



## Einschätzungen zur verkehrlichen Wirkung der geplanten Neugestaltung der Münsterstraße

Ausschuss für Stadtentwicklung, Tourismus und Demografie – 24.11.2020



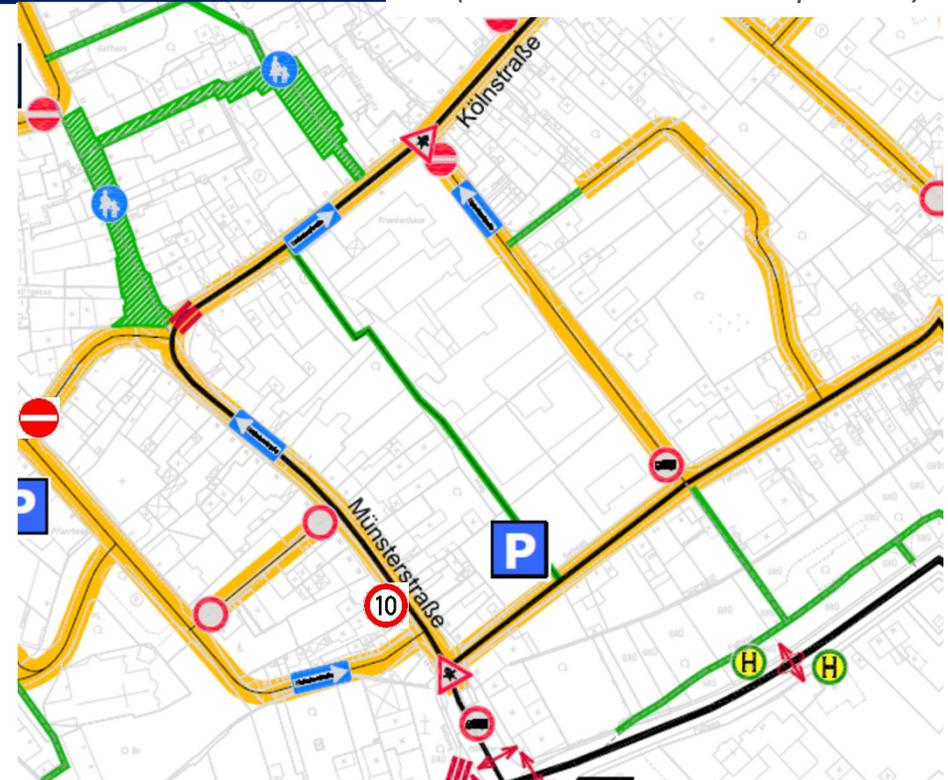
AB Stadtverkehr – Büro für Stadtverkehrsplanung

Inhaber Arne Blase

# Heutige Situation

Verkehrsregelungen Altstadt 2006  
(Quelle: Verkehrskonzept 2006)

Straßenkategorien (Quelle: Verkehrskonzept 2006)



