



Amt für Mobilität und Tiefbau

19.04.2021

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Verkehrsversuch ÖPNV: Durchgängiger Bussonderfahrstreifen zwischen Ludgeriplatz und Landeshaus

Beratungsfolge

04.05.2021	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
06.05.2021	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
19.05.2021	Hauptausschuss	Vorberatung
19.05.2021	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Potenzial zur Beschleunigung des ÖPNV mittels Einrichtung eines durchgängigen Bussonderfahrstreifens im Abschnitt zwischen Ludgeriplatz und Landeshaus in Fahrtrichtung Landeshaus im Kontext eines Verkehrsversuchs für die Dauer von mindestens 8 Wochen mit entsprechender Evaluierung zu eruieren.
2. Die Verwaltung wird im Kontext des Verkehrsversuches ein der Maßnahme angemessenes Kommunikations- und Beteiligungsverfahren durchführen.
3. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass es durch den Verkehrsversuch zu Rückstauungen kommen kann, die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs haben werden.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Kosten in Höhe von ca. 60.000,- € (Verkehrsversuch inklusive Evaluierung sowie Kommunikation / Beteiligung) entstehen. Einnahmen werden nicht erwartet. Zusätzliche Folgekosten fallen nicht an, da durch die Maßnahme die Verkehrsfläche nicht vergrößert wird.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4280	ÖPNV-Busbeschleunigung			
Auszahlungen			2021	60.000	Verkehrsversuch
Saldo				60.000	

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

Begründung:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) besitzt einen hohen Stellenwert bei der aktuellen und langfristigen Verkehrsplanung der Stadt Münster. Dabei ist es erklärtes Ziel, die Position des ÖPNV als klimaverträgliche Verkehrsart und Bestandteil des Umweltverbundes zu sichern, sowie die Qualität in Hinblick auf Verlässlichkeit und Komfort zu steigern. Denn: Zu Hauptverkehrszeiten, und hier insbesondere in den Morgen- und Abendspitzenstunden (07.00 - 08.00 Uhr bzw. 16.00 - 17.00 Uhr), stehen diese Busse bzgl. der verfügbaren Verkehrsfläche in direkter Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Hierdurch kommt es zu einer Verringerung der durchschnittlichen Geschwindigkeit, einer deutlichen Abnahme der Verlässlichkeit (Fahrplantreue) und somit auch des Reisekomforts im Buslinienverkehr. In den vergangenen Jahren wurde durch passive Anpassungsmaßnahmen, bspw. durch Erhöhung der Wendezeiten an der Endhaltestelle zum Puffern von Verspätungen oder durch den Einsatz von mehr Ressourcen (Fahrzeuge, Fahrzeugführende) zur Erhöhung der Fahrplantreue, versucht, Verbesserungen herbeizuführen. Negative Effekte bei den nur teilweise wirksamen Maßnahmen sind u.a. eine weiter sinkende Wirtschaftlichkeit durch den erhöhten Ressourceneinsatz und sich daraus ergebende stärkere negative Umwelteinflüsse.

In der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen ergriffen, um den Busverkehr in Münster zu beschleunigen. So wird an vielen Stellen im Stadtgebiet der Bus u.a. mittels separater Signalisierung an den Ampelanlagen bevorrechtigt. Das Potenzial der Beschleunigung ist in diesem Bereich jedoch nahezu ausgeschöpft. Chancen in einer weiteren Verbesserung werden in der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen gesehen, die in Kombination mit der eigenen Signalisierung eine große Wirkung entfalten können.

Politische Anträge der vergangenen Jahre zeigen deutlich das steigende Bewusstsein für notwendige Veränderungen im Verkehr auf (A-R/0083/2019 „Beschleunigungsprogramm für den ÖPNV auf Münsters Straßen“; A-R/0027/2020 „Ein Metrobus-System für Münster“; A-R/0055/2019 „Schnelle Busse verbinden Münster mit dem Münsterland!“). Auch die Erprobung von Möglichkeiten, die dem Ziel der Beschleunigung des ÖPNV entsprechen und diesem mehr Platz einräumen, wird genannt und gefordert.

