

An

- Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Mobilität

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL vom 22.01.2026

Fragen zur Baumaßnahme Weseler Straße / Maßnahmen zur Busbeschleunigung

1. Wie ist der aktuelle Stand zur Vorlage V/0126/2024 und V/0125/2024 ÖPNV Achse Weseler Straße. Liegen die Arbeiten hierfür im Zeitplan und falls nein, worin sind die Verzögerungen begründet?

Das mit Berichtsvorlage V/0125/2024 vorgestellte Projekt „ÖPNV-Hauptachse Weseler Straße“ – Konzept zur Optimierung des Linienbusverkehrs“ befindet sich in Bearbeitung und liegt bzgl. der Planungen der Bussonderfahrstreifen im Zeitplan. Die BüLaMo-Testphase ist abgeschlossen (siehe dazu auch mdl. Bericht im AVM 12.02.2025)

Die Digitalisierung der Lichtsignalanlagen im Abschnitt zwischen „Spinne“ und Moltkestraße (V/0126/2024) hat sich geringfügig verzögert. Hintergrund sind notwendige und fachlich sinnvolle Abstimmungen mit dem Projekt Velo Wave (siehe dazu auch mdl. Bericht im AVM 28.01.2026), insbesondere im Hinblick auf die Sicherheitsarchitektur der C-ITS-Technologie. Durch die koordinierte Betrachtung beider Projekte können Synergien genutzt und die Vergabeverfahren insgesamt effizienter gestaltet werden. Da sowohl für Velo Wave als auch für die ÖPNV-Priorisierung zahlreiche Komponenten innerhalb des Verkehrsrechners zusammenwirken, wurden die entsprechenden technischen Anforderungen aus dem Projekt Velo Wave bereits im Projekt „Weseler Straße“ berücksichtigt und vorbereitet. Daraus ergab sich eine Verzögerung der Vergabe vom Q4 2025 ins Q1 2026.

Die im März 2025 begonnenen Pre-Test C-ITS Steinfurter Straße mit Feuerwehr, Stadtwerke Münster, RVM ziehen sich länger als ursprünglich geplant, da die Technologie sich noch in der Erprobungsphase befindet und einige Softwareanpassungen durch die beauftragten Firmen in den letzten Monaten erforderlich waren.

Unter Berücksichtigung des Abschlusses der Großbaustelle der Stadtnetze wird derzeit von einer vollständigen Implementierung bis Q1 2027 ausgegangen, die Inbetriebnahme erfolgt bis Mitte 2027 (Präsentation AVM 12.02.2026: Q3/2026 bzw. Q1 2027).

Somit liegt das Teilprojekt bezogen auf das Zieljahr 2027 für die Fertigstellung der Pilotachse, in dem die Digitalisierung abgeschlossen, die Busspuren eingerichtet und die Abstände der Haltestellen zueinander optimiert worden sein sollen, dennoch weiterhin im Zeitplan des Gesamtprojekts.

2. An welchen Stellen auf der Achse Weseler Straße sind Bussonderstreifen in Planung und wie ist der Planungsstand?

Bussonderspur Zufahrt zur „Spinne“ von der A43

Die Gesamtmaßnahme Weseler Straße Spinne (von Boeselagerstraße bis Franz-Hitze-Straße) mit Baubeschluss Straßenbau und Kanalbau wird voraussichtlich ab Mitte 2026 umgesetzt.

Ein gut 200 m langer Bypass von der A43 zur Zufahrt KP „Spinne“ wird aktuell von Straßen.NRW gebaut.

Bussonderspur Inselbogen bis Sentmaringer Weg

Die mögliche Einrichtung der Busspur zwischen Inselbogen und Sentmaringer Weg wurde wie vorgesehen überprüft. Aktuell gibt es in diesem Bereich keine nennenswerten Verzögerungen für den ÖPNV und somit auch durch den Bau der Busspur keinen Mehrwert, der eine sofortige Umsetzung rechtfertigen würde. Die Maßnahme wurde somit nicht priorisiert.

