



Amt für Mobilität und Tiefbau

07.05.2021

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Installation einer Lichtsignalanlage im Zuge der Veloroute Münster – Telgte zur Querung der Dyckburgstraße an der Einmündung zur Dingstiege, Anregung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, lfd. Nr. AnO/0006/2021

- Baubeschluss -

Beratungsfolge

27.05.2021	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
10.06.2021	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Planung zur Aufstellung einer Anforderungslichtsignalanlage zur Querung der Dyckburgstraße in Höhe der Einmündung zur Dingstiege gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.
2. Die Anregung AnO/0006/2021 ist damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 130.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen durch Zuwendungen des Landes NRW in Höhe von ca. 117.000 €.

Die Folgekosten für Wartung und Stromverbrauch werden mit ca. 2.000 € pro Jahr kalkuliert. Zusätzlich fallen jährlich Abschreibungen von rd. 5.000 € an.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			

Investitionsmaßnahme	0008	Verkehrsanlagen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2021	130.000	
Einzahlungen			2021	117.000	FöRi-kom-Nah, 90% der zuwendungsfähigen Kosten
Saldo				13.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2021 bei der o. g. Investitionsmaßnahme veranschlagt.

Begründung:

Mit der o. g. Anregung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL in der Bezirksvertretung Münster – Ost wurde die Verwaltung aufgefordert, die im Zuge der Veloroute Münster-Telgte bereits geplante Aufstellung einer Ampelanlage für Radfahrer zur Querung der Dyckburgstraße an der Einmündung zur Dingstiege kurzfristig vorzuziehen.

Diese Anregung wird damit begründet, dass vor allem in den Spitzenstunden ein erhöhtes Unfallrisiko für die Radfahrer besteht, da der Verkehr aus beiden Richtungen aufgrund der Kurvenlage auf der Dyckburgstraße für den Fuß- und Radverkehr erst relativ spät wahrnehmbar ist.

Bestand

Die Querung der Dyckburgstraße in Höhe der Einmündung zur Dingstiege ist Bestandteil der neu entstehenden Veloroute Münster-Telgte.

Im Februar 2020 wurde die Routenführung der Veloroute Münster-Telgte politisch beschlossen (V/0462/2019, V/1139/2019).

Die Veloroute Münster-Telgte ist die erste Veloroute im Stadtgebiet Münster, auf der im größeren Umfang mehrere Abschnitte baulich realisiert wurden. Dabei lag der Fokus dieser ersten Realisierungsphase auf der Ausweisung verschiedener Fahrradstraßen gem. der beschlossenen Vorlage V/0151/2019 „Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen“ und der baulichen Instandsetzung einzelner Streckenabschnitte. Der Baubeschluss zu den einzelnen Abschnitten V/0335/2020 wurde im Mai 2020 durch den AUKB gefasst. Der Abschnitt 10 der Veloroute Münster-Telgte, der u. a. die Querung der Dyckburgstraße beinhaltet, befindet sich zurzeit noch in der Bearbeitung.

Planung

Eine Bevorrechtigung der Veloroute über die Dyckburgstraße ist auf Grund der Klassifizierung der Dyckburgstraße als Kreisstraße (K33) im Bestand nicht möglich.

Die Verkehrsbelastung auf der Dyckburgstraße beträgt zurzeit an dieser Stelle in den Spitzenstunden ca. 740 Kfz/h -820 Kfz/h im Querschnitt. Der Kfz-Verkehr aus der Dingstiege mit ca. 24-40 Kfz/h ist im Vergleich zum Radverkehr mit ca. 67-90 Radfahrer/h sehr gering.

Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit wird an dieser Stelle eine Vollsignalisierung empfohlen, um eine eindeutige Vorfahrtsregelung auch gegenüber dem Zufußgehenden und Radfahrenden im Zuge der Dyckburgstraße zu gewährleisten.

Die Planung sieht eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes vor.

An der nördlichen Einmündung der Dingstiege wird eine Anforderungslichtsignalanlage installiert. Dabei werden im Zuge der geplanten Fußgängerfurt die Aufstellfläche für die Fußgänger neu befestigt und abgesenkt. Zudem wird eine Fußgängerfurt sowie die Haltlinien für den Kfz-Verkehr im Zuge

der Dyckburgstraße markiert. Die Fußgänger können ihre Freigabe über die geplanten Taster anfordern.

Als Pilotanwendung soll eine automatische frühzeitige Erfassung der Radfahrer über Sensoren im Zuge der Veloroute getestet werden. Die Sensoren (Wärmebild bzw. Radar-Detektoren) werden in ca. 25 m vor der Überquerungsstelle angeordnet, damit Wartezeiten der Radfahrer an der LSA möglichst ausgeschlossen werden und so ein durchgängiges, zügiges Radfahren ermöglicht wird. Zusätzlich werden gut erreichbare Taster installiert.

Um eine sichere Querung der Radfahrer zu gewährleisten wird die östliche Nebenanlage an die geplante Absenkung angepasst. Zudem wird die Radfahrerfurt über die Dyckburgstraße rot markiert.

Der Verkehrsstrom aus der Nebenrichtung der Fahrradstraße – Dingstiege wird in die Signalisierung einbezogen. Dabei werden zusätzliche Signalgeber für den Kfz aus der Fahrradstraße und für den Rad- und Fußgängerverkehr im Zuge der Dyckburgstraße aufgestellt.

Das freie Rechtsabbiegen für den Radverkehr aus der Fahrradstraße in die Dyckburgstraße wird über das Verkehrszeichen (VZ 721) „Grüner Pfeil für Radfahrende“ ermöglicht.

Der Lückenschluss „Abschnitt 10 der Veloroute Münster-Telgte – Markierung der Fahrradstraße zwischen der Eisenbahnbrücke bis zur Einmündung der Dyckburgstraße soll möglichst schnell und zeitgleich mit der Installation der Lichtsignalanlage erfolgen, um die Sicherheit der Zufußgehenden und Radfahrenden zu gewährleisten.

Sollten sich aus dem Planungsverfahren zur Veloroute Münster- Telgte für den Abschnitt 10 sowie nach der Verkehrsfreigabe der B481n noch Änderungen ergeben, kann die hier vorliegende Planung leicht angepasst werden.

Reduktionsvariante

Alle Umbauten und die Materialwahl wurden auf ein Mindestmaß begrenzt, welches sich aus den Anforderungen der Verkehrssicherheit ergibt. Weitere Reduktionsumbaumaßnahmen sind nicht möglich.

Kosten/Finanzierung:

Die Umsetzung der Maßnahme verursacht Kosten in Höhe von ca. 130.000 €. Finanzmittel stehen unter der Produktgruppe 1201 zur Verfügung.

Die Maßnahme ist förderfähig (Förderrichtlinien Nahmobilität) und es werden 90% der zuwendungsfähigen Kosten erstattet. Die Folgekosten für Wartung und Stromverbrauch werden mit ca. 2.000 € pro Jahr kalkuliert.

Nach heutigem Stand ist eine Realisierung im Jahr 2021 vorgesehen.

Die Anwohner und Eigentümer werden entsprechend dem Serviceversprechen des Amtes für Mobilität und Tiefbau frühzeitig über die Maßnahme informiert.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Anregung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, lfd. Nr. AnO/0006/2021

Anlage 2: Lageplan