

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0655/2010

Auskunft erteilt:

Herr Böhme

Ruf:

492 61 56

E-Mail:

Boehme@stadt-muenster.de

Datum:

30.08.2010

Betrifft

Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz und Einrichtung einer Tempo-30-Zone für die Nordstraße und für die Wienburgstraße im Abschnitt zwischen Nordplatz und Cheruskerring

Beratungsfolge

28.10.2010	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
02.11.2010	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
10.11.2010	Hauptausschuss	Vorberatung
10.11.2010	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Nordstraße und die Wienburgstraße im Abschnitt zwischen Melchersstraße und Cheruskerring werden nicht aus dem Vorbehaltsnetz herausgenommen.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Nordstraße und die Wienburgstraße im Abschnitt zwischen Nordplatz und Cheruskerring nicht als Tempo-30-Zonen eingerichtet werden können.
3. Die Anregung Nr. 54/2010 gem. § 24 GO NW ist damit erledigt.

II. Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Kosten oder Folgekosten entstehen.

Begründung:

Zu 1.:

Im o. g. Antrag (Anlage 1) wird angeregt, die beiden Straßen Nordstraße und Wienburgstraße südlich des Cheruskerrings aus dem Vorbehaltsnetz herauszunehmen. In der Hauptsatzung der Stadt Münster sind die beiden Straßen als Gemeindestraßen mit überbezirklicher Bedeutung gekennzeichnet mit Verbindungsfunktionen, die über die Stadtbezirksgrenzen hinausgehen. Neben ihrer Verbindungsfunktion nehmen Straßen des Vorbehaltsnetzes den Wirtschaftsverkehr auf und bündeln die Linien des öffentlichen Nahverkehrs. Ihre Leistungsfähigkeit soll daher erhalten bleiben. Für diese Straßen gilt die nach der Straßenverkehrsordnung vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h.

An die Nordstraße schließt sich südlich die Straße Am Kreutztor an, so dass die Verbindung zwischen dem 1. und 2. Tangentenring heute durchgehend vorhanden ist (Anlage 2). Links und rechts von diesen Straßen verteilen mit ihrer Funktion als Bundes- und Kreisstraßen nur noch die Greveener Straße und die Gartenstraße den Verkehr zwischen Innenstadt und Umland in Nord-Süd-Richtung.

Wenn der Straßenzug Am Kreuztor / Nordstraße / Wienburgstraße aus dem Vorbehaltsnetz entfernt wird mit dem Ziel nur noch als Wohnstraße zu dienen und den Durchgangsverkehr deutlich zu reduzieren, ist die Nord-Süd-Verbindung zwischen Umland und Innenstadt durch die beiden verbleibenden in einem relativ großen Abstand von ca. 1.400m zueinander liegenden Verkehrsstraßen Grevener Straße und Gartenstraße nicht mehr ausreichend leistungsfähig und die Erreichbarkeit von Zielen eingeschränkt.

Außer der Verbindungsfunktion ist zu beachten, dass der öffentliche Nahverkehr in dichter Taktfolge auf der Nordstraße und Wienburgstraße verkehrt und in seiner Leistungsfähigkeit nicht geschwächt werden sollte.

Aktuell kann daher auf die Einstufung der Straßen Nordstraße und Wienburgstraße als Straßen des Vorbehaltsnetzes nicht verzichtet werden.

Im Rahmen der Weiterbearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 werden die vorhandenen Verkehrsstraßen und die Straßen des Vorbehaltsnetzes im Stadtgebiet der Stadt Münster im Laufe des kommenden Jahres 2011 noch einmal im Zusammenhang überprüft. Dies betrifft auch die Nordstraße und Wienburgstraße mit der vorliegenden Anregung.

Zu 2.:

Das Vorbehaltsnetz wurde 1986 im Rahmen des Tempo-30-Zonen Programms entwickelt. Die Straßen des Vorbehaltsnetzes haben wie oben beschrieben weitergehende Funktionen als reine Wohn- oder Wohnsammelstraßen und können daher nicht als Tempo-30-Zonen eingerichtet werden. Sie bilden im Stadtgebiet das Verkehrsgrundnetz und grenzen die Tempo-30-Zonen voneinander ab.

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone ist im vorliegenden Fall nicht das geeignete Mittel die im Antrag als problematisch eingeschätzten Verkehrsverhältnisse zu beheben. Für alle Verkehrsteilnehmer gilt der Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung, der bei der Teilnahme am Straßenverkehr ständige Rücksicht und Vorsicht fordert und verlangt, dass jeder Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt oder gefährdet wird. Das bedeutet z.B., dass auch wenn 50km/h auf der Nordstraße und Wienburgstraße als Höchstgeschwindigkeit erlaubt sind, an unübersichtlichen Stellen oder bei Radverkehr an Engstellen, motorisierte Fahrzeuge entsprechend langsam fahren müssen.

