



Amt für Mobilität und Tiefbau

14.11.2022

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Lange

Telefon: 492-6508

LangePeter@stadt-  
muenster.deÖffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Sachstandsbericht zur weiteren Entwicklung der Verkehrsachse Weseler Straße

Beratungsfolge

29.11.2022	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Bericht
30.11.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht
06.12.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
08.12.2022	Bezirksvertretung Münster-West	Bericht
14.12.2022	Hauptausschuss	Bericht

**Bericht:**

Die vorliegende Berichtsvorlage steht in Verbindung mit der Baubeschlussvorlage Weseler Straße Spinne (V/0646/2022).

**Die Weseler Straße: Wichtige innerstädtische Nord-Süd-Verbindung**

Die Weseler Straße ist eine wichtige innerstädtische Nord-Süd-Verbindung. Sie bindet die Ortsteile Mecklenbeck und Albachten sowie im weiteren Verlauf das Geistviertel an die Stadtmitte an. Der Verlauf der B51 entsprach ursprünglich dem Verlauf der Weseler Straße, bis mit dem Bau der A43 und der südlichen Umfahrung der Innenstadt der Streckenverlauf angepasst wurde. Mit diesen Streckenergänzungen entstand auch der Knotenpunkt „Spinne“. Heute verläuft die B51 von der A43 kommend über die südliche Umfahrung der Innenstadt. Die Anbindung an dieses übergeordnete Netz erfolgt aber über die Weseler Straße und den Knotenpunkt „Spinne“.

An die Weseler Straße werden vielfältige verkehrliche Ansprüche gestellt:

- In ihrer Funktion als Hauptachse des motorisierten Individualverkehrs mit einem Verkehrsaufkommen von 27.000-31.500 Kfz/24h im Abschnitt zwischen der A43 und dem Kolde-Ring ist sie eine der am stärksten belasteten Straßen im Stadtgebiet von Münster.
- Mit den Stadtbuslinien 7, 15 und 16 sowie im weiteren Verlauf der Ringlinie 33/34 ist sie weiterhin Hauptachse des städtischen Busverkehrs. Die Schnellbuslinien S60, S75, S90, X90 und die Regionalbuslinie 552 verbinden über die Weseler Straße die Stadt Münster mit dem südlichen und westlichen Umland im öffentlichen Personennahverkehr. Sie ist damit die bedeutendste Einfallstraße für den regionalen Busverkehr im Stadtgebiet. Entsprechend dieser

Funktion wurden in der Vergangenheit bereits auf einigen Abschnitten in beiden Fahrtrichtungen Bussonderfahrstreifen eingerichtet.

- Darüber hinaus ist die Weseler Straße im Fahrradnetz 2.0 Teil des Haupttrouten- sowie Veloroutennetzes und wird ihrer Funktion entsprechend stark von Radfahrenden frequentiert.

### **Umstufungskonzept B 54**

In den vergangenen Jahren wurde im Stadtgebiet Münster im Rahmen eines Umstufungskonzepts eine Veränderung der Straßenklassifizierungen vorgenommen (vgl. V/0972/2016). Das Konzept hatte zum Ziel, Straßen für den regionalen und überregionalen Verkehr aus der Innenstadt auf den zweiten Tangentenring zu verlagern. In diesem Zuge erfolgte eine Umstufung der Weseler Straße zwischen Spinne und Kolde-Ring zur B54. Über den Kolde-Ring, Rishon-Le-Zion-Ring und Orléans-Ring verläuft die B54 weiter bis zum Anschluss an die Steinfurter Straße. Damit hat sich die verkehrliche Bedeutung der Weseler Straße im Streckennetz der Stadt in den letzten Jahren nochmals erhöht. Im Fall einer Autobahnsperre ist sie weiterhin eine der wichtigsten Ausweichrouten.

Die Moltkestraße, der Ludgeriplatz und die Hammer Straße zwischen Ludgeriplatz und Umgehungsstraße sind mit der Umstufung zu Gemeindestraßen herabgestuft worden, aber nach wie vor elementarer Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes. Sie sollen aufgrund ihrer stadträumlichen Funktion verkehrlich entlastet und die Hammer Straße zukünftig in ihrer Gestaltung aufgewertet werden.

