hofer-Straße und auf der Eugen-Müller-Straße im Abschnitt zwischen der Manfred-von-Richthofen-Straße und der Probsteistraße aufgehoben wird.
5. Die Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Manfred-von-Richthofen-Straße / Andreas-Hofer-Straße wird durch den Bau einer Schleuse und durch Markierungen ergänzt. (Anlage 5).
6. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die rechts-vor-links Regelung in Höhe Mauritz-Lindenweg nicht eingeführt wird.

II. Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die vorgeschlagenen Maßnahmen Kosten in Höhe von ca. 6.400 € entstehen.

III. Finanzierung/Mittelbereitstellung

Die o. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Aufwendungen					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen

Produktgruppe	0101	Bezirksvertretungen	2010	6.400 €	Verfügbar gem. Beschluss vom 09.02.2010 für Verkehrsberuhigungsmaßn.: 28.000 €
Teilergebnisplan (Zeile)	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen			
Insgesamt:					

Begründung:

Der o. g. Antrag (Anlage 1) ist in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW) am 05.02.2009 eingebracht worden. Über die Zuständigkeit der Bezirksvertretung Münster-Mitte wurde der ASSVW mit Schreiben vom 19.03.2009 informiert. Mit dem Antrag werden ein integriertes Gesamtverkehrskonzept für das Mauritzviertel und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf den Haupterschließungsstraßen Andreas-Hofer-Straße, Eugen-Müller-Straße, Probesteistraße und Skagerrakstraße gefordert.

Die Verwaltung ist gebeten worden, ein Gesamtverkehrskonzept zur Verkehrsberuhigung für das Mauritzviertel zu erstellen. Ziel eines solchen Verkehrskonzeptes sollte es sein, den gebietsfremden Durchgangsverkehr aus dem Mauritzviertel herauszuhalten und gleichzeitig eine optimale Erreichbarkeit aller Ziele im Viertel sicher zu stellen. Mögliche Elemente eines solchen Verkehrskonzeptes zur Verkehrsberuhigung könnten z. B. Maßnahmen in der Signalsteuerung, die Sperrung bzw. Unterbrechung von Straßen, oder Maßnahmen zur Verkehrsverlangsamung / Verkehrsberuhigung sein (Übersichts- und Maßnahmenplan, Anlage 2).

Zu 1.:

Anlass für den Antrag war eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Haupterschließungsstraßen im Mauritzviertel. Als Grund dafür wurden insbesondere die Baumaßnahmen Mondstraße vermutet. Die Verwaltung hatte in einer Vorher- / Nachher Verkehrszählung die gravierende Zunahme der Verkehrsbelastung festgestellt. Die Messungen fanden im Januar und im April 2008 auf der Andreas-Hofer-Straße in Höhe des Altenheimes statt in Form einer Dauerzählung jeweils für einen 7-Tage-Zeitraum von Mittwoch bis Dienstag. Die durchschnittliche Zunahme der Verkehrsbelastung bei der Aprilzählung betrug 79%. Trotz der enormen Zunahme gegenüber der Zählung im Januar muss allerdings angemerkt werden, dass bei Betrachtung der absoluten Zählwerte die im April gemessene Tagesbelastung mit ca. 5.000 Kfz noch im vertretbaren Rahmen bleibt, wenn man die Haupterschließungsstraßen im Mauritzviertel mit anderen Wohnsammelstraßen im Stadtgebiet vergleicht.

Eine weitere Zählung Ende 2008 hat gezeigt, dass die Belastungszahlen wieder spürbar gesunken sind. In der nachmittäglichen Spitzenstunde an einem Donnerstag wurden als Querschnittsbelastung nun bereits nur noch 396 Kfz für beide Richtungen gezählt gegenüber 437 Kfz im April desselben Jahres. Die seinerzeit festgestellte größere Verkehrsbelastung ist somit wieder abgesunken. Die im April gemessenen Werte können an Hand der folgenden Tabelle noch weiter relativiert werden:

Querschnittsbelastung in der Tempo-30-Zone, Andreas-Hofer-Straße in Höhe Berufskolleg (nördlich der Manfred-von-Richthofen-Straße) in der Spitzenstunde 16-17 Uhr

Di	03.11.1998	631 Kfz
Do	10.01.2008	240 Kfz
Do	24.04.2008	437 Kfz
Do	23.10.2008	396 Kfz

Die Zahlenreihe zeigt, dass sich die Verkehrsbelastung über einen längeren Zeitraum deutlich verringert hat. Der Zählwert aus Januar 2008 muss dabei kritisch bewertet werden, weil zu dieser Jahreszeit keine typischen Verkehrsverhältnisse vorherrschen.

