



Amt für Mobilität und Tiefbau

16.05.2025

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Koops

Telefon: 492-6590

GKoops@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Lublinring, zwischen Kanalstraße und Gartenstraße:
Neugestaltung im Zuge der Errichtung separater Rechtsabbiegestreifen

Beratungsfolge

03.06.2025	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
18.06.2025	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der vom Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster aufgestellten Planung von April 2024 wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 3.000.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen förderfähige Einnahmen in Höhe von ca. 980.000 €.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2026	800.000	
			2027	1.800.000	
			2028	400.000	
Einzahlungen			2027	980.000	
Saldo				2.020.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2025 bei der o.g. Investitionsmaßnahme und den u. g. Produktgruppen veranschlagt.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2029 ff.	24.500	Folgertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2029 ff.	30.000	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2029 ff.	75.000	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	2029 ff.	30.300	Folgeaufwand
Saldo der Folgelasten p.a.				110.800	

Die Folgelastberechnung wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

Unter dem vorrangigen Ziel zur Entschärfung der Verkehrsunfälle wurde der ausgearbeitete Verkehrstechnische Entwurf (VE) erstellt (Anlage 2 - Lublinring.pdf). Der Lublinring ist Teil des innerstädtischen klassifizierten Verteilerrings Münsters, dem sog. 2. Tangentenring. Die existierenden 4 Hauptfahrstreifen sind aufgrund der gebotenen Leistungsfähigkeit des Lublinrings zu erhalten. Sie gewährleisten die konfliktfreie Abwicklung der innerstädtischen Ringbuslinie und unterstützen damit maßgeblich die innerstädtische Förderung des Umweltverbundes. Darüber hinaus wird insbesondere auch die ungehinderte Befahrung von Einsatzfahrzeugen der Polizei und Feuerwehr sichergestellt, dessen Wachen sich westlich vom Lublinring befinden.

Separate Rechtsabbiegestreifen

Der VE basiert im Kern auf der Errichtung von separaten Rechtsabbiegestreifen vor den Einmündungen der südlichen Garten- und der nördlichen Kanalstraße auf dem Lublinring. Beide Knotenpunkte tauchen in der Verkehrsunfallstatistik der Stadt Münster seit Jahren regelmäßig negativ auf.

Die bedingt verträgliche Signalschaltung hat sich dabei als eher unfallursächlich erwiesen, als rückstaubedingte Auffahrunfälle im Konflikt mit den geradeausfahrenden Radfahrern und zu Fuß gehenden. Hierdurch wird die zugrundeliegende Einrichtung von signaltechnisch separaten Rechtsabbiegestreifen maßgeblich begründet (vgl. V/0154/2019 „Schaffung von Konfliktfreiheit in der Führung rechtsabbiegender Kfz und paralleler Fußgänger/ Radfahrer an Lichtsignalanlagen“).

Anpassung Bushaltestellen

Auf der Südseite des Lublinrings muss die bestehende Bus-Haltestelle um ca. 35 m nach Westen verschoben werden, um einen mind. 45 m langen Rechtsabbiegestreifen errichten zu können. Die Haltestellensituation wird unverändert anforderungsgerecht ausgelegt. In Kombination mit der nunmehr direkten gradlinigen Zufahrtsmöglichkeit mittels Busspur wird die zurückverlegte Haltestelle insofern optimiert, als dass auch eine verbesserte Einfädelsituation in die Geradeausspuren des Ringes

für den ÖPNV erzielt wird. Die Wartehallenfläche, die sich derzeit vor Haus Nr. 12 befindet, ist hierzu um 18 m vor Haus Nr. 10a zu verlegen. Diese Rahmenbedingungen beruhen im Wesentlichen auf den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 426.

