



Amt für Mobilität und Tiefbau

09.03.2022

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Spliethoff

Telefon: 492-7213

Spliethoff@stadt-  
muenster.de

## Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Verkehrsversuche 2021 - Endbericht

Beratungsfolge

22.03.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
30.03.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht

### **Bericht:**

Im Sommer 2021 führte die Stadt Münster gleichzeitig drei Verkehrsversuche in der Innenstadt durch, die inhaltlich und räumlich eng miteinander verknüpft waren:

- Bevorrechtigung der Promenade am Neubrückentor
- Verkehrsreduzierung und Aufenthaltsqualität im Bereich Hörsterstraße – Bült
- Bussonderfahrstreifen zwischen Ludgeriplatz und Landeshaus

Die Durchführung der Verkehrsversuche erfolgte auf Grundlage der jeweiligen Beschlussfassungen des Hauptausschusses und des Ausschusses für Verkehr und Mobilität (vgl. V/0248/2021, V/0247/2021 i. V. m. V/0469/2021 und V/0257/2021).

Die Verkehrsversuche wurden umfassend begleitet und ausgewertet, um möglichst weitreichende Erkenntnisse zu Auswirkungen, Folgen und Übertragbarkeiten der jeweiligen verkehrlichen und stadtgestalterischen Eingriffe zu gewinnen. Erfahrungen, Ergebnisse und abgeleitete Empfehlungen wurden in einem Endbericht gebündelt, welcher hiermit zur Kenntnis gegeben wird (s. Anlage 1). Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse und Empfehlungen zusammengefasst:

### **Bevorrechtigung der Promenade am Neubrückentor**

Die Promenade wurde an der Querung Neubrückentor ab dem 02. August 2021 versuchsweise bevorrechtigt. Die Querung Neubrückentor wurde dazu umfassend umgebaut. Der Versuch wurde nach rund 10 Wochen am 11. Oktober 2021 beendet und alle Umbauten rückgängig gemacht, weil erwartete Gewöhnungseffekte nicht oder nur in deutlich verringertem Maße eintraten und der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer\*innen auch nach mehreren Wochen noch mit großer Vorsicht an die umgestaltete Kreuzungssituation herangefahren ist. Zudem war insbesondere bei gesteigertem Verkehrsaufkommen im Verlauf des Verkehrsversuches zunehmend individuelles Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmer\*innen – sowohl im Kfz- als auch im Radverkehr – zu beobachten. Nach der Rückkehr der zuvor umgeleiteten Stadtbuslinien 6, 8 und N82 seit dem 25. September wurde überdies schnell deutlich, dass insbesondere in den Hauptverkehrszeiten stark

schwankende Fahrtzeiten im Busverkehr entlang der Kanalstraße auftraten, die sich negativ auf die Fahrplanteue auswirkten. Die Ergebnisse einer Online-Umfrage und einer Vor-Ort-Befragung sowie die direkten Reaktionen und Rückmeldungen aus der Stadtgesellschaft ließen ein polarisiertes Bild der öffentlichen Meinung zum Verkehrsversuch erkennen, in dem eine leicht negative Bewertungstendenz und subjektive Bedenken leicht überwogen.

Die beobachteten Problemlagen waren teilweise auch auf den temporären Charakter der Umgestaltung zurückzuführen und wären ggf. mit weiteren erheblichen baulichen Eingriffen lösbar gewesen, die im Rahmen des temporär angelegten Verkehrsversuches jedoch nicht umzusetzen waren, etwa eine flächige Aufpflasterung des Querungsbereichs, die Fällung von Bäumen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse oder der Einbau einer Fahrbahneinengung. Solche dauerhaften Eingriffe wären zudem nur schwer mit den Ansprüchen der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes in Einklang zu bringen. Überdies wurde mit fortschreitender Versuchsdauer deutlich, dass nicht alle beobachteten Problematiken planerisch-baulich zu lösen sind. Es lässt sich also festhalten, dass die gewählte Versuchsanordnung sich nicht als zufriedenstellende, dauerhaft funktionierende Lösung herausgestellt hat.