Hierbei stellt die Methode des Verkehrsversuchs ein auf Erkenntnisgewinn ausgelegtes, behutsames Instrument zur Erprobung möglicher baulicher und technischer, sowie weiterer aktiver und passiver Maßnahmen zur Verfügung. Es können Erkenntnisse sowohl zum Effekt auf die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit und Zuverlässigkeit der Busse als auch zum Verhalten des motorisierten Indivi-

dualverkehrs gewonnen werden. Weitere Planungen können dann im Anschluss auf Basis dieser Erkenntnisse erfolgen.

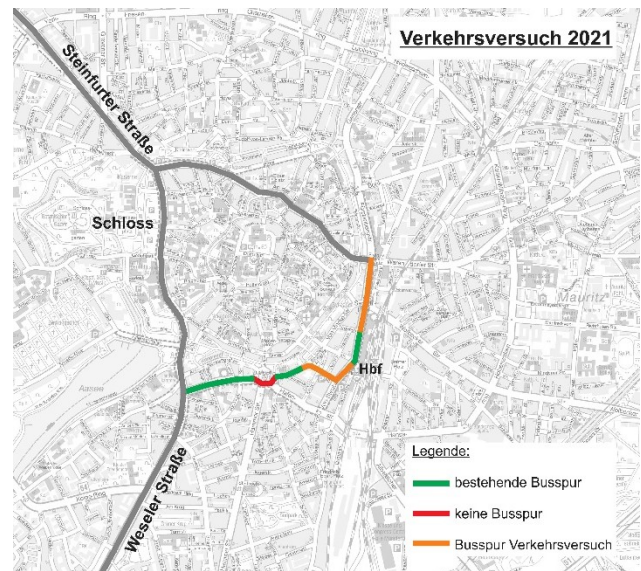
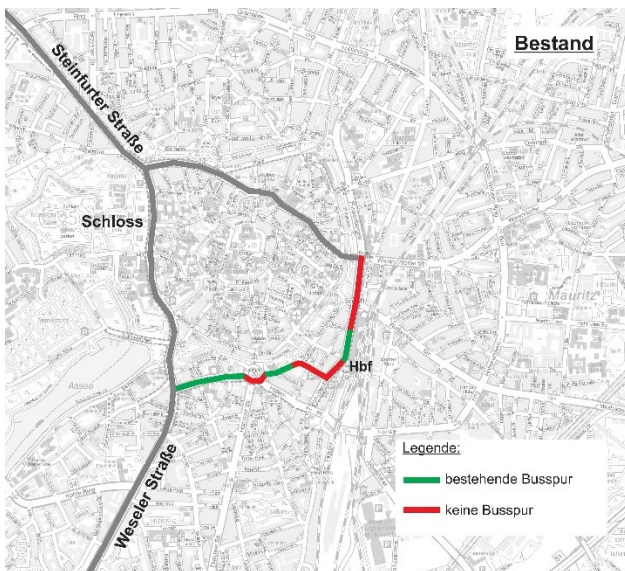
Beschreibung der Maßnahme Verkehrsversuch ÖPNV 2021 – Einführung eines durchgehenden, temporären Bussonderfahrstreifens zwischen Ludgeriplatz und Landeshaus

Der Hauptbahnhof in Münster ist ein vom Buslinienverkehr hochfrequenzierter Verkehrsknotenpunkt. 19 Stadtbus- sowie 23 Regionalbuslinien fahren diesen Ort werktäglich an; in Summe sind dies ca. 1.100 Fahrten pro Werktag. Zu Hauptverkehrszeiten, und hier insbesondere in den Morgen- und Abendspitzenstunden (07.00 - 08.00 Uhr bzw. 16.00 - 17.00 Uhr), stehen diese Busse in direkter Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Hierdurch kommt es zu einer Verringerung der durchschnittlichen Geschwindigkeit, einer deutlichen Abnahme der Verlässlichkeit (Fahrplantreue) und somit auch des Reisekomforts im Buslinienverkehr. Es wird davon ausgegangen, dass die Einführung eines durchgehenden Bussonderfahrstreifens zwischen Ludgeriplatz und Landeshaus diese Mängel beheben und den Busverkehr grundsätzlich stärken kann. Dies auch in Hinblick darauf, dass auf bestimmten Strecken (Hochleistungsachsen) zukünftig weniger Linien in höherer Frequenz fahren könnten.