Diese Feststellung lässt sich erhärten durch eine über Jahre aufgestellte Messreihe von 1990 bis 2008 an einer weiteren Messstelle an der Andreas-Hofer-Straße kurz hinter der Einmündung der Wolbecker Straße - an einem Punkt, den normalerweise alle Kfz nutzen würden, um die Baustelle Mondstraße zu umgehen. In diesem noch größeren Zeitraum hat die Verkehrsbelastung auch an dieser Messstelle in der Spitzenstunde kontinuierlich abgenommen:

Querschnittsbelastung in der Spitzenstunde von 16-17 Uhr

18.10.1990	724 Kfz
19.11.1996	675 Kfz
06.12.2001	663 Kfz
19.10.2006	686 Kfz
23.10.2008	600 Kfz

Zu 2.:

Signalsteuerung:

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, den Zu- und Abfluss der Verkehrsströme an den signalisierten Gebietszugängen des Mauritzviertels durch Änderung der Ampelschaltung zu reduzieren. Die davon betroffenen Knotenpunkte im anliegenden Verkehrsnetz sind aber gerade in den Verkehrsspitzenstunden sehr hoch ausgelastet und weisen keine Spielräume für Grünzeitverteilungen auf den in das Wohngebiet führenden Fahrspuren auf. Es ist zu berücksichtigen, dass an den Knotenpunkten Wareндorfer Straße / Schiffahrter Damm und Manfred-von-Richthofen-Straße / Andreas-Hofer-Straße die Zufahrten in das Gebiet in der Mehrheit kombiniert aus hoch belasteten Spuren gemeinsam mit anderen Fahrbeziehungen erfolgen. Aufgrund der fehlenden baulichen Voraussetzungen sind an diesen Stellen die Möglichkeiten der Regulierung der Zuflüsse in das Wohngebiet über die Signalisierung nur sehr begrenzt.

Da jede Veränderung der Signalsteuerung auch den nicht unerheblichen Binnenverkehr einschränken und die Anlieger, die das Mauritzviertel erreichen oder verlassen wollen, benachteiligen würde und möglicherweise andere nicht signalisierte Gebietseingänge stärker belastet werden könnten, kann die Beschränkung der Zu- und Abflüsse über die Lichtsignalsteuerung nicht empfohlen werden.

Sperrung von Straßen:

Das Mauritzviertel ist mit einer Größe von ca. 1000 X 1000 Metern eine der größten Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet Münsters; dementsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen. Auf Grund der Gebietsgröße werden die Wohnsammelstraßen Andreas-Hofer-, Eugen-Müller-, Probstei-, Tege-der- und Skagerrakstraße zu einem großen Anteil vom gebietseigenen Verkehr belastet. Die Erschließung der großen Tempo-30-Zone erfolgt über wenige Gebietseingänge. Sperrungen im Bereich der Wohnsammelstraßen würden nicht nur den Durchgangsverkehr treffen sondern auch den gebietseigenen Verkehr. Die Erschließung für die Anlieger wäre mit Umwegfahrten verbunden und es würden Nebenstraßen mehr belastet, die vom Profil her weniger geeignet sind als die vorhandenen Wohnsammelstraßen. Vor allem der im Nordwesten liegende anteilmäßig größte und dicht besiedeldste Wohnbereich ist nur durch einen Gebietseingang (Danziger Freiheit / Tege-derstraße) erschlossen. Eine Änderung der Verkehrsführung, die die wenigen Zufahrtsmöglichkeiten in das Mauritzviertel verschlechtert, wird daher nicht befürwortet.

Verkehrsberuhigung:

Ein möglicher Weg der Verkehrsberuhigung wäre, durch bauliche Maßnahmen im Bereich der Wohnsammelstraßen die Durchfahrt unattraktiver zu gestalten. Auf den genannten Straßenzügen sind bereits eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt worden. Der überbreite Straßenraum der Eugen-Müller-Straße ist im Einmündungsbereich Probsteistraße in einem längeren Abschnitt auf 5,50 Meter verschmälert. Der ab Wareндorfer Straße von Norden ins Gebiet einfahrende Verkehr wird

nach Einfahrt in die Tegederstraße in Höhe der ersten Einmündung durch einen Betonkegel gebremst. Im Anschluss wird versetztes Parken markiert. In einem längeren Abschnitt auf der Andreas-Hofer-Straße im Bereich des Altenheimes ist Parken auf der Fahrbahn erlaubt. Wegen des hohen Parkdrucks sind die Plätze ständig belegt. Auf der Skagerrakstraße ist die Verkehrssituation ähnlich. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sind diese Abschnitte nur einspurig befahrbar und machen den gesamten Straßenzug für den Durchgangsverkehr sehr unattraktiv. Da jede weitere Maßnahme zur Verkehrsberuhigung Verlagerungen des Verkehrs auf Nachbarstraßen zur Folge haben kann, wird von hier aus empfohlen, weitere Planungen nur mit Vorsicht zu realisieren. Unter Beschlussvorschlag 3 werden dazu zwei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgeschlagen.

