

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0077/2013

Auskunft erteilt:

Herr Böhme

Ruf:

492 61 56

E-Mail:

Boehme@stadt-muenster.de

Datum:

01.03.2013

Betrifft

"Grevener Straße: sicherer UND kostengünstiger "- Antrag der SPD-Ratsfraktion vom 22.11.2012

Beratungsfolge

16.04.2013 Bezirksvertretung Münster-Mitte

Bericht

08.05.2013 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft

Bericht

Bericht:

Antrag

Der Antrag der SPD-Ratsfraktion vom 22.11.2012 zielt auf Prüfung ab, ob und mit welchen verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen eine Alternativplanung für den Ausbau der Grevener Straße im Abschnitt zwischen Steinfurter Straße und Ring möglich ist. Die zu prüfende Alternative soll folgende Rahmenbedingungen erfüllen:

- Radweg in beide Fahrrichtungen
- Erhalt der Naturdenkmale

1. Umbauvariante wie beschlossene Planung aus 2012, Anlage 1:

Die Grevener Straße (B 219) hat als Hauptverkehrsstraße die Funktion sowohl den überörtlichen, den ortsteilverbindenden Verkehr, die Erschließungsfunktion für angrenzende Wohnquartiere und den reinen Anliegerverkehr aufzunehmen. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 379 sind die Voraussetzungen für einen, den verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen dieses Straßenabschnitts, entsprechenden Ausbau geschaffen worden. Auf dieser Grundlage wurden in den vergangenen Jahren bereits Flächen für den späteren Ausbau durch die Stadt Münster erworben, Gebäude abgerissen und entsprechend den festgesetzten Baugrenzen neue Gebäude in zurückgesetzter Bauflucht erstellt.

Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft hat in seiner Sitzung vom 30.08.2012 der Planung zum Ausbau der Grevener Straße zwischen Steinfurter Straße und Ring entsprechend der Vorlage V/0047/2012 zugestimmt. Die beschlossene Planung sieht einen Ausbau auf der Grundlage und unter Beibehaltung der Baugrenzen/Baulinien des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 379 vor. Dabei sind beidseitige Hochbordradwege und Parkstreifen, der barrierefreie Ausbau der Haltestellen, eine verbesserte Anbindung der Catharina-Müller-Straße und des York-Centers, sowie eine optische Aufwertung des Straßenraumes durch Baumpflanzungen in den Seiten- und Mittelstreifen, vorgesehen.

Für die Umsetzung der Planung ist die Entfernung der vorhandenen Bäume auf der Westseite, im Bereich der Häuser 61 bis 65, notwendig. Von den beiden als Naturdenkmale eingetragenen

Stieleichen muss die südliche, unabhängig von der Straßenbaumaßnahme, aufgrund ihres Zustandes zeitnah gefällt werden. Das nördliche Naturdenkmal in Höhe der Zufahrt zum York-Center bleibt erhalten. Zu dessen Sicherung setzt der Bebauungsplan eine großzügig dimensionierte Mittelinsel zur Schonung des Wurzelbereichs fest.

Der Schmutzwasserkanal ist sanierungsbedürftig und muss in den kommenden Jahren dringend erneuert werden. Die Fahrbahn ist in Teilbereichen ebenfalls in einem schlechten Zustand und muss instandgesetzt werden. Mit dem geplanten mehrstreifigen Fahrbahnausbau wird der Ausbau eines zusätzlichen Regenwasserkanals erforderlich.

Die Kosten für den Ausbau betragen ca. 3.780.000€. Die Maßnahme ist nach KAG beitragsauslösend und vom Grunde her förderfähig. Zur Refinanzierung der Maßnahme soll ein Förderantrag gestellt werden. Eine Aussage, wann und in welcher Höhe Fördermittel durch das Land zur Verfügung gestellt werden, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gemacht werden.