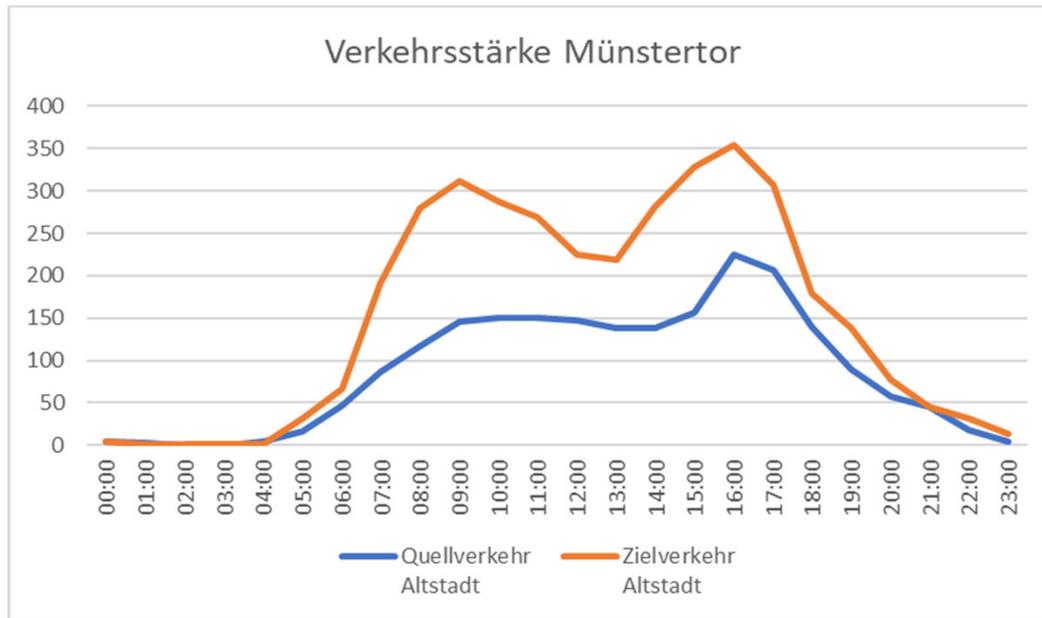
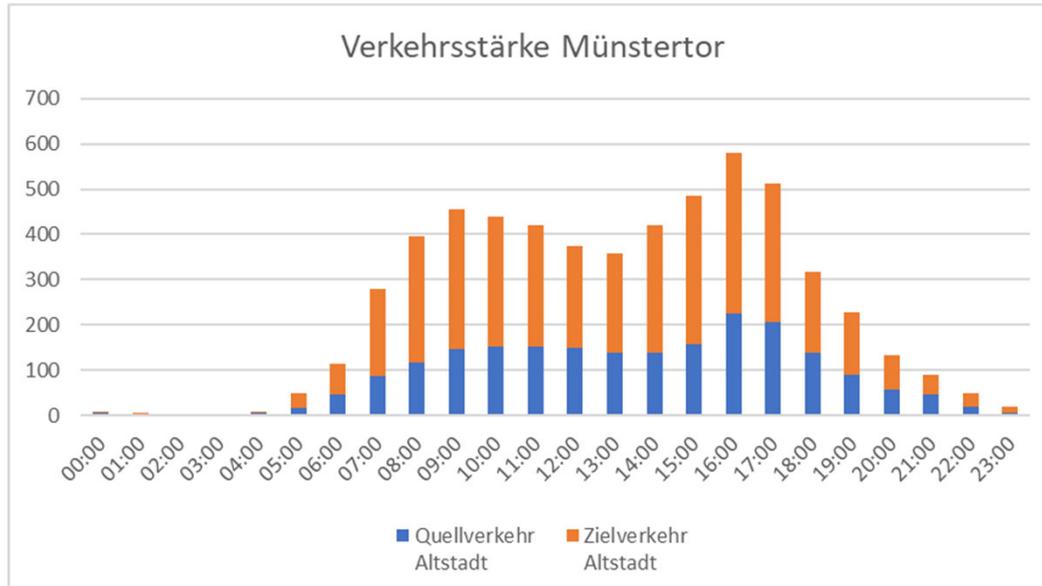
-  Hauptverkehrsstraße
-  Sammelstraße
-  Erschließungsstraße
-  Fußgängerbereich  
(Aufenthaltsbereich)

## Verkehrsregelungen

-  Tempo-30-Zone  
- überiger Bereich 50 km/h
-  Durchfahrt verboten, Anleger frei
-  Verkehrszelchen nach StVO  
etc.

# Verkehrsstärken

Ergebnisse der Verkehrszählung vom 5.3.2020



Zeitintervall		Münsterstraße	
		Quellverkehr Altstadt	Zielverkehr Altstadt
von	bis	Kfz	Kfz
00:00	01:00	4	5
01:00	02:00	3	1
02:00	03:00		1
03:00	04:00		1
04:00	05:00	4	2
05:00	06:00	17	32
06:00	07:00	47	66
07:00	08:00	86	192
08:00	09:00	117	280
09:00	10:00	145	311
10:00	11:00	151	287
11:00	12:00	151	269
12:00	13:00	148	225
13:00	14:00	138	219
14:00	15:00	138	281
15:00	16:00	156	329
16:00	17:00	225	354
17:00	18:00	206	307
18:00	19:00	139	179
19:00	20:00	90	138
20:00	21:00	57	77
21:00	22:00	45	45
22:00	23:00	18	32
23:00	00:00	4	14
<b>Summe</b>		<b>2.089</b>	<b>3.647</b>
<b>Maximal</b>		<b>225</b>	<b>354</b>
		<b>579</b>	

