

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0127/2010
Auskunft erteilt: Herr Böhme
Ruf: 492 61 56
E-Mail: Boehme@stadt-muenster.de
Datum: 18.02.2010

Betrifft

Anregung ABV/0001/2010 der Bezirksvertretung Münster-Mitte an den Rat, die Kanalstraße zwischen Promenade und Lublinring aus dem Vorbehaltsnetz zu nehmen

Beratungsfolge

17.03.2010 Hauptausschuss

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Schritte zur Herausnahme der Kanalstraße aus dem Vorbehaltsnetz im Abschnitt zwischen Promenade und Lublinring (Anlage 2) einzuleiten.

Begründung:

Im o. g. Antrag der Bezirksvertretung Münster-Mitte (Anlage 1) an den Rat der Stadt Münster wird darum gebeten, die Kanalstraße im Abschnitt zwischen Promenade und Cheruskerring / Lublinring aus dem Vorbehaltsnetz herauszunehmen mit der Zielsetzung, den Abschnitt schrittweise kostengünstig umzugestalten und in die vorhandenen Tempo-30-Zonen einzubeziehen.

Die Kanalstraße zwischen Promenade und Ring ist in der Hauptsatzung der Stadt Münster als Gemeindestraße mit überbezirklicher Bedeutung charakterisiert worden. Der genannte Abschnitt der Kanalstraße hatte bei der Einstufung eine besondere Erschließungs- / Verbindungsfunktion für oberzentrale Einrichtungen und galt als Straßenverbindung zwischen verschiedenen Stadtteilen, die über die Stadtbezirksgrenzen hinausgeht.

Der Straßenabschnitt hat inzwischen nicht mehr die Funktion einer Verbindungsstraße mit überbezirklicher Bedeutung. Die Kanalstraße südlich des Rings verläuft zwischen den links und rechts liegenden Tempo-30-Zonen Mitte 22 (Coerdestraße) und Mitte 21 (Rjasanstraße) und endet in der Tempo-30-Zone Altstadt. Als Verkehrsstraße ragt sie heute in die zusammenhängende anliegende Tempo-30-Zone hinein und endet dort (Anlage 2).

Nach Herausnahme der Kanalstraße aus dem Vorbehaltsnetz muss die Verwaltung prüfen, wie der Funktionsvielfalt der Straße am besten gerecht werden kann. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die Einbeziehung in die umliegenden Tempo-30-Zonen würden ihre Trennwirkung deutlich mindern, zur Belebung des Stadtviertels beitragen und den Radverkehr mit dem sehr hohen Anteil von 21-27% verkehrssicherer machen. Dabei müssen die Belange des öffentlichen Nahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und der Feuerwehr berücksichtigt werden.

Die Auswirkungen einer Tempo-30-Zone auf die Länge der Fahrzeiten des Öffentlichen Nahverkehrs werden als gering eingeschätzt. Auf dem 550 Meter langen Abschnitt befinden sich drei Bushaltestellen für jede Fahrtrichtung mit einem Haltestellenabstand von jeweils etwa 200 Metern. Bei dem geringen Haltestellenabstand sind die Beschleunigungsmöglichkeiten eines Gelenkbusses nicht so groß, dass die heute erlaubte Maximalgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h erreicht werden kann.

gez.

Schultheiß

Stadtdirektor

Anlage 1: Anregung

Anlage 2: Übersichtsplan