

## V/0248/2021

DER OBERBÜRGERMEISTER



Amt für Mobilität und Tiefbau

27.04.2021

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Verkehrsversuch Promenadenbevorrechtigung - Neubrückentor  
Planungs- und Baubeschluss

Beratungsfolge

04.05.2021	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
06.05.2021	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
18.05.2021	Ausschuss für Wohnen, Liegenschaften, Finanzen und Wirtschaft	Vorberatung
19.05.2021	Hauptausschuss	Vorberatung
19.05.2021	Rat	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten einer Promenadenbevorrechtigung für den Radverkehr mittels eines Verkehrsversuches am Knotenpunkt Promenade/Neubrückentor für die Dauer von mindestens 8 Wochen zu testen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, geeignete Kommunikations- und Beteiligungsverfahren für diesen Versuch in Verbindung mit den weiteren, für 2021 geplanten innerstädtischen Verkehrsversuchen durchzuführen.

#### II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Kosten in Höhe von rund 95.000 € entstehen, um den Verkehrsversuch inklusive der notwendigen Um- und Rückbaumaßnahmen durchzuführen und mit geeigneten Kommunikations- und Evaluationsmaßnahmen zu begleiten. 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	4257	Promenadenquerungen			
Auszahlungen			2021	95.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2021 bei der o. g. Investitionsmaßnahme nicht veranschlagt. Die erforderlichen Mittel werden aus dem Gesamtbudget der Produktgruppe 1201 im Rahmen der flexiblen Haushaltsführung nach § 9 (1) der Haushaltssatzung gedeckt.

### **Begründung:**

#### Hintergrund, Auswahl des Knotenpunktes und gutachterliche Überprüfung

Mit der Vorlage V/0522/2018 „Konzept zur Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Promenadenquerungen“ wurde die Verwaltung beauftragt den Radverkehr auf der Promenade durchgängiger zu führen und hierfür ein Querungskonzept unter Beachtung gesamtverkehrlicher und stadtgestalterischer Belange zu erarbeiten. Zunächst ist dies für die Querungsstellen Am Kreuztor, Neubrückentor, Hörstertor und Salzstraße vorzusehen.

Aktuell ist die Promenade an nahezu allen Querungsstellen untergeordnet geführt. An den o.g. vier Querungssituationen sollten zunächst die Auswirkungen einer durchgehenden Führung des Radverkehrs auf der Promenade auf den gesamtverkehrlichen Ablauf untersucht werden. Das Büro PTV Transport Consult GmbH hat diese Aufgabe übernommen und mithilfe einer multimodalen Verkehrsflusssimulation diese Auswirkungen untersucht und Leistungsfähigkeiten über Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Teil S Stadtstraßen, Ausgabe 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bestimmt. Aufgrund der Länge des Gutachtens wurde dies nicht als Anlage zur Vorlage beigelegt, sondern kann unter folgendem Link: eingesehen werden: [www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/promenade](http://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/promenade)

Die Ergebnisse der durchgeführten mikroskopischen Simulationen zeigen, dass an drei der vier Querungsstellen eine Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Promenade möglich ist.

- Bei der Querung der Promenade mit der Straße Am Kreuztor sind die Verkehrsqualitäten aufgrund der geringen Verkehrsstärken mit sehr gut zu bewerten.
- Die Querung der Straße Neubrückentor erhält befriedigende Verkehrsqualitäten. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs kann erfolgen.
- An der Querungsstelle Salzstraße treten ausreichende Verkehrsqualitäten auf. Aufgrund des sehr geringen Kfz-Verkehrs kann auch hier eine Bevorrechtigung des Radverkehrs erfolgen.
- Aufgrund des sehr geringen Abstandes zur lichtsignalisierten Kreuzung Gartenstraße / Bohlweg / Fürstenbergstraße / Hörstertor sollte an der Querungsstelle Hörstertor auf eine Bevorrechtigung verzichtet werden. (Eine Ergänzung des Gutachtens erfolgt, sobald und soweit es zu einer dauerhaften Sperrung der Hörsterstraße für den Durchgangsverkehr kommen sollte.)

Im Ergebnis hat das Ingenieurbüro PTV Transport Consult GmbH aus gutachterlicher Sicht die Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Promenade im Kreuzungsbereich Neubrückentor empfohlen.

