

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0336/2015
Auskunft erteilt: Herr Böhme
Ruf: 492 61 56
E-Mail: Boehme@stadt-muenster.de
Datum: 28.04.2015

Betrifft

Bauliche Optimierungsmaßnahmen entlang der Grevener Straße zwischen York-Ring und Kanalstraße
Planungsbeschluss

Beratungsfolge

09.06.2015	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
09.06.2015	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
11.06.2015	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der baulichen Optimierung entlang der Grevener Straße zwischen York-Ring und Kanalstraße wird auf der Grundlage der beigefügten Lagepläne (Anlage 1 bis 6) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die o. g. Maßnahmen Gesamtkosten von ca. 1.237.200 € entstehen werden.

Begründung:

Anlass:

Da in den Jahren 2015/16 auf der Grevener Straße zwischen York-Ring und Kanalstraße umfangreiche Tiefbauarbeiten (Instandsetzungsmaßnahmen der Fahrbahndecke sowie Reparaturarbeiten an Kanal- und Anschlussleitungen) anstehen, sollen im gleichen Zuge vier Knotenpunkte aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen verbessert und zwei Haltestellenpaare barrierefrei ausgebaut werden.

Zurzeit befindet sich ebenfalls die Vorlage V/0125/2015 in der Beratung. Diese Vorlage sieht die Umgestaltung der Grevener Straße zwischen Steinfurter Straße und York-Ring vor. Somit decken beide Vorlagen den kompletten Abschnitt der Grevener Straße zwischen Steinfurter Straße und Kanalstraße "schlüssig" und lückenlos ab.

Planungsgrundsätze:

Die bisherige Unfalllage ist durch Abbiegeunfälle in Verbindung mit zu hohen Geschwindigkeiten im Kreuzungsbereich gekennzeichnet.

Sämtliche Einmündungen wurden spezifisch überprüft und, sofern erforderlich, im Detail angepasst: Die Verringerung der Fahrbahnbreite auf bis zu 6,50 m unterstützt die Einhaltung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h auf der Grevener Straße. Hierdurch können insbesondere die Mittelinseln auf 2,50 m verbreitert werden. Generell werden die Radwegführungen optimiert und bei Querungen mit zusätzlichen Tastern und Radsignalen ausgestattet. Für die linksabbiegenden Radfahrer werden zusätzliche Aufstellbereiche im Kreuzungsbereich markiert.

Die Eckausrundungen werden auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt, um sowohl das Geschwindigkeitsniveau beim Abbiegen, als auch die Sichtverhältnisse auf den Fuß- und Radverkehr zu verbessern.

Planung:

Im Einzelnen sind bauliche Verbesserungen an den folgenden Knotenpunkten und Haltestellen vorgesehen:

Haltestelle "Pastoresch" (Anlage 1)

Variante 1 – Busbucht

Diese Variante sieht den barrierefreien Ausbau im Bestand vor. Damit der 16 cm Niederflrbusbordstein eingebaut und die Anfahrbarkeit des Busses an die Haltestellen gewährleistet werden kann, müssen beide Busbuchten verlängert werden. Durch die Verlängerung der Busbuchten wird an der stadteinwärtigen Haltestelle ein Stellplatz wegfallen. Beide Haltestellen werden mit einem reduzierten Leitsystem ausgestattet. Da es sich bei der stadteinwärtigen Haltestelle vorzugsweise um eine Einstiegshaltestelle handelt, werden hier eine Wartehalle und Fahrradanhängerbügel aufgestellt.

Die Kosten für diese Variante belaufen sich auf ca. 200.000 € für den Straßenbau. Für das Versetzen der Leuchten muss mit Kosten in Höhe von ca. 4.000 € gerechnet werden.

Seitens der Verwaltung wird diese Variante aufgrund der fehlenden Aufstellfläche für die Fahrgäste nicht befürwortet.

Variante 2 – Halt am Fahrbahnrand

Die Planung sieht vor, die vorhandenen Busbuchten als Fahrbahnrandhaltestellen auszubauen. Die Haltestellen werden mit einem 16 cm Niederflrbusbord ausgestattet. Es entstehen ca. 2,50m breite Aufstellflächen für den Fahrgast vor dem Radweg mit zugehörigem Leitsystem an beiden Haltestellen. Da es sich bei der stadteinwärtigen Haltestelle vorzugsweise um eine Einstiegshaltestelle handelt, werden hier eine Wartehalle und Fahrradanhängerbügel aufgestellt.

Die Kosten für diese Variante belaufen sich auf ca. 145.000 € für den Straßenbau. Für das Versetzen der Leuchten muss mit Kosten in Höhe von ca. 4.000 € gerechnet werden.

