

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0879/2007

Auskunft erteilt:

Herr Renkhoff

Ruf:

492 61 52

E-Mail:

Renkhoff@stadt-muenster.de

Datum:

25.10.2007

Betrifft

Verkehrsuntersuchung zum Hansa-BusinessPark Münster

Beratungsfolge

22.11.2007	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Bericht
29.11.2007	Bezirksvertretung Münster-West	Bericht
06.12.2007	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Bericht

Bericht:

Die „Verkehrsuntersuchung Hansa-BusinessPark Münster“ (Oktober 2007) ist die Fortschreibung der „Verkehrsuntersuchung Autobahnanschluss Münster-Hiltrup“ aus dem Jahr 2000. Beide Untersuchungen wurden von der Ingenieurgruppe IVV aus Aachen ausgearbeitet.

Für das anstehende Bebauungsplanverfahren musste die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2000, in der die verkehrlichen Grundlagen zur Beurteilung des Verkehrswertes der geplanten Anschlussstelle Münster-Hiltrup heraus gearbeitet wurden, überarbeitet werden, um die verkehrlichen Grundlagendaten zum Bebauungsplanverfahren für den Hansa-BusinessPark sowie die Eingangsdaten für die schalltechnischen Berechnungen zu ermitteln. Seit 2000 haben sich sowohl die allgemeinen verkehrlichen Rahmenbedingungen der Stadt Münster als auch das Nutzungskonzept für den Hansa-BusinessPark verändert. Darüber hinaus musste der Prognosehorizont von 2015 auf 2020 verlängert werden.

Zur Beurteilung der Ist-Situation und der zukünftigen Verkehrssituation wurden vom Gutachter folgende Planfälle berechnet:

- | | |
|--|--|
| • Analyse (Ist-Situation) | Bezugsjahr 2005 |
| • Prognose-Null-Fall | Bezugsjahr 2020 ohne die neue Anschlussstelle und ohne den Hansa- BusinessPark |
| • Prognose mit Anschlussstelle | Bezugsjahr 2020 mit der neuen Anschlussstelle MS-Hiltrup, aber ohne den Hansa-BusinessPark |
| • Prognose mit Anschlussstelle und Hansa-BusinessPark | Bezugsjahr 2020 |
| • Prognose mit Anschlussstelle, Hansa-BusinessPark und alternativer Anbindung | Bezugsjahr 2020 |

Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

Analyse / Ist-Situation

Die Wiedaustraße und der Kappenberger Damm werden heutzutage mit bis zu 10.000 Kfz/24h belastet. Der Lkw-Anteil liegt bei ca. 6 %. Im südlichen Abschnitt der Heroldstr. liegt die Querschnittsbelastung bei 5.300 Kfz/24h und im nördlichen Abschnitt (Waldsiedlung) bei 7.700 Kfz/24h.

Die vorhandenen Verkehrsbelastungen im Umfeld des geplanten Autobahnanschlusses und des geplanten Hansa-BusinessParkes können problemlos abgewickelt werden. Es besteht aktuell kein Handlungsbedarf zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs.

Prognose-Null-Fall

Im Prognose-Null-Fall unterstellt der Gutachter eine allgemeine Kfz-Verkehrszunahme von ca. 8% bis zum Prognosejahr 2020. Nicht berücksichtigt werden in diesem Planfall die Verkehrsentwicklungen, die durch den Hansa-Businesspark entstehen. Im Vergleich zur Analyse / Ist-Situation wird erwartet, dass im Zuge der Wiedaustr. und des Kappenberger Dammes die Querschnittsbelastungen um ca. 1.500 bis 2.000 Kfz/24h auf bis zu 12.100 Kfz/24h ansteigen. Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Heroldstraße liegen bei 6.500 Kfz/24h bzw. 8.800 Kfz/24h (Waldsiedlung). Entsprechend der allgemeinen Verkehrszunahmen steigt auch das Lkw-Aufkommen.

Die erwarteten Kfz-Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2020 können weiterhin im vorhandenen Straßennetz abgewickelt werden.

