

Bus- und Fahrrad-Achse zwischen Hafenstraße, Hauptbahnhof und Warendorfer Straße



Für einen flüssigen Busverkehr, optimiertes
Umsteigen und mehr Platz für den Radverkehr

Bus- und Fahrrad-Achse Hafenstraße – Hbf – Warendorfer Straße

Ein gutes ÖPNV-System, auch ein reines Bus-Verkehrssystem, zeichnet sich aus durch dichte Takte, eine hohe Fahrplantreue, kurzwegige Umsteigemöglichkeiten und eine hohe "Fließgeschwindigkeit".

In einem sehr guten Bus-System ist die Spannweite zwischen verspäteten und pünktlichen Fahrten gering. In einem exzellenten Bus-System holen verspätete Busse auch ohne viel Luft im Fahrplan Zeit auf und werden im Fahrtverlauf wieder pünktlich.

Von allem dem ist das Bus-Verkehrssystem in Münster weit entfernt.

CHANCEN NUTZEN

Mit der geplanten MIV-Durchfahrtsperre am Bült und der Neugestaltung der Hörsterstraße (Martiniviertel) ergeben sich gestalterische Möglichkeiten für die Verkehrsströme auf der Nord-Süd-Achse zwischen Hafenstraße und Hörsterstraße.

DAS KONZEPT DER BUS- UND FAHRRADACHSE

Über den Abschnitt Berliner Platz – Bahnhofstraße – Eisenbahnstraße "fließt" fast der gesamte regionale und lokale Busverkehr. In diesem hochfrequentierten Nadelöhr leidet die Qualität des Busverkehrs durch die Mischung mit dem Autoverkehr.

Seit längerem hat sich der VCD Regionalverband Münsterland eingehend mit der Thematik befasst und ein Konzept zur Entmischung und Neugliederung der Verkehrsströme entwickelt. Wir haben dabei auch weitere Straßenzüge in den Blick genommen: Von-Steuben-Straße, Herwarthstraße, Von-Vincke-Straße, Urbanstraße, Achtermannstraße, Friedrichstraße, Mauriztor und Fürstenbergstraße.

Für den Straßenzug Von-Steuben-Straße – Berliner Platz – Bahnhofstraße – Eisenbahnstraße regt der VCD an, den Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes neu aufzuteilen, und eine Bus- und Fahrrad-Achse anzulegen.

Das hier vorgestellte Konzept verbessert den Fluss des gesamten Busverkehrs auf dieser Achse. Umstiege zwischen Buslinien werden schneller und sicherer. Durch die neu angelegten Mittelsteig-Haltestellen Von-Steuben-Straße (südlich des Hbf) und Eisenbahnstraße (nördlich des Hbf) wird der Hauptbahnhof von Umsteigevorgängen entlastet. Daneben profitiert auch der Radverkehr in nördlicher und südlicher Richtung von dem Umbau auf dieser Achse.

Kurz beschrieben:

- Zwischen Hafenstraße und Warendorfer Straße fahren die Busse durchgehend in Mittel-lage und bedienen im Verlauf die drei Haltestellen Von-Steuben-Straße, Hauptbahnhof und Eisenbahnstraße.
- Zwischen Berliner Platz (Bahnhofsvorplatz) und Wolbecker Straße fährt auf dieser Achse kein MIV.
- Der MIV befährt stattdessen in beiden Fahrtrichtungen die Herwarthstraße und die Von-Vincke-Straße.
- Der MIV befährt (wie bisher) in südlicher Fahrtrichtung die Eisenbahnstraße und in nördlicher Fahrtrichtung ausschließlich die Friedrichstraße (neu), umfährt also in nördlicher Richtung die Eisenbahnstraße.
- Im Knoten Eisenbahnstraße/Freiherr-vom-Stein-Platz gibt es deshalb in Richtung Norden (Fürstenbergstraße) keine Geradeauspur mehr für den MIV, ebenfalls keine MIV-Links-abbiegespur Richtung Bült.