Seitens der Fachämter wird unter Berücksichtigung der 2-Streifigkeit der Richtungsfahrbahn die Errichtung der Haltestellen zum Halt am Fahrbahnrand als verträglich beurteilt und diese Variante favorisiert.

Knotenpunkt "Kristiansandstraße" (Anlage 2)

In allen Quadranten wird durch das Versetzen des Bordsteins zu Lasten der Fahrbahn, das frei fließende Abbiegen für den Radfahrer ermöglicht. Der Komfort und die Sicherheit des Fußgängers werden durch diese Maßnahme ebenfalls verbessert. Erstmals werden Aufstellflächen hergestellt oder die vorhandenen auf min. 1,50 m verbreitert. Die Radfahrbeziehungen werden begradigt. Die abgesetzten Furten rücken näher an den Fahrbahnrand und sind somit für den Kfz-Fahrer besser erkennbar.

Da der Wangeroogeweg als Tempo 30 Zone ausgewiesen ist, wird der Radfahrer aus der Kristiansandstraße direkt in den Wangeroogeweg geleitet.

Für den Kfz-Fahrer aus der Kristiansandstraße in den Wangeroogeweg wird die Befahrbarkeit, durch das Verschieben der Mittelinsel, verbessert.

Der Standort der Leuchten und der Lichtsignalanlagen sowie die Markierung im Knotenpunkt müssen angepasst werden.

Die Kosten für den Umbau der Kreuzung belaufen sich auf ca. 150.000 €. Für das Versetzen der Leuchten muss mit Kosten in Höhe von ca. 6.000 €, für das Optimieren der LSA mit Kosten in Höhe von ca. 82.200 € gerechnet werden.

Haltestelle "Janningsweg" (Anlage 3)

Variante 1 – Busbucht

Diese Variante sieht den barrierefreien Ausbau im Bestand vor. Damit der 16 cm Niederflurbusbord eingebaut und die Anfahrbarkeit des Busses an die Haltestellen gewährleistet werden kann, müssen beide Busbuchten verlängert werden. Die Busbuchten werden von der Lichtsignalanlage nach Norden hin ein wenig abgerückt, damit die Querung barrierefrei und mit einer ausreichenden Aufstellfläche ausgebaut werden kann. Der Überweg, sowie beide Haltestellen werden mit einem Leitsystem ausgestattet. Es gibt keine Aufstellflächen für den Fahrgast im Bereich der Busbuchten. Durch das Abrücken der Busbuchten können separate Aufstellflächen an der LSA für den linksabbiegenden Radverkehr geschaffen werden.

Bei dieser Variante entfallen 4 Bäume.

Die Kosten für diese Variante belaufen sich auf ca. 240.000 € für den Straßenbau. Für das Versetzen der Leuchten muss mit Kosten in Höhe von ca. 6.000 €, für das Optimieren der LSA mit Kosten in Höhe von ca. 30.400 € gerechnet werden.

Seitens der Verwaltung wird diese Variante aufgrund der fehlenden Aufstellfläche für die Fahrgäste nicht befürwortet.

Variante 2 – Halt am Fahrbahnrand

Die Planung sieht vor, die vorhandenen Busbuchten als Fahrbahnrandhaltestellen auszubauen. Die Haltestellen werden mit einem 16 cm Niederflurbusbord ausgestattet. Es entstehen ca. 2,50 m breite Aufstellflächen für den Fahrgast vor dem Radweg mit zugehörigem Leitsystem an beiden Haltestellen. Durch den Ausbau der Haltestellen zum Halt am Fahrbahnrand kann die Querung an der Lichtsignalanlage barrierefrei und mit ausreichend großen Aufstellflächen gestaltet werden. Zusätzlich werden separate Aufstellflächen für den linksabbiegenden Radverkehr geschaffen.

Die Kosten für diese Variante belaufen sich auf ca. 185.000 € für den Straßenbau. Für das Versetzen der Leuchten muss mit Kosten in Höhe von ca. 6.000 €, für das Optimieren der LSA mit Kosten in Höhe von ca. 30.400 € gerechnet werden.

Seitens der Fachämter wird unter Berücksichtigung der 2-Streifigkeit der Richtungsfahrbahn die Errichtung der Haltestellen zum Halt am Fahrbahnrand als verträglich beurteilt und diese Variante favorisiert.

Knotenpunkt "Nienkamp" (Anlage 4)

Im nordöstlichen und im südwestlichen Quadranten wurde die Bordsteinführung geändert. Dadurch werden die Aufstellflächen für den Fußgänger komfortabler und sicherer gestaltet. Für den linksabbiegenden Radverkehr entlang der Grevener Straße sind Aufstelltaschen vorgesehen. Die Standorte der Lichtsignalanlagen sowie die Markierung im Knotenpunkt müssen angepasst werden.