Prognose mit Anschlussstelle

Dieser Planfall baut auf dem Prognose-Null-Fall auf und wurde um die geplante BAB Anschlussstelle Münster-Hiltrup erweitert, allerdings ohne Berücksichtigung des Hansa-BusinessParkes. Die geplante Anschlussstelle wird täglich von bis zu 14.200 Kfz/24h befahren. Diese Belastung unterstreicht den hohen Verkehrswert, den die Anschlussstelle auch ohne den geplanten Hansa-BusinessPark für die Stadt Münster hat. Dies wurde bereits mit der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2000 nachgewiesen. Diese für das Straßennetz der Stadt Münster bedeutende Straßennetzerweiterung hat erheblichen Einfluss auf die Routenwahl der Verkehrsteilnehmer.

Bereits heute wird die BAB A1 zwischen den Anschlussstellen Münster-Nord und Münster-Süd von 10.000-15.000 Kfz/24h genutzt, um den Innenstadtbereich von Münster zu umfahren. Mit der Anschlussstelle Münster-Hiltrup wird diese schnelle und attraktive Wegeverbindung zwischen dem Norden der Stadt Münster bzw. dem nordwestlichen Münsterland und dem Süden der Stadt Münster deutlich verbessert. Kfz-Fahrten, die bisher über die Weseler Str., den Dingbänger Weg und die Heroldstraße abgewickelt werden, um in den Süden der Stadt Münster zu gelangen, können dann die schnelle Verbindung über die Autobahnen nutzen. Hierdurch wird unter anderem das innerstädtische Straßennetz entlastet. Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Heroldstr. und des Dingbängerweges werden dann gegenüber dem Prognose-Null-Fall abnehmen. Danach wird die Heroldstraße von 4.900 Kfz/24h bzw 7.100 Kfz/24 (Waldsiedlung) belastet. Im Zuge des Kappenberger Dammes (südlich der Heroldstraße) und im Zuge der Wiedaustraße nehmen die Verkehrsbelastungen erwartungsgemäß deutlich zu. Diese beiden Straßenabschnitte übernehmen die Funktion eines Autobahnzubringers, so dass Verkehrsbelastungen von bis zu 16.400 Kfz/24h für den Kappenberger Damm prognostiziert werden. Im weiteren Verlauf der Wiedaustr./Amelsbüener Straße verteilt sich das zusätzliche, von der Anschlussstelle ausgelöste Verkehrsaufkommen, sehr schnell. Am Knotenpunkt Marktallee/Westfalenstraße können gegenüber dem Prognose-Null-Fall schon keine zusätzlichen Kfz-Fahrten mehr festgestellt werden.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen kann über das vorhandene innerstädtische Straßennetz abgewickelt werden.

Prognose mit Anschlussstelle und Hansa-BusinessPark

Den Berechnungen dieses Planfalles wurde zusätzlich das geplante Gewerbe- und Industriegebiete Hansa-BusinessPark zugrunde gelegt. Laut Berechnungen des Gutachters lösen die geplanten Strukturen (3.200 Arbeitsplätze) des Hansa-BusinessParkes ca. 9.400 Pkw-Fahrten/24h und ca. 1.500 Lkw-Fahrten/24h aus. Im Zusammenhang mit der neuen Anschlussstelle werden sich im direkten Umfeld ganz neue Verkehrsbeziehungen und Verkehrsverteilungen einstellen. Im Jahr 2020 werden viele Wege, die heute im Netz abgewickelt werden, über andere Straßen verlaufen. Die Ursachen hierfür sind vor allem veränderte Strukturen. Es entwickelt sich nicht nur der Hansa-BusinessPark und auch das Gewerbegebiet Loddeneide oder die Nutzungen im Hafengebiet. Viele weitere Veränderungen werden das Verkehrsgeschehen in Münster bis 2020 nachhaltig beeinflussen.