## Eindrücke von der Münsterstraße



Eingeengt zwischen  
Hauswand – Mobiliar –  
parkenden/fahrenden  
Fahrzeugen

## Eindrücke von der Münsterstraße



Lineare Barrieren entlang  
der Straßen verhindern  
Querungsmöglichkeiten

## Eindrücke von der Münsterstraße



Gänsemarsch verhindert  
Kommunikation und  
Begegnungsverkehr

## Eindrücke von der Münsterstraße



Während große Erwachsene - teils zwar von parkenden Fahrzeugen verdeckt - herannahende Fahrzeuge noch erkennen können, ...

# Eindrücke von der Münsterstraße



... werden Kinder vollständig von den Fahrzeugen verdeckt.

## Eindrücke von der Münsterstraße



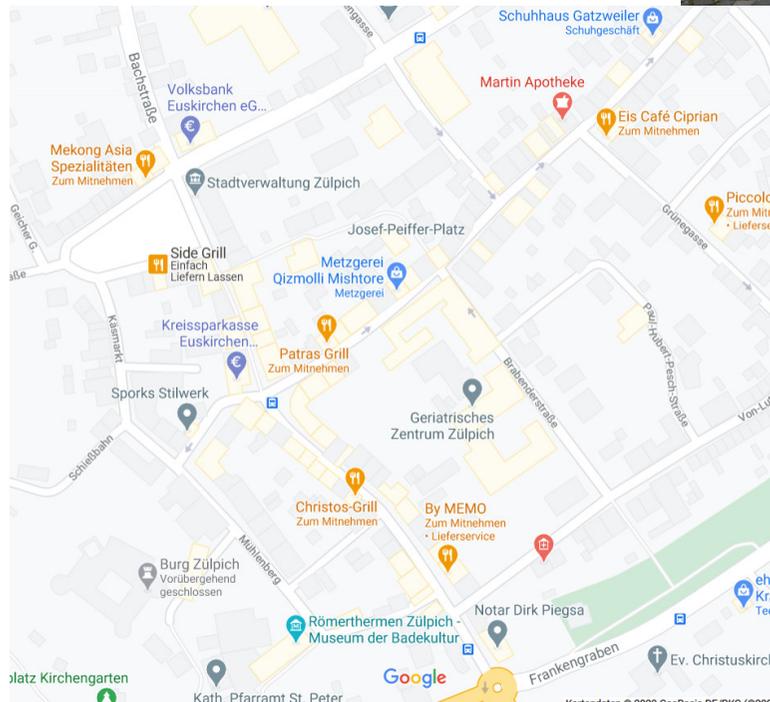
Haltestellen werden teils zugestellt  
und sind nicht barrierefrei ausgebaut.

# Eindrücke von der Parkraumsituation

Bei einer Begehung (werktags, ca. 10-11 Uhr) wurde eine hohe Auslastung der Stellplätze/Parkplätze im westlichen Altstadtbereich im direkten Umfeld des Geschäftsbereichs wahrgenommen. Dies betrifft v.a.

- Münsterstraße
- Parkplatz V.-Lutzenberger-Straße
- Parkplatz an der ev. Kirche (Frankengraben)
- Mühlenberg
- Parkplatz Weiherstraße / Markt

*(Es fanden keine Erhebungen statt)*



zungen zur verkehrlichen Wirkung der ge

Im Bereich der westlichen Altstadt war die Auslastung der Stellplätze/Parkplätze teils sehr gering (ca. 300-500m Entfernung vom Kinat, rd. 3-6 Minuten Fußweg). Dies betrifft v.a.

- V.-Lutzenberger-Straße
- Tiefgarage Brabenderstraße
- Parkplatz P.-Hubert-Pesch-Straße
- Östliche Kölnstraße