Der Verkehrsversuch hat sich während der Hauptverkehrszeiten geringfügig auf den Verkehrsfluss in der Straße Neubrückentor ausgewirkt, was jedoch zu teils stark schwankenden Fahrtzeiten im ÖPNV führte. Überdies waren die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss nur von geringer Bedeutung für das umliegende Netz. Es konnten keine Verlagerungseffekte beobachtet werden. Die Rückstauerscheinungen während der Hauptverkehrszeit am Knotenpunkt hatten jedoch negative Auswirkungen auf das Verhalten im Radverkehr, welches sich mit fortschreitender Versuchsdauer zunehmend problematisch entwickelte. Im Rahmen der Versuchsbeobachtung durch Verwaltung und Polizei konnten in zunehmender Häufigkeit StVO-widriges Verhalten (z. B. Vorfahrtmissachtungen beim Queren oder Einbiegen, Fahren auf der Gegenfahrbahn oder auf den Gehwegen) festgestellt werden, wodurch immer wieder gefährliche Situationen entstanden und die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer\*innen sehr unübersichtlich wurde. Aus Sicht der Verwaltung und der Verkehrssicherheitsbehörden war eine Fortsetzung des Versuches unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht länger sinnvoll und zielführend, da alle zusätzlichen Eingriffs- und Regelungsmaßnahmen ausgeschöpft waren. Die geänderte Verkehrsführung hat zudem objektiv nicht zur Verkehrssicherheit beigetragen.

Zusammenfassend kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass der Verkehrsversuch trotz seiner Beendigung viele wichtige Erkenntnisse geliefert und teils auch vorherige Annahmen bestätigt hat, die für die weiteren Überlegungen zur Ausgestaltung der Promenadenquerungen von hoher Bedeutung sind.

So hat sich im Versuch gezeigt, dass eine direkte Bevorrechtigung der Promenade grundsätzlich umsetzbar ist, die gewählte Knotenpunktgestaltung jedoch nicht vollumfänglich überzeugen konnte. Eine dauerhafte Umgestaltung wäre voraussichtlich nur unter noch weitergehenden baulichen Eingriffen in die denkmalgeschützte Promenade oder unter anderen Rahmenbedingungen (deutlich weniger querender Kfz- und Fußverkehr) sinnvoll und funktional umsetzbar. Daneben wurden auch Aussagen über die Eignung und Wirksamkeit der verschiedenen baulichen und verkehrsleitenden Maßnahmen möglich, die im Rahmen des Versuches umgesetzt wurden.

Darüber hinaus konnten wichtige Erkenntnisse über das Verkehrsverhalten an der Promenade in unterschiedlichen Verkehrssituationen gewonnen werden, etwa über Verhaltensmuster im Radverkehr bei geänderter Vorfahrt und bei auftretenden Rückstaus im Kfz-Verkehr oder über das Fahrverhalten im untergeordneten Kfz-Verkehr bei anhaltend hohem Radverkehrsfluss auf der Promenade. Hierbei haben die Versuchsbeobachtung sowie auch die Rückmeldungen aus der Bevölkerung gezeigt, dass die direkte Bevorrechtigung der Promenade die Komplexität des Knotenpunktes trotz verkehrsplanerisch und verkehrsrechtlich eindeutiger Ausstattung deutlich erhöht hat. Für den MIV war die Querung der bevorrechtigten Promenade erkennbar schwieriger, insbesondere bei hohem Radverkehrsaufkommen. Im Radverkehr variiert die gefahrene Geschwindigkeit stark, sodass verhältnismäßig wenig Pulkbildung auftritt und somit auch wenig ausreichend große Lücken im

Radverkehrsstrom auf der Promenade auftraten, die der MIV zur sicheren Querung nutzen konnte. Dies führte vermehrt zu Rückstauerscheinungen aufgrund längerer Wartezeiten oder zu StVO-widrigem Verhalten und Vorfahrtmissachtungen durch Verkehrsteilnehmer\*innen im Kfz- und Radverkehr. Zudem waren sichere Momente zur Querung für MIV-Nutzer\*innen schwerer zu identifizieren, da neben den stark variierenden Geschwindigkeiten im Radverkehr auch das vermehrt beobachtete, StVO-widrige Verhalten beim Überholen oder Ein-/Abbiegen die Übersichtlichkeit des Knotenpunktes zusätzlich verminderten.

