

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

ÖPNV-Hochleistungsachse Weseler Straße: Einrichtung einer Busspur zwischen Geiststraße und Moltkestraße

Antrag an den Rat Nr. A-R/0068/2021 „Busachse Südwest stärken: Busse in der Spinne und auf der Weseler Straße beschleunigen,“

Beratungsfolge

15.09.2026	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Vorberatung
23.09.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Planung der Busspur auf der Weseler Straße zwischen Geiststraße und Moltkestraße (Anlage 1) wird zugestimmt.
2. Der Beschlusspunkt Nr. 2 des Ratsantrags A-R/0068/2021 ist mit der Vorlage aufgegriffen und erledigt.

Begründung:

Der Masterplan Mobilität Münster 2035+ ([V/0164/2024](#)) benennt potenzielle Hochleistungsachsen für den Linienbusverkehr in Münster (s. Abb. 1). Die Weseler Straße ist auf dem 2,5 km langen Streckenabschnitt zwischen B 51 / B 54 („Spinne“) und Moltkestraße mit bis zu 30 Fahrten pro Stunde stadteinwärts die vom ÖPNV höchstfrequentierte Straße im Stadtgebiet Münsters. Dabei ist vor allem auch die Funktion der Stadt-Umland-Verbindung für den straßengebundenen Regionalverkehr aus Südwesten von besonderer Bedeutung. Mehr Informationen zu Funktion und Bedeutung der Weseler Straße siehe auch [V/0643/2022](#).

Mit der Vorlage [V/0125/2024](#) wurde ein Konzept zur Optimierung des Linienbusverkehrs auf der ÖPNV-Hauptachse Weseler Straße (Abb. 1, Hochleistungs-

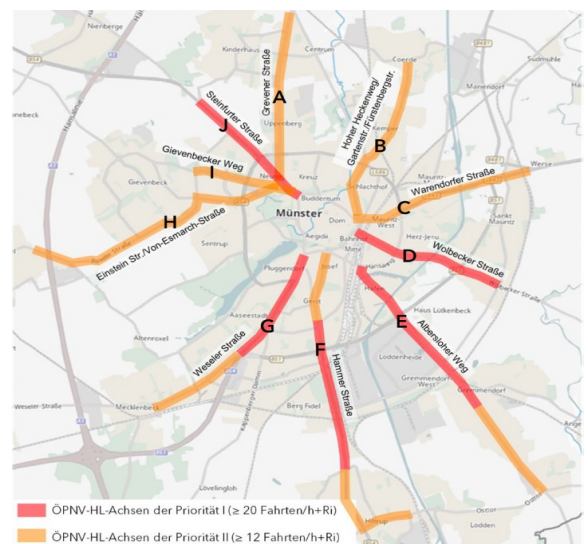


Abbildung 1: Potenzielle ÖPNV-Hochleistungsachsen

achse G) vorgelegt. Für den 2,5 km langen Streckenabschnitt zwischen B 51 / B 54 („Spinne“) und Moltkestraße ist vorgesehen, die Lichtsignalanlagen (LSA) zu digitalisieren, Lage- und Abstandsoptimierungen bei Haltestellen vorzunehmen sowie zusätzliche Bussonderfahrstreifen einzurichten.

Der Beschluss für das Teilprojekt zur Optimierung des Busbetriebs durch Vernetzung von Lichtsignalanlagen und Aufbau einer modernen ÖPNV-Infrastruktur-Kommunikation via C-ITS ([V/0126/2024](#)) wurde bereits 2024 gefasst. Die Umsetzung erfolgt direkt im Anschluss an die derzeit laufende Baumaßnahme der Stadtnetze, voraussichtlich ab Oktober 2026. In diesem Zusammenhang ist auch die Einrichtung eines ergänzenden Bussonderfahrstreifens zwischen Geiststraße und Moltkestraße vorgesehen.

