



Amt für Mobilität und Tiefbau

03.01.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Pott

Telefon: 492-6585

Pott@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Bürgerbeteiligung zur Verkehrsführung am Knotenpunkt Marktallee / Osttor / Glasuritstraße / Hülsebrockstraße

Beratungsfolge

20.01.2022	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
02.02.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Variantenuntersuchung (Anlage1) zum Knotenpunkt Marktallee / Osttor / Glasuritstraße / Hülsebrockstraße wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine diagonale Radfahrerfurt (Anlage 2) einschl. der weiteren Varianten in einer frühzeitigen öffentlichen Bürgerbeteiligung in Hiltrup vorzustellen.
3. Die Anfrage zum Verkehr auf der Osttorbrücke der SPD-Fraktion in der BV Münster-Hiltrup vom 28.07.2021 wird im Zusammenhang mit der vorstehenden Planung bearbeitet.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für die Bürgerbeteiligung Kosten in Höhe von rund 3.000 € entstehen. Einnahmen werden nicht erwartet.

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

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	2022	3.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2022 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

Anlass:

Der Knotenpunkt Marktallee / Osttor / Glasuritstraße / Hülsebrockstraße ist ein wichtiger Knoten in Münster-Hiltrup. Für diesen Knotenpunkt bzw. für den Einmündungsbereich Marktallee / Glasuritstraße war ursprünglich durch den Beschluss V/0192/2016 „Bahnhof Hiltrup – Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen vorhabenbezogener Bebauungsplan N.543: Hiltrup / Glasuritstraße / Osttor“ nur eine Anpassung des Bestandes an die Planung des Bahnhofumfeldes bzw. Edeka-Marktes geplant. Mit dem Prüfauftrag V/0154/2019 „Schaffung von Konfliktfreiheit in der Führung rechtsabbiegender Kfz und paralleler Fußgänger / Radfahrer an Lichtsignalanlagen“ wurde ergänzend die Überprüfung zur Separierung des Rechtsabbiegers aus der Marktallee (Prioritätenliste Platz 17) beauftragt.

Für die Erneuerung des abgängigen LSA-Steuergerätes und die Umrüstung auf LED Signalgeber wurden zwischenzeitig Fördermittel bewilligt und entsprechende Aufträge erteilt. Bei der Überplanung der Signalsteuerung der LSA hat sich herausgestellt, dass bei einer bestandsorientierten Überplanung keine nennenswerte Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu erwarten ist, gleichzeitig aber für das starke Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen vom Bahnhof zur Marktallee mit der sog. „Rundum-Grünphase“ und einem „Doppelanwurf“ eine attraktive Lösung besteht.

In Verbindung mit Planungen im Umfeld und Entwicklungen im südlichen Stadtgebiet wurde zunehmend Kritik laut, sich nicht vorschnell auf Grünzeiten und die LSA-Regelung an der Kreuzung zu fokussieren, sondern auch bauliche Maßnahmen und geänderte Verkehrsführungen als Option zu betrachten. Von Bürgern wird in diesem Zusammenhang häufig auch ein Kreisverkehr für die Kreuzung angeführt.

Die Verwaltung hat deshalb das externe Ingenieurbüro nts beauftragt, neben der signaltechnischen Planung eine Variantenuntersuchung für den Knoten durchzuführen.

Bestand:

Im Bestand weist der Knotenpunkt einige Probleme auf. Die Straße Osttor ist die einzige Verbindung der Stadtteile Hiltrup-Ost, Wolbeck, Gremmendorf, Angelmöde mit dem Stadtteil Hiltrup und dem Autobahnanschluss A1. Der Knotenpunkt grenzt direkt an ein Brückenbauwerk, das über die Bahnstecke Münster-Hamm sowie den Dortmund-Ems-Kanal führt. Die Abwicklung des Gewerbegebiets Nobelstraße in/ aus Richtung Westen erfolgt ausschließlich über diesen Knoten.

Der Knotenpunkt ist mit ca. 23.000 Kfz/24h stark frequentiert. Zusätzlich verkehren hier täglich ca. 6.000 zu Fuß Gehende und Radfahrende. Insbesondere in den Wintermonaten wird die Kapazitätsgrenze des Knotens regelmäßig erreicht. Durch die zeitweisen Stauerscheinungen in der Morgen- und Abendspitzenstunde wird der Busverkehr stark beeinträchtigt.

Stark frequentiert von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird die diagonale Verbindung von der Unterführung vom Bahnhof in Richtung Marktallee. Viele Radfahrende aus Hiltrup-Ost sowie Schüler aus Drensteinfurt und Rinkerode, die mit der Bahn nach Hiltrup fahren um dann den Bus weiter zum Schulzentrum zu nutzen, nutzen diese Verbindung. Zusätzlich wird vor allem zu Schulbeginn in der morgendlichen Spitzenstunde die Querung über die Glasuritstraße vermehrt genutzt, um zur Max-Winkelmann-Straße zu gelangen. Der neue Edeka-Markt hat zusätzliche

Verkehre ausgelöst.

Der Knotenpunkt gilt trotz der hohen Verkehrsbelastung als unfallunauffällig.

Zu 1.