Eng damit verbunden ist die zentrale Erkenntnis, dass die unmittelbare Vorfahrtänderung einen bestehenden Zielkonflikt entlang der Promenade und insbesondere an ihren Querungsstellen zusätzlich verstärkt – den Zielkonflikt zwischen der Beschleunigung und Komfortsteigerung im Radverkehr und der Teilhabe an einer subjektiv verkehrssicheren, barrierefreien Erreichbarkeit der Altstadt für den Fußverkehr und für mobilitätseingeschränkte Personen.

Aus diesen Ergebnissen lässt sich ableiten, dass die Promenade nicht allein als schneller Verteilerring und Herzstück des innerstädtischen Radverkehrsnetzes entwickelt werden kann – sie stellt zugleich auch einen zentralen Flanier- und Erholungsraum für viele Bewohner\*innen und Besucher\*innen der Innenstadt dar und ist zudem komplexer Übergangs- und Transitraum für alle Verkehrsträger in die Innenstadt. Viele aktuelle Entwicklungen in Münster, wie etwa der Ausbau des Veloroutennetzes und das steigende Radverkehrsaufkommen, die Herausforderungen des Klimawandels oder die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt bei deutlicher Reduzierung des MIV-Aufkommens, erhöhen den breit gefächerten Nutzungsdruck auf die Promenade weiter. Die Gestaltung der Promenadenquerungen muss diese vielfältigen Belange und Nutzungsansprüche gleichberechtigt berücksichtigen. Hierzu müssen differenzierte Querungstypen entwickelt werden, die durch eine erkennbare Gleichartigkeit die Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit der Knotenpunkte verbessern und zugleich flexibel auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der verschiedenen Querungen eingehen.

Trotz der Rücknahme der versuchsweisen Vorfahrt nach 10 Wochen stellen die Ergebnisse und Erfahrungen somit insgesamt einen großen Mehrwert und Erkenntnisgewinn für die Stadtverwaltung und die Stadtgesellschaft dar, die in die weiteren Planungen und Überlegungen zur Ausgestaltung der Promenadenquerungen einfließen können. Zudem können sie auch in der Vorbereitung weiterer Verkehrsversuche und Reallabore sowie in der Planung dauerhafter Umgestaltungen und sonstiger baulicher Eingriffsmaßnahmen im Verkehrsnetz Berücksichtigung finden.

Auf Grundlage der Erkenntnisse des Verkehrsversuches zu konkreten Bausteinen der Umgestaltung des Knotenpunktes und ihrer Wirkung auf das Verhalten auf die Verkehrsteilnehmer\*innen wird die Verwaltung weitere Eingriffsmöglichkeiten zur Verbesserung der verkehrlichen Situation für Radfahrer\*innen, Fußgänger\*innen und mobilitätseingeschränkte Personen an den Promenadenquerungen prüfen und anschließend der Politik zur Entscheidung vorlegen. Hierbei ist insbesondere auch zu prüfen, ob anderer Planungs- und Regelungsansätze für die Bevorrechtigung der Promenade an bestimmten Querungsstellen geeignet sein könnten (z. B. Lichtsignalanlage).

### **Verkehrsreduzierung und Aufenthaltsqualität im Bereich Hörsterstraße – Bült**

Die Hörsterstraße wurde acht Wochen lang mithilfe einer Durchfahrtsperre versuchsweise für den Kfz-Verkehr gesperrt und die betroffenen Buslinien über die schnelle Achse Gartenstraße-Fürstenbergstraße umgeleitet. Die vorhandenen Parkflächen im Straßenraum wurden gesperrt und mit temporärem Stadtmobiliar und Begrünungselementen sowie mobilen Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Zudem wurde die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Der Parkplatz am Bült wurde ebenfalls für den Kfz-Verkehr gesperrt und die vorhandenen Stellplätze für Aufenthalt, Begrünung, Fahrradparken und Außengastronomie umgenutzt.

Die Durchfahrtsperre und die Sperrung der Parkplätze in der Hörsterstraße haben vielfältige Flächenpotenziale freigelegt, deren Umgestaltung einen enormen Zugewinn an wertvollem Stadtraum im innerstädtischen Umfeld geschaffen hat und das Gesicht der Hörsterstraße von einem Kfz-

dominierten, beengten Straßenraum hin zu einem lebendigen, menschenbezogenem Stadtraum für Alle gewandelt hat.