Bussonderfahrstreifen auf der Weseler Straße zwischen Geiststraße und Moltkestraße stadteinwärts

Der geplante Bussonderfahrstreifen schließt die ca. 250 m große Lücke zwischen den Sonderfahrstreifen in der Weseler Straße (Kolde-Ring bis Geiststraße) und in der Moltkestraße. Der betroffene Streckenabschnitt ist im Straßennetz als Kreisstraße (K 2) klassifiziert. Nach der Abstufung von Bundesstraße auf Kreisstraße im Jahr 2020 sind die Kapazitäten für den motorisierten Verkehr zunächst nicht verändert worden; die Zweistreifigkeit wurde in beiden Fahrrichtungen aufrechterhalten. Erst mit Beginn der Baumaßnahme der Stadtnetze im Februar 2025 erfolgte eine baustellenbedingte Verknappung der Fahrbahnfläche (s. Abb. 2 und 3).

Vor und während der Bauphase der Stadtnetze ab Februar 2025 wurden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Von ehemals 30.000 Kfz im Querschnitt sank die Anzahl der Kraftfahrzeuge im durchschnittlichen täglichen Verkehr um knapp 27 Prozent auf ca. 22.000. Eine Verlagerung erfolgte vor allem auf den westlichen zweiten Tangentenring (B 54).

Vor Beginn der Baumaßnahme lag das Verkehrsaufkommen auf einem Niveau, das in den Spitzenstunden die Kapazität eines Fahrstreifens pro Fahrrichtung leicht überschritten hat. Mit Beginn der Baumaßnahme sank das Verkehrsaufkommen auf ein Niveau, das in etwa der Kapazität eines Fahrstreifens pro Fahrrichtung entspricht. Daraus lässt sich grundsätzlich ableiten, dass die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen perspektivisch in beiden Fahrrichtungen möglich ist (vgl. Anlage 2, S. 9).

„Zusammenfassend geht aus der Auswertung der FCD-Daten [Floating Car Data: Daten, die mithilfe von Positionserfassungstechnik (GPS) in Kraftfahrzeugen erfasst werden] hervor, dass die Einführung eines [stadteinwärtigen] Bussonderfahrstreifens als verkehrslenkende Maßnahme verkehrstechnisch möglich ist. Sie dient der ÖPNV-Beschleunigung in einem Abschnitt, auf dem viele Buslinien zusammenkommen, insbesondere entsteht ein Mehrwert für den Regionalbusverkehr [mit seinen SchnellBus-Linien]. Die Maßnahme entspricht der Zielsetzung des Masterplans [Mobilität] zur Stärkung des ÖPNV. Für den MIV besteht eine ausreichend leistungsfähige Alternativroute.“

Vor der Baumaßnahme war die Fahrstreifenaufteilung in Fahrrichtung stadteinwärts über zwei Geradeausfahrstreifen und einen ca. 100 m langen Rechtsabbiegestreifen in Zufahrt zum Knotenpunkt Weseler Straße / Moltkestraße definiert (Abb. 2). Während der Baumaßnahme wurden Kapazitäten auf je einen Geradeausfahrstreifen je Richtung reduziert (s. Abb. 3).



Abbildung 2: Verkehrsflächenaufteilung 2022 (vor Baumaßnahme)

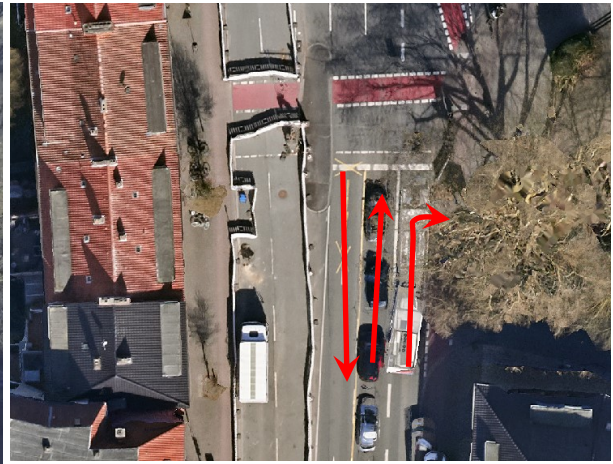


Abbildung 3: Verkehrsflächenaufteilung 2025 (während Baumaßnahme)