Allein aus der Straßenumstufung ergeben sich jedoch noch keine Verkehrsverlagerungen. Vielmehr sind weitere begleitende Umbaumaßnahmen erforderlich. Hierzu sind darüber hinaus die beispielsweise bereits in der Vorlage V/0972/2016 genannten und begründeten Umbau- bzw. Ausbaumaßnahmen an Kreuzungen und Straßenabschnitten, Anpassungen der Lichtsignalsteuerungen, Maßnahmen zur Stadtreparatur und Markierungsarbeiten erforderlich. Mit diesen Maßnahmen sollen zum einen die Netzwidestände im ehemaligen Verlauf der B 54 erhöht werden und zum anderen Netzwidestände an Streckenabschnitten und Knotenpunkten im neuen Verlauf der B 54 abgebaut werden. Dies sind zum Beispiel (Aufzählung nicht abschließend):

- Neuverteilung des Straßenraums der Steinfurter Straße zwischen York-Ring und Grevener Straße zugunsten des Umweltverbands und zur stadträumlichen Aufwertung,
- Bau eines doppelten Rechtsabbiegers von der Steinfurter Straße in den York-Ring,
- Bau eines doppelten Linkseinbiegers an der „Spinne“ von der Weseler Straße zur B51/B54,
- Neuverteilung des Straßenraums oder Geschwindigkeitsreduzierung Am Stadtgraben und Schlossplatz
- Stadträumliche Aufwertung der Hammer Straße und Geiststraße,
- Anpassung der Signalsteuerung Hammer Straße/B51.

Die Verwaltung hat die Wirkung der Umstufung B54 durch das Büro PTV Transport Consult GmbH überprüfen lassen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei einer Ertüchtigung der neuen Achse, punktuellen Anpassungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und gleichzeitiger städtebaulicher Aufwertung des ehemaligen Verlaufs der B54 über den Stadtgraben, Schlossplatz und die Hammer Straße signifikante Verkehrsverlagerungen aus den städtebaulich sensibleren Straßenräumen der ehemaligen B54 in die neue Achse erwartet werden können.

Die folgende Abbildung 1 zeigt die mögliche räumliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs. Deutlich wird, dass die Belastungen im Bereich des Schlosses um ca. 4.500 Kfz/24h auf etwa 20.000 Kfz/24h sinken können. Für die Hammer Straße sind Abnahmen von ca. 2.500 Kfz/24h zu erwarten. Damit sinkt die Verkehrsbelastung der Hammer Straße auf dann ca. 6.600 Kfz/24h. Daraus ergeben sich insbesondere für diese beiden Straßenzüge Möglichkeiten zur Anpassung der Straßenraumaufteilung, mit der eine städtebauliche Aufwertung dieser Straßenräume erreicht werden kann.