Die vorgenannten Ausführungen machen deutlich, dass bei der Größe des Gebiets und der bestehenden Belastung des umliegenden Hauptverkehrsstraßennetzes ein solcher konzeptioneller Ansatz derzeit nicht umsetzbar ist. Erst nach Fertigstellung des Ausbaus der B 51 wird eine realistische Chance für ein entsprechendes Verkehrskonzept gesehen. Für die Übergangszeit bis dahin können allenfalls punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden (s. Punkte 3-6).

Zu 3.:

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung:

Für die Eugen-Müller-Straße im Abschnitt zwischen Mauritz-Lindenweg und Kapitelstraße wird zur Verkehrsberuhigung gegenüber von Haus Nr. 5 ein Betonkegel vorgeschlagen (Anlage 3). An dieser Stelle mündet ein Fußweg auf die Straße. Der Betonkegel muss nicht neu angeschafft werden. Der Betonkegel in Höhe Eugen-Müller-Straße Nr. 30 kann hierher umgesetzt werden. An dem heutigen Standort ist er nicht erforderlich, da derselbe Effekt durch parkende Autos am Fahrbahnrand erreicht wird. Auf der Propsteistraße wird versetztes Parken mit Markierung vorgeschlagen in Höhe der Häuser 43 - 50 (Anlage 4). Die Maßnahme wurde bereits zu einem früheren Zeitpunkt der Bezirksvertretung vorgeschlagen aber seinerzeit nicht befürwortet.

Zu 4. und 5.:

Maßnahmen für den Radverkehr:

Eine Sonderstellung nimmt der heute vorhandene Hochbordradweg auf der Andreas-Hofer- / Eugen-Müller-Straße ein. Zusammen mit dem Gehweg sind diese beiden Nebenanlagen als getrennte Rad- und Fußwege gewidmet. In einer Tempo-30-Zone sind benutzungspflichtige Radwege nach den Bestimmungen der StVO (Straßenverkehrsordnung) seit einigen Jahren nicht mehr zulässig, weil sie als Merkmale von Verkehrsstraßen angesehen werden.

Es ist daher seitens der Verwaltung beabsichtigt, die Benutzungspflicht für die bestehenden Hochbordradwege auf der Andreas-Hofer- und der Eugen-Müller-Straße aufzuheben. Auf dem Straßenzug ist zur Zeit aber noch eine Verkehrsbelastung mit etwa 400 Kfz in der Spitzenstunde vorhanden. Es erscheint daher sinnvoll - auch unter dem Aspekt der Schulwegsicherung - den vorhandenen Hochbordradweg als „anderen Radweg“ vorläufig bestehen zu lassen und entsprechend zu unterhalten. Dies hat den Vorteil, dass Rad fahrende Verkehrsteilnehmer, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, weiterhin den Hochbordradweg benutzen dürfen.

Für die Aufhebung der Benutzungspflicht der Hochbordradwege muss die Beschilderung mit den Verkehrszeichen VZ 241-30 (getrennter Rad- und Fußweg) entfernt werden. Wenn der Hochbordradweg zu einem späteren Zeitpunkt einmal komplett aufgegeben werden kann, könnten diese Flächen z.B. für die Erweiterung des Gehweges bzw. für die Vergrößerung der Baumscheiben genutzt werden.

Mit Aufhebung der Benutzungspflicht muss der Kreuzungsbereich Manfred-von-Richthofen-Straße / Andreas-Hofer-Straße an die neue Führung der Radwege angepasst und umgeplant werden (Anlage 5). Mit der vorgeschlagenen Planung erhält der Radverkehr die Möglichkeit, bereits vor der Einfahrt in die Tempo-30-Zone im südlichen Abschnitt der Andreas-Hofer-Straße auf die Fahrbahn zu wechseln und sich in der geplanten Schleuse aufzustellen. Neben den Markierungsarbeiten ist

dazu eine Absenkung im Hochbordbereich auf der Ostseite der Andreas-Hofer-Straße erforderlich. Die heutige Führung für die Hochbordradwege bleibt weiterhin erhalten.

Zu 6.:

Es ist richtig, dass in Tempo-30-Zonen bei der Vorfahrtregelung in der Regel rechts-vor-links gilt. Dadurch wird die Beschilderung vermieden und die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs in den Kreuzungsbereichen wird reduziert. Im Kreuzungsbereich Mauritz-Lindenweg gilt diese Regelung nicht, weil hier eine Signalanlage seinerzeit im Rahmen der Schulwegsicherung installiert worden ist. Wenn dem geradeaus durchfahrenden Verkehr grün signalisiert wird, kann dies nicht durch eine rechts-vor-links Regel wieder aufgehoben werden.

In Vertretung

Gez.

Schultheiß

Stadtdirektor

Anlage 1 Antrag CDU

Anlage 2 Übersichts- und Maßnahmenplan

Anlage 3 Eugen-Müller-Straße

Anlage 4 Probsteistraße

Anlage 5 Andreas-Hofer-Straße