Gleiches gilt für den Bült: Die temporäre Umgestaltung hat den Platz von einem reinen Parkplatz, der alleinig durch wenige Kfz genutzt werden kann, zu einem lebendigen, kleinen Stadtplatz gewandelt, auf dem sich Menschen treffen und aufhalten. Zugleich wertet der Platz als weitläufiger und gestalteter Wartebereich auch die zentrale Bushaltestelle Altstadt/Bült auf und besitzt durch die zusätzlichen, geordneten Fahrradabstellmöglichkeiten auch einen gesteigerten Wert für den Radverkehr.

Der Radverkehr hat von der Freigabe der Einbahnstraße enorm profitiert. Während des Verkehrsversuches konnten große Zuwächse im Radverkehrsaufkommen auf der Hörsterstraße in Fahrtrichtung Bohlweg verzeichnet werden, die Freigabe wurde schnell und umfassend angenommen. In Verbindung mit dem Ausbau des Bohlweges zur Fahrradstraße kann eine dauerhafte Freigabe für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen eine wichtige Verknüpfungsfunktion übernehmen.

Die Durchfahrtsperre in der Hörsterstraße hat jedoch auch Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Martiniviertel und im weiteren Umfeld gezeigt. Die Versuchswochen haben erkennen lassen, dass ein solcher Eingriff in der Hörsterstraße grundsätzlich umsetzbar ist und enorme Qualitätssteigerungen für den Fußverkehr und den Radverkehr ermöglicht, die ohne Veränderungen für den motorisierten Verkehr in diesem Bereich nicht realisierbar wären. Bei einer möglichen Verstetigung der im Versuch durchgeführten Eingriffe und Umgestaltungen in der Hörsterstraße müssen die Auswirkungen auf das Verkehrsnetz und insbesondere die ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt berücksichtigt und unbedingt planerisch beantwortet werden. Die alleinige Einrichtung einer Durchfahrtsperre nach Vorbild des Verkehrsversuches ohne flankierende Maßnahmen der Verkehrslenkung und Reduzierung an weiteren Stellen im östlichen Innenstadtbereich kann nicht empfohlen werden.

Die überwiegend positive Bewertung der nähräumlichen, stadtgestalterischen und verkehrlichen Auswirkungen des Verkehrsversuches führen zu der grundsätzlichen Empfehlung, die inhaltlichen Zielvorstellungen und Planungsansätze des Verkehrsversuches – weniger Durchgangsverkehr, weniger Parkplätze, mehr Aufenthaltsqualität und Stadtgrün, Verbesserungen für den Radverkehr – unter Berücksichtigung der Erfahrungen und Ergebnisse des Versuches gemeinsam mit der Stadtgesellschaft und insbesondere mit der Bewohnerschaft des Martiniviertels weiterzuentwickeln und eine Verstetigung anzustreben. Es wird empfohlen, hierbei insbesondere die dauerhafte Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr zu verfolgen, da hier große Potenziale sowohl hinsichtlich Komfortsteigerung und Netzverdichtung im Radverkehr als auch für die Stärkung des Martiniviertels als vielfältiges Altstadtviertel liegen. Planerisches Ziel sollte eine ausgewogene Koexistenz zwischen Fußgänger\*innen, mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer\*innen, Radfahrer\*innen und dem notwendigen Anteil motorisiertem Verkehr sein.

Als weiteres Ergebnis des Verkehrsversuches lässt sich festhalten, dass die gestreckte Linienführung der Buslinien 6, 8 und N82 über die Achse Gartenstraßen / Fürstenbergstraße während der Sperrung der Hörsterstraße deutliche Fahrtzeitverkürzungen bewirkte. Durch die gestreckte Linienführung wurde der Linienweg gegenüber der verwinkelten Fahrt durch das Martiniviertel deutlich verkürzt und die Anzahl angefahrener Haltestellen deutlich reduziert. Hierdurch konnten die Fahrtzeiten zwischen Hauptbahnhof und Coerde erheblich verringert werden. In Fahrtrichtung Hauptbahnhof konnten durch die geänderte Linienführung 5 Minuten Fahrzeit eingespart werden, in Fahrtrichtung Coerde belief sich die Fahrzeiterparnis auf 7 Minuten. Diese Fahrzeiterparnisse wurden im Abschnitt Coerde - Hauptbahnhof während des Verkehrsversuches entsprechend in den Fahrplänen berücksichtigt. Zudem zeigen die Daten der Stadtwerke, dass die Fahrgastzahlen während der Linienverlegung stabil geblieben sind. Dem Rückgang der Ein- und Ausstiegszahlen an der Kanalstraße steht sogar ein etwas höherer Zuwachs an Ein- und Ausstiegen an den Haltestellen entlang der Gartenstraße /Fürstenbergstraße / Eisenbahnstraße gegenüber, wobei hier berücksichtigt werden muss, dass die Erhebungen zu unterschiedlichen Zeiträumen (Frühsommer / Spätsommer, Schulzeit / Ferienzeit) stattfanden und dieser Fahrgastzuwachs somit nicht verlässlich nachgewiesen werden kann. Das

