

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

**V/0819/2013**

Auskunft erteilt:

Herr Böhme

Ruf:

492 61 56

E-Mail:

Boehme@stadt-muenster.de

Datum:

04.11.2013

Betrifft

Prüfung des Straßenquerschnitts auf dem Duesbergweg im Bereich zwischen der Hammer Straße und Werlandstraße im Rahmen der Wiederherstellung nach Leitungsarbeiten der Stadtwerke Münster GmbH und Kanalarbeiten des Tiefbauamtes

Beratungsfolge

03.12.2013 Bezirksvertretung Münster-Mitte

Bericht

05.12.2013 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft

Bericht

**Bericht:**

Der Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen hat in seiner Sitzung am 19.03.2013 den Bauentschluss zur Kanalsanierung der Straße Duesbergweg zwischen der Hammer Straße und Zufahrt Clemenshospital (Vorlage Nr. V/0010/2013) einstimmig beschlossen. Mit dieser Beschlussvorlage wurde der AUB ebenfalls darüber informiert, dass die Verwaltung vor dem Hintergrund der umfangreichen Leitungsverlegungen seitens der Stadtwerke Münster sowie anstehenden Kanalbauarbeiten verschiedene Varianten zur Optimierung des Straßenquerschnitts im o. g. Bereich geprüft hat.

In Abwägung aller verkehrlichen Aspekte wurde seitens der Verwaltung jedoch empfohlen, den vorhandenen Straßenquerschnitt nach Durchführung der Baumaßnahmen trotz der vorhandenen Mängel wieder herzustellen.

Über den Inhalt der Vorlage wurde in der Sitzung diskutiert. Darauf folgend hat der AUB beschlossen, dass die Verwaltung aufgrund der problematischen Verkehrssituationen in dem o. g. Bereich des Duesbergweges alle geprüften Varianten dem ASSVW als Diskussionsgrundlage vorlegt.

**Bestand**

Die Straße Duesbergweg ist Bestandteil des Vorbehaltsnetzes der Stadt Münster. Im Netz hat der Duesbergweg eine Verbindungsfunktion zwischen der Hammer Straße und der Straße Kappenberger Damm. Außerdem wird dieser Bereich des Duesbergweges von vielen Schülern, die als Fußgänger oder Radfahrer unterwegs sind, benutzt. Nördlich der Feuerwehr befindet sich eine Realschule.

Die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde beträgt 1177 Kfz/h und 26-102 Radfahrer/h im Querschnitt von der Hammer Straße in westlicher Richtung des Duesbergweges.

Da der Duesbergweg mit dem VZ 253 und dem Zusatzschild „Anlieger frei“ ausgeschildert ist, ist das Schwerverkehrsaufkommen als sehr gering einzuschätzen.

Die Nebenanlagen auf der Nordseite im o. g. Bereich des Duesbergweges gliedern sich in diesem Bereich in einen 1,50 m breiten Gehweg, einen 0,95 m breiten Radweg und einen 0,55 m breiten Sicherheitsstreifen. Parallel zu dem Radweg verläuft ein abmarkierter Parkstreifen, der eine Breite von 1,80 m aufweist. Die Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt in diesem Bereich 5,50 m.

Die Nebenanlagen auf der Südseite gliedern sich in einen 1,50 – 1,65 m breiten Gehweg, einen ca. 1,35 m breiten Radweg inkl. Sicherheitsstreifen und einer 1,85 – 2,00 m breiten Parkbucht, die durch vorhandene Baumscheiben optisch aufgewertet ist. Die Parkbucht ist gepflastert und zur Fahrbahn hin durch eine 2-reihige Rinne getrennt.

Das Mindestmaß der Fahrbahn von 5,50m hat zur Folge, dass die Autofahrer halb aufgesattelt auf dem Sicherheitsstreifen des Radweges parken, da sie Sorgen um die Seitenspiegel haben. Die Radfahrer fühlen sich durch die parkenden Autos so eingengt, dass sie auf den Gehweg ausweichen.

Aufgrund von Anregungen, bezüglich des zum Teil zugeparkten Radweges auf der Nordseite, wurde dieser Bereich in letzter Zeit seitens des Ordnungsamtes intensiver kontrolliert und das aufgesattelte Parken als Ordnungswidrigkeit verwahrt.

Seit dem hat sich die Situation für die Radfahrer in diesem Bereich deutlich verbessert. Allerdings bleiben dadurch weiterhin die Probleme im Fahrbahnbereich bestehen.

