

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/1061/2005

Auskunft erteilt:

Herr Renkhoff

Ruf:

492 61 52

E-Mail:

RenkhofR@stadt-muenster.de

Datum:

21.12.2005

Betrifft

Verkehrsuntersuchung Amelsbüren 2005

Beratungsfolge

16.02.2006 Bezirksvertretung Münster-Hiltrup

Bericht

02.03.2006 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Bericht

Bericht:

Mit dem Antrag „Verkehrsuntersuchung für Amelsbüren“ der CDU-Fraktion vom 18.04.2004 (Anlage 1) wurde die Verwaltung beauftragt eine Verkehrsuntersuchung für den Stadtteil Amelsbüren auszuarbeiten. Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung Amelsbüren 2005 (Anlage 2) werden entsprechend dem Antrag folgende Fragen beantwortet:

1. Wie stellt sich die aktuelle Verkehrssituation in Amelsbüren dar und wie hat sie sich in den letzten Jahren entwickelt?
2. Wie wird sich das Verkehrsbild in Amelsbüren verändern, wenn eine „Verbindungsstraße“ zwischen der Davertstraße und der Deermanstraße realisiert wird und für die Davertstraße in der Ortsmitte ortseinwärts eine Einbahnstraßenregelung unterstellt wird?
3. Welche Kosten fallen für den Bau einer Verbindungsstraße (kleine Lösung) und welche Kosten fallen für den Bau einer Umgehungsstraße (große Lösung) an?

Die Verwaltung legt hiermit das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung vor. Sie belegt, dass keine verkehrliche Notwendigkeit und Dringlichkeit besteht eine westliche Entlastungsstraße für den Stadtteil Amelsbüren zu planen. Zu den Fragen im Einzelnen:

Zu 1.

Nachdem die Bauarbeiten an dem neuen Kreisverkehr Davertstraße/Amelsbürener Str./Wiedastraße abgeschlossen waren, konnten im April 2005 die notwendigen Verkehrszählungen zur Vorbereitung der „Verkehrsuntersuchung Amelsbüren 2005“ durchgeführt werden. Ergänzend dazu wurden 48 Stunden Zählungen (Zählgeräte) im September 2005 durchgeführt. Abbildung 1 der Anlage 2 „Verkehrsuntersuchung Amelsbüren 2005“ zeigt die Lage der Zählstellen sowie mit Datum die vorliegenden Zählungen. Für fast alle Zählorte des Jahres 2005 liegen demnach Vergleichswerte aus den Jahren 1989 und 1998 vor. In Abbildung 2 der Verkehrsuntersuchung sind die Zählergebnisse der Stundenzählungen der früheren Verkehrsuntersuchun-

gen den aktuellen Zählungen gegenübergestellt. **Es zeigt sich, dass sich das Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen in seiner Gesamtheit, in den letzten 15 Jahren im Straßennetz von Amelsbüren kaum verändert hat.** Wie bereits vor 15 Jahren festgestellt, liegen auch heute die Verkehrsbelastungen in Amelsbüren auf einem niedrigen bis durchschnittlichem Niveau. Bedingt durch einzelne Maßnahmen, wie die zeitlich begrenzte Sperrung der Straße Am Dornbusch im Bereich der Kanalbrücke, gibt es für einzelne Straßenabschnitte nur begrenzt veränderte Verkehrsbelastungen.

Auf Grund der Fragestellung wurden im Zuge der Davertstraße zusätzlich 48 Stundenzählungen durchgeführt, um verlässlich Tagesbelastungen zu erhalten.

Die Auswertungen der Verkehrserhebungen ergeben folgende Querschnittsbelastungen:

- **Davertstraße zwischen Kanal und Ortseinfahrt:** 6.000 Kfz/Tag,
- **Davertsraße in Höhe der Kirche:** 4.800 Kfz/Tag,
- **Deermannstraße:** 500 Kfz/Tag,
- **Auf der Woort:** 1.900 Kfz/Tag.