Nach Einführung von C-ITS wird der Erfolg im qualifizierten Mischverkehr an dieser Stelle weiter betrachtet. Eine spätere Einrichtung einer Busspur wird aber weiterhin als Option aufrechterhalten.

Busspur Geiststraße bis Moltkestraße

Aktuell erfolgt die Auswertung der verkehrstechnischen Untersuchung zu den Auswirkungen der Stadtnetze-Baustelle. Die politische Befassung ist für den Sommer 2026 vorgesehen. Eine Umsetzung ist in direktem Anschluss an die Maßnahme der Stadtnetze (voraussichtlich Anfang 2027) möglich.

Busspur Moltkestraße bis Kolde-Ring

Die potentielle Einrichtung einer Busspur wurde noch nicht weiterverfolgt. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus der aktuellen Baumaßnahme der Stadtnetze und der Ergebnisse aus dem 4. NVP werden eventuelle Planungen dazu aufgenommen.

3. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die weiteren auf der Achse geplanten Maßnahmen: Optimierung Haltestellenabstände, Ertüchtigung von Haltestellen zu Umsteigeorten.

Zu den Haltestellenabständen siehe 1. Die Ertüchtigung zu Umsteigeorten erfolgt sukzessive und ist eng an das Mobilstationsstandortkonzept gekoppelt. Mit „Mobilstationskonzept der Stadt Münster - Teil C: Umsetzungsprogramm“ (V/0082/2025) wurde bspw. der Ausbau des P+R „Spinne“ bis 2030 beschlossen. Ein potenziell neuer Umsteigeort Antoniuskirche muss im Kontext der Erarbeitung des 4. NVP zunächst geprüft werden.

4. Gibt es Planungen für Maßnahmen zur Busbeschleunigung im weiteren Verlauf dieser Achse, sprich zwischen Moltkestraße über Schlossplatz bis Steinfurter Straße Höhe Leonardo-Campus.

Der ÖPNV auf dieser Achse funktioniert grundsätzlich ohne wesentliche Störungen bzw. gibt es nur baustellenbedingte Einschränkungen. Die LSA auf dieser Achse sind mit einer ÖPNV-Bevorrechtigung ausgestattet. Eine konkrete Planung zum Ausbau dieser Achse wurde daher noch nicht erstellt.

Es bestehen aber Grundsatzüberlegungen zur Aktivierung der Westtangente als ÖPNV-Hochleistungsachse zum Zwecke der Stärkung der Erschließung der westlichen Altstadt durch Regional- und Stadtbusverkehr. Die zu Jahresbeginn vorgenommene Linienwegbündelung der Regionalbuslinie R64 (gleicher Hin- wie Rückweg) auf der Westtangente kann als ein erster Schritt in diese Richtung betrachtet werden. Die Notwendigkeit einer Einrichtung wird im Kontext der Erstellung des 4. Nahverkehrsplans weiter geprüft.

5. Gibt es Überlegungen der Verwaltung die Verkehrsführung für Kfz an der Kreuzung Weseler Straße/Kolde-Ring dahingehend zu optimieren, dass insbesondere ortsunkundige Fahrzeugführer auf den Ring geleitet werden statt durch die Innenstadt, z.B. durch eine geänderte Führung der Fahrstreifen?

Eine wirksame Verkehrsführung auf den Kolde-Ring erfordert aus Sicht der Verwaltung neben veränderten Grünzeiten an den Ampeln und einer verbesserten Beschilderung auch eine geänderte Fahrspurenaufteilung auf der Weseler Straße. Ebenfalls besteht ein Zusammenhang zu den unter Punkt 1 bzw. 2 und 4 thematisierten Busspuren („Flächenumverteilung“). Eine konkrete Planung liegt hierzu noch nicht vor.

