

An den Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks

27. Oktober 2021

Münster-West

Herrn Jörg Nathaus

Pantaleonplatz 7

48161 Münster



A-W/0068/2021

Vertiefung und Erweiterung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich der Brücke des Rüschauswegs über die Bundesautobahn A 1

Die Bezirksvertretung möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, möglichst zeitnah die folgenden Maßnahmen umzusetzen bzw. in deren Sinne selbst Maßnahmen zu entwickeln, die das angestrebte Ziel erreichen, um den Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr durch eine im gesamten Straßenabschnitt durchgestimmte Verkehrsführung sicherer und konfliktfreier zu gestalten:

- a) Aufstellung des *Gefahrzeichens 136 (Kinder)* jeweils 25-50 m vor den Einmündungen *Am Gievenbach* und *Am Rüschaus*. Diese Beschilderung soll die bisherige Beschilderung mit dem *Gefahrzeichen 138 (Radverkehr)* ersetzen, wenn möglich. Außerdem wird in jedem Fall unter den Gefahrzeichen ein Zusatzschild mit der Streckenlänge dieses Abschnitts angebracht (z.B. *Zusatzzeichen 1001-34 für 800 m*).
- b) Ausschließliche Widmung der Seitenstreifen beiderseits der Fahrbahn als Fußgängerweg, sofern nicht schon geschehen:
 - Auf der westlichen/stadteinwärtigen Seite ab der Einfahrt zu Hausnummer 343 (ggü. Einmündung *Am Rüschaus*) bis zum Beginn des Radweges auf der anderen Seite der Brücke,
 - auf der östlichen/stadtauswärtigen Seite ab der Einmündung *Am Gievenbach* bis zur Einmündung *Am Rüschaus* auf der anderen Seite der Brücke.

Diese Widmung wird auf beiden Seiten durch Beschilderung allen Verkehrsteilnehmer*innen bekanntgemacht. Die Beschilderung soll ggf. an den Brückenübergängen wiederholt werden, weil dort die Schrammborde wieder auf Fahrbahnniveau absinken und als Aufforderung zur Benutzung durch Radfahrer*innen verstanden werden könnten.

- c) Vorverlegung und Verlängerung des *Überholverbots einspuriger Fahrzeuge (Verkehrszeichen 277.1)* sowie die entsprechende Aufhebung (*Verkehrszeichen 281.1*):

- Von vor der Einmündung der Zufahrt zu Haus Nr. 343/ggü. *Am Rüschaus* bis hinter die Abzweigung des gemeinsamen Fuß- und Radweges ggü. der Einmündung *Am Gievenbach*,
 - ab der Einmündung *Am Gievenbach* bis hinter die Einmündung *Am Rüschaus*.
- d) Anpassung der Rotmarkierung der Radwegführung über die Einmündung der Straße *Am Gievenbach* so, dass der Radverkehr mit einer angemessenen Breite und Deutlichkeit auf den Fahrstreifen stadtauswärts geleitet wird.
- e) Anordnung des **Endes** des gemeinsamen Fuß- und Radwegs in stadteinwärtige Richtung an der Einmündung *Am Rüschaus* und Anbringung einer geeigneten Beschilderung und Hinweisung, so dass der Radverkehr aus der Straße *Am Rüschaus* links auf den *Rüschausweg* einbiegt (ggf. bessere Positionierung des *Vorfahrt-gewähren-Schildes (Verkehrszeichen 205)*).
- f) Neugruppierung und Zusammenfassung der gegenwärtigen Beschilderung so, dass die geltenden Regelungen im Bereich der Brücke v.a. für den motorisierten Verkehr gut erfasst werden können. Dabei müssen die entsprechenden Warnungen und Anordnungen mindestens ab den Begrenzungen des kritischen Bereichs erfolgen, also bei *Am Rüschaus* und *Am Gievenbach*, zum Teil (Gefahrenhinweise) noch vorher.

Die Verwaltung überprüft, inwieweit die für die Brücke des Rüschauswegs über die A 1 vorgeschlagenen Maßnahmen sich auf vergleichbare Situationen im Stadtbezirk West übertragen lassen und informiert die Bezirksvertretung West darüber.

Begründung:

Die verkehrliche Situation im Bereich der Brücke des Rüschausweges über die Autobahn A1 ist seit langer Zeit zwar als potentiell gefährlich bekannt, eine generelle Lösung etwa durch einen modernen Neubau oder eine Erweiterung der Brücke zeichnet sich jedoch – auch aufgrund der Eigentumsverhältnisse – nicht ab.

