



Amt für Mobilität und Tiefbau

12.08.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Koops

Telefon: 492-6590

GKoops@stadt-muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in Münstermannweg und Scheibenstraße

Beratungsfolge

23.08.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
31.08.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht

Zwischen Hammer Straße und Friedrich-Ebert-Straße besteht über Münstermannweg und Scheibenstraße für den motorisierten Individualverkehr die Möglichkeit der Durchfahrt. Die Straßen erfüllen die Funktion der Erschließung des überwiegend als Wohnquartier charakterisierten Bereichs („Wohnstraßen“ nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen). Die Wohnstraßen befinden sich in einer Tempo-30-Zone, in der durch Anwohnende zudem vor allem in der Straße Münstermannweg explizit auf spielende Kinder hingewiesen wird.

Im Quartier ist außerdem stark untergeordnetes Kleingewerbe angesiedelt, das jedoch keinen erhöhten Kundenverkehr aufweist.

In Anträgen gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW, einem politischen Antrag und weiteren Hinweisen aus der Bevölkerung wurde auf Konflikte mit dem Durchgangsverkehr aufmerksam gemacht.

Die Unfallkommission der Stadt Münster hat mit Datum vom 30.03.2022 zudem für die dreijährige Unfallhäufungsstelle 04/13-15 (2019 - 2021) Hammer Straße / Münstermannweg beschlossen, dass eine Maßnahme zum Problem Durchgangsverkehr Münstermannweg – Scheibenstraße – Friedrich-Ebert-Straße zu treffen ist.

Auf Grundlage der o.g. Anträge sowie des Beschlusses der Unfallkommission ist eine Prüfung der aktuellen verkehrlichen Situation durch die Stadt Münster erfolgt.

**Abbiegesituation LSA Hammer Str./ Münstermannweg**

Der kurze Rechtsabbiegestreifen von der Hammer Straße in Fahrtrichtung Münstermannweg wurde bereits als Beschluss der Unfallkommission umgesetzt. Vorausgegangen war eine langjährige Unfalllage mit Personenschäden, ausgelöst durch rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge von dem bis dahin bestehenden kombinierten Geradeaus- / Rechtsabbiegestreifen, die den Vorrang des zeitgleich geradeausfahrenden Radverkehrs (und des Fußverkehrs) nicht ausreichend beachtet haben.

Als Sofortmaßnahme wurde aus Verkehrssicherheitsgründen daraufhin der bis dahin bestehende Bussonderfahrstreifen mit einer Sondersignalisierung zur direkten Ausfahrt für Busse in den Knotenpunkt aufgegeben und das Sondersignal abgedeckt.

Die Maßnahme konnte jedoch nicht zu der gewünschten Verbesserung der Situation in Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden beitragen (s. UK-Beschluss vom 30.03.2022).

### **Verkehrsrechtliche Situation in Münstermannweg und Scheibenstraße**

Die Straßen Münstermannweg und Scheibenstraße sind Bestandteil einer verkehrsrechtlich angeordneten Tempo-30-Zone i.S.d. § 45 Abs. 1c Straßenverkehrsordnung (StVO). Tempo-30-Zonen kommen gem. der Verwaltungsvorschrift zur StVO „nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer“ (VwV StVO § 45 „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“, Randnummer 38 „XI. Tempo-30-Zonen“, Punkt 2).

### **Verkehrsuntersuchungen in Münstermannweg und Scheibenstraße**

Im Oktober 2021 erfolgte die Erfassung der Verkehrsmengen auf genanntem Abschnitt. Zudem wurden in den Jahren 2019 und 2021 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt

#### *Verkehrszählungen*

Die Erhebung der Verkehrsmengen wurde an drei Knotenpunkten (s. Tabelle 3) durchgeführt, um die Durchfahrtsmengen nachvollziehen zu können. Knotenpunkt 2 (Münstermannweg / Scheibenstraßen) ist in der Begutachtung besonders wichtig, da hier die Fahrbeziehungen Münstermannweg - Scheibenstraße (einzeln und in beide Fahrtrichtungen als Querschnitt dargestellt) abgebildet sind. Mit circa 300 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde wird für ein Wohngebiet mit stark untergeordnetem Kleingewerbe ohne erhöhtem Kundenverkehr die maximale Verkehrsmenge für eine Wohnstraße nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) von 400 Kfz/h knapp unterschritten.

Durch die Messung an den drei in Tabelle 3 aufgeführten Knotenpunkten wird jedoch die Umfahrung des Knotenpunktes Hammer Straße / Friedrich-Ebert-Straße in beide Fahrtrichtungen deutlich. Bei den erhobenen Fahrten handelt es sich überwiegend um Durchgangs- und nicht um Ziel- und Quellverkehre. Dies widerspricht dem Zweck einer Tempo-30-Zone.

