

Ergebnisse der Lkw- Verkehrszählungen in Münster
(Stand 25.07.2006)

Einleitung

Von der Verwaltung wurden – zum Teil in Verbindung mit anderen Projekten und Anlässen - Verkehrszählungen für die Spitzenstunden (7.00 bis 8.00 Uhr und 16.00 bis 17.00 Uhr) und automatische Zählungen über 48 Stunden durchgeführt. Diese Verkehrszählungen wurden seit der Maut-einführung am 01.01.2005 systematisch mit Vorher-Zählungen abgeglichen. Betrachtet wurde hierbei, ob eine nennenswerte Zunahme des LKW-Verkehrs (alle Lkw über 3,5 t) als mögliches Merkmal für eine Verlagerung von Lkw-Verkehr in Folge von Mautflucht vorlag.

Zusätzlich wurde am 20.10.2005 mit einem Schwerpunkt auf dem Lkw-Verkehr über vier Stunden von 8.00 bis 12.00 Uhr an den 7 wichtigen Ausfahrtsstraßen in Münster der Verkehr gezählt. Bei dem mautpflichtigen Lkw-Verkehr (über 12 Tonnen) wurden mittels einer Kennzeichenverfolgung auch der Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrsanteil sowie die Netzbeziehungen erhoben und ausgewertet. Die Erfassung des Lkw-Verkehrs erfolgte an nachfolgenden Zählstellen (genaue Lage der Zählstellen siehe Anlage 1.1 bis 1.7):

(Anlage 1.1)	B 54	Steinfurter Straße	(hinter der Einmündung L510 Altenberger Str.)
(Anlage 1.2)	B 219	Grevener Str./Aldrufer Str.	(in Höhe Sprakel)
(Anlage 1.3)	L 587	Schiffahrter Damm	(in Höhe der Stadtgrenze)
(Anlage 1.4)	B 51	Warendorfer Straße	(in Höhe der Stadtgrenze)
(Anlage 1.5)	B 54	Hammer Str./Westfalenstr.	(in Höhe der Stadtgrenze)
(Anlage 1.6)	B 51	Weseler Straße	(am Ende des BAB Zubringers)
(Anlage 1.7)	L 551	Weseler Str./Dülmener Str.	(in Höhe der Stadtgrenze)

Methodik

Im Rahmen der Verkehrszählung wurden die Pkw und leichten Lkw (Lkw größer 3,5 Tonnen bis 12 Tonnen) als Strichliste gezählt und bei dem mautpflichtigen Lkw-Verkehr (Lkw ab 12 Tonnen) zusätzlich die Kennzeichen (unter Berücksichtigung der üblichen datenschutzrechtlichen Voraussetzungen) erfasst. Die Zähler wurden im Vorfeld mit Beispielen ausführlich eingewiesen, welche Lkw-Typen näherungsweise zwischen 3,5 bis 12 Tonnen sind und welche Lkw-Typen ab 12 Tonnen vermutlich der Mautpflicht unterliegen. Einschränkend muss darauf hingewiesen werden, dass im Übergangsbereich um die 12 Tonnen vom äußeren Eindruck auch Spezialisten nicht immer mit Sicherheit sagen können, ob die Fahrzeugpapiere den Lkw mit einem bauartbedingtem zulässigen Gesamtgewicht unter oder über 12 Tonnen ausweisen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass bei dieser Sondererfassung die mautpflichtigen Lkw mit einer relativ hohen Genauigkeit erfasst wurden.

Anhand der erfassten Kennzeichen und der Uhrzeit wurde dann ermittelt, welche mautpflichtigen Lkw als Durchgangsverkehr innerhalb der erforderlichen Fahrzeiten - mit entsprechendem Toleranzbereich - das Stadtgebiet wieder an den Zählpunkten verlassen haben. Die Lkw-Fahrzeuge, die das Stadtgebiet an den Erfassungspunkten nicht wieder verlassen haben, wurden entsprechend der Fahrtrichtung dem Ziel- und Quellverkehr zugeordnet. Die über vier Stunden von 8:00 bis 12:00 Uhr ermittelten Verkehrsbelastungen wurden dann mit nach den üblichen anerkannten Verfahren auf 24 Stunden als durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTVw ; von Montag bis Freitag) hochgerechnet.

