

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:	V/0144/2016
Auskunft erteilt:	Herr Witt
Ruf:	492 61 57
E-Mail:	Witt@stadt-muenster.de
Datum:	24.02.2016

Betrifft	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen: „Haus Angelmodde“, Antrag lfd. Nr. A-SO/0003/2015 der CDU-Fraktion (Anlage 1), Sichere Überquerung der Angelstraße in Höhe der Bushaltestelle: „Haus Angelmodde“, Antrag lfd. Nr. A-SO/0024/2013 (Anlage 2)
----------	---

Beratungsfolge	12.04.2016 Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
	13.04.2016 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Planung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen „Haus Angelmodde“ und der Einrichtung einer Querungshilfe wird auf der Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfs vom November 2015 (Anlage 3) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die Maßnahmen Kosten in Höhe von ca. 170.000 €, aber keine Folgekosten entstehen.

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2017	170.000	Haltestellen
	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2017	45.000	ÖPNV-Förderung für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen; bis zu 90% von ca.50.000 €
Ergebnis				125.000	

Im Zuge des barrierefreien Ausbaues der Haltestellen wird das städtische Tiefbauamt in der Angelstraße die notwendigen Straßeninstandsetzungs- und Kanalsanierungsarbeiten durchführen.

Begründung:

1. Bushaltestellen

Anlass

In der Sitzung der Bezirksvertretung Münster-Südost vom 20.01.2015 wurde der o. g. Antrag der CDU-Fraktion eingebracht und an die Verwaltung weitergeleitet.

Die Verwaltung wurde beauftragt zu prüfen, ob und wann die Bushaltestellen „Angelmodde Kirche“ und „Haus Angelmodde“ in Angelmodde Dorf barrierefrei ausgebaut werden können.

Die Haltestellen: „Angelmodde Kirche“ und „Haus Angelmodde“ sind im Haltestellenprogramm 2017 vorgesehen. Die Prioritätenliste für das Haltestellenprogramm 2017 ist mit der V/0251/2015 „Verbesserung an Haltestellen“ 2016/2017 am 03.09.2015 im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen beschlossen worden.

Die Planung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle „Angelmodde Kirche“ wird der BV-Südost und dem ASSVW als eine gesonderte Vorlage Nr. V/0142/2016 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Bestand

Die Angelstraße ist als Kreisstraße K 3 klassifiziert und somit von überörtlicher Verkehrsbedeutung. Die zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Als Kreisstraße verbindet sie die Stadtteile Wolbeck, Angelmodde und Gremmendorf miteinander. Gleichzeitig stellt sie aber auch eine direkte Verbindung für die Wolbecker Bevölkerung in Richtung Loddenheide / B51 / Innenstadt dar.

Anfang der 90er Jahre wurde die Ortsdurchfahrt in Angelmodde aufwendig umgestaltet und ausgebaut. Die Bindefrist ist Ende 2015 abgelaufen, sodass ein barrierefreier Ausbau der beiden Bushaltestellen möglich und realisierbar ist.

Die Straße weist heute im Bereich der vorhandenen Haltestellen eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auf. Im gesamten Verlauf der Angelstraße ist die Fahrbahn mit einem Rundbord h=3cm von den Nebenanlagen getrennt.

Die Nebenanlagen auf beiden Seiten der Angelstraße gliedern sich in einen 1,20 – 2,50 m breiten Gehweg, einen 1,00 m breiten Radweg und einen 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen. Das Straßenbild der Angelstraße ist optisch mit Baumscheiben (gepflanzte Linden) aufgewertet, die sich teilweise im Gehweg oder in einem Natursteinpflasterstreifen befinden, der zum Parken genutzt wird.

Beide Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut und entsprechen nicht den Anforderungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG.).

Es handelt sich hierbei um Bushaltestellen am Fahrbahnrand, die von der Buslinie 8 im 20-Minuten-Takt bedient werden.

Die Bushaltestelle „Haus Angelmodde“ stadteinwärts ist mit einer Wartehalle (K5) und einem Auffindestreifen aus Natursteinpflaster ausgestattet.

Der Einstieg zum Bus liegt im Bereich einer Baumscheibe, so dass eine verkehrssichere Auftrittsfläche nicht vorhanden ist.