Im Falle einer Herausnahme der Nordstraße und der Wienburgstraße aus dem Vorbehaltsnetz können die beiden Straßen auf Grund ihres Erscheinungsbildes nicht ohne weiteres als Tempo-30-Zonen eingerichtet werden. Es gibt Mittelmarkierungen in längeren Abschnitten, zwei Lichtzeichenanlagen mit Vollsignalisierung in Höhe Studtstraße und Melchersstraße, auf die nicht verzichtet werden kann, und benutzungspflichtige Radwege auf der Wienburgstraße. Dies alles sind deutliche Merkmale einer Verkehrsstraße.

I.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlage 1, Anregung Nr. 54/2010
Anlage 2, Übersichtsplan

Cornelia Daume und
Wienburgstraße 6
48149 Münster

Patrik Werner
Nordstraße 36
48149 Münster

Bezirksvertretung Mitte
Herrn Peter Fischer-Baumeister
Langemarckstraße 33

48147 Münster

Münster, 26.4.2010

Anregung nach § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrter Damen und Herren,

wir regen an, dass

- A: die gesamte Nordstraße sowie die Wienburgstraße vom Nordplatz bis zum Friesenring aus dem Vorbehaltsnetz der Stadt Münster herausgenommen wird,**
- B: auf der gesamten Nordstraße eine Tempo 30 Zone eingerichtet wird und**
- C: auf der Wienburgstraße vom Nordplatz bis zur Kreuzung Friesenring/Cheruskerring eine Tempo 30 Zone eingerichtet wird.**

Die Verringerung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit ist unseres Erachtens aus mehreren Gründen erforderlich:

A: Tempo 30 in der Nordstraße

1. Vor allem im Hinblick auf den Begegnungsverkehr mit Bussen und den auf der Fahrbahn fließenden Radverkehr ist die Fahrbahnbreite sehr gering. Bei der zurzeit noch erlaubten Höchstgeschwindigkeit, die übrigens häufig überschritten wird, entstehen gefährliche Situationen. So überholen stadteinwärts fahrende Pkw noch kurz vor der unübersichtlichen, abknickenden Vorfahrt zur Straße "Am Kreutztor" Radfahrer und bringen auf diese Weise die Überholten wie auch sich selbst in Gefahr.
2. An mehreren Stellen wird die Gehwegbreite durch parkende Fahrzeuge so weit eingeschränkt, dass Personen mit Kinderwagen, mit Rollstühlen oder 'Rollatoren' auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Auch hierdurch entstehen gefährliche Situationen.
3. In der Nordstraße befinden sich eine Kindertagesstätte und ein Kinderhort. Überdies wird die Straße von vielen Kindern auf dem Weg zur Kreuzschule und zum Schiller-Gymnasium überquert.

B: Tempo 30 in der Wienburgstraße

Zwar ist die Fahrbahn dort breiter, wird jedoch durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Die effektiv nutzbare Fahrbahn ist deshalb nicht breiter als auf der Nordstraße. Wir stellen häufig fest, dass PKW-Fahrer zwischen Nordplatz und Ring stark beschleunigen und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit erheblich überschreiten; vermutlich aus dem Gefühl, das Wohngebiet bereits verlassen zu haben.

Für beide Straßen gilt, dass trotz der geringen Abstände zwischen den Lichtsignalanlagen Kraftfahrzeuge unnötig stark beschleunigt werden, was zu einer erheblichen und vermeidbaren Lärmbelastung führt.

Buslinienverkehr

Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den genannten beiden Straßen ist unseres Erachtens mit den Belangen des Buslinienverkehrs gut vereinbar, da die Abstände zwischen den einzelnen Haltestellen und Lichtsignalanlagen kaum mehr als 200 Meter betragen. Deshalb und wegen der geringen Fahrbahnbreite (Nordstraße) sowie der geringen nutzbaren Fahrbahnbreite (Wienburgstraße) erreichen die Busse ohnehin nur in seltenen Fällen und dann nur für einige Augenblicke mehr als Tempo 30. Die Fahrzeiten dürften durch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht verlängert werden.

Beispiel Melcherstraße

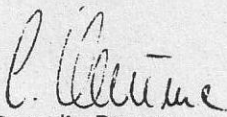
Als treffendes Beispiel für die gelungene Einrichtung einer Tempo 30 Zone sehen wir - in unmittelbarer Nachbarschaft - die Melcherstraße. Sie ist ebenfalls eine Verbindungsstraße; allerdings mit wesentlich breiterer Fahrbahn als in den beiden in Rede stehenden Straßen. Trotz des starken Pkw-Aufkommens und des Busverkehrs erweist sich Tempo 30 in der Melcherstraße als praktikabel und wird nach unserer Erkenntnis von den Verkehrsteilnehmern auch akzeptiert.