Übersicht / Zeitplan

		02.2025	03.2025	04.2025	...	Q3/2025	Q4/2025	Q1/2026	Q2/2026	Q3/2026	Q4/2026	2027
1	Weseler Straße LSA-Digitalisierung (C-ITS)											
	Pre-Test C-ITS Steinfurter Straße mit Feuerwehr, Stadtwerke Münster, RVM											
	Ausschreibung und Vergabe C-ITS Weseler Straße											
	Implementierung C-ITS Weseler Straße											
	Inbetriebnahme											
	Weseler Straße Konzeptionelle und bauliche Maßnahmen											
	Prüfung Einrichtung / Ergänzung von Busspuren Inselbogen bis Sentmaringerweg u. Geiststraße bis Moltkestraße											
	Optimierung von Haltestellenabständen und - positionen											

Auszug aus Präsentation AVM 12.02.2026

Fragen zur Verkehrssituation Boeselager Straße / Geschwindigkeitsübertretungen

An der Boeselager Straße / Friedensschule wurden im vergangenen Jahr Dialog Displays zur Geschwindigkeitsmessung installiert. Offensichtlich ist, dass die dort angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten wird. (vgl. Antwort der Verwaltung vom 2.10.2025 auf den Antrag A-W/0024/2023)

Angekündigt ist nun die dauerhafte Installation von Dialog Displays.

1. Da diese in der Vergangenheit zwar zu einer Verringerung, aber nicht zu einer nennenswerten Entschärfung der Geschwindigkeitsübertretungen führten, ist unsere Frage: Welche weiteren Maßnahmen werden ergriffen, um die Sicherheit für Rad- und Fußverkehr in diesem Straßenraum zu gewährleisten?

Die Boeselager Straße ist eine Gemeindestraße im Vorbehaltsnetz. Sie erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion der Weseler Straße mit der Mecklenbecker Straße und über sie werden die umliegenden Wohngebiete erschlossen. Der ÖPNV befährt diese Straße regelmäßig. Für den Fußverkehr stehen beidseitig ausreichend breite Gehwege zur Verfügung. Die Radverkehrsanlagen sind weitgehend rot markiert. Im Bereich der Schule ist eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel vorhanden, die ein sicheres Queren ermöglicht. Zusätzlich werden dort regelmäßig zur Schulwegzeit Verkehrshelfer (Schülerlotsen) eingesetzt. Eine Unfallhäufungsstelle oder -linie liegt nicht vor.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist im Bereich der Friedensschule zeitlich befristet auf Mo-Fr 7-20 Uhr. Außerhalb der Zeit gilt Tempo 50. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden die Messergebnisse nun erstmalig neu ausgewertet.

Bei der Ermittlung des Geschwindigkeitsniveaus ist jeweils die Geschwindigkeit von Belang, die von 85 Prozent der Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird (v85).

In FR Weseler Straße beträgt die Eintrittsgeschwindigkeit zur Schulwegzeit 42 km/h, die Austrittsgeschwindigkeit 39 km/h, sodass die Fahrgeschwindigkeiten durch das Dialogdisplay um 3 km/h gesenkt werden konnten. In FR Mecklenbecker Straße beträgt die Eintrittsgeschwindigkeit zur Schulwegzeit 45 km/h, die Austrittsgeschwindigkeit 42 km/h, sodass die Fahrgeschwindigkeiten durch das Dialogdisplay ebenfalls um 3 km/h gesenkt werden konnten. Das Aufstellen von ortsfesten Dialogdisplays wird daher weiterhin empfohlen. Die Wirksamkeit eines Dialogdisplays wurde an dieser Stelle nachgewiesen.

Nach Auskunft der Bußgeldstelle finden auf der Boeselager Straße regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen statt. Die Anzahl der Verstöße ist vergleichbar mit anderen vergleichbaren Straßen. Die Verstöße liegen vorrangig im Verwarnungsbereich.