Ergebnisse der Zählungen

In der nachstehenden Tabelle sind die nach der Einführung der Mautpflicht erhobenen Verkehrsbelastungen (Zählung 20.10.2005) für die wichtigen 7 Ausfallstraßen mit den früheren Zählungen

verglichen. Die Vergleichszahlen vor der Maut Einführung wurden mit der Verkehrsuntersuchung - „Verkehrsbild Münster 2001“ am 08.05.2001 von 6.00 bis 20:00 Uhr - mit Ausnahme der Ortsumgehung Sprakel - an den gleichen Erhebungspunkten erhoben.

Diese Zählwerte wurden ebenfalls mit den üblichen Verfahren auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTVw von Montag bis Freitag) hochgerechnet. Die Vorherzählungen aus dem Jahr 2001 sind auch in der Broschüre „Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 1/2003 „Verkehrsbild Münster 2001“ im Kap. 4.1 Seite 100 veröffentlicht und können nachgelesen werden.

Tab.1 Vergleich Vorher/Nachher		Vorher-Zählung 08.05.2001		Nachher-Zählung 20.10.2005		Differenz		Differenz	
		Gesamtbelastung	Lkw-Belastung	Gesamtbelastung	Lkw-Belastung	Gesamtbelastung	Lkw-Belastung	Gesamtbelastung	Lkw-Belastung
		Kfz/24h	Lkw/24h	Kfz/24h	Lkw/24h	Kfz/24h	Lkw/24h	%	%
1.1	B 54 Steinfurter Straße	36.233	1.758	33.332	1.892	-2.901	134	-8,7	7,1
1.2	B 219 GevernStr./Aldrupe Straße	11.133	654	12.027	631	894	-23	7,4	-3,6
1.3	L 587 Schiffahrter Damm	15.390	1.019	15.820	1.126	430	107	2,7	9,5
1.4	B 51 Warendorfer Straße	21.919	2.140	23.668	2.406	1.749	266	7,4	11,1
1.5	B 54 Hammer Str./Westfalenstr.	10.282	686	11.001	742	719	56	6,5	7,5
1.6	B 51 Autobahnzubringer	52.046	4.659	54.563	4.865	2.517	206	4,6	4,2
1.7	L 551 Weseler Str./Dülmener Str.	9.140	964	9.806	973	666	9	6,8	0,9

Der vorstehende Vergleich der Verkehrszählungen zeigt Veränderungen der Kfz-Gesamtbelastung von minus 8,7 Prozent bis plus 7,4 Prozent und für den Lkw-Verkehr von minus 3,6 Prozent bis plus 11,1 Prozent für die vier Jahre. Bei der Bewertung dieser Veränderungen ist zu berücksichtigen, dass punktuelle Verkehrszählungen durch zufällige Ereignisse an den Erhebungstagen in einer Größenordnung von bis zu 10 Prozent schwanken können. Weiterhin ist die übliche jährliche Verkehrszunahme zu berücksichtigen. Rechnerisch ergibt sich für den Gesamtverkehr (Kfz/24h) im Mittel für die sieben Strecken eine Verkehrszunahme um die 3,8 Prozent. Für den Lkw-Verkehr ergibt sich im Mittel eine Zunahme von 5,2 Prozent.

Eine signifikante Zunahme des Lkw-Verkehrs in Folge von Mautausweichverkehr seit der Einführung der Maut zum 1.01.2005 lässt sich aus diesen Zahlen nicht ableiten.

Die Tabelle 2 auf der nächsten Seite weist für die Zählung vom 20.10.2005 auch den Anteil der leichten Lkw unter 3,5 Tonnen aus. Weiterhin wird der Anteil der mautpflichtigen Lkw über 12 Tonnen und deren Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrsanteil im Überblick dargestellt.

In den Anlagen 1.1 bis 1.7 sind diese Daten für die untersuchten Straßen und Relationen auch graphisch dargestellt. Der Lkw-Anteil (alle Lkw über 3,5 Tonnen) an der Gesamtbelastung der untersuchten sieben Straßen in Münster liegt im Mittel bei 7,7 % und ist im Vergleich zu den entsprechenden Richtlinienwerten und Vergleichszahlen aus anderen Städten als gering zu bewerten. Der geringste Lkw-Anteil (alle Lkw über 3,5 Tonnen) wurde an der B219 Grevener Straße mit 5,2 % und der höchste mit 10,2 % an der B51 Warendorfer Straße ermittelt.

Der Anteil der mautpflichtigen Lkw (ab 12 Tonnen) an der Gesamtverkehrsbelastung variiert mit 2,6 % der Gesamtbelastung an der B51 Steinfurter Straße und 6 % an der B51 Warendorfer Straße. Im Mittel liegt der Anteil der mautpflichtigen Lkw über 12 Tonnen an der Gesamtbelastung der Straßen bei 4 %.

