

32.12.0010
Frau Kopp

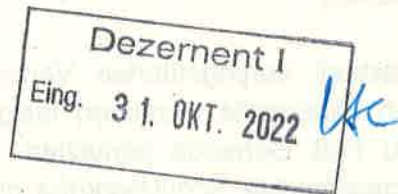


17.10.2022
3220

**An die Bezirksvertretung
Münster-Ost**

**über
Herrn Stadtrat Heuer**

**über
33.22**



**Mehr Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende bei der Querung der
Warendorfer Straße hinter der Kanalbrücke stadtauswärts**

- Antrag lfd. Nr. A-O/0001/2022 Interfraktioneller Antrag der CDU-Fraktion, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD-Fraktion und FDP der Bezirksvertretung Münster-Ost vom 20.01.2022

Es wurde angeregt, die Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende an der Querung der Warendorfer Straße in Höhe der Straße Wilhelmshavenufer zu verbessern. Beantragt wurde die Prüfung

1. der Einrichtung einer Anforderungsampel,
2. der Schaffung von optischen Hinweisen (Gefahrenzeichen, Markierungen),
3. der Einrichtung einer Haltverbotszone und
4. der Einrichtung eines Fußgängerüberwegs.

Langfristig ist geplant, die Kanalbrücke zu erneuern. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde die Verlegung der Zufahrt zum Wilhelmshavenufer in östliche Richtung festgelegt. Nach Neubau der Kanalbrücke wird laut Beschluss V/0252/2022 vom 13.05.22 auf der nördlichen Seite ein gegenläufiger Geh- und Radweg gebaut. Ein Queren der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden im Kanalbereich ist dann nicht mehr notwendig. Die hier beantragten Maßnahmen wären demnach nur temporär zu treffen.

Fußgängerüberweg und Lichtsignalanlage

Im Rahmen eines Ortstermins im Dezember 2021 mit Teilnehmenden aus der Verwaltung und der Politik wurde die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs bzw. die Installation einer Lichtsignalanlage diskutiert. Die teilnehmenden Ämter und die Polizei waren sich vor Ort einig, dass beide Maßnahmen an diesem Standort nicht umsetzbar sind, weil die Voraussetzungen nach der Straßenverkehrsordnung in Verbindung mit den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) und den Richtlinien für Signalanlagen nicht vorliegen:

• **Fußgängerüberweg**

Um einen Sicherheitsgewinn für querende zu Fuß Gehende zu erreichen, kann grundsätzlich ein Fußgängerüberweg dort eingerichtet werden, wo der Fußgänger-Querverkehr hinreichend gebündelt auftritt und eine ausreichende Anzahl von Querungen durch zu Fuß Gehende vorhanden sind. Die Richtlinie empfiehlt hier je nach Verkehrsaufkommen der Kraftfahrzeuge eine Fußgängerverkehrsstärke von mindestens 50 Personen in der Stunde.

Im Rahmen einer aktuell durchgeführten Verkehrszählung dieser Personengruppe konnten hier lediglich vereinzelte Personen festgestellt werden, die die vorhandene Querungshilfe als zu Fuß Gehende benutzten. Bei einer zu geringen Anzahl von Querenden tritt die gewünschte Schutzwirkung nicht ein. In diesen Fällen kommt es oftmals zu einer Scheinsicherheit, weil Kraftfahrzeugführende den Vorrang eines zu Fuß Gehenden nicht beachten. Es fehlt an der erforderlichen Akzeptanz der Kraftfahrzeugführenden.

Grundsätzlich stellt ein Fußgängerüberweg auch keine sichere Querungsform für Radfahrende dar, da Radfahrende an Fußgängerüberwegen nicht vorfahrtsberechtigt gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr sind. In der Vergangenheit wurde an anderen Fußgängerüberwegen immer wieder beobachtet, dass Radfahrende einen Fußgängerüberweg fahrend benutzen. Es ist zu befürchten, dass Radfahrende durch ein solches Fehlverhalten an der Warendorfer Straße eher gefährdet werden, da Kraftfahrzeugführende die Radfahrenden aufgrund der Geschwindigkeit erst zu spät wahrnehmen. Zudem schließt die o. g. Richtlinie die Einrichtung eines Fußgängerüberweges zugunsten von Radfahrenden gänzlich aus.

• **Lichtsignalanlage**

Lichtsignalanlagen werden grundsätzlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs eingerichtet. Dabei gelten Lichtsignalanlagen als besonders sichere Querungsanlagen.