Alle Details zu diesem komplexen Thema auf den folgenden Seiten.

DAS KONZEPT IN 17 PUNKTEN

1. Zwischen **Von-Steuben-Straße** und **Freiherr-vom-Stein-Platz** wird für beide Richtungen eine Busachse mit durchgehenden Busspuren in Mittellage angelegt.
2. Auf dieser Busachse über Von-Steuben-Straße, Berliner Platz, Bahnhofstraße, Eisenbahnstraße fahren die Busse durchgängig mit "vertauschten" Fahrtrichtungen.
3. Die Haltestellen Von-Steuben-Straße, Hauptbahnhof und Eisenbahnstraße werden ausgebaut zu **BusPorts** (Mittelsteig-Haltestellen) mit sehr gutem Witterungsschutz und kürzesten Wegen beim Umsteigen mit Richtungswechsel, ohne Überqueren der Straße.
4. Der Autoverkehr in nördlicher Richtung wird von der Von-Steuben-Straße nach links auf die **Herwarthstraße** abgeleitet. Die Fahrspur für den Autoverkehr vor dem Hbf und in der Bahnhofstraße entfällt. Es bleibt wie bisher in der Von-Steuben-Straße ein Rechtsabbieger am Metropolis zur Kleinen Bahnhofstraße, dazu die Möglichkeit, von der Herwarthstraße mit Kreuzen der Busachse die Kleine Bahnhofstraße zu erreichen.
5. Der Autoverkehr fließt dann Richtung Norden über die **Von-Vincke-Straße** bis zum Servatiplatz, wie schon heute Richtung Süden vom Servatiplatz bis zur Engelschanze.
6. **Achtermannstraße** und **Urbanstraße** sind für den Autoverkehr über die Von-Vincke-Straße zu erreichen.
7. Ab dem **Servatiplatz** fließt der Autoverkehr Richtung Norden über die **Friedrichstraße**, kreuzt dabei die Nord-Süd-Busachse.
8. Auf der **Eisenbahnstraße** gibt es in nördlicher Richtung keine Autofahrspur, sondern ausschließlich Bus- und Radspuren in beiden Richtungen.
9. In südlicher Richtung fließt der Autoverkehr wie bisher auf der Eisenbahnstraße, neben dem Busverkehr in Gegenrichtung (wie heute schon in der Von-Steuben-Straße).
10. In der **Fürstenbergstraße** gibt es in südlicher Richtung weiterhin eine Spur für MIV und Busse, in Richtung Norden nur noch eine Kombispur für Bus- und Radverkehr.
11. Dadurch gibt es am Knoten **Eisenbahnstraße/Freiherr-vom-Stein-Platz** für den Autoverkehr keine Geradeauspur mehr in die Fürstenbergstraße, ebenfalls keine Linksabbiegespur Richtung Bült.
12. Mit dem fehlenden MIV sind die Grünphasen für Busse in Richtung Fürstenbergstraße und in **Richtung Bült** wesentlich länger, erlauben ein erheblich besseres Fließen des Busverkehrs Richtung Norden und Westen.

13. Der geringe verbleibende Autoverkehr Richtung Bült (Durchfahrsperrung für den MIV) biegt am Knoten **Friedrichstraße/Warendorfer Straße** links ab zum Mauritztor.
14. Am **Freiherr-vom-Stein-Platz** gibt es kein Rechtsabbiegen in die Fürstenbergstraße (da ausschließlich eine Umweltspur für Busse und Radverkehr Richtung Norden)
15. Der verbleibende Autoverkehr nordwärts fließt stattdessen über die **Piusallee**.
16. Durch die Neuverteilung des Straßenraums auf der **Bahnhofstraße** (ohne MIV-Fahrspur) kann die bisherige Busspur Richtung Süden zur Fahrradspur werden. In beiden Richtungen fahren die Busse östlich der Baumreihe mittig in der Bahnhofstraße.
17. Zwischen **Warendorfer Straße** und Hauptbahnhof/Radstation gibt es in der **Eisenbahnstraße** und der **Bahnhofstraße** auf der östlichen Seite eine breite Zweirichtungs-Radspur.