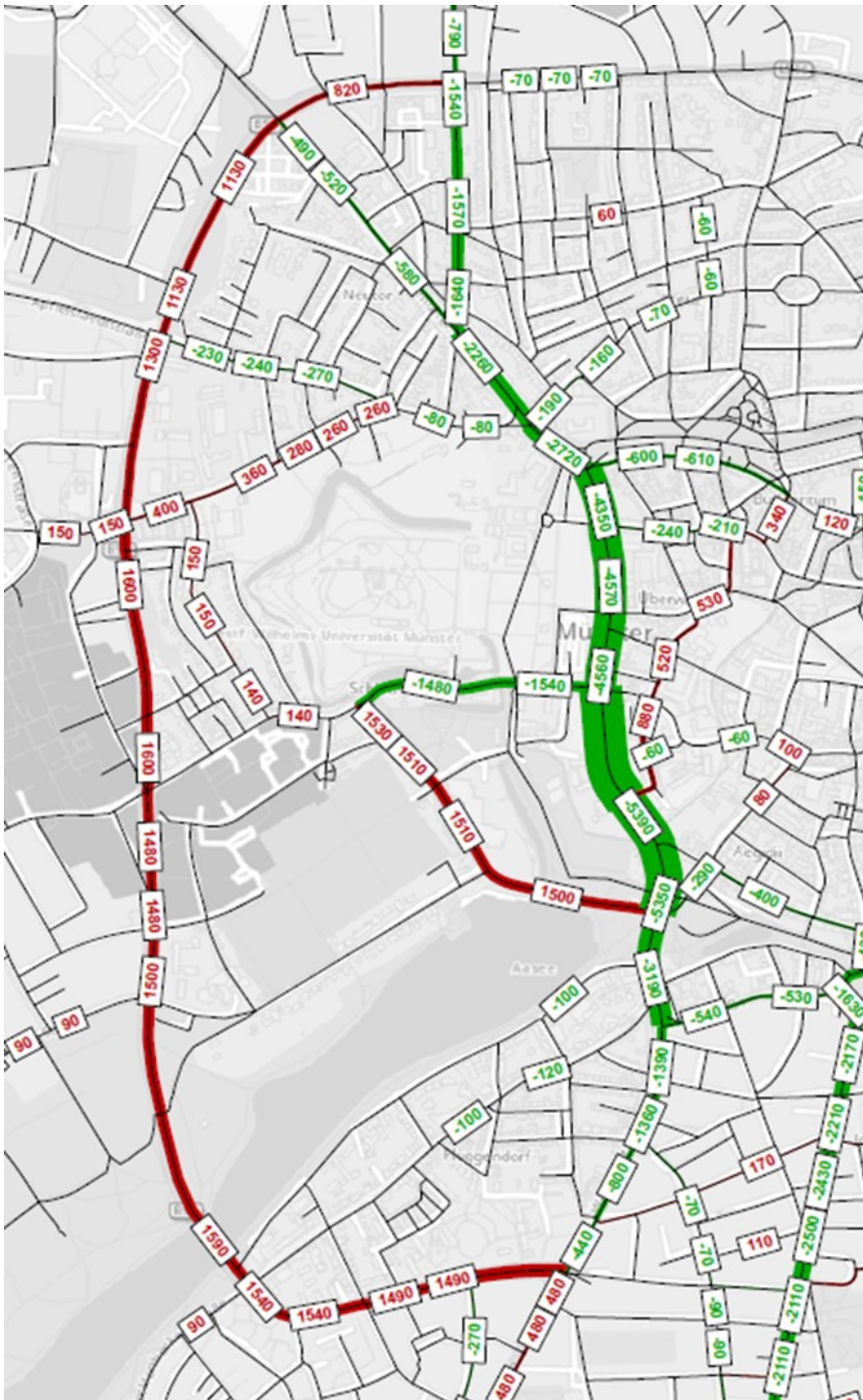


Abbildung 1: Mögliche räumliche Verlagerung des KFZ-Verkehrs

- Dem Planfall liegt die Annahme zu Grunde, dass Am Stadtgraben und Schlossplatz zwischen Münzstraße und Moltkestraße auf 30 km/h reduziert wird und kapazitätsbeschränkende Maßnahmen, bspw. mit Blick auf die Signalisierung umgesetzt werden.
- Die gleiche Annahme gilt für die Hammer Straße zwischen Ludgerplatz und Geiststraße.

Im gesamten Streckenverlauf der neuen B54 ist der Kolde-Ring zwischen Weseler Straße und der Mecklenbecker Straße der einzige Abschnitt, der nicht vierstreifig ausgebaut ist. Im Jahr 2016 wurde davon ausgegangen, dass auch der vierstreifige Ausbau des Kolde-Rings als wesentlicher Bestandteil des Umstufungskonzepts erforderlich ist (V/0972/2016). Zwischenzeitlich haben sich die Rahmenbedingungen jedoch verändert. Die Corona-Pandemie, Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbands und vor allem auch das Ziel der Klimaneutralität machen eine Neubewertung dieses Streckenabschnitts erforderlich. Letzte Überprüfungen mit dem Verkehrsmodell zeigen, dass sich das Verkehrsaufkommen am Kolde-Ring auch unter Berücksichtigung von beschränkenden Maßnahmen an Stadtgraben und Schlossplatz zwar der Kapazitätsgrenze von 20.000 Kfz/24 h nähert, aber keine eindeutige Überschreitung der Streckenkapazität eines zweistreifigen Querschnitts zu erkennen ist. Da die angrenzenden Knotenpunkte Kolde-Ring / Weseler Straße und Kolde-Ring / Mecklenbecker

Straße / Scharnhorststraße bereits einem vierstreifigen Ausbau entsprechend ausgebaut sind, sind auch hier keine Leistungsentpässe zu erwarten.

