



Amt für Mobilität und Tiefbau

26.09.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Hollenberg

Telefon: 492-6699

Hollenbergj@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Von-Esmarch-Straße - Umsetzung eines Unfallkommissionsbeschlusses
Überplanung des Kreisverkehrs hin zu einer signalisierten Kreuzung

Beratungsfolge

07.11.2024	Bezirksvertretung Münster-West	Bericht
19.11.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht

Bericht:

Auslöser der Maßnahme:

Der Kreisverkehr der Von-Esmarch-Straße mit der Roxeler Straße und der Busso-Peus-Straße ist seit Jahren unfallauffällig und unter erhöhter Beobachtung der Ordnungsbehörden der Stadt Münster, Polizei und der Bezirksregierung.

Unfalllage:

Der Kreisverkehr ist seit 2002 in Betrieb und erstmalig im Jahr 2004 unfallauffällig geworden. Seitdem ist der Kreisverkehr nahezu durchgehend stark unfallauffällig und seit dem Jahr 2018 liegt eine durchgängige Unfallhäufungsstelle vor. Im Zeitraum von 2018 bis 2023 wurden über 60 Unfälle mit 29 verletzten Verkehrsteilnehmenden von der Polizei Münster registriert. Alle verletzten Verkehrsteilnehmenden waren mit einem Zweirad unterwegs, 25 davon mit dem Fahrrad. In der Analyse der Unfälle ist klar zu sehen, dass es vor allem beim Einfahren und Verlassen des Kreisverkehrs zu Unfällen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen kommt.

Folgen der Unfalllage:

Aufgrund der Unfalllage war der Knotenpunkt bereits mehrmals Thema in der Unfallkommission der Stadt Münster. Von der Unfallkommission wurden in den folgenden Jahren bereits Sofortmaßnahmen beschlossen und umgesetzt (Markierungen und Rüttelstreifen), um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Leider hat auch dies nicht zu einer dauerhaften Verbesserung der Situation geführt.

Aufgrund der nach wie vor vorliegenden hohen Unfalllage hat sich die Unfallkommission dazu entschlossen größere Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt vorzunehmen. In der Folge wurden mehrere Planungen und Untersuchungen vorgenommen und beauftragt, um zu überprüfen, wie langfristig eine verkehrssichere und auch praktikable Lösung für den Knotenpunkt aussehen kann.

Von der Unfallkommission der Stadt Münster wurde entschieden, dass der Umbau zu einer Lichtsignalanlage unabdingbar ist. Der Entschluss hierzu begründet sich auch dadurch, dass die Konflikte zwischen dem Radverkehr und den Kraftfahrzeugen nur durch den Umbau zu einem signalisierten Knotenpunkt die gewünschte und dringend benötigte deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit schaffen kann. Dies wurde auch in einem im weiteren Planungsverlauf beauftragten Gutachten bestätigt.

Beschreibung der Baumaßnahme:

Das vorrangige Ziel der Planung ist eine max. Erhöhung der Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmende. Da insbesondere die Konflikte zwischen dem Radverkehr und den Kraftfahrzeugen verantwortlich für die Unfalllage sind, ist eine Separierung aller Kfz-Abbiegebeziehungen unabdingbar. Um den Flächenverbrauch nicht zu groß werden zu lassen, wurde für alle Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen eine Breite von 3,00 m vorgesehen. Für die Gradeausfahrstreifen verbleibt die Breite von 3,25 m. Die Länge der Abbiegefahrstreifen orientiert sich an der prognostizierten Verkehrsbelastung und den örtlichen Gegebenheiten, um den Eingriff auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren.