Ersatzangebot während des Verkehrsversuches (Kleinbus und Rikscha) ist jedoch auf verhältnismäßig wenig Zustimmung gestoßen. Bei einer dauerhaften Umgestaltung und Umlegung der Linienverläufe der Stadtbuslinien 6, 8 und N82 müssen die Auswirkungen auf die ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt sowie des Kreuz- und Martiniviertels berücksichtigt und planerisch beantwortet werden. Besonderes Augenmerk muss dabei auch auf die individuellen Sorgen und Ängste der Menschen gelegt werden, die von den Angebotsveränderungen direkt betroffen sind, insbesondere auch mit Blick auf die Außenstadtteile Coerde, Gremmendorf und Wolbeck.

In Reaktion auf diese Ergebnisse wurde im Januar/Februar 2022 bereits die Änderung des Nahverkehrsplanes zur Umlegung der Buslinienverläufe der Stadtbuslinien 6,8 und N82 angestoßen (Vorlage V/0891/2021), um eine dauerhafte Beschleunigung durch Fokussierung der o. g. Buslinien auf der schnellen Achse Gartenstraße-Fürstenbergstraße und dadurch zugleich auch eine Entlastung der Hörsterstraße vom städtischen Busverkehr zu erreichen. Ergänzend wird auf die parallel laufende Vorlage zur Teilfortschreibung des 3. Nahverkehrsplanes verwiesen.

Als zentrale Planungsansätze im städtischen Beitrag zum Landeswettbewerb Zukunft Stadtraum (Beitrag zur 1. Stufe wurde bereits vorgestellt, Beitrag zur 2. Stufe wurde am 18.01.2022 eingereicht) bilden die Themen und Bausteine des Verkehrsversuches zugleich die Grundlage für den bereits eingeleiteten Prozess zur dauerhaften Umgestaltung der Hörsterstraße und des Platzes am Bült. Durch das Wettbewerbsverfahren können ggf. vorzeitig Zugänge zu Mitteln der Städtebauförderung akquiriert werden, mit denen eine dauerhafte Umgestaltung der Hörsterstraße und des Platzes am Bült realisiert werden können. Bei positiver Förderzusage kann noch in 2022 ein Planungsprozess zur Konkretisierung und Weiterentwicklung der Planungsansätze gemeinsam mit der Bewohnerschaft des Martiniviertels begonnen werden, sodass die Erfahrungen und Eindrücke aus dem Verkehrsversuch zu unterschiedlichen Themen und Ideen in die Planungen einfließen können. Die Umgestaltung des Platzes am Bült als temporärer neuer Stadtraum wird bis zu seiner dauerhaften Umgestaltung im Rahmen dieses Planverfahrens beibehalten und der Parkplatz nicht mehr für den ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt.

### **Bussonderfahrstreifen zwischen Ludgeriplatz und Landeshaus**

Mit der Ergänzung von 500 Metern Bussonderfahrstreifen wurde auf einer Gesamtstrecke von gut einem Kilometer zwischen Ludgeriplatz und Landeshaus der Beschleunigungseffekt für den Buslinienverkehr getestet.