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist von vielfältigen Veränderungen aber vor allem auch von verkehrsplanerischen Konzepten wie dem Parkraumkonzept, dem Innenstadtentwicklungskonzept und dem Standortkonzept der Mobilstationen abhängig. Daher wird zum aktuellen Zeitpunkt empfohlen, die Entscheidung über einen möglichen Ausbau des Kolde-Rings auf Ergebnissen des Masterplans basierend zu fällen. Hier erfolgt neben der reinen MIV-Betrachtung auch die Integration der derzeit diskutierten ÖPNV-Hochleistungsachsen, die zusätzlich modale Verlagerungen unterstützen sollen.

### **Stadträumliche Ansprüche an die Weseler Straße**

Neben den vielfältigen verkehrlichen Anforderungen bestehen darüber hinaus stadträumliche Ansprüche durch heutige und zukünftige Anwohnende. In weiten Teilen ist entlang der Weseler Straße Wohnbebauung vornehmlich auf der Ostseite vorhanden. Aktuell entwickelt sich die Weseler Straße in diesem Hinblick insbesondere in dem ca. 3,6 ha großen Plangebiet „KlosterAreal Pluggendorf“.

Das Areal wird im Osten durch die Weseler Straße begrenzt. Im Süden verläuft der Kolde-Ring (B 54). Die LVM hat das Ziel, auf dem ehemaligen Gelände Friedrichsburg zwischen Weseler Straße und dem Kolde-Ring ein vielfältiges und urbanes Quartier zu schaffen.

Geplant sind ca. 500 Wohnungen. In den Erdgeschosszonen sollen Gewerbe, Gastronomie sowie soziale Einrichtungen wie zwei KiTas Platz finden. Entlang der Weseler Straße und des Kolde-Rings werden hauptsächlich Büronutzungen untergebracht.

Das Quartier soll weitgehend autofrei gestaltet werden. Dies gelingt durch die Anlage einer Mobilstation und Tiefgaragen, die Stellplätze für Fahrräder und PKWs vorhalten. Radfahrende erreichen durch eine separate Rampe die unterirdischen Abstellflächen- und Räume. Zusätzlich stehen oberirdische Radstellplätze zur Verfügung. Insgesamt beläuft sich die Anzahl der Fahrrad- und Lastenfahradabstellplätze im Quartier auf rund 380. Lediglich Müllfahrzeuge, Lieferverkehr sowie Rettungswagen und der Feuerwehr ist die Zufahrt über die dafür vorgesehenen Flächen und Wegen gestattet. Die Anbindung an den ÖPNV ist durch die direkte Nähe zu der Haltestelle „Kolde-Ring / LVM“ gegeben. Zudem befinden sich die Haltestellen „Offenbergstraße“ (im Westen) und „Geiststraße“ (im Osten) in unmittelbarer Umgebung.

### **Die Weseler Straße: ÖPNV-Hauptachse**

Um in Zukunft den vielfältigen verkehrlichen Anforderungen wie zum Beispiel einem störungsfreien und verlustzeitarmen ÖPNV gerecht zu werden, erfolgen im Zuge der Weseler Straße aktuell Untersuchungen zu technischen sowie baulichen Potenzialen zur Beschleunigung des Busses:

- Für die Signalisierung der Knotenpunkte im Verlauf der Weseler Straße erfolgt aktuell eine Optimierung speziell für den ÖPNV. Hier werden aktuelle Schwachstellen analysiert und Möglichkeiten der ÖPNV-Beschleunigung aufgezeigt. Im Zusammenspiel mit den unten dargestellten Optimierungen in der Spinne ergeben sich daraus geringere Fahrzeiten im ÖPNV. Anpassungen in der Signalisierung sollen dabei auch kurzfristig umgesetzt werden.
- In diesem Zusammenhang steht auch die technische Weiterentwicklung in der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur (Vehicle-to-everything oder kurz V2X). Sie dient dazu, ankommende Busse an Lichtsignalanlagen anzumelden bzw. Freigabezeiten anzufordern. Die Infrastruktur meldet die zu erwartende Freigabezeit zurück. Diese Technologie ist für die Weseler Straße künftig vorgesehen. Zudem wird der Nutzung künstlicher Intelligenz zum Zweck einer dynamisch-adaptiven Verkehrssteuerung an Lichtsignalanlagen, die in Kooperation mit der RWTH Aachen erprobt wird, in Verbindung mit der vorgenannten V2X-Technologie großes Potenzial zugeschrieben.