BLICKPUNKT HERWARTHSTRAßE

Die Herwarthstraße bleibt wie bisher dreispurig: Mit einer Busspur Richtung Von-Vincke-Straße/Ludgeriplatz und (neu) einer MIV-Spur in Richtung Von-Vincke-Straße/Schorlemerstraße. In Fahrtrichtung Von-Steuben-Straße teilen sich die Busse und der verringerte MIV (da nicht mehr linksabbiegend zur Bahnhofstraße) eine Fahrspur.

BLICKPUNKT SERVATIIPLATZ

Hier kreuzen sich die Busachse Eisenbahnstraße – Hbf – Von-Steuben-Straße und der MIV von der Wolbecker Straße zur Von-Vincke-Straße (wie bisher), ebenso der MIV von der Von-Vincke-Straße zur Wolbecker Straße (neu). In südlicher Richtung kommt hinzu der MIV über die Eisenbahnstraße zur Von-Vincke-Straße (wie bisher). Der MIV über die Von-Vincke-Straße in nördlicher Richtung (neu) wird nicht über die Eisenbahnstraße (Busachse und Zweirichtungsradweg) geführt, sondern über die Friedrichstraße zur Warendorfer Straße und Piusallee. Diesen Weg nimmt bisher schon der MIV von der Wolbecker Straße.

BLICKPUNKT KNOTEN WARENDORFER STRAßE / EISENBAHNSTRAßE

Der MIV nordwärts in Richtung Bült, Niedersachsenring wird vom Servatiiplatz über die Friedrichstraße geführt. Wie bisher biegt der MIV in Richtung Handorf von der Friedrichstraße rechts ab in die Warendorfer Straße oder fährt wie bisher geradeaus zur Piusallee. Auf der Eisenbahnstraße benutzt der MIV südwärts nur noch eine Spur in Richtung Servatiiplatz/Von-Vincke-Straße.

Auf der Eisenbahnstraße fahren die Busse in beiden Richtungen in Mittellage (BusPort-Haltestelle in Mittellage). Da auf der Eisenbahnstraße der MIV in nördlicher Richtung entfällt, hat der Busverkehr in Richtung Norden (Fürstenbergstraße) und Westen (Bült) wesentlich längere Grünzeiten.

DARSTELLUNG IM STADTPLAN

Gartenstraße

MIV und **Busse** in beiden Richtungen.
Radverkehr bis zur JVA auf der Fahrbahn
(Schutzstreifen in beiden Richtungen
vorhanden)

Fürstenbergstraße

Nordwärts: Kein **MIV**. Radverkehr und
Busse auf gemeinsamer Umweltspur.
Südwärts: **MIV** und **Busse** auf gemein-
samer Spur.

Knoten Eisenbahnstraße/Mauritztor

MIV: Keine Geradeausspur in Richtung
Fürstenbergstraße, keine Linksabbiegespur
Richtung Bült.

Von-Vincke-Straße

MIV in beiden Richtungen. **Busse** bei Bedarf
vom Servatiplatz in südlicher Richtung.

