



Amt für Mobilität und Tiefbau

15.05.2025

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Hollenberg

Telefon: 492-6699

Hollenbergj@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Albersloher Weg - Konzeptionelle Neuausrichtung des Albersloher Weges zwischen dem Angelsachsenweg und dem Knotenpunkt Osttor / Hiltruper Straße

Grundsatzbeschluss

Beratungsfolge

03.06.2025	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
03.06.2025	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
12.06.2025	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
18.06.2025	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Anhörung
26.06.2025	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Anhörung
02.07.2025	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt die Vorentwurfsplanung auf Grundlage der in der Begründung und in den Anlagen aufgezeigten Rahmenbedingungen aufzunehmen.

II. Finanzielle Auswirkungen

Baukosten für resultierende Maßnahmen werden in gesonderten Beschlussvorlagen zu einem späteren Zeitpunkt des Planungsprozesses mitgeteilt, sobald konkrete und belastbare Planungsgrundlagen vorliegen.

Begründung:

1. Beschreibung und Bewertung der aktuellen Situation

Die vorliegende Vorlage befasst sich primär mit dem südlichen Abschnitt des Abersloher Weges (vgl. Abb. 1), unmittelbar anschließend an die neu entstehende Ortsmitte Gremmendorf (vgl. V/0416/2024).



Abbildung 1: Übersicht Untersuchungs- und Planungsraum

Ab der Einmündung des Angelsachsenweges in den Abersloher Weg endet der vorhandene vierstreifige Querschnitt der Straße (vgl. Abb. 2). Die konzeptionelle Neuausrichtung beginnt daher an der Einmündung des Angelsachsenweges in den Abersloher Weg und verläuft in Richtung Süden, auf einer Strecke von ca. 1,8 km, bis zum Knotenpunkt mit der Hiltruper Straße und der Straße Osttor. Der Übergangsbereich, zwischen dem Ende der Planung der Ortsmitte Gremmendorf am Wiegandweg und der Einmündung des Angelsachsenweges wird grundsätzlich mitgedacht. Der Fokus liegt jedoch auf dem stark defizitären Bereich südlich des Angelsachsenweges.



Abbildung 2: Blick vom KP Angelsachsenweg in Richtung Süden

Im folgenden Kapitel wird die aktuelle Situation der Straße analysiert und ein Abgleich mit den Zielvorgaben und Standards der Stadt Münster vorgenommen.

Beim Albersloher Weg im besagten Bereich handelt es sich um einen Streckenabschnitt des klassifizierten Straßennetzes, der eine nähräumliche und eine regionale Verbindungsfunktion hat. Nähräumlich dient er der Anbindung der Stadtteile Angeldomde, Wolbeck und Hilstrup an die Stadtmitte sowie der Verbindung der Stadtteile untereinander. Regional ist der Albersloher Weg in seiner gesamten Länge eine der wichtigsten Achsen in der Stadt-Umland-Verbindung und bindet u.a. Albersloh, Sendenhorst und Drensteinfurt an Münster an. Der Albersloher Weg ist dementsprechend als Landesstraße (L586) klassifiziert.

Verkehrsbelastung und Kapazität der Straße:

In Bezug auf das Kfz-Verkehrsaufkommen spiegeln sich diese Funktionen auch in den Verkehrsmengen wider. Südlich des Osttors liegt noch ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.500 Kfz / 24h^{*)} vor. Zwischen dem Osttor und dem Angelsachsenweg steigt das Verkehrsaufkommen dann von ca. 12.500 auf ca. 14.500 Kfz / 24h^{*)} im werktäglichen Verkehr an. Nördlich des Angelsachsenwegs steigt das Verkehrsaufkommen weiter deutlich an, sodass auf Höhe der B51 ca. 32.000 Kfz/24h^{*)} erreicht werden.

^{)} Die Verkehrserhebung fand 2024 während der Baustelle am Albersloher Weg statt. Der Einfluss der Baustelle ließ sich gut nachzeichnen, da durch die Bauphasenpläne die konkrete Beeinträchtigung zum Zeitpunkt der Erhebung bekannt war. Die Verkehrsmenge auf dem Albersloher Weg ließ sich durch die Auswertung benachbarter Dauerzählstellen mit Daten von ca. 1,5 Jahren ohne Baustelle vergleichen. Die Zählraten wurden unter Zuhilfenahme einer Modellrechnung um die Einflüsse der Baustelle bereinigt.*

Die Berechnungsergebnisse wurden zusätzlich nach Abschluss der Baumaßnahme noch einmal mit aktuellen Schleifendaten verglichen und verifiziert.