## Einschätzung zur verkehrlichen Situation

- Die **Aufenthaltsqualität** entlang der Münsterstraße kann noch deutlich gesteigert werden. Die Straße wird weiterhin stark durch den Kfz-Verkehr (ruhend und fließend) dominiert.
- Parkende Fahrzeuge und Mobiliar entlang der Münsterstraße verhindern **Querungsvorgänge** des Fußverkehrs. Zudem werden **Sichtbeziehungen** zwischen Kfz-Verkehr und querenden Fußgängern behindert.
- **Fehlende Barrierefreiheit** durch schmale Gehbereiche und nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen.
- Aufgrund des relativ **hohen Parkdrucks** im Bereich der westlichen Altstadt wird das Parkraumangebot von den Autofahrern (vermutlich) als zu gering wahrgenommen. In unmittelbarer Nähe (östliche Altstadt) sind jedoch **zahlreiche Stellplätze frei**.
- Nach der Ortsbesichtigung besteht der subjektive Eindruck, dass sich viel Pkw-Verkehr im Zuge der Münsterstraße aus **Parksuchverkehr** und aus **kurzen - auch regelwidrigen – Halten** zusammensetzt.

## Entwurf einer Zieldefinition der Straßenraumgestaltung

- Gerechte Aufteilung der vorhandenen Fläche.
- Berücksichtigung des „Designs für Alle“ (Barrierefreiheit).
- Die Straßenraumgestaltung sollte allgemeine Entwicklungen, soweit möglich, berücksichtigen. Beispielsweise gehören hierzu: verstärkter Online-Handel mit Druck auf lokalem Einzelhandel, Folgen des Klimawandels mit häufigeren Hitzeperioden und notwendiger Verschattung, demographischer Wandel mit mehr älteren Menschen, pandemiebedingte Konsequenzen der Straßenraumgestaltung (?).
- Die Gestaltung hat objektive und subjektive Verkehrssicherheitsaspekte zu berücksichtigen, wobei die Freihaltung von Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und die gefahrenen Geschwindigkeiten herausragende Rollen einnehmen.
- Der funktionierende Verkehrsablauf und die Erreichbarkeit des Zentrums mit allen Verkehrsmitteln müssen gewahrt bleiben.

# Anforderungen

## Straßenraumaufteilung

Bei der Münsterstraße handelt es sich um eine „Altstadt-Straße“, die aufgrund ihrer Straßenraumbreite von rund 8-11 m nicht den heutigen Anforderungen gerecht werden kann. Eine Straßenraumaufteilung nach dem „Streifendenken“ (für jede Verkehrsart eine separate Verkehrsfläche nebeneinander) funktioniert nicht. Daher muss mit Mischverkehrsflächen und einer hohen Verträglichkeit bei der Verkehrsabwicklung „gearbeitet“ werden.

### Breitenanforderungen Münsterstraße nach technischem Regelwerk

Fußverkehr/Seitenraumbreite:  $\geq 3,50$  m

Pkw-Längs-Parken: 2,00 m

Radverkehr: im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr empfohlen (separate Radwege  $\geq 2,50$  m)

Kfz-Verkehr/Fahrbahnbreite: 3,50 m (bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 3,00 m)

**→ 12,50 m nicht realisierbar!**

# Anforderungen

## Barrierefreiheit

- Zwei-Sinne-Prinzip: Im Straßenraum sind dies in der Regel die Berücksichtigung taktiler Elemente (Borde, Oberflächenwechsel) und visueller Kontraste (Leuchtdichteunterschiede bei den Materialien).
- Grundfunktionen barrierefreier Räume:  
Zonierung, Nivellierung, Linierung, Kontrastierung
- An den Menschen angepasste Geschwindigkeiten des Fahrverkehrs.

**→ Oft fehlt die Kontrastierung und die Haltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut.**

# Anforderungen

## Verkehrssicherheit

Probleme ergeben sich bezüglich fehlender Sichtbeziehungen zwischen querenden Fußgängern und dem Kfz-Verkehr.

Vor Querungsstellen müssten mind. 10m von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