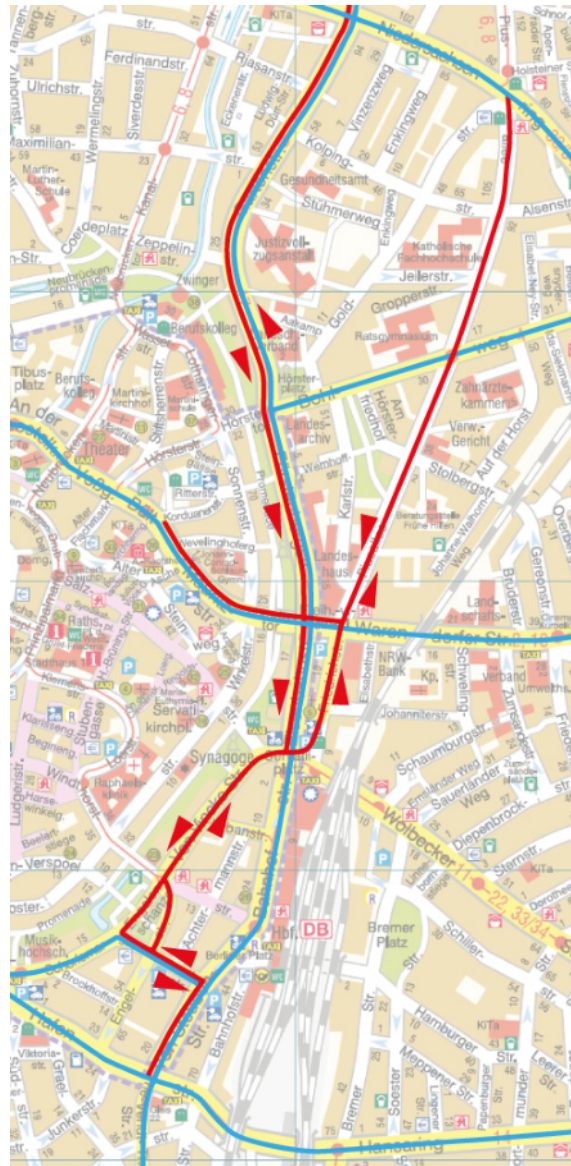
Achtermannstraße

Wie bisher Einbahnstraße in südlicher Rich-
tung, für **MIV** erschlossen über Urbanstraße.

Herwarthstraße

Neu: **MIV** in beiden Richtungen. **Busse** auf
separater Spur neben **MIV** in Richtung
Schorlemerstraße und Von-Vincke-Straße.

 **MIV**  **Busse**



Piusallee Nord

Fahrradstraße

Piusallee Süd

MIV und Radverkehr in beiden
Richtungen.

Friedrichstraße

MIV nur in nördlicher Richtung. Rad-
verkehrsspur in nördlicher Richtung.

Eisenbahnstraße

MIV und Radverkehr in südlicher Richtung.
Busse in beiden Richtungen in Mittellage.
Zweirichtungsradweg auf der Ostseite.

Berliner Platz und Bahnhofstraße

Busse in beiden Richtungen in Mittellage.
Kein **MIV**. Zweirichtungsradweg auf der
Ostseite bis zum Hauptbahnhof.

Von-Steuben-Straße

Busse in Mittellage. **MIV** in beiden Richtungen
bis zur Herwarthstraße. Wie bisher **MIV**
Rechtsabbieger am Metropolis zum Hbf und
zur Kleinen Eisenbahnstraße.



Bahnhofstraße: Ohne den MIV genügend Platz für Busspuren in Mittellage und den Radverkehr (südwärts auf der Westseite, in zwei Richtungen auf der Ostseite bis zum Hbf)

PLANSKIZZE

Gartenstraße

MIV und **Busse** in beiden Richtungen.
Radverkehr bis JVA auf der Fahrbahn
(Schutzstreifen vorhanden)

Fürstenbergstraße

Nordwärts: Kein **MIV**. Radverkehr und **Busse** auf gemeinsamer Spur.
Südwärts: **MIV** und **Busse** auf gemeinsamer Spur.

Knoten Eisenbahnstraße/Mauritztor

MIV: Keine Geradeauspur in Richtung Fürstenbergstraße, keine Linksabbiegespur Richtung Bült.

