

## Öffentliche Berichtsvorlage

Vorlagen-Nr.:	<b>V/0814/2017</b>
Auskunft erteilt:	Herr Koops
Ruf:	492-6156
E-Mail:	GKoops@stadt-muenster.de
Datum:	15.09.2017

### Betrifft

Querung des Dingbängerweges in Höhe des THC Münster e. V. für Nutzer der Sportanlage sicher machen, Antrag der CDU-Fraktion an den Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (Anlage 1)

### Beratungsfolge

12.10.2017	Bezirksvertretung Münster-West	Bericht
23.11.2017	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Bericht

### Bericht:

Mit dem o. g. Antrag wurde die Verwaltung beauftragt, Vorschläge zu erarbeiten, die ein sicheres Überqueren des Dingbängerweges in Höhe des THC Münster e. V. für Nutzerinnen und Nutzer der Sportanlage ermöglichen. Hierfür soll z. B. der Einbau einer Mittelinsel wie auch der Bau einer anforderungsgesteuerten Lichtsignalanlage in Betracht gezogen werden.

Die Verwaltung möge außerdem den erforderlichen Aufwand ermitteln und deren Finanzierbarkeit darstellen.

Der Verwaltung liegt außerdem ein Schreiben vom Tennis- u. Hockey-Clubs e. V. (Anlage 2), in dem der Bau einer Querungshilfe im Bereich der vorhandene Bushaltestelle „Hohenfeld“ in Höhe der Straße Woestenkamp angeregt wird.

Nach Prüfung der einzelnen Prüfaufträge durch die mit Verkehrsfragen beauftragten Fachämtern der Verwaltung und durch die Polizei stellt sich das Ergebnis wie folgt dar:

### Bestand

Der Dingbängerweg ist als Kreisstraße (K5) klassifiziert und von überörtlicher Verkehrsbedeutung. Eine Querschnittsbelastung des Dingbängerweges in diesem Bereich wurde im Jahre 2015 mit 1252 Kfz/h (16.00-17.00) ermittelt.

Der Straßenquerschnitt des Dingbängerweges weist eine Breite von ca. 6,10 m auf. Parallel zur Fahrbahn verläuft östlich ein 2,50 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg, der in beide Richtungen freigegeben ist.

Nördlich der Zufahrt zum Tennis- und Hockeyclub in ca. 220 m Entfernung befindet sich die Bushaltestelle „Hohenfeld“. Beide Bushaltestellen befinden sich im Bereich der Kreuzung Woestenkamp. Es handelt sich hierbei um Bushaltestellen am Fahrbahnrand, die nicht barrierefrei ausge-

baut sind und nicht den Anforderungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) entsprechen.

Die Bushaltestelle „Hohenfeld“ stadtauswärts befindet sich vor der Einmündung in das Park-Hotel „Schloss Hohenfeld Münster“. Die Bushaltestelle wird von der Buslinie 10 im 20 – Minuten-Takt bedient und ist mit einer Wall-Wartehalle ausgestattet.

Die gegenüberliegende Bushaltestelle „Hohenfeld“ stadteinwärts liegt hinter der Einmündung Woestenkamp in dem schmalen Grünstreifen und ist nur mit einem Bushaltestellenmast ausgestattet.

Aus der Fahrgastbefragung aus dem Jahre 2011 sind an der Haltestelle „Hohenfeld“ pro Tag 9 Ein- und Aussteiger zu verzeichnen.

Aufgrund der sehr geringen Fahrgastzahlen dürfte auch die Anzahl der Fußgängerquerungen in diesem Bereich äußerst gering sein.

Nach Mitteilung des THC besuchen in der saisonalen Hauptquerungszeit von März bis einschließlich Oktober in der Woche täglich zwischen 60 und 100 Kinder (bisher ca. 15 % Radfahrer), zwischen 25 und 40 Erwachsene und Studenten (davon sehr viele Radfahrer), das Vereinsgelände.

Zusätzlich wird der Hockeyplatz durch Schulen und Universität (periodisch) genutzt: Montag ca. 80 Studenten; Freitag ca. 40 Studenten (davon sehr viele Radfahrer).

An den Wochenenden finden je nach Spielbetrieb Turniere im Tennis mit ca. 200 Personen (ca. 20% Radfahrer) und Turniere im Hockey mit ca. 200 Personen und ca. 80 Erwachsenen (ca. 30 % Radfahrer) statt.