Auf Grundlage der gutachterlichen Untersuchung wurde die Querung Neubrückentor für den Verkehrsversuch ausgewählt, da hier die Verkehrsqualität im Vergleich zum Kreuztor etwas schlechter ist und positive Versuchsergebnisse so auch eine Schlussfolgerung auf die Querung Kreuztor als etwas

„besser“ funktionierende Kreuzung zulassen. Ebenfalls für das Neubrücktentor sprechen die besseren Sichtbeziehungen und das geringere Gefälle der Promenade beidseits des Knotenpunktes im Vergleich zur Querung Kreuztor. Die Querung Salzstraße ist für den Verkehrsversuch nicht geeignet, da sie eine sehr geringe Kfz-Verkehrsbelastung aufweist und die Versuchsergebnisse somit nicht auf die übrigen Querungsstellen übertragbar wären.

Der ausgewählte Versuchsort erlaubt eine zeitliche und inhaltliche Verknüpfung mit dem geplanten Verkehrsversuch Hörsterstraße-Bült (Vorlage V/0247/2021), wodurch die Auswirkungen der parallel geplanten Verkehrsversuche auf das Verkehrs- und insbesondere das Busnetz verringert werden.

### Bestandssituation und Verkehrszahlen

Die Straße Neubrücktentor stellt die direkte Verlängerung der Kanalstraße als wichtige Nord-Süd-Achse durch das Kreuzviertel in Richtung Altstadt dar. Sie ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen und verfügt über keine separaten Radverkehrsanlagen. Unmittelbar südlich der Promadenquerung befindet sich die Haltestelle Neubrücktentor, welche durch die Stadtbuslinien 6 und 8 im 20-Minuten-Takt bedient wird. Die Haltestellen sind als Busbuchten in Großpflaster ausgebildet und noch nicht barrierefrei. Der Fahrgastwechsel an der stadtauswärtigen Haltestelle erfolgt häufig direkt in der Querungsstelle. Die Sichtverhältnisse zwischen dem Verkehr auf der Straße Neubrücktentor und dem Radverkehr auf der Promenade sind bei haltenden Bussen sehr eingeschränkt. Die Kreuzung ist seit Dezember 2020 eine 3-Jahres-Unfallhäufungsstelle.

Zu den Spitzenstunden befahren durchschnittlich zwischen 1.300 und 1.500 Radfahrende pro Stunde den Knotenpunkt Neubrücktentor, wovon zwischen 800 und 1.000 Radfahrende pro Stunde die Straße Neubrücktentor im Verlauf der Promenade kreuzen. Das Kfz-Aufkommen auf der Straße Neubrücktentor beträgt zur Spitzenstunde durchschnittlich zwischen 300 und 400 Kfz pro Stunde. Die Verkehrszahlen machen deutlich, dass die Promenade den Hauptstrom im Knotenpunkt darstellt. Gleichwohl ist die Straße Neubrücktentor gegenüber der Promenade aktuell bevorrechtigt.

### Ziel und Aufbau des Verkehrsversuches

Grundlegendes Ziel des Verkehrsversuches ist es, die bestehende Vorfahrtregelung umzukehren, um der eigentlichen Verteilung der Verkehrsmengen auf den beiden Achsen gerecht zu werden. Zugleich sollen übertragbare Erkenntnisse gewonnen werden, welche Auswirkungen eine dauerhafte Bevorrechtigung der Promenade hätte und welche Maßnahmen für die sichere und komfortable Umsetzung notwendig wären.

Die Versuchsplanung sieht vor, die Vorfahrtregelung umzukehren und der Promenade im Knotenpunkt versuchsweise Vorfahrt zu erteilen. Zur Verdeutlichung und Sicherung dieser Regelung wird die Fahrbahn der Promenade im unmittelbaren Kreuzungsbereich rot eingefärbt und zudem im Bereich der Gehwege und der Busbucht eine Asphaltdeckschicht eingesetzt. Hierzu muss das bestehende Pflaster entfernt werden. Der Fahrverkehr auf der Straße Neubrücktentor muss Vorfahrt achten. Gleiches gilt auch für den Fußverkehr entlang der Straße Neubrücktentor – um dies sicherzustellen, wird allseitig eine entsprechende Bordführung mit geringfügigen Niveaueinbauten eingebaut, die dem Fußverkehr eindeutig und wahrnehmbar die Unterordnung gegenüber der Promenade verdeutlicht. Ergänzend wird in diesem Zuge außerdem auch die Erreichbarkeit und Barrierearmut des vorhandenen Fußgängerüberweges verbessert.