Instandsetzung der Brücke Lublinring über die Aa, BW 0200111

Im Zuge der Gesamtmaßnahme wird die Brücke im Lublinring über die Aa grundhaft instandgesetzt. Dadurch wird die Standsicherheit und Dauerhaftigkeit des Brückenbauwerks sichergestellt, indem durch die neue Abdichtung die vorhandene Brückenplatte baulich nachhaltig geschützt wird. Zudem werden in jeder Fahrtrichtung auf der Gesamtbreite der Rad-/Gehwege neue Kappen hergestellt und die Höhen von Geländer und Schrammbord anforderungsgerecht angepasst. Die Konstruktion wird nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auf den aktuellen Stand gebracht. Die solide vorhandene Bausubstanz lässt durch die Instandsetzung eine langfristige Nutzung des Bestandsbauwerks zu, sodass ein Ersatzneubau zum jetzigen Zeitpunkt baulich und wirtschaftlich unverhältnismäßig ist.

Auswirkungen der neuen Straßenraumaufteilung

Mit der Anlage der separaten Rechtsabbiegestreifen vor der Kanalstraße erfolgt ein Versatz sämtlicher Fahrstreifen um eine Fahrstreifenbreite nach Süden. Zudem werden die in den Nebenanlagen befindlichen Geh- und Radwegbreiten anforderungsgerecht auf die heute geltenden Maße verbreitert. Neben dem Versetzen der Mittelinsel bedingt dies den Eingriff in die ehemalige Schlachthofzufahrt, die künftig vollständig zurückgebaut wird. Sie dient heute ausschließlich als Abstellplatz für Kraftfahrzeuge. Durch die vorgesehene Lage des geplanten Schneckenpumpwerks und dessen Nebengebäuden in der südlichen Ecke Kanalstr. / Lublinring – gemäß Vorlage V/0612/2024 - entfällt die bestehende Nutzung als Abstellfläche für Kraftfahrzeuge endgültig / alternativlos.

Im Bereich der östlichen Haltestelle „Kanalstraße“ wird eine Mobilstation mit Stellplätzen für Carsharing und E-Laden, Abstellplätze für Lastenräder, Fahrräder und shared mobility geplant. Details hierzu sind der Vorlage V/0762/2024 zu entnehmen.

Auch aus Kapazitätsgründen, maßgeblich mitbegründet durch die erforderliche freie Durchfahrt für Einsatzfahrten der Hauptfeuerwache, bleibt die Anzahl der Fahrstreifen auf dem Ring und der nördlichen Kanalstraße ebenso bestehen, wie die Nordseite des Lublinrings außerhalb der neu angelegten Rechtsabbiegestreifen.

Die wünschenswerte Anlage eines separaten Rechtsabbiegers aus dem Cheruskerring kann angesichts der bereits im Bestand stark eingeschränkten Flächenverfügbarkeit in Verbindung mit dem prägenden Baumbestand im Straßenraum nicht realisiert werden. Die Überprüfung der Fahrstreifenaufteilung aus der südlichen Kanalstraße hat ebenso ergeben, dass die Errichtung eines freien Rechtsabbiegers durch Änderung der Fahrstreifenbeziehungen im Kreuzungsbereich nicht zielführend umsetzbar ist.

Im Zuge einer anstehenden Brückensanierung der Brücke im Lublinring über die Aa soll die hier zugrundeliegende Neuaufteilung der Verkehrsflächen umgesetzt werden. Durch die Instandsetzung wird die Standsicherheit und Dauerhaftigkeit des Brückenbauwerks sichergestellt, indem durch die neue Abdichtung die vorhandene Brückenplatte baulich nachhaltig geschützt wird. Zudem werden die Höhen von Geländer und Schrammbord anforderungsgerecht angepasst als auch die Konstruktion nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auf den aktuellen Stand gebracht. Die solide vorhandene Bausubstanz lässt durch die Instandsetzung eine langfristige Nutzung des Bestandsbauwerks zu, sodass ein Ersatzneubau zum jetzigen Zeitpunkt baulich und wirtschaftlich unverhältnismäßig ist.