Jede Ampelschaltung ist aber auch ein Kompromiss, der allen multimodalen Bedürfnissen gerecht werden muss. An erster Stelle steht die Verkehrssicherheit, besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Es geht aber auch um die maximale Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr, möglichst kurze Wartezeiten für zu Fuß Gehende und Radfahrende und den Zeitverlust des ÖPNV an den Lichtsignalanlagen. Jede Ampelschaltung erfordert daher eine individuelle Entscheidung.

Die Warendorfer Straße stellt eine wichtige Verkehrsachse der Innenstadt mit den Stadtteilen Handorf, Mauritz, Sudmühle aber eben auch dem überregionalen Verkehr dar. Die Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs wurde mit 19.500 Kraftfahrzeugen je Werktag beziffert (vgl. V/0252/2022).

Im Rahmen der zuvor genannten Verkehrszählung wurden auch Querungszahlen von Radfahrenden erhoben. In der morgendlichen Spitzenzeit von 7 – 9 Uhr wurden durchschnittlich 44 Radfahrende in Fahrtrichtung Wilhelmshavenufer festgestellt. In den Nachmittagsstunden von 15 – 18 Uhr wurden durchschnittlich 112 Radfahrende pro Stunde gezählt. Dies ist eine nicht unerhebliche Anzahl von Radfahrenden. Die Anzahl der Kraftfahrzeugführenden überwiegt erheblich.

Um den Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs aufrecht erhalten zu können und gleichzeitig eine noch sichere Quermöglichkeit für Radfahrende zu schaffen, käme die Einrichtung einer Bedarfs-Lichtsignalanlage für Radfahrende in Frage. Diese Bedarfsampel wäre entweder mit einer langen Wartezeit für die Radfahrenden verbunden oder mit einem Rückstau von Kraftfahrzeugführenden vor der Lichtsignalanlage. Daher stellt sich die Frage der Notwendigkeit einer solchen Bedarfsampel.

Die Auswertung der Unfallzahlen in diesem Bereich in Bezug auf Querungen durch zu Fuß Gehende und Radfahrende ergab keinen Hinweis auf eine Gefahrenlage. Die Warendorfer Straße kann durch die Einrichtung der Mittelinsel sicher gequert werden. Es sind ausreichende Aufstellmöglichkeiten vorhanden. Daher wird seitens der Verwaltung und der Polizei eine temporäre Lichtsignalanlage zum jetzigen Zeitpunkt als nicht notwendig erachtet. Stattdessen ist geplant, die Verkehrssituation durch optische Hinweise so zu gestalten, dass eine Querung weiterhin gefahrlos möglich ist.

Optische Hinweise und Haltverbotszone

Nach dem Ortstermin im Dezember 2021 wurde durch die Straßenverkehrsbehörde kurzfristig als Sofort-Maßnahme die beidseitige Aufstellung von Gefahrenzeichen „Radfahrende“ in beiden Fahrrichtungen angeordnet. Außerdem wurden zwischenzeitlich auf der Mittelinsel die Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrrichtung rechts“ und die Leitplatten sowie die Markierung zur besseren Erkenbarkeit der Mittelinsel erneuert.

Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse auf die Querungshilfe wird der Haltestellenmast auf der südlichen Seite um 8 m in westliche Richtung versetzt. Das gesetzlich vorgeschriebene Haltverbot an Haltestellen wird durch eine Grenzmarkierung vor und hinter der Bushaltestelle vergrößert. Zusätzlich werden hier weitere Leitplatten und zwei Sperrpfosten zwischen der Haltestelle und der Querungshilfe aufgestellt. Ein Abstellen von Fahrzeugen wird damit verhindert und die Sicht auf die Querungsstelle erheblich verbessert.

Auf der nördlichen Seite wurde die Beschilderung der Radverkehrsführung angepasst. Das Haltestellenschild, das sich derzeit mittig zwischen Geh- und Radweg befindet, wird in Kürze in die Grünanlage versetzt, damit der Gehweg frei begehbar wird und zu Fuß Gehende nicht auf den Radweg ausweichen müssen. Außerdem wurde eine Messetafel am Leuchtenmast zwischen dem Geh- und Radweg entfernt. Mit diesen Maßnahmen wird die Radverkehrsführung erheblich verbessert.


Norbert Vechtel
Amtsleiter