Von-Vincke-Straße

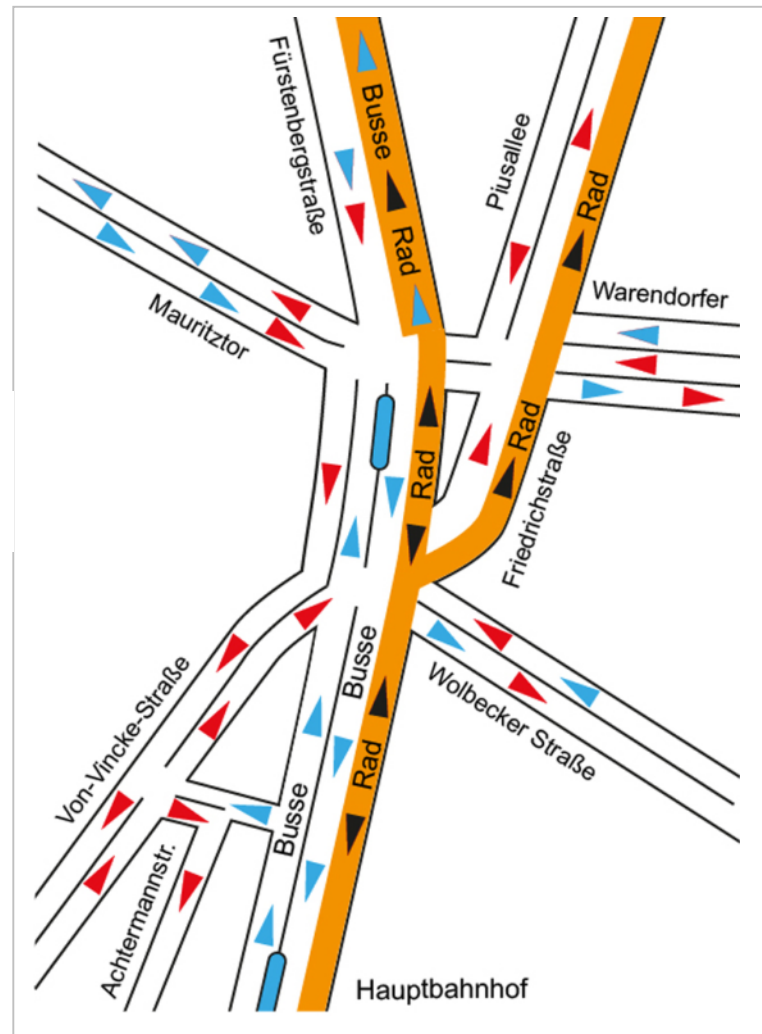
MIV in beiden Richtungen. **Busse** vom Servatiplatz in südlicher Richtung.

Achtermannstraße

Wie bisher **MIV** in südlicher Richtung, erschlossen über Urbanstraße.

Herwarthstraße

Busse und **MIV** in beiden Richtungen.
MIV und **Busse** Richtung Von-Vincke-Straße und Schorlemerstraße auf zwei separaten Spuren. Kombispur Richtung Von-Steuben-Straße.



Von-Steuben-Straße

Busse und Haltestelle in Mittellage. **MIV** in beiden Richtungen bis zur Einmündung Herwarthstraße. Wie bisher **MIV** Rechtsabbieger am Metropolis.

Piusallee Nord

Fahrradstraße

Piusallee Süd

MIV und Radverkehr in beiden Richtungen.

Friedrichstraße

MIV nur in nördlicher Richtung.
Radverkehr in nördlicher Richtung.