Auf Basis der korrigierten Daten erfolgte für jeden Einzelknoten im Straßenverlauf eine Leistungsfähigkeitsüberprüfung der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde.

Auch als ÖV-Achse hat der Albersloher Weg eine besondere Bedeutung. Mit ca. 7000 Fahrgästen / Tag ist der Albersloher Weg bereits heute, nach der Weseler Straße, die am zweitstärksten nachgefragte ÖV-Achse in Münster.

Der Albersloher Weg ist nicht anbaufrei, anliegende Grundstücke sind zum Teil direkt und zum Teil über Parallelfahrbahnen erschlossen. Durch die insgesamt eher geringe Anzahl der Zufahrten über den gesamten Verlauf, ist die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses verträglich. Die Knotenpunkte mit dem Otto-Hersing-Weg, der Homannstraße / Schlesienstraße und Am Schütthook haben keine Abbiegefahrstreifen. Die Infrastruktur ist insgesamt hoch ausgelastet, sodass es an Knotenpunkten, die bislang ohne Abbiegefahrstreifen ausgebildet sind, zeitweise zu Störungen kommt. Dabei wird auch der auf der Fahrbahn geführte Busverkehr der Linie 6, die im 20-Minuten-Takt fährt, beeinträchtigt.

Der sich in der Straßenbaulast von Straßen.NRW befindliche Knotenpunkt Albersloher Weg / Osttor / Hiltruper Straße ist bereits im Bestand nicht leistungsfähig. Auch hier werden die Buslinien (6 und 18) in ihren jeweiligen Fahrbeziehungen beeinträchtigt. Zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Albersloher Weg / Osttor / Hiltruper Straße plant Straßen.NRW, in Abstimmung mit der Stadt Münster, im Rahmen der ersten Umbauphase zurzeit die Ertüchtigung des Knotenpunktes (vgl. V/0072/2025).

In der Prognose, unter Berücksichtigung der Entwicklungen des Wohnbaulandprogramms, insbesondere durch das Baugebiet (BG) Osttor, das BG südl. Hiltruper Straße sowie das Westfalengebiet steigt das Kfz-Verkehrsaufkommen auf dem Albersloher Weg, trotz der Reaktivierung der WLE, an. Es steigt analog zur Analyse im Verlauf von ca. 14.000 Kfz / 24h auf Höhe des Osttors bis etwa 16.000 Kfz / 24h auf Höhe des Angelsachsenwegs.

Es wird erwartet, dass Verzögerungen oder Beeinträchtigungen entlang des Albersloher Wegs weiter zunehmen. Der Albersloher Weg verfügt somit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) inkl. des ÖPNVs über keine ausreichende Infrastruktur. Eine Aufwertung der Knotenpunkte wird erforderlich. Die signaltechnische Koordinierung und Bevorrechtigung des ÖPNV ist dabei ein wichtiger Baustein.

Bestehende Planungen aus 2009 sahen einen sehr großzügig dimensionierten Ausbau des Straßenraums ohne Beschleunigung des ÖPNV vor, die Nebenanlagen waren gering dimensioniert. Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren eher rückläufigen Kfz-Verkehrsmengen sowie der mit dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ (vgl. V/0164/2024) geänderten Zielsetzung, soll bei den neuen Planungen der Fokus auf dem zuverlässigen Betrieb des ÖPNV sowie der Aufwertung der Anlagen des Fuß- und Radverkehrs liegen.

Der Masterplan Mobilität Münster 2035+ benennt die Einrichtung von ÖPNV-Hochleistungsachsen als „Schlüsselmaßnahme“, da diese die Bedeutung des ÖPNV im künftigen Mobilitätssystem durch ihre bauliche und betriebliche Bevorrechtigung auf nachfragestarken und v.a. in Richtung des Stadtzentrums staugefährdeten Abschnitten erkennbar hervorheben.

Für den Verlauf des Albersloher Wegs liegt eine Priorität daher auf der störungsfreien und zuverlässigen Führung des ÖPNV. Verzögerungen, die sich schnell auf den Fahrplan auswirken, sollen vermieden werden. Mit der Vorlage zur Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans (vgl. V/0604/2023) ist daher auch der Albersloher Weg für eine der prioritär einzurichtenden Hochleistungslinien, mit erhöhter Taktichte, gewählt worden.