Verkehrsrechtlich sind weitere Maßnahmen nicht erforderlich. Bauliche Veränderungen zur Verkehrsberuhigung sind derzeit nicht in Planung.

- 2. Diese Frage betrifft auch den grundsätzlichen Umgang mit Geschwindigkeitsübertretungen und Straßenräumen, die beruhigt und sicherer gestaltet werden müssen, und entsprechende sichernde Maßnahmen.
Stellen Sie die baulichen, technischen und ordnungsrechtlichen Möglichkeiten und Maßnahmen bitte dar.**

Verkehrsrechtlich sind Maßnahmen über den Status Quo hinaus nur dann zwingend erforderlich, wenn eine Unfallhäufungsstelle oder -linie vorliegt.

Über diesen rechtlichen Mindeststandard hinaus ist im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, ob bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erforderlich sind.

Fragen zum „Poller-Erlass“

An einigen Stellen im Stadtgebiet werden auf der Basis des sog. „Poller-Erlasses“ Sperrpfosten entfernt. Dies führt dazu, dass Pkw auch in Wege einfahren, die dem Rad-/Fußverkehr vorbehalten sind. (z.B. Missachtung der Sackgasse am Vorländerweg durch Pkw und Befahren der Radquerung als Direktverbindung zur Boeselagerstr)

- 1. Welche (baulichen) Möglichkeiten (Alternative zu Sperrpfosten) werden ergriffen, um an entsprechend sensiblen Stellen die Sicherheit für Rad- und Fußverkehr wieder herzustellen?**

Der sog. Pollererlass zu „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ wurde geschaffen, nachdem bekannt wurde, dass von Verkehrseinrichtungen oftmals eine erhebliche Kollisionsgefahr für den Radverkehr ausgeht, wenn sie sich auf Verkehrsflächen befinden, auf denen Radverkehr zugelassen ist und somit umfahren werden müssen. Aufgrund ihrer begrenzten Sichtbarkeit gilt dies insbesondere bei schlechten Lichtverhältnissen und für Sperrpfosten und Poller. Es besteht die Gefahr, dass Sperrpfosten oder Poller übersehen werden und es zu Stürzen mit schwerwiegenden Gesundheitsschäden für Radfahrende kommt. Nach mehreren Abstimmungsgesprächen wurde in der Sache eine Projektgruppe für Verkehrseinrichtungen, bestehend aus Vertretern der Polizei, des Amtes für Mobilität und Tiefbau und der Straßenverkehrsbehörde gebildet. Sie nimmt ihre Arbeit noch im 1. Quartal 2026 auf und wird alle betreffenden Verkehrseinrichtungen auf Notwendigkeit überprüfen, ggfs. verkehrssichernde Begleitmaßnahmen anordnen oder die Entfernung von Sperrpfosten veranlassen. Dies ist jeweils eine Einzelfallprüfung (möglichst in einem Ortstermin) und kann nicht pauschalisiert werden. Nach dem

o. g. Erlass dürfen Verkehrseinrichtungen, die nur der Durchsetzung bestehender allgemeiner Verkehrsvorschriften dienen, nicht mehr angeordnet werden.

Frage zur Fahrradstraße Wilhelmstraße

Die Wilhelmstraße wurde als Fahrradstraße umgestaltet. In einer der letzten Sitzungen des AVM wurde vonseiten der Politik die dort geltende „Kfz frei“-Regelung angesprochen. Die anwesende Verwaltung zeigte sich überrascht, da ja in neuen Fahrradstraßen grundsätzlich „Anlieger frei“ für den Kfz-Verkehr gelten sollte. Warum gilt in der Wilhelmstraße noch immer „Kfz frei“, wann wird es zu „Anlieger frei“ geändert?

Die falsche Beschilderung in der Wilhelmstraße wurde zum Teil schon korrigiert schon korrigiert, die weitere Korrektur im Bereich der derzeit noch laufenden Baustelle erfolgt in den nächsten Tagen.