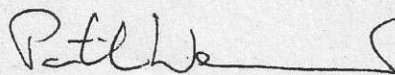
Beispiel Bröderichweg

Dort ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit wegen der Belange der Anlieger auf 30 km/h begrenzt. Dennoch ist der Radverkehr vom Kfz-Verkehr getrennt, und der Radweg verläuft neben dem Fußweg.

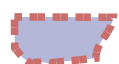
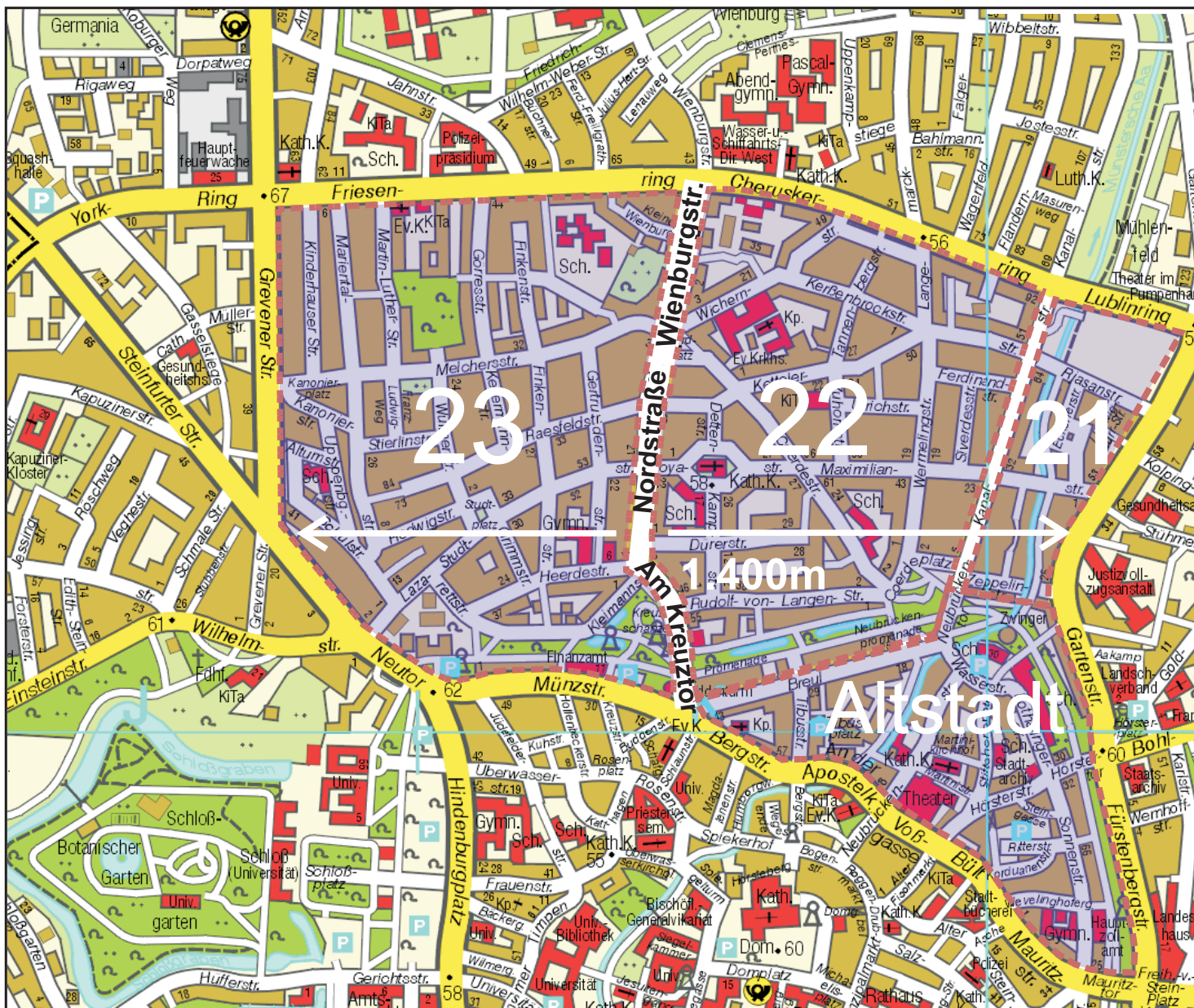
Wir hoffen, dass die Verwaltung und die betreffenden politischen Gremien unserer Anregung entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen


Cornelia Daume


Patrik Werner

Kreuzviertel und Nord- und Wienburgstraße



Tempo-30-Zonen



Vorbehaltsnetz



Amt für
Stadtentwicklung
Stadtplanung
Verkehrsplanung

Nordstraße / Wienburgstraße

Bestand: Vorbehaltsnetz

Bearb. / Gez.: Willmeroth

31.08.2010