



Amt für Mobilität und Tiefbau

19.02.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Petersen

Telefon: 492-6636

Petersen@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Unfallhäufungsstelle Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße/Busso-Peus-Straße/Roxeler Straße
- Grundsatzbeschluss -

Beratungsfolge

26.02.2026	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
04.03.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
25.03.2026	Hauptausschuss	Vorberatung
25.03.2026	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

1. Der am 21.05.2025 durch den Rat der Stadt Münster beschlossene Planungsstopp zur Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes in einen signalgeregelten Knotenpunkt wird aufgehoben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den erforderlichen Planungsprozess für die Umsetzung der empfohlenen Vorzugsvariante „Kreuzung mit Lichtsignalanlage“ wieder aufzunehmen.

Begründung:

Ausgangssituation

Der Rat der Stadt Münster hatte in der Sitzung am 21.05.2025 unter dem Tagesordnungspunkt 6.4 gleichzeitig mit dem Planungsstopp beschlossen, die Erarbeitung eines Gutachtens an das Büro Brillon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft zu übertragen. Per Berichtsvorlage (V/0048/2026) hat die Verwaltung den politischen Gremien den Schlussbericht zur „Verkehrsuntersuchung zum Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße in Münster“ übergeben.

Der Gutachter hat zunächst drei verschiedene Knotenpunktarten entwickelt:

- Optimierter Kreisel mit benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen – Variante 1



Abbildung 24: Verkehrstechnische Skizze der Variante 1 (Kartengrundlage: [4])

- Optimierter Kreisel mit Radverkehr im Mischverkehr - Variante 2



Abbildung 25: Verkehrstechnische Skizze der Variante 2 (Kartengrundlage: [4])

- Signalgeregelte Kreuzung - Variante 3



Abbildung 26: Verkehrstechnische Skizze der Variante 3 (Kartengrundlage: [4])

Quellen aller Bilder:

Verkehrsuntersuchung zum Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße in Münster, BBW GmbH Bochum, Seite 39ff, Pkt. 5.1.1 bis 5.1.3

Die Verkehrsnachfrage für den Prognosehorizont 2035 sowie die jeweilige Knotengeometrie dienen als Eingangsdaten zur Bewertung der Leistungsfähigkeit nach dem standardisierten Verfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) und zur Simulation der einzelnen Varianten in einem mikroskopischen Verkehrsmodell. Die Beurteilung erfolgt mittels so genannter Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), die dem Schulnotensystem (A=sehr gut bis E=ungenügend) entsprechen.

Der Gutachter hat die Inhalte des Gutachtens in der Sitzung des AVM am 28.01.2026 erläutert. Dabei hat er eine gegenüber dem der Berichtsvorlage beigefügten Schlussbericht abweichenden Bewertung seiner Vorzugsvariante (s. u.) vorgestellt. Der Schlussbericht in seiner finalen Fassung, also mit den in der Sitzung vorgestellten Aktualisierungen, ist unter der Anlage „aktualisierter Schlussbericht“ der Vorlagennummer V/0048/2026 abrufbar.

2 Bewertungskriterien

Abgeleitet aus den obersten Zielen des Straßenverkehrsrechts werden für die Beurteilung der ausgearbeiteten Varianten die Kriterien Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit zu Grunde gelegt. Grundlage hierfür ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Dieses Regelwerk dient den Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden dazu, das Gesetz bundeseinheitlich umzusetzen. In diesem Kontext sind die Ausführungen zu den §§ 1 und 39-43 relevant:

- „Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ (VwV-StVO zu §1)
- „Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“ (VwV-StVO zu §§39-43 Rn. 5)

Weitere Bewertungskriterien sind die Akzeptanz der jeweils geltenden Verkehrsregeln sowie die Anpassungsfähigkeit der Betriebsform, auf Schwankungen der Verkehrsnachfrage reagieren zu können.