- Aktuell werden auf dem gesamten Abschnitt der Weseler Straße stadteinwärts zwischen dem Knotenpunkt Spinne und der Moltkestraße Möglichkeiten zur Einrichtung von Bussonderfahrstreifen untersucht (Haushaltsbegleitantrag Busbeschleunigung, 25.11.2021).
- Die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens zwischen Geiststraße und Moltkestraße wurde verkehrstechnisch betrachtet. Es ist trotz räumlicher Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf umliegende Straßen mit einem Stau auf der Weseler Straße zu rechnen, der in der morgendlichen Spitzenstunde stadteinwärts über die Einmündung Kolde-Ring und über den davorliegenden Beginn des dortigen Bussonderfahrstreifens hinausgeht. Von dem Stau wäre somit auch wiederum der Busverkehr zumindest zeitweise betroffen. Die Untersuchung dieser Situation im Rahmen eines Verkehrsversuchs ist jedoch weiterhin denkbar, bedarf jedoch einer detaillierten Vorbereitung.  
Nach Auswertung der LSA-induzierten Beschleunigungsmöglichkeit erfolgt in 2023 eine Vorlage, in der die Fragestellung der Busbeschleunigung inklusive einer möglichen weiteren Busspur und eines Verkehrsversuchs behandelt wird.

### **Knotenpunkt „Spinne“**

Einer der wichtigsten Knotenpunkte im Verlauf der Weseler Straße ist die Anknüpfung an die Umgehungsstraße bzw. den Zubringer zur A43 (Spinne). In diesem Knotenpunkt verlaufen entlang der Weseler Straße (B54 / L551) die Buslinien 15 und 16 und im Verlauf der Weseler Straße zum Autobahnzubringer (B54/B51) die oben genannten Regionalbuslinien. Eine Hauptroute des Radverkehrs läuft ebenso wie die Buslinien 15 und 16 entlang der Weseler Straße.

Die Funktion und die Aufgaben dieses Knotens sind mit der veränderten Straßenklassifizierung weiter gestiegen. Bei allen Knotenpunktarmen handelt es sich nun um Landes- oder Bundesstraßen. Die B54 verläuft nun über die Abbiegebeziehungen von bzw. zur Umgehungsstraße in Richtung Weseler Straße stadteinwärts. Vor diesem Hintergrund sind im Bereich des Knotenpunktes Umbaumaßnahmen geplant, die den Verkehrsfluss für den Bus- und Kfz-Verkehr aber auch für den Fuß- und Radverkehr verbessern sollen. Die Spinne liegt zum Teil in der Baulast von Straßen.NRW (Autobahnzubringer und Umfahrung Innenstadt) aber auch in der Baulast der Stadt Münster (Weseler Straße).

Zu den Maßnahmen im Detail (siehe dazu auch V/0646/2022):

- Für den Busverkehr wird stadteinwärts für die Verbindung ab dem Autobahnzubringer zur Weseler Straße (B51-B54) ein ca. 100m langer Bussonderfahrstreifen eingerichtet. Die Gesamtlänge des Bussonderfahrstreifens beträgt dann stadteinwärts ca. 270m. Er trägt erheblich zur Busbeschleunigung im Regionalverkehr vor allem in den Spitzenstunden bei. Diese Maßnahme ist ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Stadt-Umland Verbindung im ÖPNV. Auf dem in der Straßenbaulast von Straßen.NRW liegenden Autobahnzubringer, wird im anstehenden Umbau bereits der Bussonderfahrstreifen realisiert. Diese Planung geht auf den Baubeschluss V/0834/2015 zurück.
- Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens auf der Weseler Straße stadtauswärts (B54) von der Haltestelle Buckstraße bis zur Haltestelle P&R Weseler Straße und damit bis unmittelbar vor den Knotenpunkt. Hier entstehen ca. 320m Bussonderfahrstreifen. Analog zur Gegenrichtung trägt sie zur Busbeschleunigung im Regionalverkehr aber auch im Stadtbusverkehr auf den Linien 15 und 16 bei.
- Erneuerung des Überfliegers zwischen B51 und Autobahnzubringer, die Zweistreifigkeit wird wiederhergestellt.
- Einrichtung eines zweiten Linksabbiegefahrstreifens vom Autobahnzubringer zur Weseler Straße Richtung Mecklenbeck (B51 – L551) sowie von der Weseler Straße zur Umgehungsstraße (B54 – B51). Ebenso ist in der Gegenrichtung die Einrichtung eines zweiten Rechtsabbiegefahrstreifens und die Verlängerung des Aufstellbereichs des Geradeausverkehrs geplant. Der zweistreifige Rechtsabbieger ergibt sich aus der Abstimmung der Arbeitsgruppe für Ver-

