

Öffentliche Berichtsvorlage

Vorlagen-Nr.:	V/0265/2016
Auskunft erteilt:	Herr Böhme
Ruf:	492 61 56
E-Mail:	Boehme@stadt-muenster.de
Datum:	09.05.2016

Betrifft

Hafenstraße für alle VerkehrsteilnehmerInnen sicher machen

Beratungsfolge

14.06.2016	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
16.06.2016	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Bericht

Bericht:

Der Antrag „Hafenstraße für alle VerkehrsteilnehmerInnen sicher machen“ wurde von der SPD-Fraktion am 03.09.2015 im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen eingebracht. Mit dem Antrag wird die Verwaltung beauftragt, für den Bereich der Hafenstraße zwischen Bahnhofstraße und Albersloher Weg eine Planung zur Umgestaltung zu erarbeiten, mit der insbesondere für Radfahrende und zu Fuß Gehende die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

Heutige Situation:

Die heutige Situation mit einer minimal 7,30 m breiten Fahrbahn und beidseits 1,20 m breiten Radwegen ohne Sicherheitsstreifen sowie 1,00 m breiten Gehwegen wurde 1981 nach einem tödlichen Unfall einer Radfahrerin hergestellt. Die Fahrbahn ist asymmetrisch in 3,15 m Richtung Westen und 4,15 m Richtung Osten aufgeteilt. Der aus Richtung Ludgeriplatz zweispurig zufahrende Verkehr wird vor dem ersten Brückenbauwerk auf eine Spur zusammengeführt. Direkt vor der Lichtsignalanlage Albersloher Weg / Hansaring teilt sich der Verkehr auf die drei Fahrrichtungen auf. In den Spitzenstunden ist zu beobachten, dass sich einzelne Kraftfahrer auch schon unter bzw. vor der östlichen Brücke zweispurig bzw. versetzt aufstellen, wobei hierfür die 4,15 m breite Spur nicht wirklich ausreicht. Gleichzeitig wird damit die Einfahrt für größere Fahrzeuge aus Richtung Osten behindert, weil auf Grund der reduzierten Durchfahrtshöhe von 3,75 m ein Befahren mit größeren Fahrzeugen nur in Fahrbahnmitte möglich ist.

Das Fehlen der Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn führt dazu, dass sich die Rad Fahrenden jeweils zum Gehweg hin orientieren, um nicht in Gefahr zu geraten, von einem Rückspiegel erfasst zu werden. So verbleibt für Radfahrende eine tatsächlich nutzbare Radwegbreite von 0,70 m. Laufen zwei zu Fuß Gehende nebeneinander, so müssen Radfahrende zur Fahrbahn hin ausweichen. Ein aneinander Vorbeifahren ist Radfahrenden nicht möglich. Insgesamt führen die sehr beengten Verhältnisse immer wieder zu verkehrsgefährdenden Situationen und Unfällen zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Seit 2015 gibt es im Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen nun auch ein Berechnungsverfahren, mit dem die Verkehrsqualität von Radwegen berechnet werden kann. Bei

einer Verkehrsbelastung von ca. 300 Rad Fahrenden je Richtung in der Spitzenstunde ergibt sich für die vorhandene Situation eine Verkehrsqualitätsstufe F, was in Schulnoten ausgedrückt einer 6 entspricht.

Planung:

Die beengten Querschnitte im Bereich der Unterführungen Hafenstraße gaben bereits in den 1980er Jahren Anlass, eine Planung zum Durchstich des Albersloher Weg (Stichwort: Südschiene) zu entwickeln. Ein entsprechender Bebauungsplan wurde 1993 kurz vor dem Satzungsbeschluss eingestellt. Zu Beginn der 2000er Jahre wurde das Projekt erneut aufgegriffen, um die brachliegenden Flächen der Bahn (Stichwort: Stückgutbahnhof) einer integrierten Nutzung zuzuführen. Diese Planung wurde wegen der damit verbundenen hohen Investitionen zurückgestellt, um zunächst das Bahnhofprojekt zu realisieren.

Die beiden Brücken stammen aus dem Anfang des vergangenen Jahrhunderts. Nach einer Verstärkung durch Betonplatten 2004 hat die DB AG 2012 den Brücken noch eine Lebensdauer von 10 Jahren bescheinigt. Sollte es zu Schäden kommen, die einen sofortigen Ersatz einer Brücke erforderlich machen, so wird es in Ermangelung einer anderweitigen Planung einen Ersatz 1:1 geben.

Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn scheidet auf Grund der vorhandenen Verkehrsbelastung sowie des beengten Querschnitts grundsätzlich aus. Zudem würde damit nur der Zustand vor 1981 erreicht. Insofern besteht nur die Möglichkeit, die Fahrbahn auf 6,30 m (Begegnungsfall Bus/Bus bei beengten Verhältnissen, Berücksichtigung Feuerwehr) zu reduzieren und die gewonnene Breite den Radwegen zuzuschlagen. Dadurch könnten beidseits 0,50 m Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg angelegt werden. Die nutzbare Breite der Radwege verbliebe unverändert (bei 1,20 m), ebenso die der Gehwege. Damit würde zwar weder die Regelbreite (2,00 m), noch die reduzierte Querschnittsbreite (1,60 m) für Radwege nach ERA erreicht, jedoch ein deutlicher Zuwachs an Sicherheit geschaffen.

