



Amt für Mobilität und Tiefbau

## Öffentliche **Beschluss**vorlage

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Rüller

Telefon: 492-6920

Rueller@stadt-muenster.de

Betrifft

Variantenuntersuchung zur Verbesserung der Radverkehrsführung am Aegidiitor

Beratungsfolge

22.03.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
30.03.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Variantenuntersuchung „Weseler Straße / Aegidiistraße / Adenauer Allee / Bismarckallee in Münster“ eine Bürger\*innenbeteiligung durchzuführen.

#### II. Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

### **Begründung:**

#### **1. Voraussetzungen**

Im Juli 2021 wurde das ortsansässige Planungsbüro nts Ingenieurgesellschaft mbH mit einer Untersuchung verschiedener Varianten für den Bereich des Aegidiitors beauftragt. Es sollten Varianten erarbeitet werden, die den Radverkehrskomfort auf den Wegebeziehungen Promenade/Bismarckallee und entlang des Promenadenringes steigern.

Mit der Vorlage V/0261/2021/1 Radverkehrsinfrastrukturmaßnahme „Flyover Aegidiitor“ wurde mit dem Beschlusspunkt 4 die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Knotenpunkt Aegidiitor beschlossen. Die Variantenuntersuchung und die im Rahmen der Planungsdiskussion eingegangenen Vorschläge bildeten die Grundlage für den weiteren Planungsprozess für den gesamten Bereich des Aegidiitores.

## 2. Beschreibung der Varianten

Unter Berücksichtigung der Kriterien:

- Denkmalschutz
- Grünflächenerhaltung
- Verkehrssicherheit
- Stärkung der Innenstadt
- Stärkung des Fußverkehrs und Barrierefreiheit
- Stärkung des Radverkehrs
- Ausbaureserven für den ÖPNV
- Stärkung der Aufenthalts- und Begegnungsfunktion
- prognostizierte steigende Verkehrszahlen

hat das Planungsbüro mehrere Varianten betrachtet, die im Folgenden kurz erläutert werden.

### Variante 1: Rückbau der Weseler Straße auf 4 Fahrspuren

In der Variante 1 werden die äußeren Fahrspuren der Weseler Straße zurückgebaut sodass das Linksabbiegen aus allen Fahrrichtungen unterbunden ist. Es verbleiben nur noch zwei Fahrspuren je Richtung. Auch die Geradeausverbindung Adenauerallee/Aegidiistraße wird unterbunden. Der Radverkehr wird über einen Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Weseler Straße abgewickelt. Durch diese Führung sind in der Beziehung Promenade/Bismarckallee weniger Abbiegungen und die Wartezeiten werden somit verringert. Dafür entsteht ein neuer Konfliktpunkt im Bereich Aegidiistraße/Promenade. Dort treffen zwei Zweirichtungsradwege aufeinander und dies kann zu einem erhöhten Unfallrisiko führen.

Diese Variante bedingt eine Verlagerung des ÖPNV aus der Aegidiistraße. Die Anbindung des ÖPNV über die Aegidiistraße an die Innenstadt ist aber zwingend erforderlich und unverzichtbar.

### Variante 2: Rückbau der Weseler Straße auf 5 Fahrspuren

Die Variante 2 ähnelt der ersten Variante mit dem Unterschied, dass alle Abbiegebeziehungen beibehalten bleiben. Die Fußgänger- und Radfahrerfurten sind jeweils über eine eigene Lichtsignalanlage gesichert. Nach einer Simulation des Verkehrsablaufs stellte sich heraus, dass diese Variante nicht leistungsfähig umsetzbar ist. Es ist nicht möglich die Verkehrsmengen für alle Verkehrsarten sicher abzuwickeln. Aus diesem Grund wird die Variante 2 nicht weiterverfolgt.

### Variante 3: Rückbau der Weseler Straße auf 6 Fahrspuren

Als Basis für die Variante 3 dient die zweite Variante mit einer angepassten Lichtsignalanlage. Hier ist die Aegidiistraße am derzeitigen Bestand orientiert und sieht eine Fahrradschleuse im Knotenpunktbereich vor. Im Vergleich zu den vorherigen Varianten ist der Knotenpunkt wie im Bestand mit einer Vollsignalisierung versehen. Anhand der Simulation des Verkehrsablaufes ist festzustellen, dass auch hier ein sicherer und leistungsfähiger Ablauf nicht möglich ist. Aus diesem Grund wird die Variante 3 nicht weiterverfolgt.

### Variante 4-6: Rückbau der Weseler Straße auf sechs Fahrspuren und (4) Adenauerallee wie im Bestand | (5) Optimierung der Promenade | (6) Signalanlage Bismarckallee

Diese Varianten basieren auf der Variante 3 und zeigen in den Knotenpunkten den jeweiligen Unterschied. Bei der Variante 4 wird für die Adenauerallee der Bestand angenommen. Eine Optimierung an der Querung Promenade/Aegidiistraße ist durch einen zusätzlichen Fußgängerüberweg in der Variante 5 vorgesehen. Der Knotenpunkt Weseler Straße/Bismarckallee ist in der Variante 6 um zwei zusätzliche Radfahrerfurten ergänzt.