Laut der Unfallstatistik der Polizei sind in diesem Bereich keine Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in den letzten Jahren verzeichnet worden. Nach Auskunft der Polizei haben sich viele Sachschadensunfälle ereignet, bei denen insbesondere Schäden an Außenspiegeln und Fahrzeugaußen-seiten entstanden, was auf das Mindestmaß der Fahrbahn zurückzuführen ist.

Die Abteilung Verkehrsplanung hat zur Verbesserung der Radwegeführung in diesem Bereich drei

Varianten erarbeitet und mit den zuständigen Dienststellen der Verwaltung und der Polizei abgestimmt.

Das Ergebnis der Prüfung stellt sich wie folgt dar:

#### **Vorschlag 1 (Anlage 1):**

##### **Markierung eines Schutzstreifens auf der Nordseite**

Die Planung sieht vor, einen Schutzstreifen von 1,50 m Breite im Abschnitt zwischen Hammer Straße und der Werlandstraße auf der Nordseite des Duesbergweges anzulegen.

Auf der Südseite bleiben die Nebenanlagen wie im Bestand.

Die neu geplanten Nebenanlagen auf der Nordseite in dem o. g. Bereich gliedern sich in einen 2,00 m breiten Gehweg und einen 2,00 m breiten Parkstreifen. Die Breite der verbleibenden Fahrbahn beträgt 4,90 m.

Die Planung wird seitens der Verwaltung und der Polizei nicht befürwortet, da eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer durch die Markierung des Schutzstreifens nicht erkennbar ist. Der Schutzstreifen ist nach ERA 2010 ein Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z. B. Begegnung mit einem Lastkraftwagen) befahren werden.

Bei einer Fahrbahnbreite von 4,90 m ist eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nicht ausgeschlossen. Und bei einer Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde

von 1177 Kfz/h wird der Schutzstreifen nicht mehr im Ausnahmefall genutzt, sondern dies wird im Begegnungsverkehr der Regelfall sein.

Des Weiteren ist die Verwaltung der Meinung, dass bei einer Verkehrsbelastung von 1177 Kfz/h und 26-102 Radfahrer/h in der Spitzenstunde und einer Fahrbahnbreite von 5,50 m Breite, die Radverkehrsführung im Seitenraum erfolgen muss, damit die Verkehrssicherheit der Radfahrer gewährleistet ist.

#### **Kosten:**

Die Straßenbauarbeiten werden im Wesentlichen im Rahmen der Wiederherstellung durch die Versorgungsträger und die Stadtentwässerung finanziert. Es würden keine nennenswerten Mehrkosten bei dieser Planung entstehen.

#### **Vorschlag 2 (Anlage 2):**

##### **Gemeinsamer Geh- und Radweg auf beiden Seiten**

Die Planung sieht vor, die Fahrbahn des Duesbergweges in diesem Bereich auf ca. 6,00 m zu verbreitern. Die Nebenanlagen auf der Nordseite gliedern sich in einen 2,50 m breiten gem. Geh- und Radweg und eine 2,00 m breite Parkbucht.

Auf der Südseite soll der Parkstreifen konstant eine Breite von 2,00 m aufweisen und die vorhandenen Baumscheiben werden in den Parkstreifen integriert. Der gemeinsame Geh- und Radweg weist auch auf der Südseite eine Breite von 2,50 m auf.

Die Realisierung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite bei gleichzeitigem Erhalt des vorhandenen Baumbestandes wird seitens der Verwaltung als nicht durchführbar bewertet. Die Bäume haben bereits zu kleine Baumscheiben in den Nebenanlagen. Arbeiten im Bereich des Wurzelhalses und im Wurzelraum würden zu einer Schädigung der gesunden Bäume führen und müssten bei Neuplanung der Nebenanlagen komplett entfallen.

Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges von 2,50 m entspricht nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Demnach müsste die Breite des gem. Geh- und Radweges bei dem Radverkehrsaufkommen von ca. 100 Radfahrer in der Spitzenstunde ohne den Fußgängerverkehr zu berücksichtigen mindestens 3,00 m betragen.

Zudem entsprechen die kombinierten Geh- und Radwege nicht dem Grundsatz der Führungskontinuität und stellen für den Radverkehr keine adäquate Lösung dar.

