

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0918/2010
Auskunft erteilt:
Herr Witt
Ruf:
492 61 57
E-Mail:
Witt@stadt-muenster.de
Datum:
07.01.2011

Betrifft

Verkehrsverhältnisse im Bereich Ramertsweg - Borkenfeld - Dieckmannstraße - Roxeler Straße im Ortsteil Gievenbeck Südwest
Mehrere Anträge aus der Bezirksvertretung Münster-West sowie zwei Anregungen nach § 24 GO NRW (Anlagen 4 bis 12)

Beratungsfolge

27.01.2011 Bezirksvertretung Münster-West

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Bezirksvertretung Münster-West nimmt die Ausführungen der Verwaltung zu den einzelnen Sachverhalten zustimmend zur Kenntnis.
2. Die Anträge bzw. Anregungen sind damit in Bezug auf die Punkte, die nicht aufgeriffen werden können, erledigt.

Begründung:

Zu dem o. g. Bereich im Ortsteil Gievenbeck Südwest liegen der Verwaltung mehrere Anträge der Bezirksvertretung Münster-West und zwei Anregungen nach § 24 teilweise gleichen Inhalts vor. Alle Anträge sind in einer Tabelle zusammengefasst (Anlage 1). Die angesprochenen Bereiche sind in einem Übersichtsplan dargestellt (Anlage 2).

Nach Prüfung der Anträge durch die mit Verkehrsfragen befassten Fachämter der Verwaltung und durch die Polizei stellt sich das Ergebnis wie folgt dar:

Verkehrsberuhigung Ramertsweg

Ergänzende Fragen zum Antrag lfd. Nr. A-W/0039/2009 (Anlage 5) und Antrag lfd. Nr. A-W/0013/2010 (Anlage 10)

Mit dem o. g. Antrag wurde die Verwaltung gebeten, auf dem Ramertsweg im Bereich der Wohnbebauung Freiburger Kegel aufzustellen, um die Geschwindigkeiten in diesem Bereich zu reduzieren.

Der Ramertsweg ist ein reiner Wirtschaftsweg und dient überwiegend der Erschließung der anliegenden Grundstücke und landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Öffentlicher Verkehr ist bis 2,8 t zul. Gesamtgewicht zugelassen. Der Ramertsweg liegt außer-

halb geschlossener Ortslage und ist überwiegend anbaufrei. Es handelt sich somit hier um kein Wohngebiet.

Der Straßenquerschnitt gliedert sich in eine 5,00 m breite Fahrbahn mit abschnittsweise vorhandenen befestigten oder auch unbefestigten nutzbaren Seitenstreifen. Diese dienen sowohl dem ruhenden Verkehr als auch dem Fußgängerverkehr. Wo dies nicht möglich ist, wird die Fahrbahn benutzt. Separate Geh- und Radwege sind nicht angelegt.

Am Ramertsweg bestehen angrenzend landwirtschaftliche Nutzflächen. Deshalb muss die vorhandene Restfahrbahnbreite den Bedürfnissen der Landwirtschaft entsprechen. Bei der Aufstellung eines Betonkegels würde die Restfahrbahnbreite des Ramertsweges 3,50 m betragen. Da größere landwirtschaftliche Fahrzeuge wie z. B. ein Mähdrescher mit Raupenfahrwerken eine Breite zwischen 3,37 – 3,49 m aufweisen, wäre eine Restfahrbahnbreite von 3,50 m aufgrund notwendiger Sicherheitsabstände zu den geplanten Kegeln viel zu schmal. Die erforderliche Fahrbahnbreite für größere landwirtschaftlichen Fahrzeugen muss mindestens 4,75 m betragen.

Damit die geplanten Betonkegel auch in der Dunkelheit eindeutig erkennbar sind, ist eine ausreichende Beleuchtung in diesen Bereichen erforderlich. Da sich aber die vorhandene Beleuchtung viel zu weit entfernt von der Wohnbebauung befindet, wäre die Erkennbarkeit der Betonkegel in der Dunkelheit nicht sichergestellt.

Als Ergebnis ist somit festzustellen, dass eine Einengung des Wirtschaftsweges aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung nicht realisierbar ist und somit der Anregung nicht gefolgt werden kann.

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund des Antrages A-W/0039/2009 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Das Ergebnis wurde der Bezirksvertretung mit Stellungnahme vom 18.01.2010 zur Kenntnis gegeben. Da sich die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich erhöht haben, beabsichtigt die Straßenverkehrsbehörde, dass einerseits in der nächsten Messstellenkonferenz die Einrichtung einer Messstelle erörtert wird und andererseits der Ramertsweg in die Prioritätenliste zur Aufstellung des Dialogdisplays aufgenommen wird.

Verringerung des Durchgangsverkehrs durch Änderung der Ampelschaltung am Knotenpunkt Dieckmannstraße/Roxeler Straße

Ergänzende Fragen zum Antrag lfd. Nr. A-W/0039/2009 (Anlage 5) und Antrag lfd. Nr. A-W/0007/2010 (Anlage 9)

Die Ampelanlagen Roxeler Str./Dieckmannstr. und die benachbarte Ampelanlage Roxeler Str./Parkplatz Ratio-Fachmarkt sind in der heutigen Form vom Vorhabenträger der LEG auf der Basis von Prognosen entworfen und gebaut worden.