Im Winter findet für ca. 20 -100 Kinder und Jugendliche das Tennistraining statt.

### **Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an der vorhandenen Zufahrt**

#### **Variante 1: Fahrbahnteiler (Anlage 3)**

Die Verwaltung schlägt vor, den geplanten Fahrbahnteiler nördlich der vorhandenen Zufahrt zu den Sportanlagen einzubauen. Hierfür muss die Fahrbahn nach Westen verschwenkt werden. Für die Aufweitung der Fahrspuren ist jedoch an dieser Stelle kein Grunderwerb notwendig. Die Mittelinsel ist in einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Die Fahrstreifen im Bereich der Mittelinsel erhalten die Breite von 3,25 m in jeder Richtung.

Die Kosten für die Erstellung des Fahrbahnteilers belaufen sich auf ca. 90.000 €, für die Beleuchtung auf ca. 16.000 €.

#### **Variante 2: Lichtsignalanlage (Anlage 4)**

Die Fußgängerlichtsignalanlage ist nördlich der Einmündung vorgesehen. Im Bereich der geplanten Fußgängerlichtsignalanlage werden Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr plattiert.

Die Kosten für die Erstellung der Lichtsignalanlage belaufen sich auf ca. 37.000 € zzgl. jährliche Unterhaltungskosten von 1.000 €.

### **Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Bereich der vorh. Bushaltestellen**

#### **Variante 3: Fahrbahnteiler mit erf. Grunderwerb (Anlage 5)**

Die Planung sieht vor, südlich der Bushaltestelle „Hohenfeld –stadtauswärts“ einen Fahrbahnteiler einzubauen.

Dieser kann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten jedoch nur mit einem hohen baulichen Aufwand realisiert werden. Hierfür muss der Fahrstreifen nach Westen verschwenkt werden.

Um die Mittelinsel von der Straße Woestenkamp zu erreichen, muss ein 2,50 m breiter Streifen befestigt werden. Hierfür ist ein Grunderwerb (Teilfläche aus: Gemarkung: Roxel, Flurnummer: 33, Flurstücknummer: 7) notwendig.

Die Mittelinsel soll in einer Breite von 2,50 m vorgesehen werden. Die Fahrstreifen im Bereich der Mittelinsel erhalten die Breite von 3,25 m in jede Richtung.

Die Mittelinsel soll nicht nur den Fußgängern eine sichere Überquerungsstelle bieten, sondern auch Radfahrer, die den Dingbängerweg in diesem Bereich queren müssen, um auf den gemeinsamen Geh- und Radweg zu gelangen.

Beide Bushaltestellen werden als Bushaltestellen am Fahrbahnrand ausgebaut.

Diese werden mit einem 16 cm Niederflrbusbordstein und einem Blindenleitsystem ausgestattet. Dies entspricht einem Umbau und den Anforderungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).

Die vorhandene Wartehalle (Wall-Modell) an der Bushaltestelle stadtauswärts muss entsprechend versetzt werden. Um das Vorbeifahren an dem haltenden Bus zu gewährleisten, beträgt die Fahrstreifenbreite im Bereich der Bushaltestelle 5,50 m.

Beide Bushaltestellen können nur mit hohem Aufwand barrierefrei ausgebaut werden. Für diese Variante entstehen Kosten in Höhe von ca. 150.000 € für den Straßenbau und ca. 5.000 € für die Beleuchtung.

#### **Variante 4: Fahrbahnteiler ohne Grunderwerb (Anlage 6)**

Die Planung sieht vor, im Bereich der vorhandenen Bushaltestelle „Hohenfeld – stadteinwärts“ einen Fahrbahnteiler einzubauen.

Auch hier erhält die Mittelinsel eine Breite von 2,50 m.

Um die Anforderungen seitens der Feuerwehr zu erfüllen, muss die vorh. Bushaltestelle stadteinwärts in Richtung Norden verschoben werden. Somit kann der Abstand zwischen der Bushaltestelle und dem Fahrbahnteiler von 12,00 m Länge sichergestellt werden. Außerdem wird an dieser Stelle der komplette Straßenquerschnitt nach Westen verschoben, um die seitens der Feuerwehr empfohlene 6,35 m Fahrbahnbreite an der geplanten Fahrbahnrandhaltestelle zu berücksichtigen.

Der Vorteil bei dieser Variante ist, dass an dieser Stelle kein Grunderwerb erforderlich ist.