Der künftige Bussonderfahrstreifen wird die Flächen des ehemals rechten Geradeausfahrstreifens und im weiteren Verlauf des ehemaligen Rechtsabbiegestreifens (s. Abb. 4 und Anlage 1) nutzen. Daraus resultiert neben der Erhöhung der Leichtigkeit des ÖPNV eine Anpassung der Kapazitäten für den übrigen Kfz-Verkehr entsprechend der Straßenkategorie Kreisstraße auf dem betroffenen Abschnitt. Es verbleibt ein Geradeausfahrstreifen, der Rechtsabbiegestreifen in die Moltkestraße wird links des Bussonderfahrstreifens angelegt.



Abbildung 2: Zukünftige Verkehrsflächenaufteilung

Im Weiteren ergibt sich durch die Einrichtung eines gesonderten Rechtsabbiegestreifens auch die Möglichkeit zur signaltechnischen Trennung der rechts in die Geiststraße abbiegenden Kfz und der geradeausfahrenden Radfahrer. Dadurch kann ein signifikanter Gewinn für die Verkehrssicherheit erzielt werden.

Implementierung von C-ITS und Anpassung der Signalprogramme

Mit der Einrichtung des Bussonderfahrstreifens ist die Anpassung der Steuerungsprogramme der Lichtsignalanlagen im Knotenpunkt Weseler Straße / Moltkestraße zwingend erforderlich. Da aufgrund zu geringer Flächenverfügbarkeit im benannten Knotenpunkt ein zeitgleiches Abbiegen von Linienbus und motorisiertem Individualverkehr nicht möglich ist, müssen diese Vorgänge signaltechnisch voneinander getrennt werden. Die Einrichtung des Bussonderfahrstreifens wird demnach zeitgleich mit der Digitalisierung der betroffenen LSA voraussichtlich im Oktober 2026 (s.o.) erfolgen.

Durch den neu einzurichtenden Bussonderfahrstreifen wird eine Reduzierung der Fahrtzeit der Linienbusse um ca. 50 Prozent auf gut 60 Sekunden zwischen den Haltestellen Geiststraße und St. Antoniuskirche erwartet. Die Steigerung der Verlässlichkeit in der Organisation des ÖPNV auf der Strecke und im Knotenpunkt Weseler Straße / Moltkestraße ist hierbei jedoch höher zu bewerten. Durch die Ermöglichung der freien Durchfahrt auf dem betroffenen Streckenabschnitt wird die Störung des ÖPNV zwischen „Spinne“ und Hauptbahnhof Münster weiter reduziert. Im Jahr 2021 wurde die Zufahrt zum Hauptbahnhof bereits durch die Verlängerung des Bussonderfahrstreifens aus der Schorlemerstraße in die Herwarthstraße hinein verbessert.

Die Markierungsarbeiten werden im Zuge der Wiederherstellung der Oberfläche durch den für die Baumaßnahme verantwortlichen Träger (Stadtnetze) erfolgen.

Weitere Maßnahmen in der Achse Weseler Straße

Die Hochleistungsachse G reicht über den hier betrachteten Abschnitt hinaus: Der Masterplan ordnet die Weseler Straße vom Altstadtring bis zur P+R-Anlage Weseler Straße der Priorität I (≥ 20 Fahrten/h und Richtung) und im weiteren Verlauf bis zur Heroldstraße der Priorität II (≥ 12 Fahrten/h und Richtung) zu. Die weiteren Bausteine des Konzepts befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien und werden schrittweise umgesetzt. Ihr Sachstand wird nachfolgend dargestellt.

