

Ausschuss für Verkehr und Mobilität

- **Vorlage V/0252/2022 – Anpassung der Geh- und Radwegführung im Zuge des Neubaus der Warendorfer Straßenbrücke über den DEK ab Emsstraße**

hier: Beantwortung der dargelegten Rückfragen und Anregungen des Ausschuss für Verkehr und Mobilität im Bereich der stadteinwärtige Rampe der Warendorfer Straßenbrücke

Generell:

Die Vorlage dient der Vorstellung der künftigen Westrampe der neuen Warendorfer Straßenbrücke in ihren Grundzügen zur Sicherstellung der eingeforderten Breiten, die insbesondere durch die aktuell beauftragte Dimensionierung und Flächenaufteilung der neuen Straßenbrücken über den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) begründet werden. Die hier dargelegten Breiten, Maße und Aufteilungen basieren auf dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum DEK-Ausbau im Stadtstreckenbereich aus dem Jahr 2008. Die erforderlichen Verkehrsräume für den Fuß-, Rad und Kfz-Verkehr, inkl. der Anforderungen an neuzugestaltende Bushaltestellen, wurden zu diesem Zeitpunkt gegenüber dem Vorhabenträger formuliert und eingebracht. Sie basieren im Grundsatz auf den Ausführungen der immer noch geltenden Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt06).

Diese werden und wurden in dem dargelegten verkehrstechnischen Entwurf (VE) des beauftragten Ingenieurbüros berücksichtigt. Die folgenden Stellungnahmen basieren auf diesen Richtlinienwerten.

Grundsätzlich wird von der Fachverwaltung gegenüber dem Vorhabenträger dafür eindringlich geworben, auf einen stadtauswärtigen baulichen Gehweg auf den Rampen und insbesondere über die stadtauswärtige Brücke, die auch künftig direkt an die neue Eisenbahnbrücke grenzen wird, zu verzichten und diesen nur als notw. Betriebsweg zur Unterhaltung des Brückenbauwerkes bereitzustellen. Hieraus resultiert auch eine bedeutende Flächen- und somit Kosteneinsparung bei den künftigen beiden Straßenbrückenbauwerken.

Mit der Bündelung des Fuß- und Radverkehrs auf der Nordseite wird nicht nur eine attraktivere Führung, insbesondere mit Sicht auf die Schleuse, sondern auch auf die konfliktträchtige Querung des Fuß- und Radverkehrs in Höhe der Einmündung Wilhelmshavenufer verzichtet und der nahtlose Übergang zum einseitigen Fußweg- und Zweirichtungsradweg der Neuplanung des Landesbetriebes Straßenbau NRW auf stadtauswärtiger Seite sichergestellt.

Zum Thema Radverkehr

ANREGUNG:

- Der gegenläufige Radweg ist durch den 0,75 m schmalen Schutzstreifen nicht ausreichend vor dem motorisierten Verkehr geschützt, insbesondere nicht ausreichend gegen Blendung (im Gegenverkehr) und Spritzwasser geschützt. Hier muss für einen stärkeren Schutz und mehr Sicherheit des Radverkehrs gesorgt werden.

STELLUNGNAHME:

- Der 0,75 m breite Schutzstreifen auf der Rampe entspricht dem erforderlichen Abstandsmaß zur Gegenfahrbahn. Dieses Regemaß entspricht der Fortführung des Zweirichtungsradweges im Ausbaubereich der Neuplanung des Landesbetriebes Straßenbau NRW, dessen Funktionalität im stadteinwärtigen Bereich bis zur Einmündung in die Emsstraße fortgeführt wird.
- Da der gegenläufige Radverkehr auf dem höher gelegenen baulichen Radweg verläuft, ist von keiner maßgeblichen Blendung durch den Kfz-Verkehr auszugehen. Für eine bauliche Trennung und / oder einen größeren Abstand zur Fahrbahn stehen keine bzw. nur eingeschränkt Flächen zur Verfügung, die erheblich in das nördlich-angrenzende urbane Wohnumfeld eingreifen.
- Ein zusätzlicher Spritzschutz bedürfte ebenfalls Flächen, für die nachhaltig in den angrenzenden Bestand eingegriffen werden müsste. Zudem besteht hierzu funktional kein Erfordernis.

FAZIT: Der zugrunde gelegte 0,75 m Abstand zur Fahrbahn genügt dem Schutz und der Sicherheit des Radverkehrs in ausreichendem Maße. Der Abstand entspricht dem Regelwerk. Zusätzliche Breiten würden massiv in den angrenzenden Straßenraum eingreifen und insbesondere die weitgehend geschützten, prägenden Alleebäume der Parallelstraße (Wohnstraße Warendorfer Str., parallel zur Landesstraße) nicht erhalten können.

ANREGUNG:

- Der einseitige Zweirichtungsradweg mit 1,5m pro Richtung ist für die bedeutsame Strecke Telgte – Münster knapp bemessen und ermöglicht kein sicheres Überholen oder Entgegenkommen von Lastenrädern oder Rädern mit Anhängern. Die Möglichkeit einer Verbreiterung auf 2m pro Richtung sollte geprüft werden.