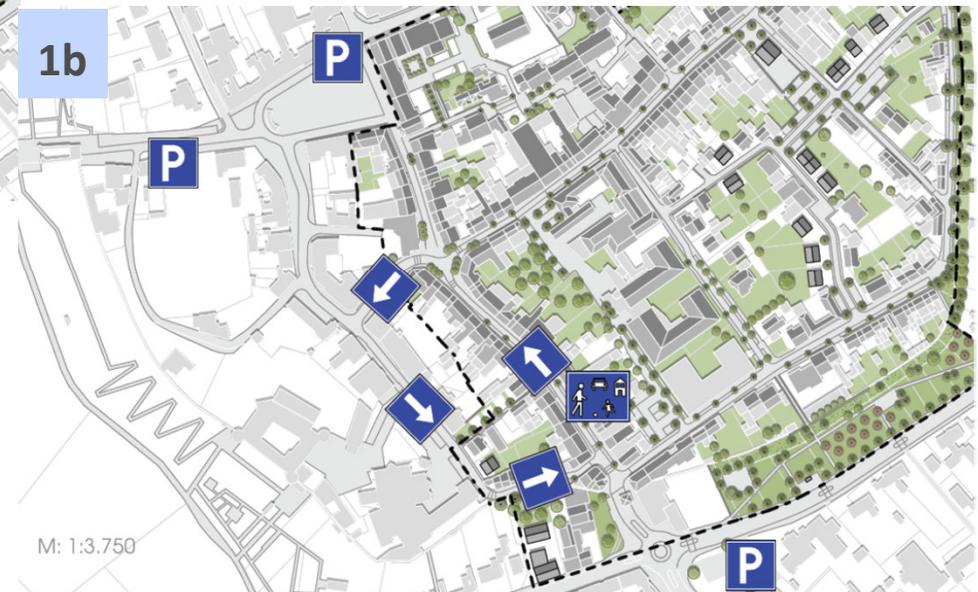
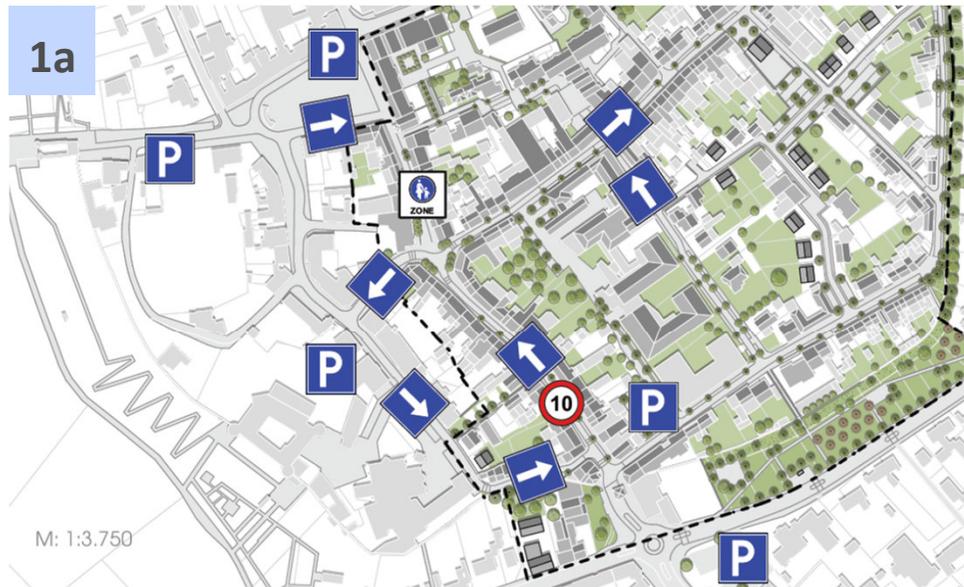
## Erreichbarkeit / Verkehrsablauf

- Parkplätze mit einem höheren Stellplatzangebot müssen gut erreichbar sein. Vereinzelt Stellplätze (Bsp. Münsterstraße) führen in der Regel zu stärkerem Parksuchverkehr.
- Haltestellen des ÖPNV sollten relativ nah zu den wichtigen Zielen/ Geschäften liegen.
- Lieferverkehr sollte freie Flächen im nahen Umfeld der Geschäfte vorfinden.
- Der Verkehrsablauf sollte möglichst reibungslos funktionieren und nicht durch unnötige Fahrten (z.B. Parksuchverkehr) gestört werden.
- Die Kfz-Belastung sollte nicht komplett durch einzelne Knotenpunkte und Straßen getragen werden müssen, eine gewisse Verkehrsverteilung sollte weiterhin angestrebt werden.