*Tabelle 3: Verkehrsmengen Kfz, Spitzenstunde 16-17 Uhr, Querschnitt*

<b>Nr.</b>	<b>Knotenpunkt</b>	<b>Anzahl Kfz FR Friedrich-Ebert- Straße</b>	<b>Anzahl Kfz FR Hammer Straße</b>	<b>Anzahl Kfz Querschnitt</b>
1	Hammer Straße / Münstermannweg	213	144	357
2	Münstermannweg / Scheibenstraße	183	118	301
3	Scheibenstraße / Friedrich- Ebert-Straße	168	66	234

#### *Geschwindigkeitsmessungen – V85-Geschwindigkeit*

Für die Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus wird zunächst die sog. V85-Geschwindigkeit ermittelt. Aus den jeweils über den Verlauf einer Kalenderwoche erhobenen Daten wurden für Münstermannweg und Scheibenstraße die Geschwindigkeit festgestellt, die von 85 % der Kfz-Steuernenden nicht überschritten wurde; 15 % der Messungen lagen demnach über diesem Wert. Die Messungen wurden in den Jahren 2019 (Scheibenstraße) und 2021 (Münstermannweg) durchgeführt.

Die Analyse der Messergebnisse zeigt Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Münstermannweg in Fahrtrichtung Hammer Straße und Scheibenstraße in Fahrtrichtung Friedrich-Ebert-Straße auf. Während die V85-Geschwindigkeit sich gerade noch in einem vertraglichen

Rahmen bewegt, weisen die erhobenen tatsächlich gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten ( $V_{max}$ ) auf ein erhebliches Gefährdungspotenzial durch unangemessene Fahrweise in der Tempo-30-Zone hin.

Tabelle 1: *Messergebnisse Geschwindigkeit Münstermannweg*

<b>Fahrtrichtung</b>	<b>V85</b>	<b>Vmax</b>
Hammer Straße	35 km/h	60 km/h
Scheibenstraße	32 km/h	71 km/h

Tabelle 2: *Messergebnisse Geschwindigkeit Scheibenstraße*

<b>Fahrtrichtung</b>	<b>V85</b>	<b>Vmax</b>
Münstermannweg	29 km/h	55 km/h
Friedrich-Ebert-Straße	33 km/h	72 km/h

### **Prüfung und Abwägung der Maßnahmen**

Die Verkehrsmengen in der abendlichen Spitzenstunde geben einen eindeutigen Hinweis auf vorhandene Durchgangsverkehre in relevanter Menge. Aufgrund der verkehrsrechtlich angeordneten Tempo-30-Zone darf der Durchgangsverkehr in Münstermannweg und Scheibenstraße jedoch nur von geringer Bedeutung sein. Auch die gemessenen Höchstgeschwindigkeiten widersprechen dem Charakter einer Tempo-30-Zone.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen, die primär der Drosselung der Fahrgeschwindigkeit von Kfz-Verkehren dienen, sind in diesem Kontext nicht geeignet, Durchgangsverkehre wirkungsvoll zu unterbinden. Durch Brems- und Anfahrmanöver entstehen zudem weitere Lärmemissionen im Wohngebiet.

In Abstimmung mit der Polizei NRW, der Straßenverkehrsbehörde und der Feuerwehr der Stadt Münster wird sich zunächst für eine virtuelle Sperrung der Durchfahrt mittels Verkehrszeichen 267 (Verbot der Einfahrt) ausgesprochen.

### **Erläuterung der Planung**

Die Scheibenstraße wird zur Sackgasse umgestaltet. Die Sackgasse wird zunächst virtuell durch Beschilderung zwischen den Gebäuden Scheibenstraße Nummer 92 bis 99 hergestellt, sodass aus beiden Fahrtrichtungen per Verkehrszeichen angezeigt wird, dass die Ein- bzw. Durchfahrt mit Kraftfahrzeugen verboten ist. Alle anliegenden Gebäude sind weiterhin über die Straßen Münstermannweg oder Scheibenstraße erreichbar. Radfahrende können diese Verbindung weiterhin vollumfänglich in beide Fahrtrichtungen nutzen. Auf der Hammer Straße wird in Fahrtrichtung stadteinwärts vor der Einmündung in den Münstermannweg mittels einer Hinweistafel auf die geänderte Situation aufmerksam gemacht („Geänderte Verkehrsführung – keine Durchfahrt zur Friedrich-Ebert-Straße“). Für die Beschilderung ist mit Kosten in Höhe von ca. 3.000 € zu rechnen.