Zusätzlich verfügen die Bushaltestellen auf der Achse nur teilweise über einen barrierefreien Ausbau und entsprechen daher nicht den Standards.

Zusammenfassend ist der Albersloher Weg im Bestand leistungsfähig, wenngleich es zeitweise zu Verzögerungen kommt. In der Prognose wird durch die geplanten und sich bereits im Bau befindlichen Baugebiete mit steigenden Verkehrsmengen gerechnet. Aufwertungen insbesondere an den Knotenpunkten sind für den zuverlässigen Betrieb des ÖPNV und den störungsfreien Fluss des MIV erforderlich.

Zustand der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr:

Möglichkeiten den Albersloher Weg gesichert zu überqueren sind inklusive der Lichtsignalanlage am Angelsachsenweg fünf vorhanden. Ungesicherte Überquerungsmöglichkeiten, wie in Form von Mittelinseln, befinden sich in dem untersuchten Abschnitt nicht. Bezogen auf die Länge des Untersuchungsraumes von ca. 1,8 km besteht aufgrund der teilweise sehr großen Abstände ein Defizit in der Möglichkeit den Albersloher Weg zu überqueren.



Abbildung 3: Beispielhafte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auf dem Albersloher Weg

Für den Fuß- und Radverkehr verfügt der Albersloher Weg im besagten Abschnitt lediglich über eine einseitige ca. 2,50 m breite Nebenanlage auf der Ostseite der Straße. Zusätzlich zu dem vorhandenen einseitigen Zweirichtungsrادweg und Gehweg sind auf der Westseite vereinzelte Abschnitte mit Gehwegen oder Parallelfahrbahnen vorhanden (vgl. Abb. 3).

Eine durchgehende oder qualitativ auskömmliche und barrierefreie Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ist somit auf dem ganzen Abschnitt nicht vorhanden.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass der Albersloher Weg ab dem Angelsachsenweg bis zum Knotenpunkt Osttor / Hiltruper Straße nur eine unzureichende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur aufweist. Des Weiteren sind auf der gesamten Länge nur wenig Quermöglichkeiten vorhanden. Diese Defizite gilt es im Rahmen einer Umplanung zu beseitigen. Für den Neubau einer vom Fußverkehr getrennten beidseitigen Radverkehrsanlage mit dem Zielstandard Veloroute wurden bereits Handlungsempfehlungen als Bestandteil des Umsetzungskonzepts zum Fahrradnetz 2.0 (vgl. V/0456/2024) beschlossen.

Kanalisation:

Die im Albersloher Weg vorhandenen Kanalisationsleitungen befinden sich gegenwärtig teilweise in baulich schlechten Zuständen. Neben baulichen Sanierungen, bedarf es in Teilen auch hydraulischen Sanierungen. Durch kleinere Einzelmaßnahmen innerhalb der vergangenen Jahrzehnte hat sich teilweise ein stark verformtes Netz ergeben, welches durch gezielte Maßnahmen nun wieder ins Gefüge gebracht werden soll.

Die Regenwassereinleitungen in den Erdelbach entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik, sodass seitens der Aufsichtsbehörde eine Meldung als defizitäre Einleitungsstelle an das Land NRW erfolgte. Gegenwärtig wird das stark belastete Niederschlagswasser der Straße unbehandelt in das Gewässer eingeleitet. Zur Erreichung der Anforderungen an den Umweltschutz müssen in diesem Bereich Regenwasserbehandlungsanlagen errichtet werden.

Die Anforderungen zur Umsetzung der Regenwasserbehandlung sind Bestandteil der Erlaubnisbescheide zur Einleitung in den Erdelbach und damit behördliche Anforderung mit rechtlicher Bindung. Die zeitliche Taktung der Maßnahme erfolgt gemäß den behördlichen Vorgaben auf Basis der Erlaubnisbescheide und des Abwasserbeseitigungskonzepts (ABK) der Stadt Münster.

In Teilbereichen wird zudem im Hinblick auf die Umstrukturierung der Kläranlageneinzugsgebiete (Aufgabe der Kläranlagen Loddenbach & Geist, Erweiterung der Kläranlage Hiltrup) in der Stadt Münster die Verlegung von Druckrohrleitungen notwendig sein (vgl. V/0135/2021).