### Variante 7: Bestandsoptimierung und Neugestaltung Promenade

Die Variante 7 ist bestandsorientierter und hat im Vergleich zu den vorherigen Varianten keinen Zweirichtungsradweg. Die Promenade wird im Bereich des Aegidiitorgs verbreitert und erhält eine zusätzliche Lichtsignalanlage an der Querung über die Aegidiistraße. Dies begünstigt eine sichere Aufteilung der Wegebeziehungen und vermindert das Konfliktrisiko zwischen Radfahrenden und kreuzenden Zufußgehenden oder Radfahrenden. Die vorhandenen Nebenanlagen werden verbreitert und erhöhen somit den Rad- und Fußverkehrskomfort. Eine optimierte Lichtsignalschaltung sorgt für

minimale Wartezeiten.

#### Variante 8: Bestandsoptimierung, Neugestaltung der Promenade und Flyover

In der Variante 8 wird die Variante 7 um die Radverkehrsbrücke Flyover ergänzt. Diese stärkt die Verbindung Bismarckallee/Promenade als Bestandteil der Veloroute 6 Münster-Senden, da sich dort keine Wartezeiten ergeben. Der Promenadenverlauf wird, wie bereits in Variante 7 beschrieben, verkehrssicherer ausgebaut. Die Verkehrssicherheit wird durch den Bau des Flyovers noch gestärkt (Entlastung des Knotenpunktes Promenade / Aegidiistraße)

#### Fazit der Variantenuntersuchung

Das Planungsbüro nts hat insgesamt 8 Varianten für das Aegidiitor erarbeitet, gegenübergestellt und bewertet. In allen Varianten sind eine Promenadenbegradigung sowie eine verbesserte Querungshilfe der Aegidiistraße vorgesehen. Die Varianten 1 bis 6 haben einen Zweirichtungsradweg und unterscheiden sich maßgeblich in der Knotenpunktgestaltung. Bei diesen Varianten zeichnet sich nach mikro- oder makroskopischer Betrachtung ab, dass diese nicht umsetzbar sind.

Das Planungsbüro nts schlägt vor, von den ebenerdigen Varianten die Variante 7 umzusetzen. Durch auskömmliche Breiten und verringerte Wartezeiten, stellt diese Variante eine Verbesserung der Wegebeziehungen Promenade/Bismarckallee und Promenade/Promenade dar. Die Variante eröffnet zudem die Möglichkeit, den Flyover (Variante 8) im weiteren Verlauf der Planung noch zu ergänzen.

Alle Varianten sehen grundsätzlich die Möglichkeit vor, dass die Aegidiistraße als Fahrradstraße ausgebildet und an die vorgesehenen Verkehrsführungen angebunden werden kann. Der aktuelle Stand der Fahrradnetzplanung weist für die Aegidiistraße eine hohe Bedeutung für den Radverkehr aus. Im Zuge des weiteren Prozesses zur Erarbeitung des Fahrradnetzes 2.0 erfolgt eine Konkretisierung der für die Einstufung empfohlenen Führungsformen des Radverkehrs. Insofern wird der Beschlusspunkt 2 der Vorlage V/0261/2021/1 berücksichtigt.

#### **Beteiligung**

Der gesamte Bereich des Aegidiitores ist aufgrund der vielfältigen Nutzungs-, Denkmal- und Grünanforderungen ein städtebaulich prägender, wichtiger und sensibler Raum im Stadtgebiet Münster. Gleichzeitig handelt es sich um einen wichtigen Verkehrsraum, in dem viele Verknüpfungen unterschiedlicher Verkehrsarten und –beziehungen zusammentreffen. Somit bestehen neben den im Rahmen des Gutachtens betrachteten komfortsteigernden Aspekten für den Radverkehr, sehr hohe Anforderungen an eine verständliche, verkehrssichere und leistungsfähige, aber auch städtebaulich geeignete Gestaltung.

Für die Ausgestaltung und Überplanung dieses Verkehrsraumes ist die Einbeziehung der unterschiedlichen Interessenslagen und Erfahrungswerte der Nutzenden von hoher Bedeutung. Die Verwaltung schlägt daher vor, die Ergebnisse der Variantenuntersuchung (alle Varianten) mit Bürger\*innen in analogen und digitalen Beteiligungsformaten zu erörtern und den politischen Gremien das Ergebnis zur Beratung vorzulegen.

### **3. Beiträge Dritter/Zuschüsse**

Es wird angestrebt, für die anfallenden Umbaukosten Fördermittel zu beantragen. Die Verwaltung steht hierzu in Kontakt mit den relevanten Stellen von Land und Bund. Zum jetzigen Zeitpunkt wurde auf eine Kostenschätzung verzichtet. Die Verwaltung geht davon aus, dass der Umbau entsprechend der „Variante 7“ voraussichtlich nach FöRi-kom-Stra förderfähig ist. Es wird eine Förderung von 70% der zuwendungsfähigen Kosten erwartet. Inwieweit noch eine höhere Förderung aus dem Fördertopf „Innovative Radwegeprojekte“ (wie für den Flyover vorgesehen) möglich ist, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend zu klären.

i.V.

gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlage:**

Anlage 1: Prüfergebnis Variantenuntersuchung

Anlage 2: Lagepläne zum Prüfergebnis