



Amt für Mobilität und Tiefbau

13.04.2022

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Koops

Telefon: 492-6590

GKoops@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Rüschhausweg - Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs im Bereich Autobahnbrücke

Planungsbeschluss

Beratungsfolge

28.04.2022	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
11.05.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Der Planung und Einrichtung eines Schutzstreifens auf dem Rüschhausweg im Bereich der Autobahnbrücke wird auf Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfes vom März 2022 (Anlage 1) zugestimmt.
2. Die Anträge A-W/0034/2021, A-W/0068/2021 und A-W/0069/2021 sind damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 45.000€ für die Einrichtung eines Schutzstreifens entstehen. Einnahmen werden nicht erwartet.

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

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2022	45.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2022 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

## **Begründung:**

### **1. Voraussetzungen**

Ausgelöst durch die politischen Anträge A-W/0034/2021, A-W/0068/2021 und A-W/0069/2021 der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL aus der Bezirksvertretung Münster West, sowie diverser Bürgeranfragen wurde die Radverkehrssituation auf dem Rüschausweg im Bereich der Autobahnbrücke erneut geprüft, um Möglichkeiten zur Verbesserungen zu erarbeiten.

### **2. Beschreibung der Baumaßnahme**

#### Bestand:

Aktuell verfügt die Brücke über keinen Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der 6 m breiten Fahrbahn geführt. Zusätzlich verfügen die Brückenrampen über Seitenstreifen von ca. 1,30 m Breite, die regelmäßig von Radfahrenden als „Ersatzradweg“ benutzt werden. Auf der Brücke selber mündet dieser Seitenstreifen in den Brückenkappen mit einer hohen Kante zur Fahrbahn und einem für Radfahrende zu niedrigen Geländer zur Autobahn hin. Besonders die Brückenkappen sind daher für den Radverkehr definitiv ungeeignet.

#### Planung:

Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse von lediglich 6 m Breite auf der Brücke ist die Einrichtung eines klassischen Radweges nicht möglich. Weder als Radfahrstreifen noch als beidseitiger Schutzstreifen, da hierfür eine notwendige Fahrbahnbreite von mindestens 7 m vorhanden sein muss. Auch eine Verbreiterung der bestehenden Brücke, zur Einrichtung eines Geh- und Radweges ist aus bautechnischen Gründen nicht möglich. Eine geringfügige Verbreiterung der Brückenrampen ist zwar denkbar, allerdings ist die vorhandene Brückenkappe nicht für Radverkehr ausgelegt.

Analog zur Planung auf der Schillerstraßenbrücke besteht die Möglichkeit einen einseitigen Schutzstreifen zu markieren, um den Radfahrenden auf dem kritischen Abschnitt beim Hochfahren der Brückenrampen einen „eigenen geschützten Raum“ zu ermöglichen. Dieser Schutzstreifen wird bis hinter den Beginn der Brückenkappen fortgeführt, um dem Radfahrenden klar zu verdeutlichen, dass diese nicht zum Befahren für Radfahrende geeignet sind. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr wie im Bestand im Mischverkehr mit auf der Fahrbahn geführt. Der vorhandene Seitenstreifen wird künftig als Gehweg beschildert, um auch dem Fußverkehr einen Raum auf der Brücke zuzuweisen.

Auf der Stadtseite der Brücke wird der Radverkehr möglichst spät aus dem vorherigen gemeinsamen Geh- und Radweg über eine neue Furt in der Einmündung „Am Gievenbach“ auf den neuen Schutzstreifen geleitet.

Auf der Seite Nienberge wird der Schutzstreifen bis zur Einmündung „Am Rüschaus“ verlängert, um Radfahrenden in Fahrtrichtung Gievenbeck am Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges das Einbiegen in den Schutzstreifen zu ermöglichen. Hierfür wird die vorhandene Furtmarkierung erneuert und an die künftige Verkehrsführung angepasst. Zusätzlich wird sowohl eine Stopp-Regelung eingefügt, um die vorhandene Gefahrenstelle zu entschärfen, als auch das Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges durch das entsprechende Verkehrszeichen ergänzt.

Im Rahmen der Umplanungen wurde die vorhandene Beschilderung überprüft und teilweise angepasst und neu geordnet. Die bereits vorhandenen VZ 277.1 „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträdern mit Beiwagen“ bleiben für beide Fahrtrichtungen bestehen. Somit ist auch durch den künftigen Wegfall der Fahrbahn Mittelmarkierung ein Überholen von Radfahrenden nicht zulässig.