Die Kosten für den Umbau der Kreuzung belaufen sich auf ca. 70.000 €. Für das Versetzen der Leuchten muss mit Kosten in Höhe von ca. 2.000 €, für das Optimieren der LSA mit Kosten in Höhe von ca. 56.400 € gerechnet werden.

Knotenpunkt "Meßkamp" (Anlage 5)

NO-Quadrant:

Aufgrund der bereits beschlossenen geänderten Verlegung der Haltestelle "Meßkamp" südlich der Einmündung Meßkamp wird die bisherige Busbucht als Parkstreifen zurückgebaut. Auf Höhe der Fußgängerquerung wird die Auftrittfläche funktional verbessert und die Radwegbreite ebenso verbreitert wie die Breite der Mittelinsel. Die Fahrbahnbreite in stadtauswärtiger Richtung wird hierzu auf das erforderliche Mindestmaß von 6,50 m reduziert.

Der Aufstellbereich aus dem Meßkamp erhält erstmalig eine Fahrradschleuse, um den Radverkehr sicher vor dem Kfz-Verkehr in bzw. über die Kreuzung zu führen.

SO-Quadrant:

Die notwendige große Baugrube im Eckbereich bedingt die temporäre Verlegung von Geh- und Radweg der Grevener Str. in die östlich angrenzende Brachfläche der ehemaligen Gleistrasse. Im Anschluss der Tiefbauarbeiten wird über diesen, ca. 25 m langen Abschnitt die gesicherte Radwegführung in die Straße Meßkamp hergestellt. Aus südlicher Richtung kommende Radfahrer der Grevener Str. erhalten die Möglichkeit nach rechts frei abbiegen zu können, während die linksabbiegenden Radfahrer erstmalig mittels Aufstellspur, Taster und Radsignal aktiv in die Signalisierung einbezogen werden. Die zurückverlegte gesicherte Fußgänger- und Radfahrerquerung ermöglicht künftig die direkte Anbindung auf die westliche Seite, sowohl zur Prins-Claus-Kaserne, als auch zum weiteren Trassenverlauf der Gleistrasse ohne größere Umwegfahrten zurücklegen zu müssen. Auch die südliche Mittelinsel der Grevener Str. wird auf anforderungsgerechte 2,50 m zu Lasten der Fahrspuren verbreitert.

SW-Quadrant:

Die Radwegführung wird in stadteinwärtiger Richtung übersichtlicher gestaltet, indem die bisherige Verschwenkung durch Flächentausch mit den Gehwegflächen entfällt. Hierdurch wird auch die notwendige Auftrittfläche in Höhe der Fußgänger- / Radfahrerquerung anforderungsgerecht hergestellt. Fußgänger aus Richtung Süden haben die Möglichkeit die LSA durch Überschreiten des Radweges sicher zu erreichen oder auf die existierende und künftig besser angebundene Wegeführung des gemeinsamen Geh- und Radweges der Gleistrasse auszuweichen. Die Wegeführung in Richtung Prins-Claus-Kaserne / Parkplatz Freibad Coburg wird entsprechend angepasst, indem diese auf den bereits ausgebildeten Trampelpfad verlegt wird, der sich südlich des prägenden Baumes im Eckbereich befindet. Diese Wegeführung mündet auf die geplante Aufpflasterung zwischen dem Einmündungsbereich und der Zufahrt zum Freibad und gewährleistet eine direkte niveaugleiche, Anbindung an den einzigen Gehweg, der zum Wohngebiet Prins-Claus-Kaserne führt. Letzterer soll auf das erforderliche Mindestmaß von 2,00 m ausgebaut werden. Die Anlage eines vorgelagerten Parkstreifens für Pkws und das Aufbringen einer Fahrbahnmarkierung soll den breit ausgebauten Fahrraum vor der Kasernenzufahrt auf das notwendige Mindestmaß gliedern. Auch die Mittelinsel wird auf das übliche Maß von 2,50 m verbreitert.

NW-Quadrant:

Nach intensiver Überprüfung der zugrundeliegenden Rahmenbedingungen wurde festgestellt, dass es in diesem unfallunauffälligen Bereich derzeit keinen Anpassungsbedarf gibt. Der Gehweg dient ausschließlich zum Erreichen des Kasernengeländes. Andere Ziele werden durch Benutzen der Fußgängeranlage verkehrssicher über die Südseite erreicht.

Auch die abgesetzte Radwegführung ist völlig unfallunauffällig und sollte daher an bestehender Lage verbleiben. Hierdurch kann die prägende Baumgruppe im Einmündungsbereich unverändert erhalten bleiben.