In diesem Zusammenhang sind in jüngster Zeit nun erste Maßnahmen ergriffen worden, um die Situation zu entschärfen, namentlich durch die Aufstellung des *Verkehrszeichens 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen)*. Diese Maßnahme kann jedoch nur als ein Anfang gewertet werden, da in dem gesamten Bereich der Brücke zwischen den Einmündungen der Straßen *Am Gievenbach* und dort gegenüberliegend der Beginn des getrennten Radwegs stadteinwärts, sowie der Straße *Am Rüschaus* und der Einfahrt zur Hausnummer 343 weiterhin eine für die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer*innen unklare Lage herrscht, wie im Folgenden näher erläutert wird.

Ziel dieses Antrags ist es, in der vorliegenden Situation des Mangels die wenigen **Maßnahmen**, die der Stadt Münster überhaupt zur Verbesserung möglich sind, **zu bündeln und so zu vereinheitlichen, dass für alle Verkehrsteilnehmer*Innen zumindest ein Bewusstsein für den Zusammenhang der Strecke und ihre Gefährlichkeit erkennbar ist**, um so eine Entspannung der Situation herbeizuführen, ohne ununterbrochen auf die Präsenz der Ordnungsbehörden angewiesen zu sein (die diese auch gar nicht leisten könnten).

Erläuterungen und Begründungen zu einzelnen Antragspunkten

a) Der hier betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des Schulwegs von Kindern aus der Umgebung und aus Nienberge. Zum Teil werden die Bushaltestellen angesteuert, zum Teil führt der Weg weiter nach Gievenbeck. Angesichts der gefährlichen Situation in diesem Bereich erscheint es daher gerechtfertigt, hier das *Gefahrzeichen 136* anzuordnen.

Bislang ist an verschiedenen Stellen das *Gefahrzeichen 138 (Radverkehr)* angebracht. Die Aufstellung ist jedoch nach unserer Auffassung nicht konsequent und deckt vor allem nicht den gesamten Bereich ab. Sollte das *Gefahrzeichen 136* nicht aufgestellt werden dürfen, soll an den entsprechenden Stellen aber wenigstens das *Gefahrzeichen 138* aufgestellt werden.

Außerdem verdeutlicht eine Streckenlängenangabe an dieser Stelle dem Autoverkehr noch einmal mehr, dass der Bereich insgesamt eine Einheit darstellt und die dort angebrachten Verkehrszeichen in einem größeren Zusammenhang stehen.

b) Die Seitenstreifen beiderseits der Fahrbahn sind insgesamt nicht sehr breit und auf jeden Fall im Bereich des Wegs hinauf zur Brücke so schmal, das selbst eine Begegnung von Fußgängern kaum möglich ist, ohne dass eine*r der Beteiligten dazu auf die Fahrbahn treten müsste. Dennoch ist lediglich auf der westlichen Seite kurz vor der Einmündung des *Twerenfeldweges* eine Widmung als (ausschließlicher) Fußweg erfolgt. Durch die übrige, tlw. inkonsistente Beschilderung und Widmung im Umfeld der Brücke werden die Seitenstreifen von vielen Verkehrsteilnehmer*innen als Radweg angesehen, obwohl die Seitenstreifen dies nicht leisten können (vgl. Abb. (I) und (J)). Teilweise, etwa bei

den Schrammbords der Brücke, kann diese Nutzung auch eine sehr große Gefahr darstellen (vgl. Abb. (h)).

Daher sollte eine entsprechende Widmung erfolgen und der Radverkehr angehalten werden, die Fahrbahn auch zu nutzen. Um dann auch dem Kfz-Verkehr zu signalisieren, dass mit Radfahrer*innen auf der Fahrbahn zu rechnen ist und **nicht** auf dem Seitenstreifen, muss eine entsprechend deutliche Beschilderung erfolgen und ggf. wiederholt werden.