Die Verkehrsbelastungen der neuen Anschlussstelle steigen in diesem Planfall auf ca. 19.300 Kfz/24h an. Hiervon entfallen anteilig auf den Hansa-BusinessPark ca. 5.600 Kfz/24h. Die neue Querspange zwischen Wiedastraße und dem Kappenberger Damm wird mit ca. 8.800 Kfz/24h belastet. Durch die Querspange wird jedoch der Knotenpunkt Kappenberger Damm/Heroldstr/Wiedastr. spürbar entlastet.

Gegenüber dem Planfall „Prognose mit Anschlussstelle“ nehmen die Verkehrsbelastungen im Zuge der Heroldstraße wieder zu, ausgelöst durch Quell- und Zielverkehr zwischen Mecklenbeck und den neuen Strukturen des Hansa-BusinessParkes. Für die Heroldstraße wurden 5.600 Kfz/24h bzw. im Bereich der Walsiedlung 7.800 Kfz/24h prognostiziert.

Die Anbindung des Hansa-BusinessParkes an den Kappenberger Damm und an die Wiedastraße soll nach den momentanen Planungen über leistungsfähige Kreisverkehre erfolgen. Hierdurch wird gewährleistet, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen mit den notwendigen Verkehrsqualitäten störungsfrei abgewickelt werden kann.

Prognose mit Anschlussstelle Hansa-BusinessPark und alternativer Anbindung

In diesem Planfall wird eine andere Anbindung des südlichen Teils des Hansa-BusinessParkes untersucht. Die in dem vorherigen Planfall noch enthaltene Querspange entfällt. Die Anbindung des südlichen Teils Hansa-BusinessPark erfolgt direkt über die Wiedastraße und den Kappenberger Damm mit Hilfe von zwei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten. Der zentrale Knotenpunkt Wiedastraße, Heroldstraße/Kappenberger Damm zu einem Kreisverkehr umgebaut werden

Durch den Wegfall der Querspange wird vor allem der Knotenpunkt Wiedastraße/Kappenberger Damm/Heroldstraße stark belastet. Insgesamt müssen nach den vorliegenden Berechnungen täglich ca. 18.200 Kfz/24h über diesen neuen Kreisverkehr abgewickelt werden. Gegenüber dem Planfall mit der Querspange als Erschließung für den Hansa-BusinessPark ist dies für den Knotenpunkt eine Zunahme von über 30%. Weitere nennenswerte Veränderungen gegenüber dem Planfall mit der Querspange konnten nicht festgestellt werden.

Die Vor- und die Nachteile der alternativen Anbindung des Hansa-BusinessParkes werden im B-Planverfahren aufgearbeitet. Grundsätzlich ist die Abwicklung des Verkehrsaufkommens auch bei einer alternativen Anbindung möglich. Ausschlaggebend sind die Umweltauswirkungen (Lärm, Schadstoffe) auf die bestehende Randnutzung.

Fazit:

Die Entwicklung des Hansa-BusinessParkes und die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Anschlussstelle Münster-Hiltrup führen lediglich im direkten Umfeld der Planungen zu deutlichen Verkehrszunahmen, die jedoch von dem vorhandenen Straßenzügen aufgenommen werden können. In den Stadtteilen Hiltrup, Amelsbüren, Mecklenbeck wird sich das Verkehrsaufkommen nur geringfügig bis gar nicht verändern.

Im Zusammenspiel mit der neue Anschlussstelle Münster-Hiltrup wirken die A1 und die A43 für bestimmte Fahrbeziehungen im Stadtgebiet wie eine Umgehungsstraße. Hierdurch werden innerstädtische Straßenzüge zu Lasten der Autobahnen entlastet.

Die Verkehrsuntersuchung Hansa-BusinessPark Münster kann auf der Internetseite des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung eingesehen und als PDF-Datei heruntergeladen werden. www.muenster.de/stadt/stadtplanung/verkehrsplanung.html

Die Parteien in den Bezirksvertretungen und im Planungsausschuss erhalten jeweils 2 Druckexemplare des Verkehrsgutachtens.

i.V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor