



Amt für Mobilität und Tiefbau

11.05.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Rüller

Telefon: 492-6920

Rueller@stadt-muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Melchersstraße - Kennzeichnung von Kfz-Stellflächen für ‚fares Parken‘ und Einrichtung der Rechts-vor-Links-Regelung

Beratungsfolge

24.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
01.06.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht

Bericht:

Antragslage

Mit dem Beschluss des Hauptausschusses zur Vorlage V/0728/2020/1 „Grundsatzbeschluss für ein integriertes Parkraumkonzept Münster“ wurde die Verwaltung beauftragt, zeitnah zwei Modellprojekte für ‚fares Parken‘ in den Wohngebieten Hansa-Hafen-Viertel und Kreuzviertel zu entwickeln. Dabei soll sich die grundsätzliche Ausrichtung am ‚Karlsruher Modell‘ orientieren, um eine problemlose und komfortable Nutzung der Geh- und Radwege und Konfliktreduzierung auf der Fahrbahn bei gleichzeitigem Erhalt möglichst vieler Parkmöglichkeiten zu ermöglichen.

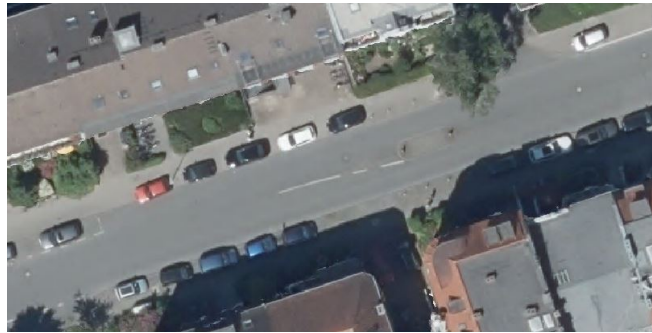
Ergänzend liegen der Verwaltung verschiedene Anregungen nach § 24 GO NRW zum ‚Fairen Parken‘ im Kreuzviertel und zur Ausweisung der in Tempo-30-Zonen üblichen Rechts-vor-Links-Regelung vor. Mit dem Antrag A-M/0008/2022 der Bezirksvertretung Münster-Mitte vom 25.04.2022 wird die Verwaltung aufgefordert die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr zu stärken und die Lebensqualität in den Wohnquartieren zu steigern und konkret in Ziffer 2 die Markierungsarbeiten auf der Melchersstraße mit Beginn der Sommerferien zu beginnen. Die weiteren Punkte des Antrags werden in einer separaten Stellungnahme der Verwaltung beantwortet.

Bestand

Die Melchersstraße befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Die Verkehrsbelastung liegt bei etwa 264 Kfz/h. Bis Oktober 2016 wurden die Buslinien 3 und 4 über die Melchersstraße geführt. Einige Standorte der ehemaligen Haltestellen sind noch durch einen 16 cm hohen Busbordstein erkennbar. Im gesamten Quartier besteht ein hoher Parkbedarf. Bei Zählungen wurden morgens 137 und abends 170 parkende Kfz auf der Melchersstraße erfasst. Von den abgestellten Fahrzeugen parken aktuell etwa 80 % überwiegend vollständig auf dem Gehweg oder stellenweise auch aufgesattelt.



Beispiel Gehweg vor Haus Nr. 86/88



Beispiel Querungsstelle Haus Nr. 14

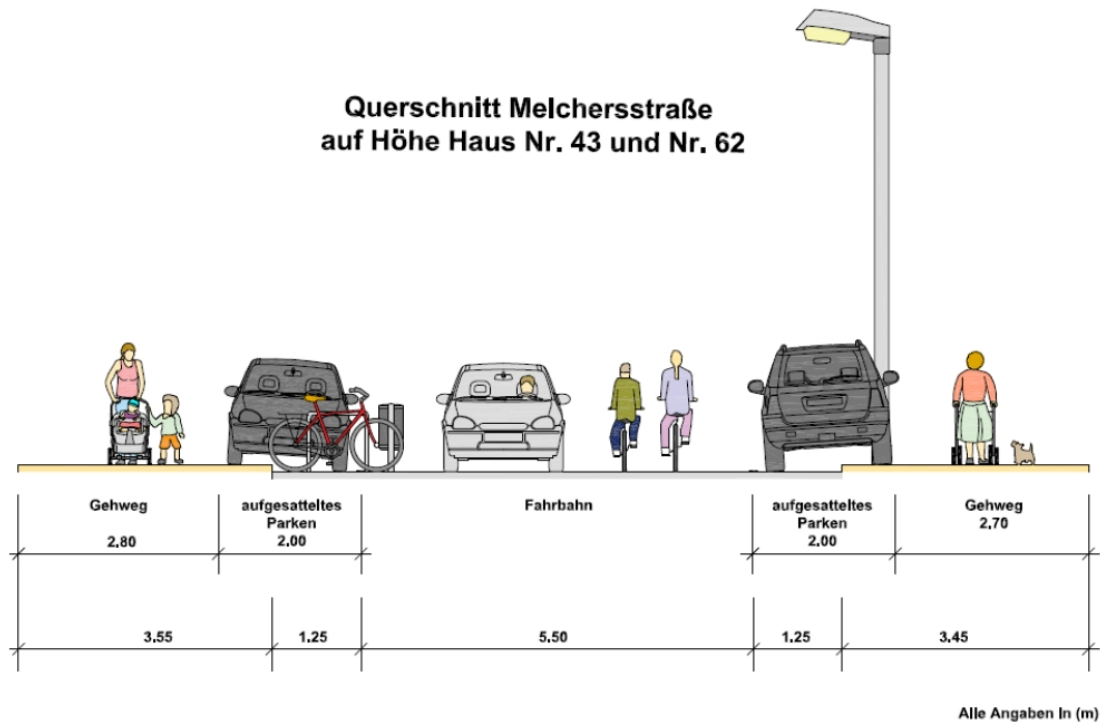
Hierdurch wird nicht nur der Gehweg in seiner Funktion als Aufenthalts- und Bewegungsraum für zu Fuß Gehende sondern auch die Sicht auf querende zu Fuß Gehende im Bereich der Querungsstellen und auf den bevorrechtigten Kfz-Verkehr an den Einmündungen erheblich eingeschränkt.