Zusammengefasst bedeutet dies, dass es im Untersuchungsraum unabhängig von der weiter verfolgten Umgestaltung des Straßenraums zu baulichen Eingriffen kommen kann.

Erdelbach:

Die vorhandene Brücke des Albersloher Wegs (vgl. Abb. 4) über dem Erdelbach leitet das maßgebliche 100-jährige Hochwasser (HQ100) bereits im Bestand nicht ohne Aufstau ab. Die entstehenden Überflutungsflächen führen derzeit jedoch nicht zu einer Gefährdung der oberhalb liegenden Bebauung am Blaukreuzwäldchen.



Abbildung 4: Erdelbach mit Blick auf den Albersloher Weg

Um die Abflusssituation nicht zu verschärfen, ist das oberhalb liegende Plangebiet „Hiltrup-Ost“ wasserbewusst zu entwickeln. Sofern dabei die Wasserhaushaltsgrößen Verdunstung und Versickerung insoweit erreicht werden, dass die verbleibenden in den Erdelbach abfließenden Niederschlagswasseranteile gleichbleibend oder geringer als im Bestand ausfallen, resultiert durch die Gebietserschließung keine Verschärfung der Gefährdungslage durch ein 100-jähriges Hochwasser.

Würde das Gebiet konventionell erschlossen, so dass das Niederschlagswasser im Plangebiet gänzlich über Kanäle gesammelt und dem Erdelbach zugeführt wird, würde sich die Hochwassersituation verschärfen, die Bebauung am Blaukreuzwäldchen wäre in diesem Fall durch ein 100-jähriges Hochwasser gefährdet. In diesem Fall wäre die vorhandene Brücke des Albersloher Weges zwingend zu vergrößern, um die Situation für die Bebauung ausreichend zu entschärfen.

Detaillierte Anforderungen an Art und Umsetzung der wasserbewussten Erschließung befinden sich derzeit in der modelltechnischen Überprüfung und erfolgen in enger Abstimmung mit den weiteren städtebaulichen Ausarbeitungen für das Gebiet des Bebauungsplans 628. Der Neubau der Brücke ist somit unter anderem von den weiteren baulichen Entwicklungen abhängig.

Grünflächen und Straßenbäume:

Das Erscheinungsbild des Albersloher Weges im untersuchten Abschnitt unterscheidet sich im Verlauf deutlich voneinander. Die ersten ca. 100 m ab der Fahrbahnverengung am Angelsachsenweg zeichnen sich durch eine vorhandene Alleestruktur aus (vgl. Abb. 5).



Abbildung 5: Albersloher Weg südlich Angelsachsenweg

Diese löst sich ab der Westfalentankstelle langsam auf und spätestens ab dem Otto-Hersing-Weg sind keine Straßenbäume oder Straßenbegleitgrün mehr im Querschnitt vorhanden. Zwischen dem Otto-Hersing-Weg und der Einmündung Schlesienstraße ist die Straße von beidseitigen Straßenentwässerungsgräben geprägt (vgl. Abb. 6).

Eine weitere Besonderheit ist eine größere Ansammlung von Bäumen, die sich auf der Ostseite der Straße, südlich des Erdelbachs befinden (vgl. Abb. 10).

Eine weitere raumprägende Baumallee befindet sich zwischen den beiden Einmündungen mit der Straße Zum Kaiserbusch (vgl. Abb. 7). Südlich der Straße Zum Kaiserbusch befindet sich kein nennenswertes Straßenbegleitgrün mehr bis zum Knotenpunkt mit den Straßen Osttor und der Hiltruper Straße.

Insgesamt betrachtet ist somit auffällig, dass vor allem der Abschnitt zwischen dem Otto-Hersing-Weg und dem Erdelbach über wenig Vegetation im Nahbereich der Straße verfügt und hier ein Optimierungspotential vorhanden ist.



Abbildung 6: Albersloher Weg südlich Otto-Hersing-Weg



Abbildung 7: Albersloher Weg zwischen den Einmündungen Zum Kaiserbusch

Knotenpunkt Osttor / Hiltruper Straße:

Den Abschluss des Untersuchungsraumes bildet der Knotenpunkt des Albersloher Wegs mit den Straßen Osttor und der Hiltruper Straße (vgl. Abb. 8).