# Varianten bei Verkehrsführung und Regelung

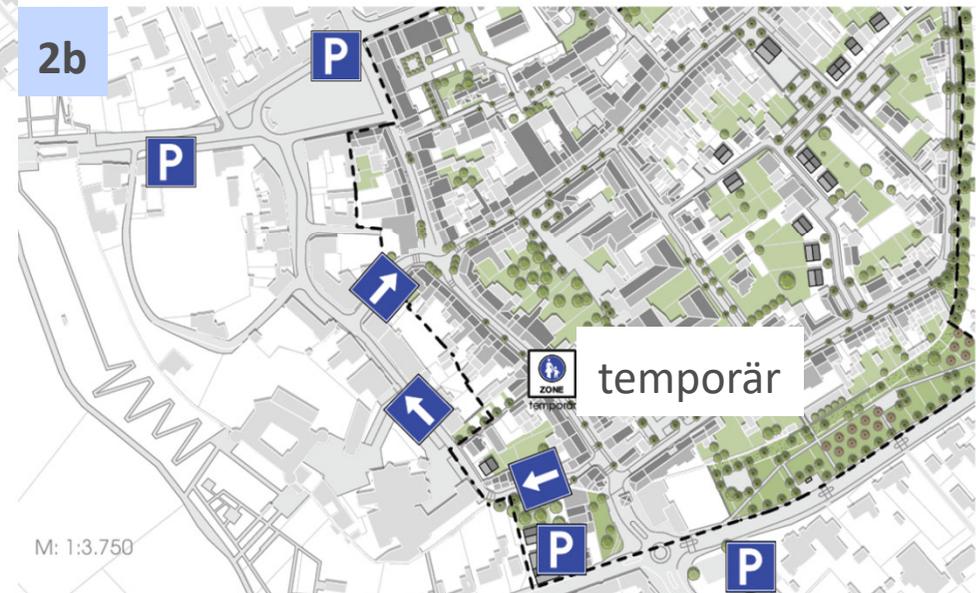
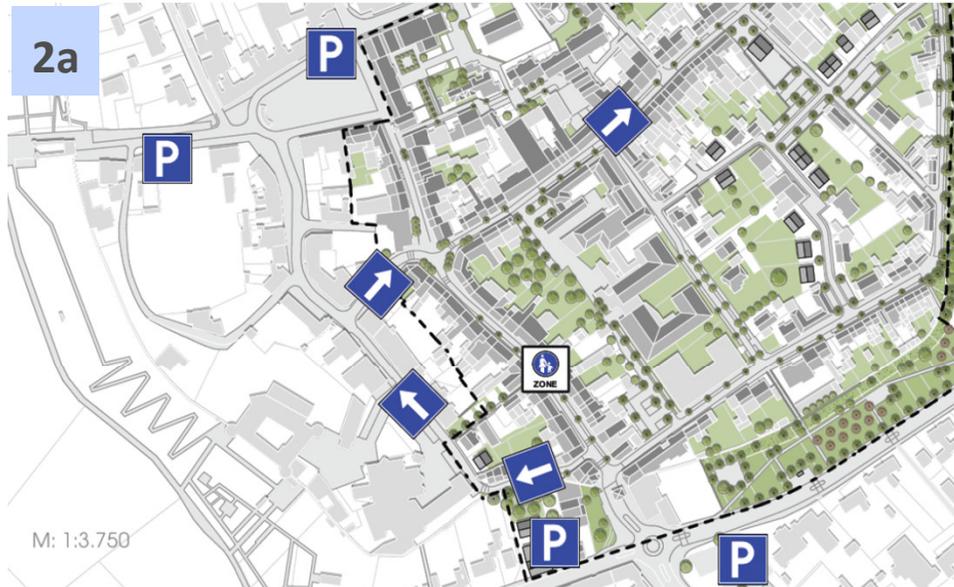
## Variante 1

heutige Verkehrsführung bleibt bestehen,  
verschiedene Verkehrsregelungen entlang der Münsterstraße