Die Querungsstellen werden bereits durch Sperrpfosten freigehalten, allerdings behindern unmittelbar davor und dahinter abgestellte Fahrzeuge die Sichtbeziehungen zwischen Querenden und Längsverkehr.

Lösungsansatz - Kennzeichnung von Kfz-Stellplätzen als ‚aufgesatteltes Parken‘

Eine komplette bauliche Umgestaltung des Straßenraumes ist weder kurzfristig umsetzbar noch finanzierbar. Seitens der Verwaltung wurde daher geprüft mit möglichst ‚weichen‘ Maßnahmen und einem geringen Reglementierungsaufwand eine Verbesserung der Gehwegsituation für zu Fuß Gehende zu ermöglichen und gleichzeitig möglichst wenig Stellplatzangebot zu reduzieren. Dabei wurde sich an dem Karlsruher Modell - Gehwegparken nur noch in gekennzeichneten Zonen und einer Gehwegbreite von mind. 1,60 m – orientiert. Diese dem Karlsruher Modell zugrundeliegende Mindestgehwegbreite begründet sich dabei aus der Mindestbreite für einen Rollstuhl (1,10 m) und einem Sicherheitsabstand zum parkenden Fahrzeug (0,50 m). Dieses Maß entspricht damit nicht der Regelbreite der gängigen Regelwerke. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird eine Regelbreite von 2,50 m für Gehwege gefordert. Insbesondere in den innerstadtnahen Wohnquartieren sind die Gehwege häufig schon im Bestand baulich schmäler als 1,60 Meter und somit nach obiger Definition nicht barrierefrei. Eine durchgehende Regel- oder auch Restbreite von 2,50 m für Gehwege ist in diesen Quartieren daher kaum umsetzbar. Für einen Begegnungsfall von zu Fuß Gehenden sollten dann zumindest punktuelle Aufweitungen sichergestellt werden.

Im Bestand beträgt der Straßenquerschnitt der Melchersstraße etwa 15,00 m. Mit der Herausnahme des Busverkehrs konnte der Schwerverkehrsanteil bereits reduziert werden. Die Planung sieht vor - soweit möglich - beidseitig Parkierungsflächen unter teilweiser Nutzung der Gehwege anzubieten. Die Fahrbahnbreite wird auf 5,50 m reduziert, wodurch die Fahrgeschwindigkeit in der Melchersstraße erwartungsgemäß verringert wird. Die verbleibende Fahrbahnbreite entspricht einem Begegnungsfall Lkw/Pkw. Für parkende Fahrzeuge wird auf der Fahrbahn eine Markierung im Abstand von 1,25 m vom Hochbord aufgebracht. Vom Gehweg werden damit noch etwa 0,75 m für die Kfz benötigt. Für zu Fuß Gehende verbleiben nutzbare Gehwegbreiten von 2,00 m bis 2,85 m. Im Bereich der 16 cm Busbordsteine werden keine Parkmarkierungen vorgesehen da beim Überfahren des hohen Bordes oder beim Öffnen der Türen Schäden an den Fahrzeugen nicht auszuschließen sind. Damit die Gehwege auch von abgestellten Fahrrädern weitgehend freigehalten bzw. diese geordnet abgestellt werden können, sind ergänzende Fahrradanklehbügel vorgesehen. Diese bieten zudem die Möglichkeit der Freihaltung der Sichtfelder und weiterer punktueller Einengungen der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung.