Abbildung 8: KP Osttor / Hiltruper Straße

Der Knotenpunkt befindet sich zu 3 / 4 in der Straßenbaulast von Straßen.NRW. Lediglich die Hiltruper Straße befindet sich in der Straßenbaulast der Stadt Münster. Auf dem Albersloher Weg wechselt die Straßenbaulast unmittelbar südlich der Straße Zum Kaiserbusch, ungefähr im Bereich des Ortseingangsschildes. Ein möglicher Wechsel der Straßenbaulast wird im Rahmen der weiteren Planungsbesprechungen zwischen der Stadt Münster und dem Landesbetrieb erörtert.

Der Knotenpunkt an sich verfügt über je zwei Fahrstreifen je Knotenpunktarm. Mit Ausnahme der Hiltruper Straße erfolgt jeweils das Linksabbiegen über einen getrennten Fahrstreifen. Eine getrennte Signalisierung liegt aber in allen drei Knotenpunktarmen nicht vor. In der Hiltruper Straße befindet sich lediglich ein überbreiter Fahrstreifen, sodass sich zwei bis drei Fahrzeuge nebeneinander aufstellen können. Ein separater Rechtsabbiegefahrstreifen ist nicht vorhanden. Die Signalisierung ist nicht getrennt. Wie bereits beschrieben ist der Knotenpunkt gegenwärtig nicht in der Lage die Verkehrsbelastung qualitativ ausreichend abzuwickeln.

Für den Fuß- und Radverkehr verfügt jeder der vier Knotenpunktarme über eine einseitige Nebenanlage mit entsprechenden gemeinsame Furten. Die Hiltruper Straße und die Straße Osttor verfügen zusätzlich über Mittelinseln im Bereich der Kreuzung.

Es handelt sich bei der Kreuzung um eine typische Außerortskreuzung, die gegenwärtig schon nicht den Anforderungen gerecht werden kann. Dementsprechend besteht bereits heute, unabhängig von den neu entwickelten Baugebieten, die Notwendigkeit einer baulichen Anpassung, um die Leistungsfähigkeit herzustellen.

Vor diesem Hintergrund befindet sich die Stadt Münster zurzeit in konkretisierenden Abstimmungsgesprächen mit Straßen.NRW. Der Knotenpunktumbau soll in einem zweiphasigen Verfahren erfolgen. Die erste Phase umfasst die bauliche Ertüchtigung für eine ausreichende Verkehrsqualität im Rahmen einer notwendigen Sanierungsmaßnahme (siehe V/0072/2025). In diesem Zuge soll neben der Herstellung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs auch eine vorhandene Unfallhäufungsstelle entschärft werden. Die zweite Phase des Knotenpunktumbaus würde in Abhängigkeit zum umfangreichen Umbau des Albersloher Weges erfolgen und würde eine signifikante Verbesserung für alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung der querschnittsbedingten Veränderungen (z.B. beidseitige Nebenanlagen) erreichen.

2. Planungs- und Baurecht

Zurzeit besteht für einen Aus- oder Umbau des hier betrachteten Abschnitts des Albersloher Weges kein Planungs- und Baurecht. Im weiteren Verfahren muss dies zunächst geschaffen werden, um hierdurch die Voraussetzungen für umfangreiche Um- und Überplanungen zu schaffen. Für die abschnittsweise Planrechtschaffung kommen grundsätzlich für einen Maßnahmenumfang dieser Größe die Aufstellung von mehreren Bebauungsplänen oder die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens in Frage.

Die Zeitspanne die für die gesamte Schaffung des Planrechts benötigt wird, ist aufgrund diverser Rahmenbedingungen schwer zu kalkulieren. Es kann daher von vier bis neun Jahren ausgegangen werden.

3. Flächenverfügbarkeit

Anzustrebender Regelquerschnitt:

Auf Grundlage der aktuellen Regelwerke, sowie der anerkannten Regeln der Technik und politisch beschlossenen Handlungsempfehlungen und Zielbreiten für das Fahrradnetz 2.0 ist zur Abbildung der Verkehrsflächen der folgende Regelquerschnitt von 19 m Breite für eine Überplanung des Albersloher Weges anzusetzen (vgl. Abb. 9). Zur Schaffung eines ganzheitlich funktionalen und gestalterisch ansprechenden Straßenraumes, sind weitere Flächenanteile für Grünflächen für Straßenbäume und Entwässerungselemente, teilweise notwendige Abbiegefahrstreifen und Flächen für Bushaltestellen und ÖPNV-Schleusen erforderlich. Eine Unterschreitung der 19 m sollte nur in Ausnahmefällen erfolgen.