Prüfung der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen auf der Weseler Straße zwischen Aegidiitor bis Kolde-Ring stadtauswärts

Mit den Zielsetzungen des Masterplans und deren Konkretisierung im 4. Nahverkehrsplan wird die Achse Steinfurter Straße – Neutor – Schlossplatz – Am Stadtgraben – Aegidiitor – Weseler Straße für den ÖPNV neu zu bewerten sein. Besonders im Kontext eines potenziellen Umsteigedreiecks Neutor, Hauptbahnhof, Ludgeriplatz / St. Antoniuskirche sind neben der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen auf benannter Achse (bis zum Kolde-Ring) auch neue Haltestellen zu planen. Die Umsetzung wird schrittweise erfolgen.

Als erster Abschnitt ist die Strecke zwischen Aegidiitor und Kolde-Ring vorgesehen, der voraussichtlich 2027 / 2028 umgesetzt werden soll. Die Verwaltung legt dazu eine gesonderte Beschlussvorlage vor.

Umsetzung der Busspuren im Bereich der Spinne

Mit dem Umbau des Knotenpunktes B 51 / B 54 („Spinne“) werden in beiden Fahrtrichtungen Bussonderfahrstreifen hergestellt (vgl. [V/0643/2022](#) sowie Baubeschluss [V/0646/2022](#)):

- Stadteinwärts wird auf dem Zubringer B 51 bis zur Haltestelle P+R Weseler Straße ein ca. 100 m langer Bussonderfahrstreifen ergänzt. Die Gesamtlänge des stadteinwärtigen Bussonderfahrstreifens beträgt dann ca. 270 m. Er ermöglicht es den aus dem Münsterland über die A 43 kommenden Schnellbussen, am Rückstau vorbeizufahren, und führt insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu signifikanten Fahrzeitgewinnen. Der auf dem Autobahnzubringer in der Straßenbaulast von Straßen.NRW liegende Abschnitt wird im Zuge des dortigen Umbaus auf Grundlage des Baubeschlusses V/0834/2015 realisiert.
- Stadtauswärts entsteht auf der Weseler Straße (B 54) zwischen der Haltestelle Buckstraße und der Haltestelle P&R Weseler Straße ein ca. 320 m langer Bussonderfahrstreifen, der bis unmittelbar an den Knotenpunkt heranreicht. Er kommt sowohl dem Regionalverkehr als auch den Stadtbuslinien 15 und 16 zugute.

Die Baumaßnahme ist derzeit ausgeschrieben (Stand August 2026). Die Auftragsvergabe wird voraussichtlich Ende September/Anfang Oktober 2026 erfolgen. Die Bussonderfahrstreifen werden mit der Fertigstellung des Knotenpunktumbaus in Betrieb genommen.

Inselbogen bis Sentmaringer Weg

Die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens zwischen Inselbogen und Sentmaringer Weg wurde geprüft. Da in diesem Abschnitt derzeit keine nennenswerten Verzögerungen für den ÖPNV auftreten, ergibt sich aus einem Bussonderfahrstreifen aktuell kein Mehrwert, der eine sofortige Umsetzung rechtfertigen würde. Die Maßnahme wurde daher nicht priorisiert. Nach Einführung von C-ITS wird die Situation im qualifizierten Mischverkehr weiter betrachtet. Eine spätere Einrichtung bleibt als Option erhalten. Die Fläche hierfür wäre nur zu Lasten des heute vorhandenen Parkstreifens und des mit Bäumen bepflanzten Grünstreifens zu gewinnen (vgl. [V/0125/2024](#)).

Eine erneute Bewertung dieses Abschnitts erfolgt im Rahmen der Aufstellung des 4. Nahverkehrsplans, dessen Beschluss für das erste Quartal 2028 vorgesehen ist.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Busspur Weseler Straße

Anlage 2: Verkehrsuntersuchung Weseler Straße Bauphase

Anlage 3: Ratsantrag [A-R/0068/2021](#)