Die Grünflächen werden in der üblichen Gestaltung der münsterschen Ringstraße mit Straßenbäumen versehen, wie sie in weiten Teilen des Ringes bereits vorhanden sind. Lediglich im Brückenbereich erfährt die ansonsten durchgehende Grünfläche bis zur Gartenstraße in Mittellage eine Unterbrechung. Aufgrund des Brückenbauwerks ist eine Anordnung von Bäumen und Sträuchern aus technischen Gründen nicht möglich.

Der Grünzug der Aa bleibt unangetastet und wird, trotz dieser Unterbrechung im Brückenbereich, durch die Neugestaltung insgesamt weiter aufgewertet.

Die Beeinträchtigung durch wild abgestellte Fahrzeuge auf der Brücke der ehemaligen Schlachthofzufahrt wird durch Aufgabe der Parkmöglichkeiten und qualitativer Aufwertung der Nebenanlagen entgegengewirkt. Von der funktionalen wie gestalterischen Aufwertung profitieren die betreffenden neu anzulegenden Frei- und Aufenthaltsflächen für den Geh- und Radverkehr zugunsten des urbanen Umfeldes, inkl. des künftig erforderlichen Pumpwerkes an der Aa.

Insbesondere die südliche Brückenseite wird durch die Aufweitung der Aufenthaltsflächen für Passanten und Radelnde deutlich aufgewertet: Der Blick in Richtung Innenstadt über das südliche Aa-Tal ist erstmalig ohne Beeinträchtigungen durch abgestellte Kraftfahrzeuge möglich. Jenseits des eigentlichen Brückenkörpers ermöglichen Abstellplätze für Scooter und Fahrräder entsprechende Angebote zum Verweilen.

Ein Mindestangebot an Kurzzeitparkmöglichkeiten wird auf dem südlichen Lublinring, unweit der angrenzenden Bebauung Nr. 2a – 10 errichtet: Auf dem Längsparkstreifen in Höhe des Brückenbauwerkes werden 4 Parkstände, neben einem Behindertenparkplatz, als Kurzparkzonen zu den Öffnungszeiten der AWO-Kindertagesstätte, Lublinring Nr. 4 (werktags, zu den Betriebszeiten der KiTa) ausgewiesen. Weitere Stellplätze können im Bereich des Plangebietes nicht akquiriert werden.

Im Kreuzungsbereich der Kanalstraße werden Wegführung und Aufstellflächen, insbesondere für das indirekte Linksabbiegen des Radverkehrs, funktional optimiert.

Sämtliche Querungsstellen werden barrierefrei hergerichtet und weisen erstmals anforderungsgerechte 2,50 m breite Mittelinseln auf.

Hinweis:

Die Variante einer zusätzlichen Fußgängerfurt, welche den Verlauf des östlichen Aa-Seitenweges auf Straßenniveau ermöglicht hätte, wurde geprüft und musste nach intensiver Abwägung letztendlich verworfen werden. Die (einfache) Entfernung zur LSA Kanalstraße beträgt weniger als 50 m. Der hieraus existierende Umweg wird somit weiterhin als vertretbar erachtet.

Zusammenfassung:

Mit der Umsetzung des Verkehrstechnischen Entwurfs erhält der Ausbau der nördlichen Kanalstraße ebenso seinen baulichen Abschluss, wie die Funktionalität und Verkehrssicherheit der betreffenden Straßen insgesamt. Er bildet zudem die Grundlage für die angrenzenden geplanten Maßnahmen des neuen Pumpwerkes und der Errichtung einer Mobilstation, die auf dem Hintergrund einer verkehrsrärmeren Bedeutung der südlichen, innenstadtnäheren Kanalstraße entwickelt werden soll.

i.V.

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1 - Folgelastenberechnung

Anlage 2 - Übersichtsplan und Detailblätter 1-3 zum

Lublinring, Aktualisierung der Planung vom Juni 2018