- c) Die Anordnung des Überholverbots von einspurigen Fahrzeugen sollte innerhalb der Bereiche, in denen tatsächlich mit Fahrrädern auf der Fahrbahn zu rechnen ist, erfolgen. Insbesondere auf der Nordseite der Brücke (Nienberger Seite) müsste dieser Bereich dann ausgedehnt und die Beschilderung umgesetzt werden.
- d) Die bisherige Rotmarkierung der Querung des Radweges über die Einmündung *Am Gievenbach* lässt den Schluss zu, dass die durchführende Verwaltungsstelle sich selbst nicht vollumfänglich darüber im Klaren war, ob der sich anschließende Seitenstreifen nun Fuß-, Rad- oder gar beides war oder ist. Gemäß der Beschilderung ist der „gemeinsame Fuß- und Radweg“ vor der Einmündung der Straße *Am Gievenbach* zu Ende, so dass der sich danach anschließende Seitenstreifen *auf keinen Fall* automatisch als Fuß- oder gar gemischter Fuß- und Radweg betrachtet werden sollte (vgl. Abb. (c)). Jedoch wird der Seitenstreifen (in beiden Richtungen) schon aus Selbstschutz von allen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen so genutzt, mit der Folge, dass aus Bequemlichkeit der motorisierte Verkehr diese Nutzung sogar für rechtlich bindend hält. Da im Sinne dieses Antrags der Seitenstreifen auf jeden Fall ausschließlich den Fußgänger*innen gewidmet sein soll, wäre die Rotmarkierung sinnvollerweise so umzugestalten, dass sie den Radverkehr für alle sichtbar auf die Fahrbahn ausleitet.
- e) Der von Norden kommende Radverkehr wird auf einem für beide Fahrtrichtungen zu nutzenden Radweg an die Engstelle der Brücke herangeführt. Die Nutzung des Radwegs ist angeordnet. Durch Beschilderung und Piktogramme ist dann sogar angeordnet, dass der stadteinwärtige Verkehr nach Querung der Straße *Am Rüschaus* weiter auf dem „falschen“ Seitenstreifen fährt, obwohl dort mit entgegenkommenden schnellen (denn es geht die Brücke hinunter!) Radfahrer*innen zu rechnen ist, und sich dort außerdem eine Bushaltestelle befindet. Diese Regelung wird zu keinem Zeitpunkt aufgehoben, so dass ein*e Radfahrer*in, die nun die gesamte Brücke auf dieser Seite überquert, sich selbst bei einem Unfall noch darauf berufen könnte (vgl. Abb. (b) und Abb. (j)), es erfolgt keine Aufhebung des gemeinsamen Rad- und Fußwegs mehr). In der Realität wird diese Anordnung jedoch meist ignoriert bzw. anders interpretiert. Stattdessen fahren die Radfahrer*innen oft zunächst auf der falschen Seite an der Bushaltestelle vorbei und versuchen – weil es dann im Begegnungsverkehr mit Kfz sehr eng wird – meist rollend/fahrend die Fahrbahn diagonal zu überqueren, um auf die „sichere“ richtige Seite zu gelangen (vgl. Abb. (d) und Abb. (e)). Dabei müssen sie den Verkehr von vorn und von hinten beobachten, was schwieriger ist, als lediglich den Verkehr von der Seite zu beobachten. Angesichts der Gefährlichkeit dieser Querung wäre es wünschenswert, den Radverkehr auch durch

Beschilderung so zu leiten, dass eine Abbiegung nach links aus *Am Rüschaus* erfolgt, wo Radfahrende dann zunächst stoppen oder zumindest sehr langsam fahren, um den Verkehr links und rechts (statt vorne und v.a. hinten) zu beobachten. So würde auch das Bewusstsein gestärkt, dass man die Fahrbahn auf ganzer Breite quert.

f) Zur Zeit sind die neuen Beschilderungen mit einem eigenen Pfosten z.T. **zusätzlich** angebracht worden. Dadurch kommt es sogar teilweise zu einer Verdeckung der Schilder untereinander. Klar ist, dass durch die hier aufgeführten Maßnahmen eine eventuell als aufwendig zu betrachtende Beschilderung entsteht. Diese muss unbedingt so angeordnet werden, dass sie für alle Verkehrsteilnehmer*innen schnell und mit einem Blick erfasst werden kann.

Im Fall der stadtauswärtigen Beschilderung besteht sogar die Gefahr, dass das Tempo-50-Schild durch das Vorfahrtschild übersehen wird. Da das Ortsausgangsschild dann bereits passiert wurde, kann dies zu einer Fehleinschätzung über die tatsächlich angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit führen (vgl. Abb. (I)).