Auswirkungen:

Wie schon 1981 steht zu erwarten, dass die Reduzierung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen pro Richtung Diskussionen im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit auslösen wird. Aus diesem Grund hat die Verwaltung durch Verkehrsbeobachtungen ermittelt, in welchem Umfang in den Spitzenstunden das zweispurige Aufstellen auftritt und inwieweit sich dieses leistungssteigernd auswirkt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich das zweispurige Aufstellen nur in dem Umfang leistungssteigernd auswirkt, wie ein Abfluss des Fahrzeugpulses während der Grünphase erfolgen kann. Das bedeutet, dass ein zweispuriges Aufstellen zwischen den beiden Brückenbauwerken keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit haben kann. Bei den Verkehrsbeobachtungen wurden in einer Spitzenstunde maximal 18 Fahrzeuge beobachtet, die sich in zweiter Reihe aufgestellt haben. Dies entspricht ca. 3 % der vorhandenen Leistungsfähigkeit. Eine alternative Betrachtung an Hand von Zeitbedarfswerten kommt zu dem Ergebnis, dass bei einem einspurigen Zufluss unter dem Brückenbauwerk die Leistungsfähigkeit um 1 Fahrzeug/Umlauf respektive 40 Fahrzeuge/Stunde bzw. um ca. 6 % reduziert würde. Diese Größenordnung liegt im Rahmen der üblichen Tagesschwankungen. Wesentliche Leistungseinbußen sind mit der Reduzierung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen pro Richtung insofern nicht zu erwarten. Die Reduzierung der Fahrbahnbreite im gesamten Abschnitt der Bahnunterführungen wird zwar zu einer Ausweitung des Rückstaus führen, was aber keine Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit respektive den Durchsatz haben wird. Außerhalb der Spitzenstunden stellt die Leistungsfähigkeit kein Problem dar.

Die Hafenstraße ist Bestandteil des Feuerwehrrettungsnetzes, wobei hier insbesondere die Fahrtrichtung stadteinwärts relevant ist. In dieser Fahrtrichtung sieht die Feuerwehr keine Probleme, sondern würde die eindeutige Spuraufteilung als Verbesserung der Situation begrüßen. Allgemein wirkt sich die Reduzierung der Fahrbahn positiv aus, weil dann Kraftfahrzeuge in dem Bereich fahren, wo die größte Durchfahrtschöhe vorhanden ist. Dadurch werden Behinderungen durch größere Fahrzeuge wie auch den Busverkehr minimiert. Eine weitergehende Busbeschleunigung ist bei den baulichen Gegebenheiten nicht möglich. Hierzu wäre der Bau von separaten

Busspuren erforderlich, was jedoch erst bei einem Neubau der Brücken zu realisieren wäre.

Umsetzung:

Die Fahrbahn der Hafestraße im Abschnitt von der Bahnhofstraße bis zum Albersloher Weg muss instandgesetzt werden (Erneuerung von Binder- und Deckschicht). Erforderlich wird dies innerhalb der nächsten 3 Jahre. Eine Absenkung der Gradienten mit dem Ziel, die volle Durchfahrtshöhe zu gewährleisten, ist auf Grund der geringen Überdeckung der vorhandenen Kanäle nicht möglich.

Die Nebenanlagen (Geh- und Radweg) sind im Grundsatz erneuerungsbedürftig, d.h. der komplette Oberbau muss erneuert werden. Die Verkehrssicherheit des Oberbaus kann hier jedoch mit geringen Unterhaltungsmitteln noch Jahre gewährleistet werden.

Bei Instandsetzungsarbeiten im Bereich der Fahrbahn wird eine Vollsperrung erforderlich. Diese wird man in den verkehrsarmen Zeiten, u. U. in der Nacht durchführen.

Durch die Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs wird auch dieser Bereich der Hafestraße derzeit stärker belastet. Inwieweit sich nach Fertigstellung des Empfangsgebäudes auf der Westseite die Bebauung auf der Ostseite nahtlos anschließt bzw. wann sich ein Zeitfenster für Bauarbeiten in der Hafestraße ergeben wird, ist derzeit nicht absehbar.

Fazit:

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Hafestraße zwischen Bahnhofstraße und Albersloher Weg für alle VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende, ist in gewissem Umfang unter Reduzierung der Fahrbahn auf insgesamt zwei Fahrstreifen von je 3,15 m möglich. Durch die Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs ist eine kurzfristige Realisierung jedoch nicht absehbar.

Eine grundlegende Verbesserung mit den erforderlichen Regelbreiten sowie separaten Abbiegespuren kann jedoch nur im Zuge eines kompletten Neubaus zum Durchstich Albersloher Weg entstehen. Da die Lebensdauer der vorhandenen Brücken begrenzt ist und unter Berücksichtigung der langen Planungsvorlaufzeiten erscheint ein konkreter Planungsauftrag angezeigt.

i.V.

gez.

Peck
Stadtrat

Anlagen: Antrag der SPD-Fraktion vom 03.09.2015