Ein Zugewinn an Verkehrssicherheit für den Radverkehr kann seitens der Verwaltung und der Polizei auf Grundlage dieser Planung nicht abgeleitet werden. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist in diesem Bereich nicht vertretbar, da die erforderliche nutzbare Wegbreite von mindestens 3,00 m nicht gegeben ist.

#### **Kosten:**

Unter Berücksichtigung des Kostenanteils der Stadtwerke Netzgesellschaft für die geplanten Leistungsverlegungen sind aufgrund der neuen Querschnittsaufteilung seitens der Stadt Münster Baukosten (ohne Beleuchtung, LSA) in einer Größenordnung von ca. 455.000 EUR in den Ansatz zu stellen.

#### **Vorschlag 3 (Anlage 3):**

##### **Parken aufheben**

Die Planung sieht vor, das Parken auf der Nordseite zu Gunsten des Radweges und der Fahrbahn aufzuheben. Die Fahrbahn weist eine Breite von 6,50 m auf. Die Nebenanlage auf der Nordseite gliedern sich in einen 1,50 m- 1,90m breiten Gehweg und einen 2,00 m breiten Radweg inklusive Sicherheitsstreifen.

Seitens der Verwaltung wird auch diese Variante als keine adäquate Verkehrslösung angesehen. Zum einen weisen die Nebenanlagen (Gehweg, Radweg und die vorh. Baumscheiben) die erforderlichen Mindestmaßen nach RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) nicht auf und zum anderen wird der Wegfall der 31 vorhandenen Stellplätze in diese Abschnitt als unrealistisch gesehen, da eine Kompensation in den Nebenstraßen nicht möglich ist.

Des Weiteren sind bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m höhere Geschwindigkeiten in diesem Bereich zu erwarten.

#### **Kosten:**

Durch die Veränderung des Fahrbahnquerschnitts ist in diesem Bereich ein Vollausbau der Fahrbahn notwendig. Die Kosten für den Straßenumbau werden auf ca. 280.000 € geschätzt.

Da sich die neue Bordführung mit der Lage der vorhandenen Schmutzwasser-Kanalschächte über eine Länge von ca. 295 m überschneidet, ist der Neubau einer Kanalleitung notwendig. Hierfür würden zusätzliche Kosten in Höhe von 375.000 € anfallen.

#### **Fazit:**

Die Gesamtquerschnittsbreite in dem angesprochenen Bereich beträgt 15,00 m.

Um die vielfältigen Nutzungsansprüche, die an den Straßenraum Duesbergweg zwischen Hammer Straße und Werlandstraße gestellt werden, richtlinien-/gesetzeskonform und somit verkehrssicher erfüllen zu können, ist eine Querschnittsaufweitung erforderlich. Hierbei müsste entweder das Parken (31 Stellplätze) entfallen oder ein entsprechender Grunderwerb getätigt werden. Aufgrund des hohen Parkdruckes in diesem Bereich und der beengten Vorgartenverhältnisse erscheinen diese Voraussetzungen nicht realisierbar, so dass sich die Wiederherstellung im Bestand (**Anlage 4**) als geeignete und wirtschaftlichste Lösung darstellt. Obwohl das Parken auf der Straße im Hinblick auf die vorrangigen Verkehrsfunktionen nachgeordnet betrachtet werden kann, wird ein Verzicht auf die vorhandenen 31 Stellplätze vor dem Hintergrund fehlender Alternativen als nicht realistisch eingeschätzt.

Bei rücksichtsvoller Fahrweise wird die Fahrbahnbreite von 5,50 m als ausreichend gesehen. Die Verwaltung empfiehlt weiterhin die Trennung der Nebenanlagen, auch wenn sie nur Mindestmaße aufweisen, da es sich hierbei u. a. auch um schutzbedürftige Fußgänger (Schüler) handelt.

Seitens der Verwaltung und der Polizei wird daher empfohlen, den vorhandenen Querschnitt nach Durchführung der Baumaßnahmen trotz der vorhandenen Einschränkungen wieder herzustellen.

I.V.

gez.

Schultheiß  
Stadtdirektor

#### **Anlagen:**

Anlage 1: Variante 1: Markierung eines Schutzstreifens auf der Nordseite

Anlage 2: Variante 2: Gemeinsamer Geh- und Radweg auf beiden Seiten

Anlage 3: Variante 3: Parken auf der Nordseite aufheben

Anlage 4: Bestandsplan