Die gegenüberliegende Bushaltestelle „Haus Angelmodde“ liegt ungünstig im Kurvenbereich, so dass kein exaktes Heranfahren der Busse an den Bordstein möglich ist. Diese ist nur mit einer Blechhalle ausgestattet.

Planung (Anlage 3)

Die Planung sieht vor, beide Bushaltestellen als Fahrbahnrandhaltestellen auszubauen.

Die stadteinwärtige Bushaltestelle soll am vorhandenen Standort verbleiben und mit einem 16 cm Niederflurbusbordstein und einen Auffindestreifen ausgestattet werden.

Der vorhandene Radweg wird hinter der Bushaltestelle geführt, so dass Konflikte zwischen den Radfahrern und den Fußgängern ausgeräumt werden können. Um eine ausreichende Aufstellfläche für die Fahrgäste sicher zu stellen, muss der vorhandene Baum entfallen. Zusätzlich wird die alte Wartehalle gegen eine normale Wall Wartehalle ausgetauscht und neu positioniert. Die Installierung von 5 Fahrradbügeln wird im Zuge des barrierefreien Ausbaus dieser Haltestelle berücksichtigt.

Um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) zu erfüllen, wird die vorhandene stadtauswärtige Bushaltestelle in Richtung Südwesten verlegt. Diese wird mit dem 16 cm Niederflurbusbordstein und einen Auffindestreifen ausgestattet. Um die Fahrgäste vor schlechter Witterung zu schützen, ist für die Haltestelle eine WALL-Wartehalle geplant. Die soll auf der Grundstücksfläche der WLE aufgestellt werden. Ein Vertreter der WLE hat bereits seine Zustimmung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle nebst Einrichtung einer Wartehalle erteilt. Sollte diese Planung zur Ausführung kommen, ist zwischen der WLE und der Stadt Münster noch ein Gestattungsvertrag abzuschließen.

Um eine 1,50 m breite Aufstellfläche zu realisieren, wird in diesem Bereich ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt.

Reduktionsvariante:

Die Haltestellen werden nach den erforderlichen und politisch beschlossenen Standards barrierefrei ausgebaut. Eine Reduktion in der Planung ist auch im Hinblick auf die fahrgeometrischen Erfordernisse an eine Haltestelle nicht möglich. Als Kostenreduzierung bliebe nur ein gänzlicher Verzicht auf einen barrierefreien Ausbau, d. h. die Beibehaltung des vorhandenen Zustandes. Dies entspräche in keiner Weise den Vorstellungen von einer modernen, barrierefreien Haltestelle.

2. Querungshilfe

Anlass

Mit dem o. g. Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Südost wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept für die sichere Überquerung der Angelstraße in Höhe der Haltestelle „Haus Angelmodde“ zu entwickeln und zeitnah umzusetzen.

Die Verwaltung hat zur Optimierung der Querung an dieser Stelle drei Varianten erarbeitet, die mit den zuständigen Dienststellen der Verwaltung und der Polizei abgestimmt wurden.

Das Ergebnis der Prüfung stellt sich wie folgt dar:

Bestand

Für den Radfahrer, der aus Angelmodde kommt und in Richtung Wolbeck fährt, endet der Radweg in Höhe des vorh. Übergangs an der WLE. Der Radfahrer wird mittels VZ: 237, 1012-31, 1000-10 „Radweg – Ende – Richtung linksweisend“ darauf hingewiesen, dass er die Angelstraße an der Stelle queren muss. Viele Schüler, die den Weg als Schulweg nutzen, müssen die Angelstraße an dieser Stelle ungesichert queren. Danach fährt der Radfahrer auf einem 2,00 m breiten Radweg bis zur Einmündung Am Kolk in Gegenrichtung. Ab der Einmündung am Kolk ist für den Fuß- und Radverkehr ein gem. Geh- und Radweg von ca. 3,50 m Breite angelegt, der auch für beide Richtungen freigegeben ist.

Planung

Fahrbahnteiler, (Anlage 4):

Die Planung sieht vor, zwischen den geplanten Bushaltestellen einen Fahrbahnteiler einzubauen. Um die Anforderungen der Feuerwehr zu erfüllen, muss die vorh. Bushaltestelle in Richtung Südost soweit verschoben werden, damit der Abstand zwischen den Bushaltestellen und dem gepl. Fahrbahnteiler von 12,00 m Länge sichergestellt ist.