Eisenbahnstraße

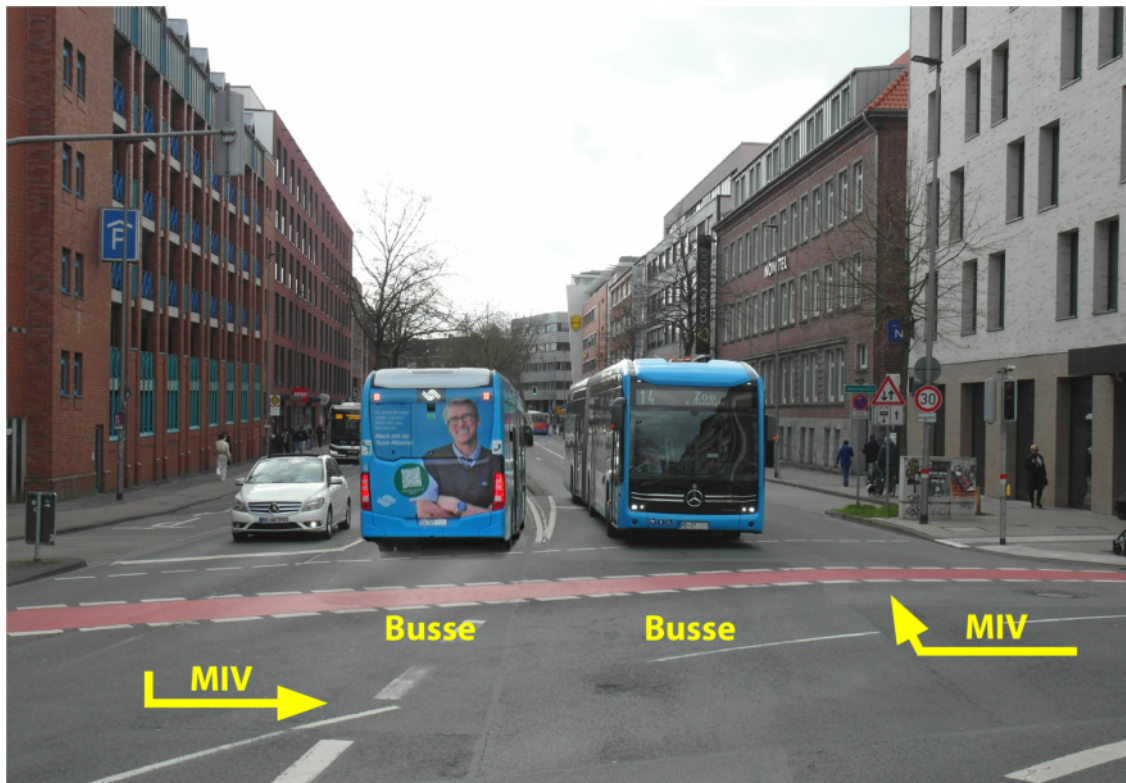
MIV und Radverkehr in südlicher Richtung.
Busse in beiden Richtungen mit Haltestelle in Mittellage. Zweirichtungsradweg auf der Ostseite.

Bahnhofstraße

Busse in beiden Richtungen in Mittellage. Zweirichtungsradweg auf der Ostseite. Dazu Radweg südwärts auf der Westseite.

Berliner Platz

Busse in beiden Richtungen mit Haltestelle in Mittellage. Dazu Radweg südwärts auf der Westseite.