kehrfragen zur Signalisierung aufgrund von Unfällen mit dem zu querenden Zweirichtungsradweg.

Die betroffenen Abbiegebeziehungen sind in der nachfolgenden Abbildung 2 gelb, die geplanten Bussonderfahrstreifen grün markiert.

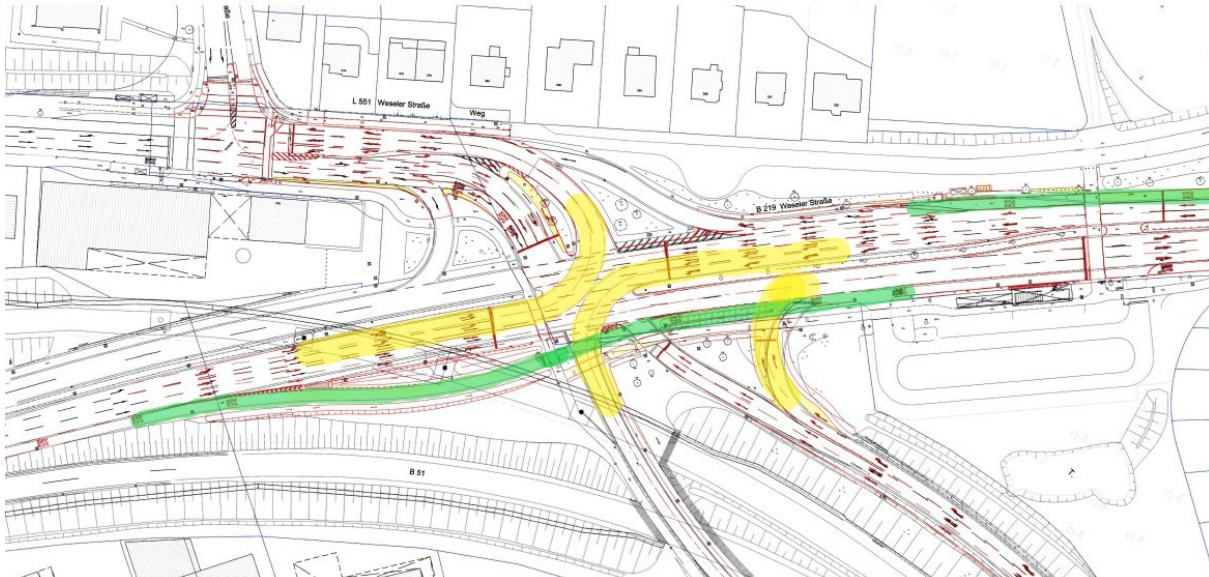


Abbildung 2 Planung am Knotenpunkt Weseler Straße / B51 (Spinne)

Mit den zweistreifigen Abbiegebeziehungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Angleichung der Kapazitäten im Knotenpunkt an die davor und dahinterliegenden Streckenkapazitäten: In allen Fahrbeziehungen davor- und dahinterliegende Querschnitte weisen zwei Fahrstreifen je Richtung auf. Daher ist es sinnvoll, diese Kapazitäten im Knotenpunkt ebenfalls bereitzustellen. Diese Maßnahmen folgen dem Umstufungskonzept (V/0834/2015) und (V/0972/2016) und dienen dazu, Abbiegebeziehungen im Netz des klassifizierten Straßennetzes zu stärken, um Verkehr im umliegenden Straßennetz zu reduzieren. Hervorzuheben sind hierbei die Abbiegebeziehungen Weseler Straße – Umgehungsstraße und die zugehörige Gegenrichtung. Diese Abbieger bilden den neuen Verlauf der B54 ab und tragen zu der dringend notwendigen Entlastung der Hammer Straße zwischen Ludgeriplatz und Umgehungsstraße, des Ludgeriplatzes und der Moltkestraße bei.
- Ein wesentliches weiteres Ziel ist, Freigabezeiten der Signalisierung im Knotenpunkt gezielter verteilen zu können. Durch die Kapazitätsgewinne in den Abbiegebeziehungen entsteht die Möglichkeit, Freigabezeiten zu Gunsten des Radverkehrs umzuverteilen. Insbesondere für die Fahrbeziehung Mecklenbeck – Stadtmitte, in der 5 Furten überquert werden müssen, sollte ein gleichmäßiger Verkehrsfluss für den Radverkehr hergestellt werden.