Beide Bushaltestellen werden mit einem Niederflrbusbordstein und einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Für diese Variante entstehen Kosten in Höhe von ca. 260.000 € für den Straßenbau und ca. 5.000 € für die Straßenbeleuchtung.

#### **Fazit**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer (insbesondere Kinder) wird seitens der Verwaltung als geeignete Maßnahme an dieser Stelle der Einbau einer Mittelinsel **Variante 1** als Vorzugslösung angesehen. Die geplante Mittelinsel an dieser Stelle bietet den Radfahrern und Fußgängern, die die Örtlichkeit aus Richtung Sentrup oder Mecklenbeck erreichen, eine sichere und attraktive Querungsmöglichkeit.

Die geplante Mittelinsel bewirkt eine Trennung der beiden Fahrtrichtungen, so dass die Kinder immer nur einen Fahrzeugstrom beobachten und lediglich einen Fahrstreifen in einem Zug überqueren müssen.

Die Aufstellung einer bedarfsabhängigen Fußgängerlichtsignalanlage **Variante 2** wird seitens der Verwaltung nicht empfohlen, da eine Fußgängerlichtsignalanlage häufig von Kindern und Jugendlichen aufgrund der Wartezeiten nach der Aufforderung nicht beachtet wird. Die Fußgängerfurt wird dann vielfach entweder nicht benutzt oder bei Rot überquert, wodurch neue Gefahrensituationen entstehen können.

Den Einbau eines Fahrbahnteilers in Höhe der vorhandenen Bushaltestelle „Hohenfeld“ (**Variante 3, 4**) wird seitens der Verwaltung nicht empfohlen. Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen kann kein akuter Bedarf für eine Querungshilfe an dieser Stelle abgeleitet werden. Zudem wäre der Einbau einer Mittelinsel an dieser Stelle mit hohen Kosten verbunden, denn für die Realisierung einer Mittelinsel ein Grunderwerb erforderlich ist. An dieser Stelle ist die Fahrbahn nicht breit genug und muss aufgeweitet werden. Zudem sind beide Varianten mit Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden.

Die Prioritätenliste für das Programm „Verbesserungen an Haltestellen“ umfasst inzwischen weit mehr als 100 Standortvorschläge. Bei der Priorisierung der Maßnahmen werden zunächst Synergieeffekte mit laufenden Baumaßnahmen berücksichtigt sowie Standorte im Umfeld von Senioreneinrichtungen. Aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen werden insbesondere auch die Haltestellen ausgebaut, an denen eine hohe Frequentierung besteht.

Die Haltestellen „Hohenfeld“ werden etwa von 9 Fahrgästen genutzt. Senioreneinrichtungen befinden sich nicht im direkten Umfeld. Von daher werden die Haltestellen nicht als vorrangig barrierefreie auszubauende Standorte eingestuft. In der gesamtstädtischen Betrachtung sind Haltestellen mit 150, 350 und bis zu 770 Fahrgästen vorrangig barrierefrei umzubauen. Ein Ausbau der Haltestellen „Hohenfeld“ ist somit kurzfristig nicht möglich.

Für die Maßnahme (**Variante 1**) stehen derzeit keine Finanzmittel zur Verfügung. Aufgrund der angespannten Haushaltslage ist derzeit nicht abzusehen, wann eine Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel für den Einbau der Mittelinsel möglich sein wird.

Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen hat in seiner Sitzung am 17.03.2015 das Prüfergebnis (V/0084/2015) der Verwaltung zur Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßenzügen in Münster außerorts zur Kenntnis genommen. Danach wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Dingbängerweg im Bereich der Haus- Nr. 319 bis in Höhe der Einfahrt zum Parkplatz Tennishalle auf 50 km/h reduziert, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Aufgrund der hohen Radfahrerquerungen hat die Verwaltung bereits in diesem Bereich die Anordnung des Verkehrszeichens 138 (Radfahrer kreuzen) vor dem Querungspunkt veranlasst.

I.V.

gez.

Stadtbaurat  
Denstorf

Anlagen:

- Anlage 1: Antrag der CDU-Fraktion
- Anlage 2: Anregung vom Tennis- u. Hockey-Clubs e. V.
- Anlage 3: Lageplan: Variante 1
- Anlage 4: Lageplan: Variante 2
- Anlage 5: Lageplan: Variante 3
- Anlage 6: Lageplan: Variante 4