Der Durchgangsverkehr in Münster der mautpflichtigen Lkw über 12 Tonnen macht im Mittel 0,7 % der Gesamtbelastung aus. Diese Durchgangsverkehrsbelastung in Münster kann aber nicht automatisch als „verlagerbarer“ Lkw-Verkehr eingestuft werden. Denn diese Lkw können auch Be- und Entladestellen im direkten Umland (Telgte, Warendorf etc.) anfahren und passieren auf dem Weg das Stadtgebiet von Münster nur als Durchgangsverkehr. Eine qualifizierte Aussage, ob und in welchem Umfang dieser Lkw-Durchgangsverkehrsanteil auch „Ausweichverkehr“ in Folge der Mautpflicht auf den Autobahnen berücksichtigt, ist aus den städtischen Erhebungen nicht möglich. Hier wird auf die Modellrechnungen des Landes NRW verwiesen.

Tabelle 2; Ergebnisse Lkw-Belastungen

Angabe als Querschnittsbelastungen		B 54 Steinfurter Str.	B 219 Grevener Str./Aldrufer Str.	L 587 Schifffahrter Damm	B 51 Warendorfer Straße	L 551 Weseler Str./Dülmener Str.	B 51 Autobahnzubringer	B 54 Hammer Str./Westfalenstr.
Gesamtbelastung DTV (Kfz/24 h)	Kfz/24h	33.332	12.027	15.820	23.668	9.806	54.563	11.001
Lkw-Belastung (alle > 3,5 t)	Lkw/24h	1.892	631	1.126	2.406	973	4.865	742
LKW-Anteil an der Gesamtbelastung	%	5,7	5,2	7,1	10,2	9,9	8,9	6,7
leichte Lkw (3,5t bis 12t)	Lkw/24h	1.009	303	503	981	485	2.262	349
LKW-Anteil (3,5 bis 12 t) an der Gesamtbe.	%	3	2,5	3,2	4,1	4,9	4,1	3,2
Lkw (über 12t Mautpflichtig)	Lkw/24h	883	328	623	1.425	488	2.603	393
LKW-Anteil (über 12t) an der Gesamtbelast.	%	2,6	2,7	3,9	6	5	4,8	3,6
Quellverkehr (Lkw über 12 t)	Lkw/24h	415	161	288	449	221	1063	160
Quellverkehrsanteil der LKW-Belastung 12t	%	1,25	1,34	1,82	1,9	2,25	1,95	1,45
Zielverkehr (Lkw über 12 t)	Lkw/24h	383	144	279	436	238	1043	167
Zielverkehrsanteil der Lkw-Belastung 12t	%	1,15	1,2	1,76	1,84	2,43	1,91	1,52
Durchgangsverkehr	Lkw/24h	85	23	56	540	29	497	66
Durchgangsverkehrsanteil Lkw 12t	%	0,26	0,19	0,35	2,28	0,3	0,91	0,6

Fazit

Der Lkw-Anteil (alle Lkw über 3,5 Tonnen) an der Gesamtbelastung der untersuchten Straßen in Münster liegt im Mittel bei 7,7 % und ist im Vergleich zu den entsprechenden Richtlinienwerten und Vergleichszahlen aus anderen Städten als gering zu bewerten.

Bezogen auf das Stadtgebiet Münster liegt für mautpflichtige Lkw über 12 Tonnen der Durchgangsverkehrsanteil an den untersuchten Straßen im Mittel bei 0.7 % der Gesamtbelastung. Ein so geringer Lkw-Durchgangsverkehrsanteil von mautpflichtigen Lkw über 12 Tonnen lässt in Münster nur eine nachrangige Menge bzw. nachrangiges Potenzial für Lkw-Verlagerungen in Folge von Mautausweichverkehr erwarten.

Da die B51 als (über-) regionale Streckenverbindung nach Warendorf und Bielefeld konzipiert ist, ist ein Durchgangsverkehrsanteil für Münster von ca. 2,3 Prozent der Gesamtbelastung von 23.700 Kfz/24h bzw. 540 mautpflichtigen Lkw pro Tag über 12 Tonnen als Durchgangsverkehr alleine noch kein eindeutiges Indiz für Mautflucht in der Relation Münster A1/A43 zur A2 Rheda-Wiedenbrück.