Diese und andere Querschnittsbelastungen sind in der Abbildung 3 „Analyse 2005“ der Verkehrsuntersuchung dargestellt. Aus den hier dargestellten, aktuellen Verkehrsbelastungen lässt sich für den Stadtteil Amelsbüren kein Handlungsbedarf ableiten, denn die aufgezeigten Verkehrsbelastungen können im vorhandenen Straßennetz von Amelsbüren verkehrlich zufriedenstellend abgewickelt werden.

Zu 2.

Aufbauend auf den Analyseergebnissen wurden mit dem EDV-gestützten Verkehrssimulationsmodell der Stadt Münster die verkehrlichen Auswirkungen einer Verbindungsstraße zwischen der Daverstraße und der Deermannstraße prognostiziert.

Rahmenbedingungen

Prognoseberechnungen werden grundsätzlich für das gesamte Stadtgebiet, mit allen dazugehörigen gesamtstädtischen Entwicklungen, durchgeführt. Grundlage der Berechnungen sind die strukturellen Vorgaben/Planungen des rechtsgültigen FNP für das Jahr 2015. Für den Stadtteil Amelsbüren sind hierbei von besonderer Bedeutung:

- das geplante Gewerbegebiet Amelsbüren-Südwest,
- der geplante Autobahnanschluss Münster-Hiltrup im Zusammenhang mit dem geplanten Gewerbegebiet sowie
- das zurzeit wachsende Wohngebiet Amelsbüren-Süd.

Mit dem geplanten Gewerbegebiet Amelsbüren-Südwest sollen 5.000 Arbeitsplätze geschaffen werden, die täglich ca. 13.000 Kfz erzeugen werden. Das geplante Wohngebiet mit ca. 1.300 zusätzlichen Einwohnern wird voraussichtlich ca. 2.200 zusätzliche Kfz/Tag erzeugen (vgl. Abbildung 4).

Die zu untersuchende Verbindungsstraße wird zwischen Davertstraße und Deermannstraße unterstellt. Sie wird gegenüber der alten Streckenführung bevorrechtigt geführt. Für die Davertstraße zwischen Deermannstraße und Auf der Woort wird eine Einbahnstraßenreglung ortseinwärts unterstellt. Abweichend vom Antrag der CDU wird im Zuge der Straße Auf der Woort keine Einbahnstraßenreglung eingeplant. Im Verlaufe der Verkehrsuntersuchung hatte sich herausgestellt, dass hierdurch die Erreichbarkeit der angrenzenden Wohnquartiere in einem nicht vertretbaren Maße verschlechtert wird.

Ergebnisse

A) Prognose FNP – ohne Verbindungsstraße

In einem ersten Schritt wurden für Amelsbüren die verkehrlichen Auswirkungen mit der allgemeinen Strukturentwicklungen des FNP (z.B. Wohngebiet Amelsbüren-Süd, Gewerbegebiet Amelsbüren-Südwest, BAB-Anschluss, etc.) prognostiziert. Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind in Abbildung 5 dargestellt.

Diese aktuellen Berechnungen bestätigen die Prognosen der Verkehrsuntersuchung Amelsbüren aus dem Jahr 1998, die sich schwerpunktmäßig mit den Auswirkungen des Neubaugebietes Amelsbüren-Süd befasst hatte, jedoch auch schon den Autobahnanschluss Münster-Hiltrup und das Gewerbegebiet Amelsbüren-Südwest berücksichtigte.

Die Verkehrsbelastungen in Amelsbüren werden nicht wesentlich durch die geplanten Strukturentwicklungen im Zuge der Davertstraße im Bereich der Ortsmitte ansteigen. Insgesamt werden sich die Verkehrsströme in Amelsbüren allerdings anders verteilen als heute. Langfristig werden vor allem die Fahrten die Ortsmitte belasten, die sich aus der Verflechtung zwischen dem neuen Gewerbegebiet und Amelsbüren ergeben. Heute belasten die Ortsmitte Fahrten, die aus der Region in Richtung Hiltrup (z.B. Ascheberg - Münster) gerichtet sind. Diese Fahrten aus der Region werden zukünftig nicht mehr über die Verbindung Ottmarsbocholder Str./Davertstr.-Amelsbürener Str. in Richtung Münster-Hiltrup/Innenstadt abgewickelt, sondern über die schnelle Verbindung der Bundesautobahn zwischen den Anschlussstellen Ascheberg und Münster-Hiltrup. Quell- und Zielverkehre der Amelsbürener in Richtung Hiltrup/Innenstadt werden zukünftig verstärkt über die Straße Am Dornbusch abgewickelt, um die hoch belastete Amelsbürener Straße zu meiden. Aus diesem Grund steigen im Zuge der Straße Am Dornbusch die Verkehrsbelastungen gegenüber der heutigen Situation deutlich an, liegen jedoch weiterhin in einem verkehrlich vertretbaren Bereich. Auch dieses Ergebnis deckt sich mit der Prognose aus dem Jahr 1998.