Der Radverkehr wird im Bereich der neuen Kreuzung gesichert auf dem Hochbord geführt. Die Breite des Radweges im Bereich der Kreuzung beträgt in der Regel 2,50 m. Die Furten sind jeweils mit einer Breite von 3,00 m auskömmlich ausgeführt und verlaufen vor den Inselköpfen der Verkehrsinseln, um ein möglichst komfortables und sicheres Überqueren der Straße zu ermöglichen. Vor den Haltelinien sind jeweils auskömmliche Aufstellbereiche vorgesehen, um auch bei wartenden Radfahrenden noch an diesen vorbei verkehrssicher frei rechts abbiegen zu können. Die Aufstellbereiche der zu Fuß gehenden sind so groß dimensioniert, dass hier eine Vorbeifahrt für die Radfahrenden ohne zusätzliches warten möglich ist. Zur Regelung der Radverkehrsströme im Kreuzungsbereich wurden zusätzlich Haifischzähne, nach niederländischem Vorbild, geplant, um den querenden Radfahrenden Vorrang einzuräumen. So müssen die Radfahrenden nicht angehalten werden und können sich je nach Bedarf verflechten.

Die in der Nebenanlage geführten Geh- und Radwege der Kreuzung werden sowohl in der Roxeler Straße, als auch der Busso-Peus-Straße kurz hinter der Kreuzung auf die gemeinsamen Bestands-Geh- und Radwege verzogen. Im westlichen Arm der Von-Esmarch-Straße wird ebenfalls ein Verzug auf den Bestand vollzogen. Östlich der Kreuzung schließt die Planung der neuen Kreuzung an die weiteren planerischen Überlegungen der Von-Esmarch-Straße an. Die dazu laufenden Planungen sind allerdings noch nicht abgeschlossen und werden der Politik zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt.

Die durch die Planung notwendigerweise entfallenen Bäume werden lokal ausgeglichen. Die im Plan dargestellten Baumstandorte sind erste Vorschläge. Eine genaue Konkretisierung erfolgt mit der Ausführungsplanung, wenn alle Kanal- und Leitungstrassen final feststehen.

Überprüfung der Planung:

Aufgrund der Ausmaße der Planung in Kombination mit dem nicht unerheblichen Einfluss auf den Verkehr wurde eine abschließende verkehrstechnische Untersuchung der Planung beauftragt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass die vorliegende Planung den Anforderungen einer maximalen Erhöhung der Verkehrssicherheit vollumfänglich entspricht und auch mit der Bestandsverkehrsbelastung, als auch bei der Prognoseverkehrsbelastung, noch ausreichend leistungsfähig ist.

Zusätzlich wurde noch einmal überprüft, ob auch mit einem Umbau des Bestandskreisverkehrs eine zukünftige verkehrssichere Abwicklung der prognostizierten Verkehre möglich erscheint. Hier kam die Untersuchung klar zu dem Ergebnis, dass die zu erwartenden Prognoseverkehre nicht abgewickelt werden können und auch nicht der Sicherheitsgrad einer signalisierten Kreuzung erreicht werden kann.

Abschließend kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis den Kreisverkehr in einen lichtsignalisierten Knotenpunkt umzubauen.

Bauzeit:

Die Planung befindet sich aktuell in der Vorbereitung der Ausführungsplanung. Gegenwärtig wird mit einem Baustart in 2026 kalkuliert. Aufgrund der Dringlichkeit den anhaltenden Unfallschwerpunkt zu entschärfen wird die Maßnahme priorisiert vorangetrieben. Sobald eine genauere Zeitperspektive des Baues absehbar ist, wird die Verwaltung über die weiteren Schritte informieren.

Kosten:

Für die Maßnahme werden aktuell Kosten von ca. 1.900.000 € kalkuliert. Dem gegenüber stehen Einnahmen durch Förderungen von ca. 1.350.000 €. Somit ergibt sich ein städtischer Eigenanteil in Höhe von 550.000 Euro.

Zusätzlich müssen für den Bau des bestehenden Kreisverkehrs Fördergelder aufgrund von nicht abgelaufener Bindefristen zurückgezahlt werden. Schätzungsweise entsteht ein Kostenanteil der Stadt Münster von ca. 200.000 €. Die genaue Festlegung erfolgt von der Bezirksregierung Münster als Fördergeber.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A
Lageplan