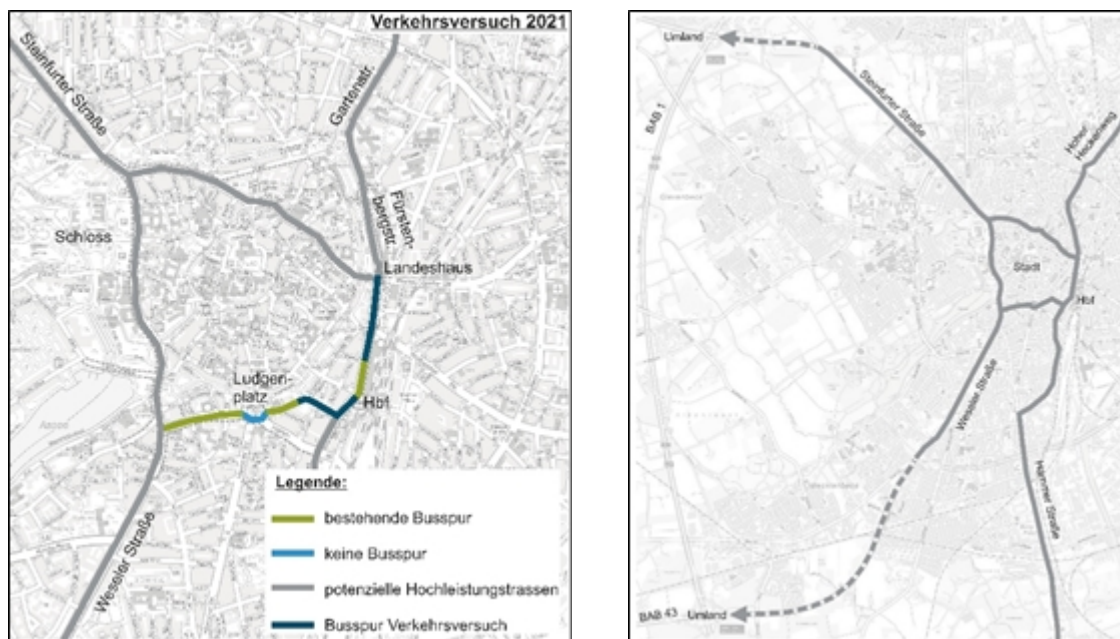
Der Versuch hat Erkenntnisse darüber erbringen können, wie sich die Umverteilung von Verkehrsfläche des motorisierten Mischverkehrs zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs auswirkt. Einerseits konnte der Effekt der Stärkung der Zuverlässigkeit der Busse im Linienverkehr nachgewiesen werden. Andererseits konnte ebenfalls belegt werden, dass die Leichtigkeit des motorisierten Individualverkehrs nicht in der Stärke eingeschränkt wird, dass bspw. durch Rückstauungen der Linienbusverkehr gehemmt oder die Verkehrssicherheit durch die Maßnahme gesenkt wird. Mit dem Verkehrsversuch wurde gleichermaßen die Wirkung einer kombinierten Push-Pull-Maßnahme erfolgreich getestet.

In den vor- bzw. nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten, in denen die Linienbusse zuvor mit dem motorisierten Individualverkehr auf denselben Fahrstreifen verkehrten, konnten entscheidende Reduzierungen der Fahrtzeiten erreicht werden. Bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde in der Hauptverkehrszeit (07.30 – 08.30 Uhr) waren dies bspw. summierte Einsparungen von durchschnittlich knapp 30 Minuten (Ludgeriplatz – Hauptbahnhof) bzw. knapp 65 Minuten (Hauptbahnhof – Eisenbahnstraße) innerhalb von 60 Minuten. Hiervon profitieren jetzt schon über 30.000 Menschen pro Tag, die die Busse in Fahrtrichtung Norden (An- und Abfahrt Hauptbahnhof) nutzen. Mit dem Ziel zukünftig mehr Menschen mit dem Bus zu transportieren, steigt der Nutzen weiter an.

Durch die Reduzierung der Fläche für den motorisierten Individualverkehr kam es zu Beginn des Versuchs erwartungsgemäß zu stärkeren Rückstauungen im Zufluss und im Vorbereich des Hauptbahnhofs. Jedoch wurde durch den Versuch zu keiner Zeit die Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet negativ beeinflusst. Auch die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs war für den MIV zu jederzeit gegeben, wurde durch eine längere Fahrtzeit jedoch tages- bzw. tageszeitabhängig gehemmt. Nach einer Eingewöhnungsphase von mehreren Wochen hat sich die Situation auch zu den Hauptverkehrszeiten wesentlich beruhigt.

Die Wirkung des neu eingerichteten Bussonderfahrstreifens auf einer Länge von insgesamt 500 m erzeugt somit eine deutliche Verbesserung für den Buslinienverkehr in An- und Abfahrt des Hauptbahnhofes. Die Funktion des Hauptbahnhofes als zentraler Verknüpfungspunkt zum Regional- und Fernverkehr mit zeitnahen Anschlüssen im Tagesverkehr wird gestärkt. Die Verringerung der Verlustzeiten wirkt sich darüber hinaus positiv auf das Gesamtsystem aus und stärkt die Fahrplanteue und damit die Verlässlichkeit des Buslinienverkehrs in einem ersten Schritt.