Mit dem wie nachfolgend erläuterten Verkehrsversuch soll das Potenzial zur Beschleunigung des Busses im Sommer 2021 eruiert werden. Der Gesetzgeber legitimiert diese Art der Verkehrsversuche über § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO explizit: „Das gleiche Recht haben [die Straßenverkehrsbehörden] zur Erforschung [...] des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“.

Streckenverlauf

Der Verlauf der Strecke für den Verkehrsversuch stellt sich in Fahrtrichtung wie folgt dar: Schorlemerstraße – Herwarthstraße – Berliner Platz – Bahnhofstraße – Eisenbahnstraße



Abschnitt 1 Engelschanze – Knotenpunkt (KP) Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße

Aus dem Ludgeriplatz kommend wird der Bus über den bestehenden Bussonderfahrstreifen in der Schorlemerstraße (ca. 200 m) geführt. Ab dem Knotenpunkt Engelschanze wird der Sonderfahrstreifen über die Schorlemerstraße und im weiteren Verlauf ab Knotenpunkt Engelstraße / Schorlemerstraße über die Herwarthstraße bis zum Knotenpunkt Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße um weitere ca. 200 m verlängert. Zu diesem Zweck wird ein Fahrstreifen für den MIV aufgegeben bzw. die Funktion für den MIV auf den / die verbleibenden Fahrstreifen in Fahrtrichtung Von-Steuben-

Straße beschränkt (z.B. Rechtsabbieger in die Engelstraße). Für den im Knotenpunkt Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße rechts in die Von-Steuben-Straße abbiegenden MIV wird der Bussonderfahrstreifen 10 Meter vor der Haltlinie aufgehoben und der Fahrstreifen als Rechtsabbieger für den MIV freigegeben. Davon unabhängig hat der Bus auf Grundlage des § 46 StVO das Recht, den Rechtsabbieger in Fahrtrichtung Hauptbahnhof zu befahren bzw. zu nutzen.

Wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des ersten Abschnitts sind Erkenntnisse, die aus einer aufgrund von Bauarbeiten zu erfolgender Teilsperrung der Herwarthstraße im Sommer 2021 gewonnen werden sollen. Die Stadtnetze Münster GmbH wird zur Fernwärmeerschließung des Gebäudes Von-Steuben-Straße 2 (Abschnitt Herwarthstraße) eine 4-6 Wochen dauernde Baumaßnahme durchführen. In dieser Zeit werden die Nebenanalgen in der Herwarthstraße aufgenommen und Fuß- und Radverkehr über den rechten Fahrstreifen Fahrtrichtung Hauptbahnhof geführt. Hierdurch reduzieren sich die zwei Fahrstreifen für MIV und ÖPNV in besagter Fahrtrichtung auf einen. Aus der Beobachtung des Verkehrsflusses in diesem Zeitraum sollen Aussagen über Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz, vor allem aber auf den Ludgeriplatz, gewonnen werden. Es wird erwartet, dass eine Sensibilisierung des motorisierten Individualverkehrs für diesen Bereich eintritt und sich Teile des Verkehrs auf andere Straßen verteilen. Somit könnte im direkten Anschluss an die baustellenbedingte Sperrung die Einrichtung des temporären Bussonderfahrstreifens erfolgen. Sollte es jedoch bereits während der Baumaßnahme zu massiven negativen Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs im Ludgeriplatz kommen, wird Abschnitt 1 nicht Teil des Verkehrsversuchs. Diese Entscheidung trifft die Verwaltung (Amt für Mobilität und Tiefbau und Ordnungsamt) bei Bedarf gemeinsam mit der Polizei.

Abschnitt 2 – KP Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße bis KP Servatiiplatz