In diesem Zusammenhang ergäbe sich eventuell die Möglichkeit, das *Verkehrszeichen 274-50 (maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h)* einzusparen, wenn die Ortsdurchfahrtsgrenze und damit die gelbe Ortstafel umgesetzt werden könnte.

Die Gesamtheit dieser Maßnahmen kann einen bedeutenden Beitrag zur Sicherheit in diesem Straßenabschnitt herbeiführen, der nicht nur für den Autoverkehr, sondern auch für den Fuß- und Radverkehr zwischen Nienberge und Gievenbeck von zentraler Bedeutung ist. Die Belange der einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen müssen hier neu abgewogen werden und die Rechte der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen besser geschützt werden.

Gezeichnet:

Für die Fraktion

Bündnis 90/Die Grünen/GAL

Anke Pallas, Fraktionssprecherin

Kai Bleker

Karina Kuschewski

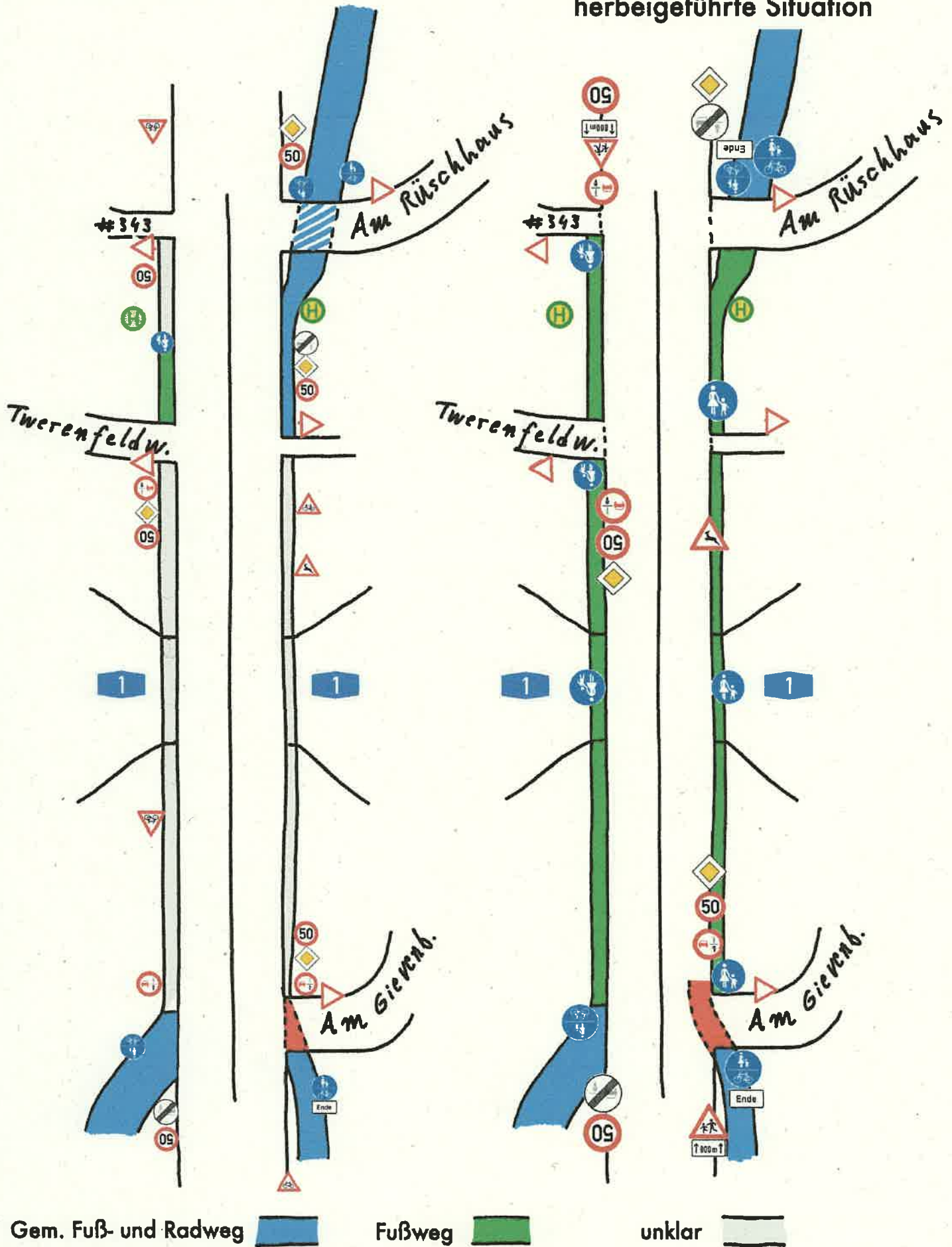
Jörg Nathaus

Dr. Hedwig Wening

Josef Freitag

Gegenwärtige Situation

Durch Antrag herbeigeführte Situation



Anhang: Bildliche Dokumentation der jetzigen Situation



(a) Blick über die Straße von der Zufahrt zu Haus Nr. 343 in Am Rüschaus. Der von Norden (links im Bild) kommende stadteinwärtige Radweg wird durch Markierungen auf der „falschen“ Seite weitergeleitet.



(b) Blick von der Einmündung Am Rüschaus stadteinwärts die Brücke hinauf. Der Radverkehr wird auf den sich rapide verengenden Seitenstreifen geführt, auf dem ihm sowohl Fußgänger*innen als auch Radverkehr begegnen können, da das durch die unklare Beschilderung auf der anderen Seite der Brücke theoretisch nicht ausgeschlossen werden kann. Auch im weiteren Verlauf des Seitenstreifens erfolgt kein Ausleiten auf die Fahrbahn.



(c) Blick von Süden stadtauswärts die Brücke hinauf. Im Vordergrund ist rechts die Einmündung der Straße Am Gievenbach. Hier deutet sich bereits an, dass die Beschilderung sich aus Sicht des motorisierten Verkehrs gegenseitig verdecken. Auch die problematische Linienführung der Rotmarkierung bei fehlenden Anordnungen für Fuß- und Radverkehr hinter der Einmündung ist gut zu erkennen.