Zur Verbesserung der Sichtbeziehung und der Wahrnehmbarkeit des Verkehrsversuches wird das Parken im direkten Umfeld unterbunden und die Haltestelle Neubrückenstraße gesperrt. Hierzu werden unbewegliche Sperreinrichtungen (Freiburger Kegel o. ä.) aufgestellt, die effektiv die Abstellung von Kfz in den Seitenräumen und in den Busbuchten der gesperrten Haltestelle Neubrücktentor verhindern. Durch die Sperreinrichtungen entsteht entlang der Straße Neubrücktentor in nördlicher und südlicher Richtung eine deutlich ablesbare Auftaktsituation, die alle Verkehrsteilnehmer auf dieser Achse zusätzlich auf die versuchsweise geänderte Verkehrsregelung aufmerksam macht. Ergänzend werden zudem entsprechende Hinweistafeln im Vorfeld des Knotenpunktes aufgestellt, die die geänderte Vorfahrtsituation ankündigen.

Die Sichtbeziehungen am Knotenpunkt sind jedoch trotz dieser Maßnahmen nicht optimal und bleiben durch mehrere Promenadenbäume beeinträchtigt. Der Verkehrsversuch soll hier auch Erkenntnisse liefern, ob eine generelle Promenadenbevorrechtigung trotz der Einschränkungen in den Sichtbeziehungen aufgrund des Baumbestandes entlang der Promenade funktionieren kann.

Die notwendigen Markierungsarbeiten werden mit gelber Markierung als vorübergehend gültige Markierung ausgeführt. Notwendige Beschilderungen werden nach Möglichkeit als dauerhafte Einrichtungen angebracht und nicht als Baustellenbeschilderung, um Gefährdungen oder Unklarheiten durch Vandalismus oder Diebstahl zu verhindern.

Die Maßnahme ist mit der Polizei und dem Ordnungsamt abgestimmt.

#### Durchführungszeitraum

Die Zeitplanung des Verkehrsversuchs Neubrückentor ist eng an die ebenfalls geplanten Verkehrsversuche an der Eisenbahnstraße und an der Hörsterstraße gebunden. Aufgrund der starken Auswirkungen auf den städtischen Busverkehr sollen die drei Versuche zeitgleich durchgeführt werden. Die Durchführung des Versuches am Neubrückentor soll in Anfang August (KW 31) beginnen und voraussichtlich Ende September (KW 39) beendet werden.

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. Zugleich können durch die Dauer des Versuches über die Sommerferien hinaus auch Erkenntnisse über die Wirksamkeit und Funktionalität der getesteten Veränderungen unter weniger stark beeinflussten Verkehrsbedingungen gewonnen werden.

#### Auswirkungen auf den Busverkehr

Aufgrund des zeitgleich laufenden Verkehrsversuches zur Sperrung der Hörsterstraße wird der Abschnitt für die Dauer des Verkehrsversuches nicht von Bussen befahren. Die Stadtbuslinien 6 und 8 werden umgeleitet und verkehren für den Versuchszeitraum zwischen den Haltestellen Pumpenhaus/Lublinring und Eisenbahnstraße auf einem geänderten Linienweg. Ab dem Lublinring umfahren sie das Martiniviertel östlich über die Gartenstraße und Fürstenbergstraße, um anschließend die Haltestelle Eisenbahnstraße anzufahren. Der Haltepunkt Neubrückentor wird für die gesamte Dauer des Verkehrsversuches abgesperrt.

#### Evaluation

Durch eine umfassende Evaluation vor und während des Verkehrsversuchs werden übertragbare Ergebnisse geliefert, die als Grundlage für die weitere Debatte um eine Bevorrechtigung der Promenade an weiteren Kreuzungspunkten dienen sollen. Die Evaluation wird durch ein extern zu beauftragendes Fachbüro durchgeführt und erfolgt sowohl quantitativ (Verkehrszählungen) als auch qualitativ (Befragung von Verkehrsteilnehmern vor Ort), um neben sachlichen Verkehrsdaten auch subjektive Meinungsbilder zur versuchsweisen Bevorrechtigung der Promenade zu erhalten.