Die Mittelinsel soll in einer Breite von 2,50 m vorgesehen werden. Die Fahrstreifen im Bereich der Mittelinsel erhalten die Breite von 3,25 in jede Richtung. Die Mittelinsel soll nicht nur den Fußgängern eine sichere Überquerungsstelle bieten, sondern auch den Radfahrern, die die Angelstraße in diesem Bereich queren müssen. Der südwestliche Radweg wird lediglich bis zum neuen Fahrbahnteiler geführt. Im weiteren Verlauf bis zur Bushaltestelle wird ein 3,75 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt. Auf der gegenüberliegenden Seite werden ab dem geplanten Fahrbahnteiler bis zur Einmündung am Kolk die vorhandenen Nebenanlagen komplett mit den 4 Baumscheiben aufgehoben. An dieser Stelle ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg von ca. 4,25 m Breite vorgesehen.

Die Planung wurde von den Fachämtern und der Polizei abgelehnt. Aufgrund des hohen Straßenbaumverlustes (Fällung von mindestens 7 vitalen und erhaltenswerten Linden) sollte die Planung nicht weiter verfolgt werden.

Fußgängerüberweg (Anlage 5):

Bei der Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) ist keine Fahrbahnaufweitung erforderlich. Lediglich eine Markierung, erforderliche Beschilderung (VZ 350) müssen bei der Planung berücksichtigt werden. Um ein exaktes Heranfahren der Busse an den Bordstein sicher zu stellen, verbleiben die Standorte der Bushaltestellen wie in Variante (Fahrbahnteiler).

Diese Variante wurde von den Fachämtern und der Polizei abgelehnt mit der Begründung:

Nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Verbindung mit den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), müssen bestimmte Voraussetzungen vorliegen, um die Anlage eines FGÜ zu rechtfertigen.

Zum einen setzt die Anordnung eines Fußgängerüberweges voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt, um überhaupt einen Sicherheitsgewinn zu ermöglichen. Eine derartige Bündelung ist in diesem Bereich der Angelstraße aktuell nicht festzustellen. Zum anderen müssen Mindestzahlen der querenden Fußgänger und Radfahrer vorliegen. Die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen empfiehlt, die Einsatzbereiche für Fußgängerüberwege bei einer Fußgängerverkehrsstärke von 50-100 Fußgänger/h. Dieser Wert wird jedoch in diesem Bereich nicht erreicht.

Die Verwaltung kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der geringen Querungsfrequenz ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) nach den R-FGÜ 2001 an dieser Stelle nicht in Betracht kommt.

In Abwägung dieser Belange sind die städtischen Fachämter in Abstimmung mit der Polizei der Ansicht, dass an der Querungsstelle weder ein Fußgängerüberweg noch ein Fahrbahnteiler zum Einsatz kommen sollte. Dennoch sollten als Ergebnis der Beobachtungen vor Ort Verbesserungen an der Querungsstelle vorgenommen werden.

Fahrbahneinengung (Anlage 3)

In Abwägung der Vor- und Nachteile schlägt die Verwaltung vor, die Variante 3 (Anlage 3) zur Umsetzung zu empfehlen.

Die Planung sieht vor, eine Fahrbahneinengung in Höhe der heutigen ungesicherten Querungsstelle zu realisieren.

Mit der Errichtung einer baulichen Fahrbahneinengung wird eine attraktive und zugleich verkehrssichere Quermöglichkeit sowohl für die Radfahrer als auch für mobilitätseingeschränkte Menschen geschaffen. Durch diese bauliche Engstelle wird ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Kraftfahrzeugverkehr erzeugt.

Reduktionsvariante:

Auch eine Reduktion in der Planung der geplanten Vorschuhung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und der einzuhaltenden Regelwerke und Vorschriften nicht möglich. Seitens der Verwaltung kann daher an dieser Stelle nur eine bauliche Überquerungsanlage gemäß der dargelegten Planung empfohlen werden.

I.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

- Anlage 1: Antrag der SPD-Fraktion, A-SO/0011/2013
- Anlage 2: Antrag der SPD-Fraktion, A-SO/0012/2013
- Anlage 3: Lageplan: Fahrbahneinengung
- Anlage 4: Lageplan: Fahrbahnteiler
- Anlage 5: Lageplan: Fußgängerüberweg