Straßenquerschnitt (geplant)

Mit der Einrichtung der Parkierungsflächen soll eine klare und leicht verständliche Regelung geschaffen werden. Das bisher überwiegend illegale, aber geduldete Parken wird soweit als möglich, aber auch nur soweit als nötig reduziert. Für die Melchersstraße bedeutet die Neuordnung des Kfz-Parkens eine Reduzierung um etwa 30 dieser gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ‚illegalen‘ Stellplätze. Diese befinden sich im Bestand beispielsweise an der Querungsstelle in Höhe Kellermannstraße vor den Häusern 31 und 33, beidseitig der Einmündung Marientalstraße oder vor den Häusern 86 und 88.

Einrichtung der Rechts-vor-Links-Regelung in der Tempo-30-Zone

Die StVO i.V.m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) sieht vor, dass bei der Vorfahrtsregelung die Interessen der öffentlichen Verkehrsmittel zu berücksichtigen sind. So ist es möglich, in Tempo 30 Zonen entgegen der grundsätzlichen Vorfahrtsregelung (rechts vor links) denjenigen Kreuzungszufahrten Vorfahrt zu gewähren, in denen öffentliche Verkehrsmittel linienmäßig verkehren. Um einen reibungslosen Busbetrieb sicherzustellen und sowohl Fahrgäste als auch Anwohner nicht durch permanentes Bremsen und Anfahren der Linienbusse zu beeinträchtigen, wurde die Melchersstraße gegenüber den Stichstraßen bevorrechtigt. Der Grund für die Bevorrechtigung der Melchersstraße ist nunmehr entfallen. Mit der Herausnahme der Buslinie soll nun die bisherige Vorfahrtregelung auf der Melchersstraße zurückgenommen werden und wieder die Regel rechts vor links gelten. Mit der Wiedereinführung der Rechts-vor-links-Regelung geht eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in der Melchersstraße einher.

Die vorhandene Beschilderung der Vorfahrt (VZ 206) wird entfernt. Grundsätzlich könnte auf eine Beschilderung der neuen Vorfahrtregelung innerhalb der Tempo-30-Zone verzichtet werden. Zur Vermeidung von Fehlverhalten oder Missachtung der Vorfahrt wird vorübergehend jeweils zu Beginn der Melchersstraße auf die geänderte Vorfahrt (VZ 101 und Zeichen 1008-30) sowie vor den einmündenden Straßen auf die Kreuzung/Einmündung (VZ 102) hingewiesen.

Weiteres Vorgehen

Die Einrichtung der Parkierungsflächen auf der Melchersstraße stellt ein erstes Modellprojekt für die Rückgewinnung des Gehweges als Aufenthalts- und Bewegungsraum für zu Fuß Gehende durch die

Neuordnung des Parkens im Kreuzviertel dar. Der großzügige Straßenraum lässt hier eine ‚Umverteilung‘ zugunsten des Fußgängerverkehrs zu ohne im erheblichen Umfang das Parken einzuschränken. Mit dieser ersten Maßnahme sollen Erfahrungen zu Auswirkung und Akzeptanz gesammelt und analysiert werden, wobei grundsätzlich das Ziel verfolgt wird, an weiteren Straßen im Quartier bei denen der Straßenquerschnitt breit genug ist, Gehwege sukzessive von parkenden Fahrzeugen freizumachen. Bei Straßenquerschnitten mit Gehwegbreiten von unter 2,50 m und Fahrbahnbreiten von 5,00 m - 6,00 m ist bei einer nach dem Karlsruher Modell beispielhaft geforderten Gehwegbreite von mindestens 1,60 m für den Fußverkehr ein nicht unerheblicher Eingriff in das Parken zu erwarten. In allen anderen schmaleren Straßen sollte daher in einem ersten Schritt das Ziel sein mindestens an einer Straßenseite den Gehweg von aufgesattelt parkenden Fahrzeugen frei zu halten und entsprechend einseitig am Fahrbahnrand zu markieren.

Ganz grundsätzlich wird sich das integrierte Parkraumkonzept Münster, das zurzeit erarbeitet wird, u.a. mit der Fragestellung zur zukünftigen Ordnung des Parkens in dicht bewohnten Wohnquartieren mit hohem Parkdruck befassen. Erwartet werden neben dem hier in Ansatz gebrachten „Karlsruher Modell“ weitere Lösungsvorschläge um insgesamt ein Portfolio an angepassten Maßnahmen für die unterschiedlichen vor Ort Situationen zu haben. Sämtliche weiteren Einzelplanungen erfolgen daher auch bereits jetzt in enger Abstimmung mit den Erarbeitenden des integrierten Parkraumkonzeptes.

Die Umsetzung der Markierungen und Beschilderung wird schnellstmöglich erfolgen und durch Informationen der anliegenden Haushalte und Presse ergänzend begleitet.

i.V.

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:
Lageplan
Antrag A-M/0008/2022