Die Kosten für den Umbau der Kreuzung belaufen sich auf ca. 345.000 €. Für das Versetzen der Leuchten muss mit Kosten in Höhe von ca. 12.000 €, für das Optimieren der LSA mit Kosten in Höhe von ca. 65.600 € gerechnet werden.

Knotenpunkt "Jahnstraße / Dorpatweg" (Anlage 6)

Ostseite:

Mit Herstellung einer Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrer in Richtung Dorpatweg wird erstmalig eine sichere Anbindung in Richtung Germania-Campus vorgesehen. Hierzu ist die Anpassung des LSA-Standortes vor der Jahnstraße erforderlich, wodurch der sichtbeschränkende Straßenbaum vor dem Haus Grevener Str. 146 entfallen muss. Hierdurch werden die Sichtverhältnisse insgesamt wesentlich verbessert, da abbiegende Kraftfahrzeuge den Radverkehr in der Nebenanlage nunmehr deutlich besser einschätzen können. Zudem erhalten Fußgänger eine eigene Auftrittsfläche und sind so gegenüber dem bevorrechtigten Radverkehr der Grevener Str. besser geschützt.

Die Einmündungsradien der Jahnstraße werden auf das erforderliche Maß reduziert, sodass in Kombination mit der auf 2,50 m verbreiterten Mittelinsel, die Abbiegesituation insgesamt verkehrssicherer gestaltet und das innerstädtische Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h wirksamer unterstützt wird.

Überlegungen, den Radverkehr aus dem Wohngebiet der Jahnstraße ebenfalls verkehrssicher über die Grevener Str. zu führen, sind im Ergebnis gescheitert. Bei einer Führung über die südlichen Nebenanlagen der Jahnstraße, könnten diese unvermittelt im Querungsbereich der Grevener Str., hinter der Eckbebauung der Haus-Nr. 146, auftauchen. Ein erhöhtes Unfallrisiko würde darüber hinaus bei „Grün“ bestehen, wenn der querungswillige Radverkehr mit erhöhtem Tempo aus dem kaum einsehbaren Seitenraum die Grevener Str. überqueren würde. Weitere Überlegungen wurden vor Ort überprüft, aber letztlich aus Gründen der Verkehrssicherheit verworfen.

Westseite:

Die Einmündung des Dorpatweges wurde bereits im Zuge des errichteten Neubaus des Germania-Campus den heutigen Erkenntnissen verkehrssicher gestaltet.

Lediglich die stadteinwärtige Radwegführung ist zu verbessern, indem die im südlichen Quadranten existierende Häufung von Leuchte, Vorwegweiser und Ampelmast in Abhängigkeit zum bestehenden Baum entflechtet und übersichtlicher angeordnet wird. Hierdurch wird sowohl die lineare Radwegführung dem Straßenverlauf der Grevener Str. angepasst, als auch die Auffahrsituation für den Radverkehr aus dem Dorpatweg maßgeblich verbessert. Der zu versetzende LSA-Ausleger bedingt die Rücknahme der Haltelinie des Linksabbiegers auf der Grevener Str. als auch die Neuordnung der entsprechenden Detektoren um ca. 4 m.

Die Kosten für den Umbau der Kreuzung belaufen sich auf ca. 50.000 €. Für das Versetzen der Leuchten muss mit Kosten in Höhe von ca. 2.000 €, für das Optimieren der LSA mit Kosten in Höhe von ca. 25.600 € gerechnet werden.

Kosten / Finanzierung:

Die Gesamtkosten für die baulichen Maßnahmen einschließlich Anpassung der Beleuchtung und Signalisierung (Hardware und Software inkl. Blindensignalisierung) betragen ca. 1.237.200 €.

Die notwendigen Zuwendungsanträge wurden teilweise bereits gestellt bzw. werden zurzeit erstellt. Die Förderhöhe liegt zwischen 60% und 90% Förderung der zuwendungsfähigen Kosten, je nach Förderprogramm (ÖPNV bzw. FöRi-kom-Stra). Es werden Zuwendungen in Höhe von ~ 750.000 € erwartet.

Die Umsetzung der Modernisierung der Lichtsignalanlagen sowie die baulichen Maßnahmen auf der Grevener Straße sollen im II. Halbjahr 2015 beginnen und bis 2017 andauern.

i.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

1. Haltestelle "Pastorsesch"
2. Knotenpunkt "Kristiansandstraße"
3. Haltestelle "Janningsweg"
4. Knotenpunkt "Nienkamp"
5. Knotenpunkt "Meßkamp"
6. Knotenpunkt "Jahnstraße / Dorpatweg"