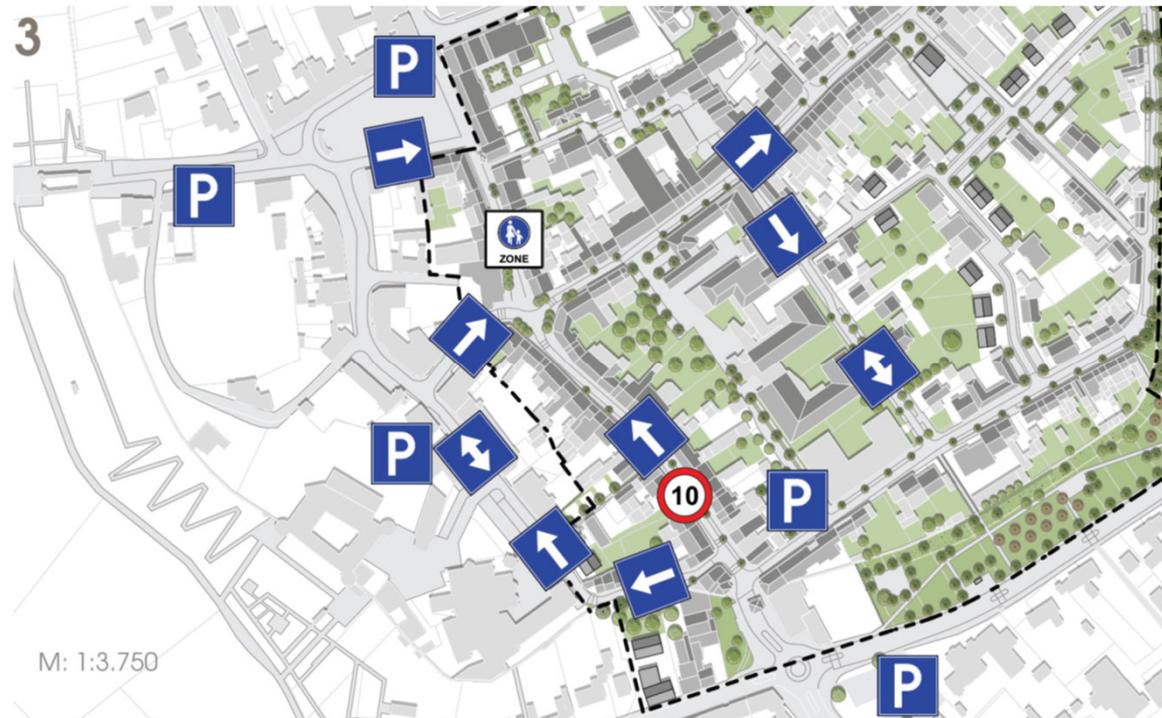
## Variante 2

Münsterstraße (temporär) Fußgängerbereich,  
Fahrrichtungen Brauersgasse und Guinbertstraße gedreht



### Variante 3

Fahrtrichtungen Brauergasse, Guinbertstraße und Brabenderstraße gedreht  
Münsterstraße bleibt befahrbar



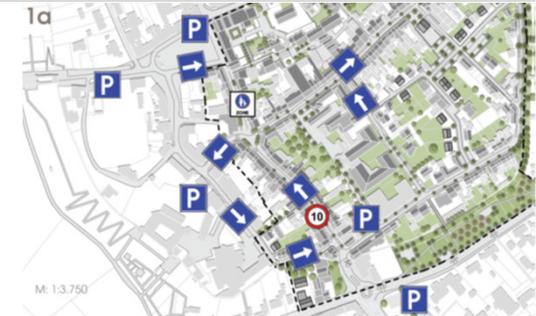
## Variantenvergleich

	1a	1b	2a	2b	3
<b>Verkehrsregelung Münsterstraße</b>	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich  10km/h (keine Änderung)	Verkehrsberuhigter Bereich  Schrittgeschwindigkeit / Mischverkehrsfläche mit Fußgängervortritt	Fußgängerbereich („Fußgängerzone“)  nur Lieferverkehr und Radverkehr zugelassen	„Temporärer“ Fußgängerbereich  (z.B. nur samstags für Kfz-Verkehr gesperrt)	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich  10km/h (keine Änderung)
<b>Anzahl Stellplätze</b>	12 (keine Änderung)	8	-	-	-
<b>Brauersgasse und Guinbertstraße</b>	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Umgedrehte Fahrtrichtung	Umgedrehte Fahrtrichtung	Umgedrehte Fahrtrichtung
<b>Brabenderstraße</b>	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Heutige Regelung / Fahrtrichtung	Umdrehung Fahrtrichtung / Einfahrt Kölnstraße möglich