### Nicht in die Planung aufgenommene Forderungen der genannten Anträge:

Wie bereits dargelegt, ist sowohl die Verbreiterung der Brücke, als auch die Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges über die Brücke nicht möglich. Die vorhandenen Seitenstreifen sind auf der stadtwertigen Seite bereits im vergangene Winter auf ihre maximal mögliche Breite erweitert worden. Eine Führung des Radverkehrs über den Seitenstreifen wird von Seiten der Verwaltung nicht für sinnvoll erachtet, da eine Führung über die Brückenkappe aufgrund von fehlenden Breiten nicht möglich ist. Somit würde das Einfädeln des Radverkehrs kurz vor der Brückenkappe stattfinden müssen, was als großes Sicherheitsrisiko angesehen wird.

Die vorhandene Beschilderung im überplanten Abschnitt wurde in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei geprüft und überarbeitet. Einige der eingebrachten Forderungen können nicht umgesetzt werden, dies wird im Folgenden erläutert.

Eine Ortstafel kann nicht versetzt werden, um auf die Beschilderung der geltenden Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 zu verzichten. Der Standort von Ortstafeln ist geknüpft an bestimmte Vorgaben der VwV-StVO, demnach wird eine Ortstafel dort aufgestellt, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts fahrenden Verkehr erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt dann vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Demnach kann die Ortstafel im vorliegenden Fall nicht versetzt werden.

Für eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sind aktuell keine Gründe ersichtlich. Außerorts gilt grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, es wurde somit die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits massiv von 100 km/h auf 50 km/h gedrosselt.

Die vorhandenen Gefahrenzeichen für „Achtung Radfahrer“ können nicht durch Gefahrenzeichen „Achtung Kinder“ ersetzt werden. Das Gefahrenzeichen „Achtung Kinder“ wird lediglich gesetzt bei einer erwartbaren Vielzahl von Kindern im Nahbereich z.B. auf Höhe von Kindergärten und Schulen. Eine Aufstellung in Ausnahmefällen wird unterlassen um zu verhindern, dass das Gefahrenzeichen seine Wirkung verliert. Auch der Anbringung eines Zusatzschildes für die Abschnittslänge des Gefahrenzeichens „Achtung Radfahrer“ wird nicht zugestimmt, da das Gefahrenzeichen bereits im Bestand wiederholt wird und so die Verkehrsteilnehmenden ausreichend auf die bestehende Gefahrenlage hingewiesen werden.

Die Anordnung des Überholverbots einspuriger Fahrzeuge erfolgt ausschließlich auf den Brückenrampen aufgrund der an diesen Stellen vorhandenen schlechten Sichtbeziehungen. Einer Vorverlegung der Verkehrszeichen 277.1 kann daher nicht zugestimmt werden. Eine zusätzliche Anordnung der Verkehrszeichen 277.1 auf den Brückenkappen ist nicht möglich, da eine Wiederholung nur hinter Einmündungen sowie auf sehr langen Streckenabschnitten erfolgt.

In Münster werden nur Straßen und Wege innerhalb geschlossener Ortschaften sowie die beschlossene Kanalpromenade beleuchtet. Der Rüschausweg ist im Bereich der Brücke in der Baulast der Autobahn GmbH welche grundsätzlich keine Straßenbeleuchtung auf ihren Straßen installieren. Um hier eine Straßenbeleuchtung zu betreiben, müsste die Stadt Münster die Kosten und die Unterhaltung übernehmen. Auch in einem solchen Fall hat die Stadt Münster bislang keine Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften beleuchtet.

### **3) Ausschreibung und Bau**

Die Umsetzung der Maßnahme soll im Jahr 2022 erfolgen.

Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird mit dem Ordnungsamt abgestimmt.

Arbeiten seitens des Kanalbaus sind nicht geplant.

#### **4) Beträge Dritter/Zuschüsse**

Die Planung löst keine Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz NRW aus.

#### **5) Genehmigungen/Vereinbarungen**

Für die Maßnahme ist keine Genehmigung erforderlich.

#### **6) Liegenschaftliche Regelungen**

Es sind keine liegenschaftlichen Regelungen erforderlich.

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

Die gesammelten Anregungen für den Neubau der bestehenden Brücke zur perspektivischen Einrichtung eines auskömmlichen Geh- und Radweges über die A1 wurden von der Stadt Münster an den Baulastträger weitergeleitet.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff  
Stadtbaurat

#### **Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1: Lageplan