Im Bereich der „Spinne“ besteht zum Erhalt der Verkehrssicherheit Sanierungsbedarf der Fahrbahnoberflächen und der Nebenanlagen insbesondere im Bereich zwischen Eifelstraße und Franz-Hitze-Straße. Weiterhin ist der Regenwasserkanal der östlichen Auffahrt zur B51 sanierungsbedürftig. Um Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmer gering zu halten, soll die Umbaumaßnahme im Zuge der Sanierung stattfinden.

### **Mobilstation am Knotenpunkt „Spinne“**

Es ist Ziel der Stadt Münster, den Kfz-Verkehr im Stadtgebiet erheblich zu reduzieren. Eine geeignete Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels ist die Einrichtung von Mobilstationen. Sie sollen ein gutes und aufeinander abgestimmtes Angebot von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bereitstellen, mit dem Pkw-Verkehr verknüpfen und so Einwohnenden aber auch pendelnden Personen den Umstieg vom Pkw auf Bus, Rad und sharing-Angebote erleichtern. Mit dem Beschluss der Vorlage V/1052/2020 „Multi- und intermodale Mobilität stärken - Neue Mobilstationen für Münster“ hat der Rat

verbindliche Qualitätsanforderungen für bestehende und zukünftige Mobilstationen in Münster festgelegt. Aktuell wird ein Standortkonzept für weitere Mobilstationen als Teilbaustein des Masterplans Mobilität Münster 2035+ erarbeitet.

Der heute mit ca. 175 Stellplätzen bestehende P&R-Parkplatz Weseler Straße soll in diesem Zuge zu einer Mobilstation mit einem sowohl in quantitativ wie auch qualitativ verbesserten Angebot ausgebaut werden. Durch die Lage ist er schnell und einfach erreichbar. Die zugeordnete Haltestelle P&R Weseler Straße bietet schon heute einen ÖPNV-Anschluss durch Stadt- und Regionalbusse mit guter Bedienqualität.

Dieser im heutigen Zustand im Wesentlichen auf P&R-Verkehr ausgelegte Standort soll zu einer modernen Mobilstation ausgebaut werden. Um den Umstieg der Pendelnden auf Verkehrsmittel des Umweltverbands an dieser Stelle zu stärken, soll besonderes Augenmerk auf eine über das heutige Maß hinausgehende Parkplatzverfügbarkeit und auf eine zuverlässige ÖPNV-Bedienung mit hoher Taktichte gelegt werden. In diesem Zusammenhang ist gegebenenfalls eine Anpassung des ÖPNV-Angebotes wie eine Direktanbindung des Hauptbahnhofs, beispielsweise in Abstimmung mit den Kreisen durch die regionalen Schnellbuslinien wie dem S90, X90, S75 und S60 anzustreben.

P&R-freundliche Tarifstrukturen und hochwertige Radabstellanlagen sowie Sharing-Angebote sollen zusätzlich zur Attraktivität dieses Standortes beitragen.

Basierend auf diesen Annahmen im Zusammenspiel mit einer Reduzierung des Stellplatzangebots und höheren Parkkosten in der Innenstadt wurde eine erste Potenzialabschätzung vorgenommen. Betrachtet wurden in dieser Abschätzung die jeweiligen Fahrtkosten sowie die monetarisierten Fahrzeiten. In Bezug auf Erhöhung der Parkgebühren in der Innenstadt, als zusätzlichen Anreiz zur Nutzung der Mobilstation, wurden die öffentlichen Parkplätze herangezogen. In der Summe sind dies ca. 6.300 Stellplätze in der Innenstadt. Die Abschätzung zeigt ein deutliches Nutzendenpotenzial für eine Mobilstation an diesem Standort mit einem Stellplatzbedarf von zunächst ca. 400 Stellplätzen.