Die Verwaltung behält sich die Option offen, im Falle nicht ausreichender Wirkkraft der virtuellen Sperrung, diese baulich herzustellen.

### **Auswirkungen der Maßnahme auf das umliegende Hauptverkehrsnetz**

Mit der geplanten Sperrung der Durchfahrt Scheibenstraße wird bisheriger Durchgangs- und Teile des Erschließungsverkehrs auf den Rechtsabbieger Hammer Str. in Fahrtrichtung Friedrich-Ebert-Str. verlagert. Diese Fahrbeziehung ist schon im Bestand in den Spitzenstunden stark ausgelastet mit zum Teil ausgeprägten Rückstau.

### **Verkehrssicherheit**

Bisher wird der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr der Hammer Str. in Fahrtrichtung Friedrich-Ebert-Str. bedingt verträglich mit dem geradeausfahrenden Radverkehr und den Fußgängern über die

Friedrich-Ebert-Str. signalisiert. Mit einer Verkehrszunahme in dieser Abbiegebeziehung wird voraussichtlich die Unfallgefahr zunehmen. Mit der Vorlage V/0154/2019 wurde aus Verkehrssicherheitsgründen schon einmal eine konfliktfreie Rechtsabbiegersignalisierung in dieser Fahrbeziehung diskutiert, bisher aber nicht umgesetzt. Eine konfliktfreie Rechtsabbiegesignalisierung nach dem Motto „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ dürfte mit einem Rückgang der Leistungsfähigkeit verbunden sein.

### **Rückstausituation bis zum Knotenpunkt Hammer Straße / B51**

Eine belastbare Rückstaprognose ist wegen der erheblichen Vorbelastung schwierig. In den Spitzenstunden der Hauptverkehrszeiten staut sich bisher der Verkehr in dieser Fahrbeziehung teilweise bis in den LSA-Knotenpunkt Hammer Straße / B51. Bei Rückstauungen bis in diesen Knotenpunkt kommt es immer wieder zu Gefährdungen des Fuß- und Radverkehrs an der Querung über die Hammer Straße mit der stark genutzten Radverbindung Grevingstraße - Königsweg.

Grundsätzlich dürfen Kraftfahrzeuge nicht in einen überstauten Knotenpunkt einfahren. Jedoch gibt es immer wieder Beschwerden von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden darüber, dass trotz Rückstau in den Knotenpunkt eingefahren und die Querung blockiert wird. Beim späteren Vorrücken der Kraftfahrzeuge werden zudem Radfahrende und zu Fuß Gehende gefährdet, die nach dem Umschalten der LSA auf Grünlicht die Furt queren wollen.

Von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden wurde in diesem Zusammenhang eine Zuflussdrosselung für den Kfz-Verkehr angeregt, wenn der Rückstau der stadteinwärtigen Hammer Straße bis in die Knotenpunktausfahrt mit der Querung reicht.

### **Verkehrstechnische Untersuchung**

Es wird empfohlen, nach Einrichtung der Durchfahrtssperre in der Scheibenstraße, die beiden LSA-Knotenpunkte Hammer Str./ Metzger Str. und Hammer Str./ Friedrich-Ebert-Str. dahingehend zu überprüfen, ob und wie die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit für den Rechtsabbieger von der Hammer Str. in die Friedrich-Ebert-Str. verbessert werden kann. Sofern diese Überprüfung keine Verbesserungen aufzeigen sollte, sind signaltechnische und bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine wirksame Zuflussdrosselung an der LSA-Knotenpunkt Hammer Straße / B51 bewirken.

Aus Kapazitätsgründen soll diese Untersuchung durch ein qualifiziertes externes Ingenieurbüro erfolgen. Es ist mit Planungskosten von ca. 8.000,00 € und einer Bearbeitungszeit einschl. dem Vergabeverfahren von 10 Monaten zu rechnen. Die Kosten für eine spätere Realisierung lassen sich aktuell noch nicht kalkulieren.

Wenn sich nach der Sperrung der Durchfahrt Münstermannweg - Scheibenstraße die Situation an der Unfallhäufungsstelle Hammer Straße / Münstermannweg durch Zählungen und Beobachtungen belastbar belegt verbessert hat, wird der Bussonderfahrstreifen aus der Haltestelle Königsweg (stadteinwärts) bis zur Haltlinie der LSA markiert und das Bussignal reaktiviert.

i.V.

gez.

Robin Denstorff  
Stadtbaurat

### **Anlagen:**

Anlage A  
Lageplan