Zur Einfahrt in den Vorbereich des Hauptbahnhofs nutzt der Bus, wie schon im Bestand, den Rechtsabbieger aus der Straße Berliner Platz in die Straße Bahnhofstraße zur Geradeausfahrt ebenfalls auf Grundlage des § 46 StVO. Ab Ausfahrt aus dem Vorbereich des Hauptbahnhofs wird der Bus selbstständig auf dem rechten Fahrstreifen, der für den Verkehrsversuch als Bussonderfahrstreifen markiert wird, weitergeführt. Vor dem Knotenpunkt Servatiiplatz wird die durchgehende Fahrstreifenmarkierung unterbrochen, sodass der in Fahrtrichtung Wolbecker Straße abbiegende MIV den Bussonderfahrstreifen queren kann. Vergleichbare Situationen, in denen der rechtsabbiegende MIV den Bussonderfahrstreifen quert, sind im KP Neutor (Steinfurter Straße in Wilhelmstraße) und am KP Coesfelder Kreuz (Coesfelder Kreuz in Corrensstraße) vorzufinden. Die Verkehrszahlen sind im KP Servatiiplatz jedoch höher als bei den vorgenannten Beispielen. Hier soll der Verkehrsversuch Erkenntnisse über die Leistungsfähigkeit bei Belegung eines Fahrstreifens für den Bus erbringen.

Abschnitt 3 KP Servatiiplatz – KP Landeshaus

In Fahrtrichtung hinter dem KP Servatiiplatz wird der Rechtsabbiegestreifen in die Friedrichstraße mittels Leitbaken gesperrt, um eine Überstauung des Bussonderfahrstreifens im KP bzw. verkehrsfährdendes Kreuzen des MIV im Knotenpunkt zu verhindern. Der Rechtsabbiegevorgang des MIV aus der Eisenbahnstraße erfolgt, indem der Bussonderfahrstreifen auf Höhe der Einmündung Friedrichstraße gequert wird. Hier gilt dasselbe wie für die Abbiegesituation aus der Bahnhofstraße in die Wolbecker Straße. Im weiteren Verlauf der Eisenbahnstraße wird der Bussonderfahrstreifen bis in die Bushaldebucht am Landeshaus (Haltestelle Eisenbahnstraße A) geführt.

Um die Fahrtrichtung Nord für den Bus zu stärken, wird in Abschnitt 3 im KP Landeshaus der Linksabbieger aus der Fürstenbergstraße in die Warendorfer Straße außer Betrieb genommen. Hierzu bestehen bereits positive Erfahrungen aus den vergangenen Jahren in den Vorweihnachtszeiten.

In den drei genannten Abschnitten wird es durch die temporäre Umverteilung der Verkehrsfläche zu Gunsten des ÖPNV – mindestens in den ersten Tagen nach Ummarkierung – zu Rückstauungen

kommen, die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs im Bahnhofsbereich bzw. auch im KVP Ludgeriplatz haben werden.

Um die Wirkung der Bevorrechtigung durch die Bussonderfahrstreifen auf Strecke zu testen, wird auf weitere Maßnahmen, wie bspw. Änderung der Signalprogramme von LSA, verzichtet und eine nähere Betrachtung der Potenziale von signaltechnischen und baulichen Anpassungen der Knotenpunkte zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Nach Einschätzung der zuständigen Fachstelle für Verkehrsmanagement ist eine vorherige Simulation des Verkehrsversuchs aufgrund der Komplexität der Verkehrsströme nur sehr schwierig möglich, jedoch auch nicht zwingend notwendig. Der Verkehrsversuch stellt somit ein geeignetes Mittel dar, das ebenso erforderlich für den Erkenntnisgewinn wie angemessen in der Interessenabwägung zugunsten des öffentlichen Allgemeinwohls ist.

Markierung und Beschilderung

Der gesamte Bereich des Verkehrsversuchs wird gemäß § 39 Abs. 5 StVO Satz 2 ff. mit gelber Markierung als vorübergehend gültige Markierung eingerichtet. Die notwendige Beschilderung erfolgt im Streckenverlauf (s. Planentwurf).

Sonstige straßenrechtliche Belange

Die Abschnitte Schorlemerstraße und Eisenbahnstraße sind als Kreisstraße (K8) klassifiziert. Die übrige Strecke verläuft über Stadtstraßen.

Der gesamte Streckenverlauf des Verkehrsversuchs befindet sich im Vorbehaltsnetz der Feuerwehr. Die mögliche Mitnutzung durch bspw. Taxen und Fahrräder (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, lfd. Nr. 25, 2.) wird während des Versuches nicht freigegeben, um mögliche Störeinflüsse auf das Untersuchungsergebnis so gering wie möglich zu halten. Auch hier sind im Nachgang und auf Basis der Erkenntnisse aus dem Versuch Anpassungen möglich.

Durchführungszeitraum

Die Durchführung des Verkehrsversuchs ist ab Kalenderwoche 31 (ab Montag, 02.08.2021) geplant. Der Start des Versuchs ist bewusst in den Sommerferien 2021 terminiert, da zu diesem Zeitpunkt mit einer um ca. 1/10 geringeren Verkehrsstärke zu rechnen ist. Coronabedingt kann die Verkehrsstärke jedoch sogar noch niedriger liegen.

Für den Zeitraum der Sommerferien sind jedoch zusätzlich die Komplettsperrung des KP Wolbecker Straße / Ring und die Auswirkungen der dadurch bedingten Umleitungen zu beachten. Es wird davon ausgegangen, dass es Auswirkungen geben wird, die den Verkehrsbesuch aber nicht maßgeblich negativ beeinflussen werden. Selbiges gilt für den baustellenbedingten Einbahnstraßenverkehr in der Bremer Straße in FR Wolbecker Straße.

Exit-Strategie

Mittels Verkehrsbeobachtung wird das Verhalten des MIV kontinuierlich erfasst. Sollte es nach einem Eingewöhnungszeitraum von 5-7 Tagen nach Start des Verkehrsversuchs weiterhin zu (erheblichen) Beeinflussungen des Verkehrsflusses des MIV kommen, die ebenfalls Auswirkungen auf die Leichtigkeit des ÖPNV und / oder die Verkehrssicherheit haben, ist es möglich, Teile des Versuchs – oder im Worst Case – den gesamten Versuch innerhalb von 3-5 Tagen zurückzubauen.

Zeitgleich mit dem Verkehrsversuch am Hauptbahnhof werden die Verkehrsversuche in der Hörsterstraße (V/0247/2021) sowie an der Promenadenquerung Neubrücktentor (V/0248/2021) durchgeführt. In diesem Zusammenhang sind die beiden folgenden Punkte gemeinsam zu betrachten.

Evaluation

Der Verkehrsversuch wird sowohl quantitativ (u. a. Verkehrszählungen, Auswertung von ÖPNV-Daten) sowie qualitativ (Möglichkeit der Äußerung von Kritik und Anregung) erfolgen. Für diesen Zweck wird ein extern zu beauftragendes Fachbüro eingebunden, das die Erhebungen durchführen und eine Dokumentation erstellen wird.

Kommunikations- und Beteiligungsverfahren

Derzeit erarbeitet ein beauftragtes Fachbüro ein Kommunikationskonzept für alle 2021 geplanten Verkehrsversuche. Über das Kommunikationskonzept werden die geplanten Verkehrsversuche in einen gemeinsamen Kontext gesetzt und der Einsatz unterschiedlicher Informationswege vorbereitet und koordiniert. Zugleich werden auf Grundlage des Konzeptes analoge und digitale Maßnahmen zur Einbindung und Beteiligung der Bürgerschaft in der Vorbereitung und Durchführung der verschiedenen Verkehrsversuche durchgeführt. Die Kommunikationsmaßnahmen werden durch das beauftragte Büro fortlaufend begleitet

Die Kommunikation der innerstädtischen Verkehrsversuche wird in enger Abstimmung mit Münster Marketing und dem Stadtplanungsamt mit der Kommunikation der weiteren Innenstadtprozesse verzahnt und möglichst synergetisch geplant und durchgeführt.

Einbindung in den Kontext „ÖPNV-Beschleunigung“

Mit dem A-R/0083/2019 „Beschleunigungsprogramm für den ÖPNV auf Münsters Straßen“ hat der Rat der Stadt Münster der Verwaltung den Auftrag erteilt, Möglichkeiten zur Steigerung der Verlässlichkeit des ÖPNV zu identifizieren und diese in geeigneter Form (bspw. baulich oder technisch) umzusetzen. Der Grundsatzbeschluss für das Projekt „ÖPNV-Beschleunigung Münster“ wird aktuell vorbereitet. Hierin wird das Instrument des Verkehrsversuchs einen wichtigen Baustein zur Eruiierung des Potenzials von Maßnahmen zur Beschleunigung darstellen. Mit dieser Maßnahme schlägt die Verwaltung den ersten Schritt dazu vor.

i.V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A
Lageplan