2.1 Optimierter Kreisel mit benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen

Mit dieser Variante wird der Kreisel in eine Lösung überführt, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Durch die abgesetzten Furten kann ein Teil der sicherheitsrelevanten Defizite der Bestandssituation behoben werden. Die Verkehrsqualität für den Radverkehr ist sehr gut (A), da dieser gegenüber dem Kfz-Verkehr weiterhin bevorzugt bleibt. Für den Kfz-Verkehr und damit auch für den ÖPNV fällt die Qualität aufgrund der erhöhten prognostizierten Nachfrage mangelhaft (E) aus. Dieser Effekt verstärkt sich durch das außerordentlich hohe Radverkehrsaufkommen über die Roxeler Straße, was die Ausfahrt für den Kfz-Verkehr in südliche Richtung erschwert und zu Rückstauererscheinungen in der Kreisfahrbahn führen kann. Die hohe Radverkehrsbelastung wirkt sich laut Gutachter gepaart mit der mangelhaften Verkehrsqualität insofern negativ auf die Verkehrssicherheit aus, als dass dies zu einer riskanteren Fahrweise und der Nutzung von zu geringen Lücken, den Kreiseln zu verlassen, verleitet. Wegen der bevorzugten Führung wird die Akzeptanz des Radverkehrs für diese Lösung als sehr hoch eingeschätzt.

2.2 Optimierter Kreisel mit Radverkehr im Mischverkehr

Diese Variante zeichnet sich dadurch aus, dass der Radverkehr sich vor der Einfahrt in die Kreisfahrbahn mit dem Kfz-Verkehr verflechten muss und den Kreisel gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn passiert. Die Radverkehrsqualität fällt in der morgendlichen Spitzenstunde befriedigend (C) und sehr gut (A) in der nachmittäglichen Spitzenstunde aus. Für den Kfz-Verkehr ist die Verkehrsqualität ungenügend (F) in der morgendlichen und in der nachmittäglichen Spitzenstunde mangelhaft (E). Dieser Effekt wirkt sich auch auf den ÖPNV aus. Obwohl Rad- und Kfz-Verkehr im Kreisel im Mischverkehr geführt werden, ist die Verkehrsqualität für den Radverkehr im Vergleich zum Kfz-Verkehr besser, da sich die Verflechtung erst kurz vor der Einfahrt in den Kreisel vollzieht und der Radverkehr somit nicht so stark von Rückstauererscheinungen in den Zufahrten betroffen ist wie der Kfz-Verkehr. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit kommt der Gutachter zu dem Schluss, dass insbesondere dem subjektiven Sicherheitsempfinden bei den hohen Verkehrsstärken mit dieser Variante nicht ausreichend Rechnung getragen werden kann. In der Folge wird die Akzeptanz dieser Verkehrsregelung als gering eingestuft und ein Ausweichen des Radverkehrs auf die Nebenanlagen befürchtet. Daraus können sich dort neue Sicherheitsdefizite mit dem Fußverkehr und an den Querungsstellen mit dem Kfz-Verkehr ergeben.

Die Flexibilität, auf Schwankungen in der Verkehrsnachfrage reagieren zu können, ist bei den beiden Kreisel-Varianten sehr gering.

2.3 Signalgeregelte Kreuzung

In der Variante 3 wird der Knoten in eine signalgeregelte Kreuzung überführt. Die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr ist in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden befriedigend (C), bzw. ausreichend (D). Das prognostizierte Radverkehrsaufkommen erreicht auf der Geradeausbeziehung im Zuge der Von-Esmarch-Straße und auf den Rechtsabbiegern gute bis sehr gute Qualität (A-B). Lediglich der linksabbiegende Radverkehr wird in den maßgeblichen Spitzenstunden nur in ausreichender Qualität (D) abgewickelt. Die Lichtsignalanlage kann im Sinne einer ÖPNV-Beschleunigung den Busverkehr entsprechend bevorzugen. Durch die gewählte Signalisierung erhalten Fußgänger- und Radverkehrsströme vollständig getrennte Freigaben gegenüber links- bzw. rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen, um so Abbiegekonflikte sowie Unfälle zu vermeiden. Sicherheitsdefizite beschränken sich damit auf Rotlichtverstöße. Die Akzeptanz dieser Regelung stuft der Gutachter als hoch ein. Zudem kann mit Eingriffen in die Signalsteuerung flexibel auf sich verändernde Verkehrsnachfragen reagiert werden.