#### Abbruch, Rückbau und Verlängerung

Das Verkehrsgeschehen auf dem Versuchsabschnitt sowie im unmittelbaren Umfeld wird kontinuierlich beobachtet. Sollte es nach einem Eingewöhnungszeitraum von 7-10 Tagen nach Start des Verkehrsversuchs weiterhin zu (erheblichen) Beeinflussungen des Verkehrsflusses im Umfeld des Versuches oder zu vermehrten Gefahrensituationen oder Unfallhäufungen im Versuchsabschnitt kommen, ist es möglich, die verkehrsrechtlich notwendige Beschilderung und Markierung innerhalb von 3-5 Tagen zu ändern und die heutige Vorfahrtregelung wiederherzustellen. In der Zwischenzeit können zudem kurzfristig Warnbeschilderungen ergänzt werden.

Nach Ende oder Abbruch des Versuches werden bis zum vollständigen Abschluss der Rückbauarbeiten für alle Fahrrichtungen Hinweistafeln aufgestellt, die auf das Ende des Versuches hinweisen und zu besonderer Vorsicht mahnen. Die Rotfärbung wird nach Beendigung des Versuches schnellstmög-

lich abgefräst. Die Bordunterbrechung der Gehwege entlang der Straße Neubrückentor werden rückgebaut, die Vorziehung und Niveauanpassungen am Fußgängerüberweg sollen jedoch beibehalten werden.

Sofern im Rahmen der laufenden Evaluation während des Verkehrsversuches ein positives Meinungsbild und keine anhaltend starken Einschränkungen im Verkehrsfluss am Versuchsort und in dessen Umfeld festgestellt werden, behält sich die Verwaltung vor, die Versuchsanordnung über den anvisierten Endzeitpunkt Ende September hinaus für einen längeren Zeitraum weiter aufrecht zu erhalten, damit weitere Erkenntnisse über die Entwicklung der Verkehrssituationen unter Realbedingungen erzielt werden können. Da bei positivem Versuchsverlauf von einer dauerhaften Einrichtung der Promenadenbevorrechtigung unter baulicher Umgestaltung des Knotenpunktes auszugehen ist, wird aus Gründen der Verkehrssicherheit die Beibehaltung der Versuchsanordnung bis zur dauerhaften Umgestaltung angestrebt.

**Ab einem vom Verlauf des Verkehrsversuches abzuleitenden Zeitpunkt werden die Buslinien 6 und 8 wieder auf ihre ursprünglichen Routen verlegt, oder – solange der Verkehrsversuch Hörsterstraße noch fortgeführt wird - alternativ aus der Lotharinger Straße links abbiegend über die Hörster Straße zur Gartenstraße geleitet und von dort in Richtung Hauptbahnhof, so dass (nach Etablierung der geänderten Vorfahrtsituation) auch Erkenntnisse über die Auswirkungen der Vorfahrtänderung auf die Verlustzeiten der Busse erzielt werden können. Die Haltestelle Neubrückentor bleibe in diesem Fall weiterhin gesperrt, um die benötigten Sichtbeziehungen am Knotenpunkt nicht durch wartende Busse einzuschränken und Überholmanöver auf Höhe der Busbuchten zu vermeiden. Somit werden in der zweiten Phase der Verkehrsversuche nach den Sommerferien das Kreuzviertel und die Haltestelle Altstadt/Bült zumindest in stadtauswärtiger Richtung wieder bedient.**

**Dieses gestaffelte Vorgehen liefert bei vertretbaren Eingriffen in den Stadtbusverkehr umfassende Erkenntnisse zu den jeweiligen Verkehrsversuchen und dient damit der Entscheidungsvorbereitung zum weiteren Vorgehen auf der Basis gesicherter Erkenntnisse im tatsächlichen Betrieb.**

#### Kommunikation und Beteiligung

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 Kommunikationsbüro 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.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff  
Stadtbaurat

#### **Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1 - Übersichtsplan zum Verkehrsversuch