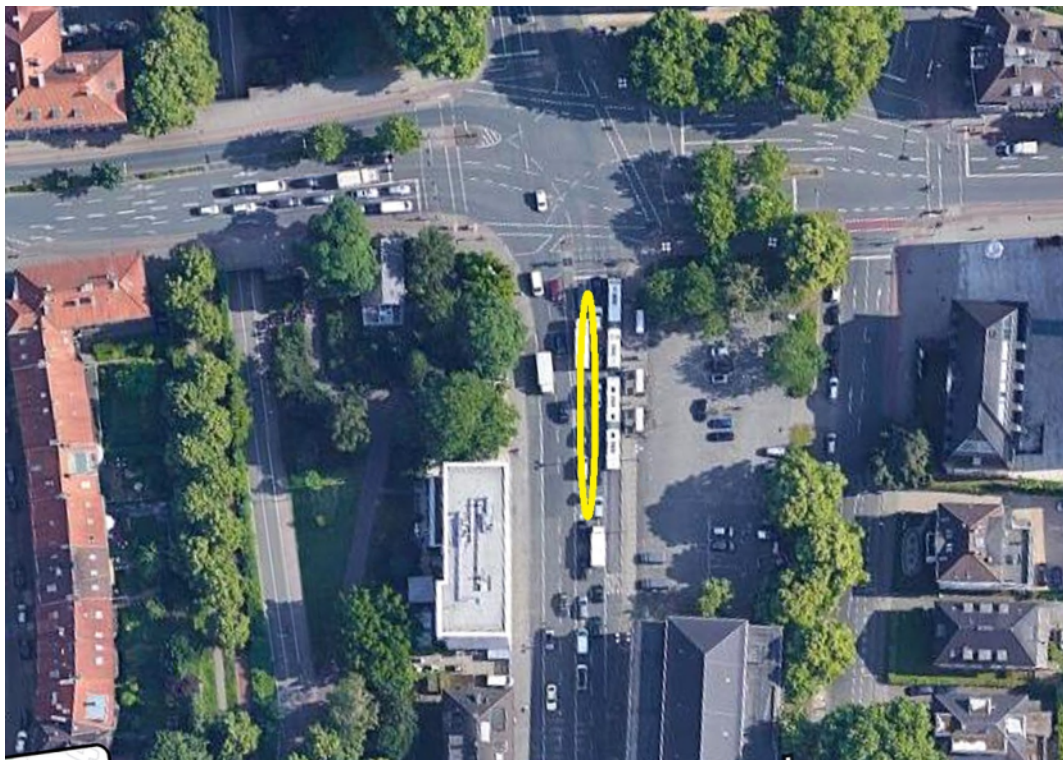
Impression Von-Steuben-Straße: Busse in Mittellage seitenverkehrt, Busse Richtung Hbf wie schon heute (rechter Bus). Führung des MIV in/aus Richtung Herwarthstraße. Der Rechtsabbieger am Metropolis für den MIV zur Kleinen Bahnhofstraße bleibt erhalten



Beispiel für Haltestelle in Mittellage (BusPort) mit kurzen Wegen und geringem Zeitverlust für Umsteigende. Bei diesem Beispiel zu geringe Breite und zu wenig Witterungsschutz



Beispiel für Haltestelle in Mittellage (BusPort). Hier genügend Breite und besserer Witterungsschutz



Eisenbahnstraße: Mögliche Lage einer Haltestelle in Mittellage. MIV nur in südlicher Fahrtrichtung. Keine Geradeauspur und kein Linksabbieger für den MIV Richtung Bült. Dadurch wesentlich mehr Leistungsfähigkeit des Knotens für den Busverkehr Richtung Norden und Richtung Bült. Führung des MIV Richtung Norden auf der Friedrichstraße zur Piusallee (mit Linksabbieger Richtung Bült, Rechtsabbieger zur Warendorfer Straße)



Berliner Platz: Ohne MIV genügend Raum für den Busverkehr in Mittellage und separate Radspuren in Nord- und Südrichtung



Impression: Zweirichtungs-Radweg in der Bahnhofstraße (Ostseite) neben Busspur südwärts

Bus- und Fahrrad-Achse zwischen Hafenstraße, Hauptbahnhof und Warendorfer Straße

Das VCD-Konzept für einen flüssigen Busverkehr, optimiertes
Umsteigen und mehr Platz für den Radverkehr

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) Regionalverband Münsterland e.V.
Zumsandestraße 15, 48145 Münster
V.i.S.d.P. Thomas Lins, Vorsitzender
Auflage: 100
Weblink: vcd.ms

Bildnachweise

Titel: Vorlage Google Maps, Seite 6: Plan Münster Innenstadt, Hg. Stadt Münster,
Seite 7: Google Maps, Seite 8: VCD RV MSL, Seiten 8/9: VCD RV MSL, Seite 10:
VCD RV MSL und Google Maps, Seite 11: Google Maps und Uta Linnert (unten)