2. Bestandsvariante aus 1999, Anlage 2:

Bereits 1999 wurde von der Verkehrsplanung die Einrichtung von Radfahrstreifen im Bestand, als Provisorium bis zum endgültigen Ausbau der Grevener Straße, untersucht. Dabei entspricht die darin vorgesehene Breite des Radfahrstreifen von 1,50m zwar dem Mindestmaß der StVO, mit den geplanten Breiten für die Parkstreifen (1,80m) und Fahrstreifen (3,00m-3,50m) werden allerdings ebenfalls nur Mindestmaße erreicht. Die Aneinanderreihung von Mindestmaßen ist allenfalls als Übergangslösung aus Gründen der Verkehrssicherheit tolerierbar.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sollen Radfahrstreifen einschließlich Markierung mindestens 1,85m breit sein. Bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken sollte die Breite mindestens 2,00m betragen. Verkehrszählungen in 2008 haben für die Spitzenstunde 150 Radfahrer/h und 1600 Kfz/h auf dem Abschnitt der Grevener Straße ergeben. Die Anlage von Radfahrstreifen in einer, der Verkehrsstärke, angemessenen Breite von 2,00m kann nur dann erfolgen, wenn auf Parkstreifen im Straßenraum verzichtet würde.

Die Kosten für den Ausbau (Fahrbahn, barrierefreie Haltestellen, Lichtsignalanlage, Lärmschutz) betragen ca. 1.000.000€.

Die als Provisorium ausgerichtete Planung von Radfahrstreifen ist bei Einhaltung der Mindestmaße vom Grunde her förderfähig. Sofern der Ausbau von Hochbordradwegen, Parkstreifen und Grünstreifen auf der Grundlage der Vorlage V/0047/2012 zunächst nur in spätere Jahre zurückgestellt werden soll, wäre hierfür keine erneute Förderung möglich.

Variantenvergleich

In der Anlage sind ergänzend die verschiedenen Ausbaustandards, Kosten und Refinanzierungsmöglichkeiten der beiden Varianten gegenüber gestellt und bewertet worden.

Fazit

In der Planung zum Ausbau der Grevener Straße zwischen Steinfurter Straße und Yorkring entsprechend dem Planungsbeschluss zur Vorlage V/0047/2012 (Umbauvariante) werden alle verkehrlichen Belange, aber auch stadtgestalterische Ansprüche an eine Haupterschließungsstraße berücksichtigt. Allen Nutzergruppen, Fußgängern, Radfahrern, ÖPNV-Fahrgästen, sowie dem fließenden und ruhenden Verkehr, können ausreichend dimensionierte Flächen im Straßenraum zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig ist mit der neuen Gliederung des Straßenraumes, den neuen Grünstreifen und Baumpflanzungen eine erhebliche städtebauliche Aufwertung gegenüber dem Bestand auf diesem bisher wenig attraktiven Straßenabschnitt der Grevener Straße realisierbar.

Der städtebauliche Vergleich unter Beachtung aller genannten verkehrlichen Aspekte beider Varianten stellt die Vorteile der Beschlussvariante aus 2012 deutlich heraus (vgl. Variantenver-

gleich, Tabelle). Vor diesem Hintergrund erübrigt sich nach Auffassung der Verwaltung die Erstellung der im Ratsantrag erwähnten Verkehrssimulation.

Unter Berücksichtigung der o.g. Punkte sollten aus Sicht der Verwaltung die Möglichkeit zu einer Neugestaltung dieses Straßenabschnitts unbedingt ergriffen und die Synergieeffekte im Rahmen der notwendigen Sanierungsarbeiten des Schmutzwasserkanals und der Fahrbahn genutzt werden.

Die Verwaltung empfiehlt daher, an der beschlossenen Umbauvariante (V/0047/2012) festzuhalten und die Umsetzung der Maßnahme weiter zu forcieren.

i.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Lageplan (Umbauvariante 2012)
Lageplan (Bestandsvariante 1999)
Variantenvergleich
Antrag der SPD-Ratsfraktion