Wird die Maßnahme in das Vorhaben, ein Hochleistungsnetz für den Linienbusverkehr in der Stadt Münster zu implementieren eingeordnet, handelt es sich hierfür um einen wesentlichen Baustein. Darüber hinaus trägt die Maßnahme dazu bei, das angestrebte Ziel, den Umweltverbund in der Stadt-Umland-Beziehung zu stärken und perspektivisch eine Verkehrsverlagerung (Modal Shift) zu erzeugen, zu erreichen.



Für die Verstetigung des Verkehrsversuchs sind geringfügige Anpassungen vorzunehmen. Hierzu gehört die Markierung des Bussonderfahrstreifens in Weiß sowie die signaltechnische Separierung des Rechtsabbiegers aus der Schorlemerstraße in die Engelstraße. Details sind der Beschlussvorlage V/0152/2022 zu entnehmen.

Weitere Ergebnissen und Auswertungen zu den drei Verkehrsversuchen sind in Anlage 1 „Endbericht zur Evaluierung der Verkehrsversuche Münster 2021“ dokumentiert. Der Endbericht inklusive Anhang steht aufgrund der Dokumentengröße nur digital zur Verfügung.

### **Gesamtfazit: Verkehrsversuche 2021**

Am Neubrücktort wurden durch den Versuch wertvolle Erkenntnisse und Erfahrungen gesammelt, die als Planungsgrundlage für die weiteren Überlegungen zur Ausgestaltung aller Promenadenquerungen dienen werden und zugleich auch in die Vorbereitung anderer

Verkehrsversuche oder Reallabore sowie in der Planung sonstiger baulicher Eingriffsmaßnahmen im Verkehrsnetz einfließen können.

Der Verkehrsversuch Hörsterstraße-Bült hat erlebbar gemacht, wie durch die Umnutzung von Kfz-dominierten Verkehrsräumen und Parkplätzen lebendige Stadträume einer neuen Qualität für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen entstehen können. Zugleich hat er auch gezeigt, wie der innerstädtische ÖPNV zukünftig organisiert werden kann, um bedarfsgerecht, leistungsstark und gegenüber dem MIV konkurrenzfähig zu sein.

Die versuchsweise eingerichtete Busspur am Hauptbahnhof hat deutlich gemacht, dass das Ziel der Beschleunigung und Priorisierung des ÖPNV auch in hochkomplexen Stadt- und Verkehrsräumen erreicht werden kann und hierzu vielfältige Optimierungsmöglichkeiten im Münsteraner Verkehrsnetz vorhanden und erschließbar sind.

Insgesamt hat sich das Instrument „Verkehrsversuch“ im Sommer 2021 als sehr gut geeignet herausgestellt, um Planungen und Umgestaltungsabsichten versuchsweise umzusetzen und sie dadurch mit allen Vor- und Nachteilen für Alle erfahr- und erlebbar zu machen. Insbesondere bei kontrovers diskutierten Ideen, Ansätzen und Strategien können Verkehrsversuche eine Erweiterung des verkehrsplanerischen „Werkzeugkastens“ mit großem Mehrwert darstellen, mithilfe derer Antworten auf vieldiskutierte Fragen gefunden und lange kreisende Debatten neu angeregt werden können.

In der durchgeführten Form und Größe stellen Verkehrsversuche ein neues Aufgabenfeld für die Stadtverwaltung dar, für das bisher nicht in ausreichendem Maße eigene Kapazitäten eingeplant sind. Sollte das Instrument in Zukunft verstärkt zum Einsatz kommen und ein wichtiger Baustein der zukunftsgerichteten Mobilitäts- und Verkehrsplanung werden, werden diese Kapazitäten benötigt. Ebenso müssen entsprechend projektorientierte Prozessstrukturen und Organisationsformen implementiert werden, auf deren Grundlage die hochkomplexen, ämter- und behördenübergreifenden Versuche geplant, abgestimmt und durchgeführt werden können.

i. V.

gez.

Robin Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1 – Endbericht zur Evaluierung der Verkehrsversuche Münster 2021 (nur digital abrufbar)