



Fraktion in der  
Bezirksvertretung  
Münster-West



An den Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks  
Münster-West  
Herrn Stephan Brinktrine  
Pantaleonplatz 7  
48161 Münster

01. April 2025

STADT MÜNSTER

- 2. APR. 2025

Amt für Bürger- u. Ratsservice  
Bezirksverwaltung West

**Anregung der Bezirksvertretung West an den Rat der Stadt Münster:**

**Änderung der Planung der Berichtsvorlage V/0406/2024**

***Von-Esmarch-Straße – Umsetzung eines Unfallkommissionsbeschlusses***

***Überplanung des Kreisverkehrs hin zu einer signalisierten Kreuzung***

**Der Rat möge beschließen:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Sicherheit am Kreisel Von-Esmarch-Straße kurzfristig durch die Verstärkung und Ergänzung der bisher geplanten und getroffenen Maßnahmen zu erhöhen.
2. Die Planung gemäß Berichtsvorlage V/0406/2024, hin zu einer signalisierten Kreuzung, wird gestoppt.
3. Die Verwaltung beauftragt die *Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft mbH* mit einer Aktualisierung ihres gutachterlichen Schlussberichts aus dem Jahr 2020 zur Umgestaltung des Kreisverkehrs Von-Esmarch-Straße vor dem Hintergrund der aktuellen baulichen Entwicklungen im Münsteraner Westen. Das Gutachten wird den zuständigen Gremien vor der Vorlage einer entsprechenden Beschlussvorlage vorgestellt.

**Begründung:**

- Zu 1.:** Die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende und FußgängerInnen ist für uns das zentrale Anliegen an diesem Knotenpunkt. Wenn die Unfalllage seit Jahren hoch ist, muss jetzt kurzfristig nachgebessert werden. Die derzeitig kaum erkennbaren Haifischzähne und schwach ausgeprägten Rüttelstreifen wirken nicht hinreichend und sollten durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt werden, wie Temporeduzierung, Beschilderung, Aufpflasterungen oder Plateau-Kissen, ggf. markierte Verkleinerung von Kurvenradien etc.
- Zu 2.:** Sowohl verfahrenstechnische als auch politische Gründe sprechen gegen die vorgelegte Überplanung des Knotenpunkts.

Zum einen überschreitet die Unfallkommission mit einem so weitreichenden Planungsbeschluss ohne politische Befassung die Rechte des Rates in seiner Zuständigkeit bzw. die fachliche Zuständigkeit des Ausschusses für Mobilität und Tiefbau gemäß Zuständigkeitsordnung. Der Unfallkommission obliegt es lediglich einzuschätzen, ob eine Maßnahme eine Unfallhäufungsstelle entschärfen kann. Nach juristischer Einschätzung stellen wir folglich die Auslegung des NRW-Erlasses zum Kompetenzbereich der Unfallkommission infrage.

Die Planung eines Knotens mit je drei Abbiegespurstreifen stellt aus unserer Sicht zum anderen einen verkehrspolitischen Rückschritt dar und entspricht dem früheren Ideal einer autogerechten Stadt. Die Leistungsfähigkeit des MIV wird in den Vordergrund gestellt, und der Rad- und Fußverkehr werden deutlich ausbremst. Die Planung vermittelt einmal mehr die Botschaft, die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs könne nur hergestellt werden, wenn deren Priorisierung abgeschafft wird. Eine Verschlechterung der Qualitätsstufe (QSV) des Radverkehrs von „A“ auf „D“ für 24 h pro Tag ist nicht akzeptabel, zumal nicht die Entschärfung der Unfallhäufigkeit der Grund für die neuerliche Überplanung ist, sondern die Leistungsfähigkeit des Knotens für den MIV. Dass eine Überplanung des Kreisverkehrs gemäß den gutachterlichen Empfehlungen des Büros *Brilon Bondzio Weiser* (BBW) aus dem Jahr 2019 dies erfüllt, hatte die Unfallkommission bereits im Januar 2020 beschlossen.