Nach der Inbetriebnahme ist die Ampelanlage Roxeler Str./Dieckmannstr. von der LEG in die Baulast der Stadt Münster und die Ampelanlage Roxeler Str./Zufahrt Parkplatz Ratio Fachmarkt in die Baulast des Landesbetriebes Straßen NRW übergegangen.

Zu dem Themenkomplex Roxeler Straße/Gievenbeck Südwest liegen eine Reihe von Anträgen vor, die alle direkt und indirekt auch das Thema Ampelschaltung Roxeler Str./Dieckmannstr. streifen.

In einer Stellungnahme zum Antrag A-W/0039/2009 der BV-West vom 23.11.2009 hat die Verwaltung ausgeführt, dass über geänderte Grünzeiten an den Ampeln der „Schleichverkehr Roxeler Str. Ramertsweg, Borkenfeld“ nur bedingt zu verlagern ist, da einige ortskundige Autofahrer durch die Lagegunst der Straße Ramertsweg die Ampeln vermutlich weiter umfahren werden.

Nach den Verkehrsbeobachtungen schwanken die Verkehrsbelastungen zwischen der Morgenspitze, Tagesverkehr, Nachmittagsspitze, dem Linksabbieger zur Dieckmannstraße und im Zu- und Abfluss zum Parkplatz Ratio vordringlich Freitags Nachmittag und am Samstag erheblich. Die heutigen Ampelschaltungen reagieren nur bedingt darauf.

Die Einrichtung eines Grünen Pfeils (Blechschild) ist wegen des für beide Richtungen freigegebenen Radweges auf der Roxeler Straße nicht zulässig. Darüber hinaus ermöglicht bereits eine separate

Grünkammer mit Grünem Pfeil ein Rechtseinbiegen während der Linksabbiegephase von der Roxeler Straße in die Dieckmannstraße.

Die Verwaltung beabsichtigt, die beiden Ampelanlagen an die aktuelle Verkehrssituation anzupassen. Die von der Stadt Münster zu tragenden Kosten für die Planungen und Umprogrammierung der Ampelanlage Roxeler Straße/Dieckmannstraße belaufen sich auf geschätzt 2.400,00 €. Die Kosten für die Umprogrammierung der Ampelanlage Roxeler Str./Parkplatz Ratio werden auf 2.400,00€ geschätzt und sind durch den Baulastträger Straßen NRW zu tragen.

Die Verwaltung wird in Abstimmung mit Straßen NRW die detaillierte Signalplanung und einen Zeitplan für die Umsetzung erstellen.

Zusätzliche Verbesserungen zur Kennzeichnung der Radwegefurt in der Einmündung Ramertsweg/Roxeler Straße

Ergänzende Fragen zum Antrag lfd. Nr. A-W/0039/2009 (Anlage 5)

Die Radwegefurt wurde im September 2008 rot markiert und mit Radfahrerpiktogrammen versehen, um die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf kreuzende Radfahrer zu erhöhen. Ein Stopp-Schild und eine Haltlinie auf dem Ramertsweg wurden bereits im März 2010 angeordnet. Durch die vorhandene Beleuchtung westlich der Furt ist der Weg auch ausreichend beleuchtet.

Seitens der Verwaltung und der Polizei werden keine zusätzlichen Maßnahmen zur besseren Kennzeichnung der vorhandenen Radwegefurt für erforderlich gehalten.

Verlängerung der Tempo-30-Zone auf der Dieckmannstraße von der Mosaikschule bis vor das Freiherr-vom-Stein-Gymnasium und bis zum Kreisverkehr Gartenbreie / Berningskotten

Antrag lfd. Nr. A-W/0002/2010 (Anlage 6) und A-W/0003/2010 (Anlage 7)

Die Verwaltung hat in der Vergangenheit einen Antrag gleichen Inhalts (A-W/0003/2007) umfassend geprüft. Das Ergebnis der Prüfung wurde der Bezirksvertretung West mit der Stellungnahme vom 27.06.2007 zur Kenntnis gegeben.

Das Ergebnis der damaligen Prüfung war, dass die Dieckmannstraße im näheren und weiteren Schulbereich des Freiherr-von-Stein-Gymnasium verkehrssicher unter Zuhilfenahme der großzügig ausgebauten Querungshilfen/Mittelinselel gequert werden kann. Schülerinnen und Schüler von weiterführenden Schulen, wie hier vom Freiherr-von-Stein-Gymnasium, sind im Gegensatz zu den Grundschulern in der Lage, das Verkehrsgeschehen eigenständig einzuschätzen. Sie können die Dieckmannstraße im Umfeld des Gymnasiums mit der im Straßenverkehr erforderlichen Aufmerksamkeit sicher queren.