In Abhängigkeit zu den aktuell in Bearbeitung befindlichen Konzepten (insb. Masterplan Mobilität, Standortkonzept Mobilstationen, Innenstadtentwicklungskonzept und integriertes Parkraumkonzept) kann sich der Bedarf zukünftig auch noch weiter erhöhen. Es ist daher eine modulare Bauweise der Mobilstation vorgesehen, mit der eine zukünftige kapazitative Anpassung der Mobilstation möglich ist.

Die Mobilstation Weseler Straße stellt somit neben den Baumaßnahmen im Knotenpunkt „Spinne“ sowie der technischen Fortentwicklung der Signalisierung ein wichtiges Element für die Entwicklung der Weseler Straße im Sinne einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs dar.

Der Standort der geplanten Mobilstation grenzt an Gehölzflächen mit eingebetteten Stillgewässern. Hinweise zu besonderen Artvorkommen liegen der Unteren Naturschutzbehörde aktuell nicht vor. Artenschutzrechtliche Erfordernisse und Betroffenheiten werden im weiteren Planverfahren betrachtet.

Die folgende Abbildung 3 zeigt eine Visualisierung der Mobilstation als Kubus, der den Raumbedarf verschiedener Nutzungen bemisst. Berücksichtigt werden nicht nur der Flächenbedarf durch den erforderlichen Parkraum, sondern auch durch ergänzende Serviceangebote, Radstellplätze und gegebenenfalls mobilitätsunabhängige Einrichtungen zur Belegung der Mobilitätsstation außerhalb der Hauptverkehrszeit.



Abbildung 3 Volumenstudie der Mobilstation

Die nächsten Schritte in der Umsetzung der Mobilstation ist die Prüfung und Entscheidung für ein Betreibermodell. Anschließend erfolgt die Konkretisierung der Mobilstation durch ein Wettbewerbsverfahren. Die zeitlich parallele Umsetzung der Baumaßnahme Spinne und der Mobilstation ist insbesondere aufgrund der jeweils erforderlichen Flächenbedarfe nicht möglich. Der Bau der Mobilstation wird voraussichtlich nach dem Umbau der Spinne erfolgen.

## Fazit

Bei der Weseler Straße handelt es sich um eine wichtige innerstädtische Nord-Süd-Verbindung, die bereits heute mit 5 Stadtbus- und 5 Schnellbus- bzw. Regionalbuslinien eine ÖPNV-Hauptachse ist. Als Bundesstraße ist sie weiterhin eine wichtige Verbindung für die innerstädtischen Verkehre und den Stadt-Umland-Verkehr. Sie ist darüber hinaus Teil des Haupt- bzw. Veloroutennetzes des Radverkehrs.

Mit aufeinander abgestimmten Maßnahmen soll in den nächsten Jahren zu einer Beschleunigung des ÖPNV auf dieser Achse beigetragen werden. Dazu zählen

- Optimierung der Signalisierung
- Modernisierung der Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation
- Einrichtung von Bussonderfahrstreifen im Bereich des Knotenpunkts Spinne in stadtein- und stadtauswärtiger Richtung

Durch den Bau einer Mobilstation soll der Umstieg vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert werden. Die modulare Bauweise der Mobilstation soll ermöglichen, auch für die beabsichtigten potenziell steigenden Nutzerzahlen ein attraktives Angebot bereithalten zu können. Hier zeigen sich vielfältige Abhängigkeiten zu laufenden Projekten wie dem Innenstadtentwicklungskonzept, dem Parkraumkonzept und dem Standortkonzept der Mobilstationen.

Der Umbau des Knotenpunkts „Spinne“ soll das Konzept der Achsenneubildung im Rahmen des Umstufungskonzepts abschließen und zur Entlastung u.a. der Hammer Straße beitragen. Kapazitätsgewinne durch den Bau von zusätzlichen Abbiegespuren im Knotenpunkt sollen weiterhin auch dem Radverkehr zugutekommen.

i.V.

gez.  
Robin Denstorff  
Stadtbaurat