Die zu entwickelnden Varianten zur Verbesserung der Situation wurden nicht nur hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, sondern auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Wartezeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende, der erwarteten Staulängen und dem baulichen Aufwand untersucht und bewertet. Die Variantenuntersuchung beinhaltet fünf Varianten plus eine Untervariante. Folgende Varianten wurden untersucht:

- 1) Optimierung des Bestandes mit einer separaten Rechtsabbiegersignalisierung der Marktallee
- 2) Diagonale Radfurt vom nordwestlichen zum südöstlichen Quadranten. Dies soll dem hohen Querungsbedarf von Radfahrenden gerecht werden.
- 3) Zufahrtssteuerung indem jeder Arm über die LSA-Steuerung eine eigene Grünphase erhält.
- 4) Kreisverkehr inkl. Anhebung der Radfurten sowie Fußgängerüberwege
- 4.1) Signalisierter Kreisverkehr
- 5) Anpassung der Knotenpunktgeometrie indem die Marktallee in Richtung Norden verschoben wird.

Für alle Varianten konnte festgestellt werden, dass keine nennenswerte Steigerung in der Kapazität für den motorisierten Verkehr mit den zur Verfügung stehenden Flächen erreicht werden kann. Bei dem Kreisverkehr wurde festgestellt, dass Forschungsbedarf bezüglich des Einflusses von Fußgängern und Radfahrern auf die Leistungsfähigkeit besteht.

Zu 2.

Das Ingenieurbüro konnte durch die Verkehrsuntersuchung keine uneingeschränkte Empfehlung für eine Variante geben.

Es wird:

- ein Verkehrsversuch mit einer diagonalen Radfurt (Anlage 2) angeregt,
- empfohlen eine verkehrsabhängige Steuerung für eine signalisierte Variante weiter auszuarbeiten,
- weiterer Untersuchungsbedarf für die Kreisverkehrslösung angeführt. Ein Kreisverkehr kann bezüglich der Verkehrssicherheit mit den starken Radverkehrsaufkommen vom Bahnhof im Zweirichtungsverkehr über die Glasuritstraße fachlich allerdings nur eingeschränkt empfohlen werden. Aufgrund des bestehenden Zweirichtungsradverkehrs aus Richtung des Bahnhofs und des Lebensmitteldiscounters stimmt die Straßenverkehrsbehörde einem unsignalisierten Kreisverkehrsplatz aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu. Lediglich eine signalisierte Variante könnte dem Radverkehr evtl. eine ausreichende Verkehrssicherheit gewährleisten.

Als innovative Lösung wird eine diagonale Radfurt vom nordwestlichen zum südöstlichen Quadranten (Anlage 2) vorgeschlagen. Bei dieser Lösung können die Linksabbieger aus der Hülsebrockstraße und der Glasuritstraße separate Linksabbiegesignale erhalten, die gleichzeitig mit der Grünzeit der diagonalen Radfahrerquerung geschaltet werden können. Eine solche Lösung wird z.B. in Detmold seit ca. 2018 eingesetzt.

<https://www.detmold.de/startseite/leben-in-detmold/mobilitaet/radfahren/radwege/> (am Ende der Seite)

Die Umsetzung der Maßnahme würde Kosten in Höhe von ca. 35.000 € verursachen. Die Regelung kann im Zuge eines Verkehrsversuches getestet werden, um neben dem Kfz-Verkehr auch das Verhalten der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden genau beobachten und analysieren zu können.

Mit dem Ziel möglichst eine Lösung herauszuarbeiten, die:

- eine hohe Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern findet,
- eine leistungsfähige und effiziente Verkehrsinfrastruktur aufzeigt,
- konsequent an den Zielen eines nachhaltigen Mobilitätssystems ausgerichtet ist,

schlägt die Verwaltung eine frühzeitige Bürgerbeteiligung in Hilstrup zu dieser Frage vor.

Mit dieser frühzeitigen Bürgerbeteiligung soll gezielt das Engagement und die Kreativität der Menschen für die Entwicklung eingebunden, aber auch Grenzen bei den jeweiligen Lösungen aufgezeigt und diskutiert werden. Es wird angestrebt aus der Bürgerbeteiligung ein Stimmungsbild abzuleiten, welches die Grundlage für Beschlüsse der politischen Gremien und die weitere Planung bilden soll.

Kosten / Finanzierung:

Die Kosten für die Bürgerbeteiligung werden auf ca. 3.000 € für die Raummiete, Moderation etc. kalkuliert. Finanzmittel stehen hierfür unter der Produktgruppe 1201 zur Verfügung.

Zu 3.

Mit der Anfrage wurde angeregt, durch Umwandeln des nördl. Standstreifens des Osttors in eine zweite Fahrspur den Rückstau zu minimieren. Inwieweit dies den Rückstau und die Leistungsfähigkeit verbessert, soll im Rahmen der vorstehenden Planungen untersucht werden, zumal sich die Verkehre weiterhin vor dem Knotenpunkt in die richtige Fahrspur einfädeln müssten.

i.V.

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Variantenuntersuchung Knotenpunkt Marktallee / Osttor / Glasuritstraße / Hülsebrockstraße in Münster-Hilstrup

Anlage 2: Entwurf diagonale Radfahrerquerung Marktallee / Glasuritstraße (Variante 6)

Anlage 3: Anfrage zum Verkehr auf der Osttorbrücke der SPD-Fraktion in der BV Münster-Hilstrup

vom 28.07.2021