Im Einzelnen ergeben die Prognoseberechnungen für die relevanten Straßenquerschnitte folgende Verkehrsbelastungen:

	2015	2005 (zum Vergleich)
	[Kfz/24h]	
• Davertstraße zwischen Kanal und Ortseinfahrt:	5.800	6.000
• Davertsraße in Höhe der Kirche:	4.600	4.800
• Deermannstraße:	400	500
• Auf der Woort:	1.800	1.900

Die Ergebnisse belegen eindeutig, dass auch zukünftig in Amelsbüren kein akuter Handlungsbedarf zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen besteht. Insgesamt bewegen sich die Verkehrsbelastungen in der Ortsmitte von Amelsbüren, auch im Vergleich zu anderen Stadtteilen, auf einem niedrigen Niveau.

B) Prognose FNP – mit Verbindungsstraße

In einem zweiten Schritt wurde, aufbauend auf der Prognose-FNP, das Straßennetz in Amelsbüren um die Verbindungsstraße zwischen der Davertstraße und der Deermannstraße ergänzt. Die Ergebnisse der Prognoseberechnungen sind in der Abbildung 6 dargestellt. In diesem Planfall sinken die Verkehrsbelastungen im Zuge der Davertstraße im Bereich der Ortsmitte auf unter 2.000 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Straße Auf der Woort nehmen zwischen Sattelplatz und Daverstraße ab. Im weiteren Verlauf der Straße Auf der Woort steigen die Verkehrsbelastungen auf 3.200 Kfz/Tag an. Die neue Verbindungsstraße wird täglich von bis zu 3.700 Kfz belastet.

Die Verbindungsstraße erfüllt ihren Zweck und entlastet die Ortsdurchfahrt. Dem gegenüber werden im Zuge der Straße Auf der Woort zukünftig deutlich höhere Verkehrsmengen abgewickelt.

Aus den Prognoseberechnungen ergeben sich für diesen Planfall folgende relevante Querschnittsbelastungen:

	2015-Planfall	2005 (zum Vergleich)
	[Kfz/24h]	
• Davertstraße zwischen Kanal und Ortseinfahrt:	2.900	6.000
• Davertsraße in Höhe der Kirche:	1.900	4.800
• Deermannstraße:	400	500
• Auf der Woort:	1.500- 3.200	1.900
• Neue Verbindungsstraße	3.700	-----

Im Ergebnis bedeutet dies, dass mit der geplanten Verbindungsstraße eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße, die Davertstraße, entlastet wird, obwohl die vorhandenen Verkehrsmengen keinen Handlungsbedarf rechtfertigen. Gleichzeitig wird die Straße Auf der Woort, Erschließungsstraße für ein Wohngebiet, deutlich zusätzlich belastet und dies in einem Umfang, dass die Verkehrsbelastungen hier zukünftig deutlich über denen der klassifizierten Davertstraße liegen.

Zu 3.

Das Tiefbauamt der Stadt Münster hat folgende Kosten **(ohne Grunderwerb)** überschlägig ermittelt:

	Verbindungsstraße (kleine Lösung)	Umgehungsstraße (große Lösung)
Straßenbau	800.000 €	2.600.000 €
Brückenbau	940.000 €	4.500.000 €

Zusätzlich sind erheblich Kosten für den Lärmschutz einzuplanen, die ohne Lärmgutachten nicht abgeschätzt werden können.

i.V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Anlage 1: Antrag der CDU-Fraktion vom 18.06.2004

Anlage 2: Verkehrsuntersuchung Amelsbüren