

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
<b>V/0192/2015</b>
Auskunft erteilt: Herr Böhme
Ruf: 492 61 56
E-Mail: Boehme@stadt-muenster.de
Datum: 16.03.2015

Betrifft

Anregung nach § 24 GO NRW - Studtstraße als Einbahnstraße, zwischen Studtplatz und Nordstraße

Beratungsfolge

12.05.2015 Bezirksvertretung Münster-Mitte

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

Die Anregung Nr. 2014-00171 wird nicht aufgegriffen.

II. Finanzielle Auswirkungen: keine

**Begründung:**

Mit dem Antrag Nr. 2014-00171 wird angeregt, die Studtstraße ab Studtplatz in Richtung Nordstraße dauerhaft als Einbahnstraße auszuweisen. Dies wird insbesondere mit den Erfahrungen aus der Baustellenführung während des Kanalbaus begründet, die zur Verringerung der Lärm- und Geruchsbelästigungen für Anwohner geführt haben sollen.

Mit der Einrichtung einer Einbahnstraße wird angenommen, dass weniger Verkehr, weniger Ausweichmanöver und ein geringerer Rückstau auf der Studtstraße vor der Kreuzung zur Nordstraße die Verkehrssituation im Kreuzviertel entlasten würde. Des weiteren könnte die Straße beidseitig beparkt werden, was zur Entschärfung der Parksituation beitragen würde.

Es wird weiter ausgeführt, dass die Studtstraße als Anliegerstraße eingestuft sei und durch die angeregte Umwandlung in eine Einbahnstraße die Bewohner besonders profitieren würden, da sich der Verkehr gleichmäßiger bzw. gerechter im Kreuzviertel verteilen würde.

## **Stellungnahme der Verwaltung:**

### **1. Verkehrsfunktionale Bedeutung**

Die Stadtstraße ist von der Verwaltung nicht generell, sondern nur beitragsrechtlich als Anliegerstraße eingestuft: Die Achse Lazarett- / Stadtstraße besitzt verkehrlich die Funktion, die Verkehre des Kreuzviertels zu bündeln und sie an das umgebende übergeordnete Straßennetz anzubinden. Insofern nimmt die Stadtstraße die verkehrliche Bedeutung als Anliegersammelstraße wahr, die die Verkehre von und zur Nordstraße, bzw. Steinfurter Str. bündelt. Diese Funktion wird auch dadurch verdeutlicht, dass zahlreichere schmalere Wohnstraßen von der breiteren Stadtstraße abzweigen, bzw. auf sie zu führen.

Die Stadtstraße erfüllt damit eine wichtige Verteil- und Erschließungsfunktion für die Kfz-Verkehre des Kreuzviertels. Das gesamte Erschließungskonzept des Stadtteils basiert auf den Erkenntnissen zur durchgeführten Erhebung des Park- und Erschließungssystems des Kreuzviertels, welches unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit in den Jahren 1998 / 1999 durchgeführt wurde (Kreuzviertelforum). Gerade die äußerst angespannte Parkraumsituation begründet die Aufrechterhaltung des bestehenden Park- und Erschließungssystems.

### **2. Einbahnstraßen bedingen Umwegfahrten**

Die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Stadtstraße würde die Erreichbarkeit von Zielen innerhalb des Kreuzviertels nachhaltig beeinträchtigen. Im Ergebnis bedingt ein Einbahnstraßenkonzept immer Umwegfahrten für Bewohner und Besucher. Es macht in kleineren Anliegerstraßen Sinn, um unnötige Fremdverkehre und insbesondere Schleichverkehre durchs Viertel zum Schutz der anliegenden Wohnbevölkerung zu vermeiden.

Die für den Stadtteil wichtige Verteil- und Verbindungsfunktion der Stadtstraße ist zwischen Stadtplatz und Nordstraße auch durch Geschäfte gekennzeichnet, die insbesondere der örtlichen Stadtteilversorgung dienen. Zudem sind weite Teile der Stadtstraße wesentlich breiter als die umgebenden abzweigenden Straßen in die Wohngebiete, so dass dort Begegnungsverkehre von Kraftfahrzeugen bei geringerem Geschwindigkeitsniveau anwohnerverträglich abgewickelt werden können. Auch hierdurch wird die zentrale Funktion der Stadtstraße für das Stadtviertel maßgeblich verdeutlicht. Die uneingeschränkte Erreichbarkeit aus Richtung Nordstraße ist dabei ebenso wichtig, wie die Anfahrbarkeit aus Richtung Lazarettstraße / Stadtplatz.

### **3. Mobilisierung von Parkmöglichkeiten**

Die mögliche Vermehrung von Parkraum fällt im betreffenden Straßenabschnitt bei Einrichtung eines Einbahnstraßensystems sehr begrenzt aus. Die Stadtstraße wird bereits heute auf der gesamten Länge beidseitig beparkt.

Lediglich der entfallende Einfahrtsbereich von der Nordstraße könnte zu diesem Zweck umgenutzt werden. Da bereits heute bis in den Einmündungsbereich hinein am Straßenrand die Stadtstraße geparkt wird, könnten jedoch nur maximal ca. 1 bis 2 Stellplätze zusätzlich eingerichtet werden. Eine wahrnehmbare Vermehrung von Parkplätzen durch die Einrichtung einer Einbahnstraße würde nicht erzielt.

### **4. Geschwindigkeitsniveau**

Als weiteres Argument gegen die Einführung einer Einbahnstraße ist aufzuführen, dass neben den erforderlichen Umwegfahrten der Anwohner deutlich höhere Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen auftreten. Die Breite der Fahrbahn in Verbindung mit dem Ausbleiben von

Gegenverkehr würde die Verkehrssicherheit und die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner des Kreuzviertels nachhaltig negativ beeinträchtigen.

Die Ausweisung von Tempo 30 innerhalb des Kreuzviertels hat sich über die Jahre durchaus bewährt. Auf breiteren Straßenabschnitten wie der Studtstraße, trägt der auftretende Gegenverkehr maßgeblich zum stadtteilverträglichen Verkehrsgeschehen bei.

**Fazit:**

Die im Zuge der Kanalbaumaßnahme einschränkenden Rahmenbedingungen eines Baustellenverkehrs können nicht 1:1 auf die dauerhafte Errichtung einer Einbahnstraße in einem Straßenabschnitt übertragen werden. Bei umfassender Betrachtung stellen sich die in der Anregung aufgeführten Vorteile eher als nachteilig für die Wohn-, Aufenthalts- und Erschließungsqualität des gesamten Viertels heraus.

Da auch von der Polizei für diesen Bereich keine Unfalllage gemeldet wurde, besteht aus Sicht der Verwaltung keine Veranlassung, vom langjährigen bewährten System der Erschließung des Stadtteils abzuweichen und die Studtstraße, auch nur abschnittsweise, als Einbahnstraße auszuweisen.

I.V.

Gez. Schultheiß

**Anlagen:**

Anregung Nr. 2014-00171