Dass 2022 die entsprechende Planung zurückgenommen und stattdessen die Planung einer lichtsignalisierten Kreuzung beschlossen wurde, ist also nicht durch die Unfalllage begründet, sondern durch neuerliche Verkehrsprognosen, die das Ziel hatten, die Leistungsfähigkeit des Knotens für den MIV zu ermitteln.

Diese Prognosen sind aus folgenden Gründen als Begründung für den LSA-Knoten grundsätzlich infrage zu stellen:

- Die Microsimulationen von *InrosLackner SE* vom 21.06.24 berechnen bei der Bestandsanalyse des KVP (Planfall 0) eine QSV von „E“ mit einer durchschnittlichen Wartezeit von Kfz von 61,6 Sekunden. Praxisbeobachtungen aus Studienprojekten der FH Münster belegen allerdings die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs nicht nur zur morgendlichen Spitzzeit. Weiterhin kommen Berechnungen der Hochschule nach HBS auf eine QSV von mindestens „B“ in der Spitzzeit, die sich in den nachfolgenden Stunden (22 von 24 h) durch das selbstregelnde Prinzip eines Kreisverkehrs auf durchgängig „A“ für alle Verkehrsteilnehmer verbessern. Weiterhin ergeben die Microsimulationen in der derzeitigen Situation z.B. an der Roxeler Straße durchschnittliche Staulängen von 66,03 m (max. 211,78 m) im Planfall 0, die in

der Praxis weder beobachtbar noch realistisch sind. Von morgendlichen oder nachmittäglichen Spitzenzeiten auf 24h zu schließen, ist nicht möglich.

- Die Simulationen zur Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs betrachten diesen im aktuellen Bestand und nicht auf Basis der empfohlenen Umbaumaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von BBW in einen geschützten Kreisverkehr (u.a. einer Absetzung der Radwegequerungen), denen die Unfallkommission bereits in 2020 zugestimmt hatte. Der getrennte Wartebereich für abbiegende Autos verbessert nicht nur signifikant den unfallkritischen Blickkontakt und -winkel zwischen Auto- und Radfahrenden. Er verhindert auch einen Rückstau im Kreisverkehr und erhöht somit auch dessen Leistungsfähigkeit für den MIV. Dies wurde im Vergleich der Varianten nicht berücksichtigt.
- Die Verkehrsprognosen beziehen sich auf eine mögliche Entwicklung der Verkehre durch die „Urbanen Wissensquartiere“. Dabei wird die aktuelle verkehrliche Situation unabhängig vom Masterplan Mobilität 2035+ und den dort empfohlenen Maßnahmen fortgeschrieben.

**Zu 3.:** Angesichts der geäußerten Zweifel an den Prognosen zur Begründung für einen LSA-Knoten sowie dem verfahrenstechnischen Vorgehen der Verwaltung und der Unfallkommission soll den zuständigen Gremien eine Beschlussvorlage zur verkehrssicheren Gestaltung des Knotens vorgelegt werden. Diese Planung soll auf Grundlage der E-Klima 2022 erfolgen, die die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs fördert und deren bisherige Leichtigkeit beibehält.

Vorher soll die Verwaltung eine Aktualisierung des Gutachtens der *Ing.-Ges. Brilon Bondzio Weiser* in Auftrag geben. Es ist zu prüfen, ob die baulichen Entwicklungen im Münsteraner Westen tatsächlich eine andere Lösung als einen Kreisverkehr erforderlich machen oder ob ein Kreisverkehr auch zunehmende Verkehrsmengen aufnehmen kann.

Gezeichnet:

**Für die Fraktion von  
Bündnis 90/Die Grünen/GAL**

Anke Pallas, Fraktionssprecherin  
Kai Bleker  
Karina Kuschewski  
Elmar Post.  
Dr. Hedwig Wening  
Josef Freitag

**Für die Fraktion der  
SPD**

Elke Kraut-Kleinschmidt, Fraktionsvorsitzende  
Alexander Bliefert  
Stephan Brinktrine