Fragen zu Lichtsignalanlagen

Bitte stellen Sie die Güte der folgenden LSA für den Fuß- und Radverkehr dar, insbesondere durchschnittliche und maximale Wartedauer auf „Grün“:

- 1. Austermannstraße Ecke Steinfurter Straße**
- 2. Annette-Allee/Sentruper Straße Ecke Kardinal-von-Galen-Ring**

Hinweis: Die Antwort wurde aufgrund eines Hinweises von Ratsfrau Dr. Bürger in der Sitzung des AVM am 4.3.2026 aktualisiert. Sie hatte längere Wartezeiten als dargestellt ermittelt (>75 Sekunden).

An beiden Ampelanlagen ist zu den Tageszeiten ein bundesweit üblicher Ampeltakt von 90 Sekunden mit einer verkehrsabhängigen und buspriorisierten Steuerung in Betrieb. Die erforderlichen Fußgängergrünzeiten für die Querung des Kardinal-von-Galen-Ring betragen 16 Sekunden und für die Steinfurter Straße 15 Sekunden.

Daraus ergeben sich im Regelfall maximale Wartezeiten von etwa 75 Sekunden, insbesondere bei einem ungünstigen Anforderungszeitpunkten oder aktiver Buspriorisierung.

Die ausgewertete Qualitätsanalyse der aufgezeichneten Prozessdaten weist für die

- LSA 03030 Kardinal-von-Galen-Ring / Sentruper Straße durchschnittliche Wartezeiten von rund 48 Sekunden in der Nachmittagsspitze für die Radfahrer- und Fußgängerquerung über den Ring
- LSA 01025 Steinfurter Str. / Austermannstraße durchschnittliche Wartezeiten von rund 43 Sekunden in der Vormittagsspitze für die Radfahrer- und Fußgängerquerung über die Steinfurter Straße aus.

Die genannten Werte basieren auf der Auswertung von Protokollmitschnitten der Ampelraten an den Knotenpunkten Austermannstraße / Steinfurter Straße sowie Annette-Allee / Sentruper Straße / Kardinal-von-Galen-Ring über zwei zufällig ausgewählte Tage. An diesen beiden Tagen traten keine Wartezeiten von über 75 Sekunden auf.

Eine aufgrund des o.g. Hinweises ausgeweitete Qualitätsanalyse über mehrere Wochen ergab, dass es in Einzelfällen an beiden Ampelanlagen zu erhöhten Wartezeiten kommen kann. Ursachen hierfür sind insbesondere:

- An der Ampel Steinfurter Straße/Austermannstraße bei einer seltenen Anforderungskonstellation eine ungünstige Reaktion
- An der Ampel Annette-Allee/Sentruper Straße Eingriffe des ÖPNV und eine ungünstige Reaktion bei längeren Busbeeinflussung

In solchen Konstellationen können an den genannten Knotenpunkten Wartezeiten von bis zu etwa 95-100 Sekunden auftreten. Die durchschnittlichen Wartezeiten wurden in dem Bereich 40 bis 50 Sekunden bestätigt.

Für die Lichtsignalanlage Austermann Straße / Steinfurter Straße wird, die seit 2008 weitgehend unveränderte ältere Steuerung durch ein externes Ingenieurbüro daher überarbeitet. Die Inbetriebnahme der neuen Steuerung ist für Sommer 2026 vorgesehen.

Für die Lichtsignalanlage Annette-Allee / Sentruper Straße / Kardinal-von-Galen-Ring wird die Verwaltung gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben die ÖPNV-Bevorrechtigung überarbeiten. Die angepasste Steuerung soll bis Ende Juni 2026 in Betrieb gehen.

Ziel ist es, die Wartezeiten auch in ungünstigen Fällen auf maximal etwa 75 Sekunden zu begrenzen.