# Bewertung der Varianten bei Verkehrsführung und Regelung

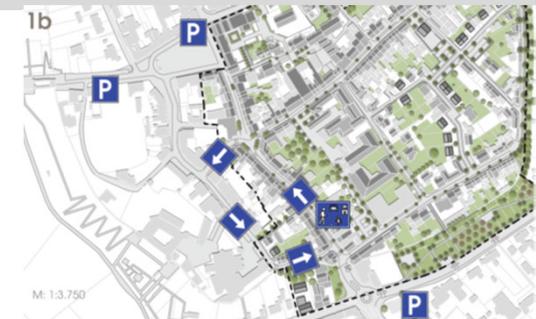
## 1a – keine Änderungen gegenüber heute, lediglich Straßenraumumgestaltung

- kaum spürbare Änderungen
- in Teilabschnitten höhere Aufenthaltsqualitäten und bessere Querungsbeziehungen



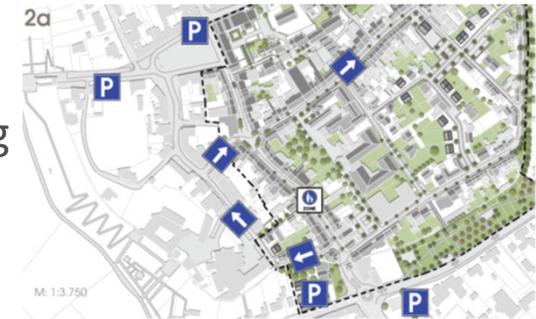
## 1b – Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs, heutige Verkehrsführung

- kaum spürbare Änderungen
- längere Abschnitte mit höherer Aufenthaltsqualität durch Reduktion der Stellplatzanzahl



## 2a – Anordnung eines Fußgängerbereichs, Umdrehung Fahrtrichtung Brauersgasse

- deutliche Aufwertung der Münsterstraße
- deutlich höhere Verkehrsbelastung Brauersgasse und Mühlenberg
- deutlich höhere Verkehrsbelastung des Kreisverkehrs am Kölntor und des Frankengrabens (Kreisverkehr Münstertor)

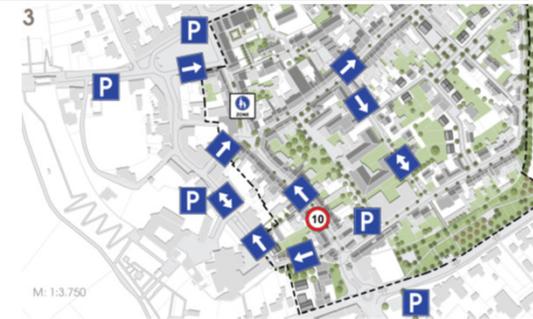


## 2b – Anordnung eines temporär eingerichteten Fußgängerbereichs

- wie 2a, jedoch zeitlich eingeschränkt
- ggf. unverständliche Regelung
- ggf. aufwändige technische Ausstattung notwendig

### 3 – Umgedrehte Fahrtrichtung Brauersgasse

- hohe Aufenthaltsqualität durch fehlende Stellplätze
- Verringerung der Verkehrsstärke durch Wegfall Parksuchverkehr
- keine einseitige Belastung einzelner Straßenzüge



## Verkehrsrechtliche Anordnung

- Beibehaltung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs
- Anordnung verkehrsberuhigter Bereich nicht notwendig
- Einrichtung eines Fußgängerbereichs („Fußgängerzone“) wird nicht empfohlen

## Verkehrsführung

- Sperrung der Münsterstraße wird nicht empfohlen
- Direkte Anfahrt der Kölnstraße sollte erhalten bleiben
- Umdrehung der Brauergasse wird empfohlen (Verhinderung Parksuchverkehr)
- Umdrehung der Brabenderstraße wird empfohlen (Verhinderung stärkere Belastung Frankengraben)

## Pkw-Parken

- Wegfall Stellplätze entlang Münsterstraße wird empfohlen
- Parkraumkonzept wird empfohlen zur Zuordnung des Parkraums zu Nutzergruppen

## Sonstiges

- Die Gestaltung sollte in der Form erfolgen, dass alle Möglichkeiten bei Verkehrsführung und –regelung offen gehalten werden.
- Es wird empfohlen (verschiedene) Maßnahmen/Varianten auszuprobieren und zu evaluieren.



*Mobiler Aufbau für Stellplätze*  
[www.citydecks.de](http://www.citydecks.de)