(d) Ein E-Scooter-Fahrer benutzt den Seitenstreifen unbewusst korrekt, da auf seiner Seite in seiner Fahrtrichtung keine Beschilderung auf den benutzungspflichtigen Radweg hinweist.



(e) Radfahrende aus nördlicher Richtung kommend passieren den entgegenkommenden Gegenverkehr und die Bushaltestelle „auf der falschen Seite“, aber wie angeordnet.



(f) Radfahrende bleiben (ordnungswidrig) lieber auf dem Fußgängerseitenstreifen; das Überholverbot wird dementsprechend von Autofahrer*innen als nicht zur Situation gehörend ignoriert, da sich die Radfahrer*innen nicht in der Fahrbahn befinden.



(g) Ein*e Radfahrer*in entscheidet sich für die Herausforderung, über die Brückenkappe zu fahren und geht das Risiko ein, vom Schrammbord zu stürzen.



(h) Wahrscheinlich schon zu Fuß ein unangenehmer Abstieg, mit dem Fahrrad ganz sicher ein schwerer Sturz: Höhenunterschied des Schrammbords zwischen Seitenstreifen und Fahrbahn.



(i) Aus der Fahrzeugführungsposition gesehen verdecken sich einzelne Schilder (rechte Seite hinter Einmündung).



(j) Diese Situation ergibt sich aus der Beschilderung am Ende des gemeinsamen Fuß- und Radweges Am Rüschaus. Der Radfahrer von links hat angenommen, dass er – gegen den übrigen Verkehr – trotzdem auf dem Seitenstreifen fahren soll. Mit nur wenigen Sekunden Unterschied hätten sich alle drei nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen an derselben Stelle getroffen. Diese Situation kann nicht nur auf dem Hochbord eintreten, sondern im gesamten Verlauf dieses Straßenabschnitts.

(k) Wenn dann noch Hindernisse auftauchen – hier in Form eines behindernd abgestellten E-Scooters –, wird die Situation bei sich von hinten nähernden Fahrzeugen in der Fahrbahn und Verkehrsteilnehmer*innen, die sich an dieser Stelle vielleicht sogar in entgegengesetzten Richtungen bewegen, wahrscheinlich sehr brisant.



(l) Obwohl dieser Seitenstreifen möglicherweise als Fußweg ausgewiesen ist, wird er dennoch sehr oft von Radfahrer*innen genutzt. Das Bild über einen vorn montierten Fahrradkorb hinweg verdeutlicht, warum Radfahrende dazu ermuntert werden sollten, die Fahrbahn stattdessen zu nutzen: Der Seitenstreifen ist viel zu schmal.