STELLUNGNAHME:

- Der einseitige Zweirichtungsradweg ist mit 1,5 m pro Richtung ist richtlinienkonform dimensioniert. Er entspricht der im Planfeststellungsverfahren festgelegten und von der Stadt Münster ursprünglich eingeforderten Breite von verkehrssicheren gegenläufigen Zweirichtungsradwegen. Flächen für Verbreiterungen stehen, insbesondere im Bereich des Brückenbauwerkes, nicht zur Verfügung.

ANREGUNG:

- Die rechtwinklige Führung des querenden Radverkehrs an der LSA Emsstraße ist zu eng geplant und insbesondere im Begegnungsverkehr, mit Lastenrädern oder Anhängern nicht zu befahren.

Die Querung muss stärker abgerundet sein und mit mehr Raum schräg über die Warendorfer Straße geführt werden, um eine komfortable Querung und Begegnungsverkehr möglich zu machen.

STELLUNGNAHME:

- Die rechtwinklige Führung des querenden Radverkehrs ist durch die Vorfahrtsregelung und der Einfahrt auf den Zweirichtungsverkehr geschuldet. Diese setzt unter Verkehrssicherheitsaspekten die erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme mit kreuzenden Fußgängern, i. V. m. der unmittelbaren Lage der Einmündung der Emsstraße, voraus. Zur Förderung des Radverkehrs wurde auf eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr über die Warendorfer Str. verzichtet und separate Aufstellbereiche geschaffen, die den Begegnungsfall für den Radverkehr gewährleisten.

Lediglich im abknickenden Verlauf müssen sich Radfahrende, insbesondere mit Lastenrädern oder Anhängern, mit dem Gegenverkehr, als auch dem kreuzenden Fußgängerverkehr, arrangieren. Das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme ist an diesem Einmündungspunkt, wo die straßenbegleitende Radverkehrsführung auf die einseitige Führung im Zweirichtungsverkehr trifft, besonders hoch zu gewichten. Dieser Aspekt wurde im Zuge der stattgefundenen Ämterabstimmung im dargelegten Entwurf besonders beachtet.

Eine stärkere Abrundung wird geprüft und kann voraussichtlich durch den mittigen Versatz der LSA-Standorte im Zuge der Ausführungsplanung in Aussicht gestellt werden.

Eine schrägere Radverkehrsführung über die Warendorfer Straße bedingt grundsätzlich verlängerte Räumzeiten, schnellere Geschwindigkeiten des ein- und abbiegenden Radverkehrs und damit erfahrungsgemäß ein rücksichtsloseres Verhalten gegenüber dem parallelverlaufenden Fußverkehr, beim Ansteuern bzw. Verlassen der Querung. Beim Verlegen der Querung auf der nördlichen Seite müsste eine räumlich ungünstigere Verlagerung der Bushaltestelle – mit 16er Hochbord – berücksichtigt und neu geplant werden. Diese würde zudem einen größeren Eingriff in den bestehenden Baumbestand auslösen. Erfahrungsgemäß muss grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass im Zuge der noch ausstehenden Detail- und Ausführungsplanung die Gleisführung über den DEK, die Rahmenbedingungen zur hier vorgestellten Planung noch im Detail angepasst werden müssen. Die hier vorgestellte Planung geht zunächst von der Bestandssituation der Gleisführung aus und formuliert und sichert entsprechende Rahmenbedingungen zur verkehrssicheren Anbindung und Querung des Fuß- und Radverkehrs.

Zum Thema ÖPNV

ANREGUNG:

- Zur Bevorrechtigung des Busverkehrs soll jeweils eine Spur auf der Warendorfer Straße als Busspur ausgewiesen werden.

STELLUNGNAHME:

- Die Aufteilung und Nutzung der Fahrstreifen ist im Zuge der hier erforderlichen Zustimmung zur Planung gegenüber dem Vorhabenträger nicht relevant. Eine entsprechende Zielsetzung kann politisch jederzeit nachträglich erfolgen und veranlasst werden. Die Ausweisung eines Bussonderfahrstreifens erfordert zudem die nachzuweisende Schlüssigkeit im Gesamtzusammenhang, sowohl mit der ÖPNV-Beschleunigung als auch mit der Bewältigung des Kfz-Aufkommens auf der Warendorfer Straße im Übergangsbereich zwischen den inner- und außerörtlichen Verkehren. Hierzu liegen bislang keine verbindlich zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen vor.

ANREGUNG:

- Die WLE-Brücke sollte gegenüber dem Ausbau der Brücke an der Warendorfer Straße in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt priorisiert werden. Die WLE-Brücke ist Voraussetzung für die Inbetriebnahme der WLE/S8, hier sollten vermeidbare Verzögerungen ausgeschlossen werden.

STELLUNGNAHME:

- Eine evtl. erforderliche Priorisierung obliegt dem Vorhabenträger. Die neu zu errichtende WLE-Brücke wurde seit Jahren bereits mehrfach vom Vorhabenträger in der Zeitkette verschoben. Beide Brücken sind die beiden letzten im Zuge des Stadtstreckenausbaus Münsters und werden unabhängig voneinander bearbeitet. Die Vergabe der Ausführungsplanung der WAF-Straßenbrücken ist beim Vorhabenträger bereits durchgeführt. Dieser wartet im Zuge dieses Grundsatzbeschlusses auf die Zustimmung zur dargelegten Grundsatzplanung, unabhängig der noch geringfügig anzupassenden genannten Punkte, im Sommer 2022 von Seiten der Stadt Münster.