Laut Unfallstatistik der Polizei sind im betreffenden Bereich keine Unfälle verzeichnet worden. Neue Gesichtspunkte, die zu einer anderen Beurteilung des Sachverhalts als im Jahre 2007 führen würden, haben sich nicht ergeben.

Seitens der Verwaltung ist kein verkehrlicher Grund zu erkennen, die vor der Mosaikschule bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bis zum Gymnasium bzw. bis zum Kreisverkehr Gartenbreie/Berningskotten hin auszudehnen.

Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch den Einbau einer Rohrrahmensperre

Antrag lfd. Nr. A-W/0006/2010 (Anlage 8), Anregungen nach § 24 GO NRW lfd. Nr. A-Nr.55/2010 (Anlage 11) und lfd. Nr. A-Nr.160/2010 (Anlage 12)

Der Straßenzug Ramertsweg – Borkenfeld übernimmt eine maßgebliche Erschließungsfunktion der anliegenden Grundstücke und landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für den Ramertsweg 50 km/h. Öffentlicher Verkehr ist bis 2,8 to zul. Gesamtgewicht zugelassen. Hierüber hinaus ist auch landwirtschaftlicher Verkehr erlaubt. Der überwiegende Bereich des Ra-

merstweges ist als reiner Wirtschaftsweg zu bezeichnen. Eine durchgehende Bebauung ist im Weiteren nicht vorhanden.

Das Verkehrsaufkommen resultiert im Wesentlichen aus dem gebietseigenen Quell- und Zielverkehr sowie dem Durchgangs- und Binnenverkehr. Anhand einer aktuellen am 24.06.2010 durchgeführten Verkehrszählung ist festzustellen, dass sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu früheren Zählungen nur unwesentlich hinsichtlich des Quell- und Zielverkehrsaufkommens verändert hat (s. Anlage 3). Beim Durchgangsverkehr stellt sich die Situation seit der ersten Zählung am 17.11.2004 ähnlich dar. Der Binnenverkehr wurde aufgrund des erfahrungsgemäß geringen Anteils nicht ermittelt. In absoluten Zahlen ausgedrückt wurden am 24.06.2010 in der Morgenspitze 138 Kfz als Quell- und Zielverkehr und 27 als Kfz als Durchgangsverkehr erfasst. Im Vergleich hierzu wurden am 01.06.2006 in der Morgenspitze 151 Kfz als Quell- und Zielverkehr und 25 Kfz als Durchgangsverkehr gezählt. Bezogen auf die Größenordnung der anliegenden Wohnbebauung muss dieses Verkehrsaufkommen als normal angesehen werden.

In der Zeit vom 17.08.2009 bis 20.08.2009 wurde außerdem eine Geschwindigkeitsmessung mit einem Seitenradarmessgerät (SRMG) auf dem Ramertsweg durchgeführt. Das Ergebnis dieser Geschwindigkeitsmessung wurde der Bezirksvertretung mit der Stellungnahme vom 18.01.2010 zur Kenntnis gegeben.

Bei einem Vergleich der Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2010 und aus dem Jahr 2007 lassen sich keine signifikanten Unterschiede feststellen. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) aus dem Erhebungszeitraum 12.02.2007 bis 14.02.2007 betrug 1.100 Fahrzeuge/24 h. Das Verkehrsaufkommen aus der aktuellen Messung beträgt 1230 Fahrzeuge/24 h. Das ermittelte Verkehrsaufkommen ist in dieser Größenordnung als verträglich anzusehen. Auch das Unfalllagebild der Polizei lässt keinen Handlungsbedarf erkennen.

Eine Sperrung der Wegeverbindung Ramertsweg – Borkenfeld kann aus wirtschaftlicher und fachplanerischer Sicht heraus nicht empfohlen werden. Im Ergebnis würde eine Sperrung dieser Wegeverbindung zu ungewollten Verkehrsverlagerungen und Umwegfahrten zu Lasten anderer Anlieger führen.

Alle Anträge sind mit dieser Vorlage beantwortet.

Den Eingebnern der Anregungen nach § 24 GO NRW, lfd. Nr. 55/2010 und Nr. 160/2010 wird in diesem Sinne geantwortet.

In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtstabelle

Anlage 2: Übersichtsplan

Anlage 3: Ergebnisse der Verkehrszählungen von 2010

Anlage 4: Antrag der CDU-Fraktion (A-W/0039/2009)

Anlage 5: Ergänzende Fragen zum Antrag A-W/0039/2009

Anlage 6: Antrag der SPD-Fraktion (A-W/0002/2010)

Anlage 7: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL (A-W/0003/2010)

Anlage 8: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL (A-W/0006/2010)

Anlage 9: Antrag der SPD-Fraktion (A-W/0007/2010)

Anlage 10: Antrag der CDU-Fraktion (A-W/0013/2010)

Anlage 11: Anregung nach § 24 GO NRW lfd. Nr. 55/2010 von [REDACTED]

Anlage 12: Anregung nach § 24 GO NRW lfd. Nr. 160/2010 von [REDACTED]