3 Bewertungsverfahren

Das Kriterium Verkehrssicherheit ist in dem Gutachten mit einem Anteil von 0,5 in die Bewertung eingeflossen und wird damit am stärksten gewichtet. Für den Rad- und den Kfz-Verkehr wird die Leistungsfähigkeit differenziert betrachtet und mit einem Anteil von jeweils 0,15 gleich stark gewichtet. Die gewählte Gewichtung legt den Focus auf die Schutzbedürftigkeit des nichtmotorisierten Verkehrs, insbesondere des Radverkehrs, und räumt unter Wahrung des weiter oben beschriebenen Prinzips „Sicherheit vor Leichtigkeit“ der Unfallprävention größeres Gewicht ein als der Leistungsfähigkeit. Akzeptanz und Flexibilität fließen mit einem Anteil von jeweils 0,1 in die Bewertung mit ein.

Tabelle 11: Ganzheitliche Bewertungsmatrix der drei Varianten

Kriterium		Gewichtung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehrssicherheit		0,5	3	5	1
Verkehrsqualität	Kfz	0,15	5	6	4
	Rad	0,15	1	3	4
Sicherheit gegenüber Schwankungen		0,1	5	5	1
Akzeptanz		0,1	1	5	2
Gesamt			3,00	4,85	2,00

Quelle: Verkehrsuntersuchung zum Kreisverkehr Von-Esmarch-Straße in Münster, BBW GmbH Bochum, Seite 60, Pkt. 5.3.7

4 Kosten und Förderung, Flächen

Für Variante 3 liegt eine qualifizierte Planung vor, auf deren Grundlage eine Kostenberechnung vorgenommen werden konnte. Die Kosten für den Straßenbau liegen hier bei 1,7 Mio. € und für die Lichtsignalanlage bei 200.000 €. Für Variante 1 liegt keine ausgearbeitete Planung vor, so dass lediglich eine grobe Kostenschätzung erfolgen kann.

Daher wurde ein Ansatz gewählt, der sich an den baulich herzustellenden Verkehrsflächen orientiert. Für die Variante 3 liegen diese bei 7.350 qm und für Variante 1 nach überschlägiger Ermittlung bei 6.400 qm. Bei beiden Varianten ist ein vollständiger Ausbau des Knotens erforderlich, da im Rahmen der Gesamtmaßnahme Straßenerneuerungs- und Leitungsbaumaßnahmen notwendig werden.

Für die Variante 3 ist von einer Förderquote von ca. 60% auszugehen. Für die Variante 1 gibt es aktuell noch keine verbindliche Aussage des Fördermittelgebers über die Förderfähigkeit. Es ist aber von einer Förderquote in oben genannter Höhe auszugehen.

Aus den oben dargestellten Annahmen ergeben sich für die Varianten 1 und 3 folgende überschlägig ermittelten Kosten: Für die Variante 1 entstehen Kosten in Höhe von ca. 1,5 Mio. €, für die Variante 3 entstehen Kosten in Höhe von ca. 1,9 Mio. €.

5 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schließt sich der Auswahl der Bewertungskriterien sowie der Methodik der ganzheitlichen Bewertung an und folgt der Empfehlung des Gutachters, die Variante 3 weiterzuvorführen: Die signalgeregelte Kreuzung gewährt ein sehr hohes Maß an Verkehrssicherheit, bietet eine ausreichende Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten und genießt eine hohe Akzeptanz über alle Verkehrsarten. Außerdem wird dem Paradigmenwechsel der jüngsten Novellierung der Straßenverkehrsordnung aus den Jahren 2024/2025, mit dem die Verkehrssicherheit und „Vision Zero“ explizit als oberstes Ziel definiert wird, Rechnung getragen.

Zur Vervollständigung sind der Vorlage in der Anlage Stellungnahmen der Polizei und des Ordnungsamtes beigelegt

Voraussetzung zur Umsetzung der empfohlenen Vorzugsvariante ist, dass der durch den Rat der Stadt Münster verhängte Planungsstopp aufgehoben wird und die Verwaltung damit die Planungsaktivitäten wieder aufnehmen kann. Die noch anstehenden Planungsphasen werden durch die Verwaltung finalisiert. Zur Vervollständigung der noch ausstehenden Beschlüsse, wird auf dieser Grundlage ein kombinierter Planungs- und Baubeschluss den politischen Gremien möglichst zeitnah vorgelegt.

I.V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1 Stellungnahme der Polizei
Stellungnahme des Ordnungsamtes