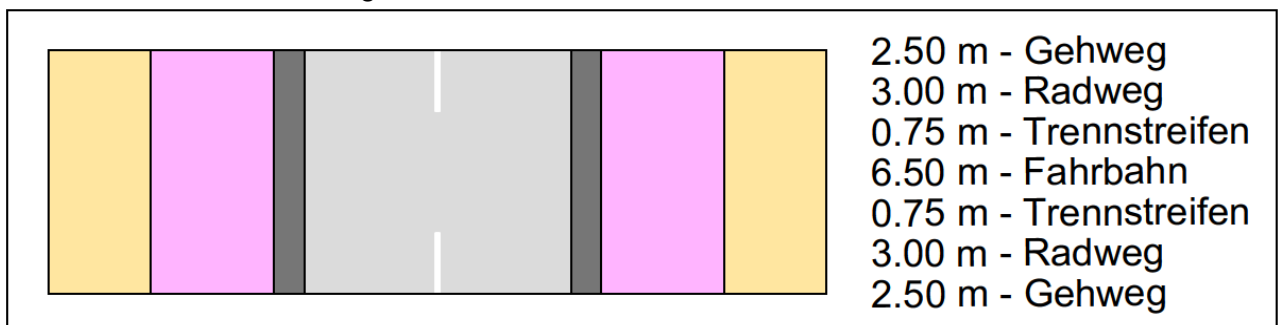


Abbildung 9: Anzustrebender Regelquerschnitt

Gesamtüberblick:

Die Breite des Planungskorridors und damit die zur Verfügung stehende Fläche für eine konzeptionelle Neuausrichtung des Albersloher Wegs ist im Verlauf des Untersuchungsraumes sehr unterschiedlich und lässt sich grob in vier Abschnitte einteilen.

Der nördlichste Planungskorridor, welcher von der Einmündung am Angelsachsenweg bis ca. 150 m südlich der Einmündungen Homannstraße und Schlesienstraße verläuft, verfügt über die größten Potentialflächen für eine großflächige Überplanung der Straße (vgl. Abb. 6). In diesem Korridor sind mit wenigen Ausnahmen durchgehend 25 m Querschnittsbreite vorhanden und in Teilen auch mehr. Ein solcher Querschnitt ermöglicht diverse Gestaltungsoptionen.

Im weiteren Verlauf verengt sich die zur Verfügung stehende Querschnittsbreite auf ca. 18 – 19 m Breite (vgl. Abb. 3), was damit dem Regelquerschnitt entspricht, der nur in Ausnahmen geringfügig unterschritten werden muss. Vereinzelt befinden sich aber auch in diesem Abschnitt zusätzliche Flächen im Eigentum der Stadt Münster. Am Ende des Abschnittes an der Einmündung der Straße Am Schütthock werden die 19 m Querschnittsbreite des Regelquerschnitts vereinzelt um einige Meter unterschritten, was planerische Anpassungen notwendig macht (vgl. Abb. 10).



Abbildung 10: Zufahrt zur Einmündung Am Schütthock

Ab der nördlichen Einmündung der Straße Zum Kaiserbusch weitet sich der Querschnitt deutlich auf. Westlich der bereits beschriebenen südlichen Baumallee (vgl. Abb. 7) verläuft eine Grünfläche mit knapp fünf bis zehn Metern Breite und endet an der südlichen Einmündung der Straße Zum Kaiserbusch. Von dort aus läuft der Querschnitt mit einer Breite von 17 bis 18 m auf ca. 100 m Länge auf den Knotenpunkt mit der Hiltruper Straße und der Straße Osttor zu, der den Untersuchungsraum abschließt (vgl. Abb. 11).

Der Knotenpunkt verfügt in den Straßen Osttor und dem stadteinwärtigen Knotenpunktarm des Abersloher Wegs über je drei Fahrstreifen und je eine einseitige Nebenanlage. Flächen, um den Knotenpunkt in jedem Arm um einen Fahrstreifen inklusive auskömmliche Nebenanlagen zu erweitern, liegen weder im Eigentum von Straßen.NRW noch im Eigentum der Stadt Münster vor.

Es lässt sich daher zusammenfassen, dass Gestaltungsoptionen wie z.B. ÖPNV-Sonderfahrstreifen oder ausgeprägte Vegetationsstreifen mit Bäumen und Versickerungsmulden nur auf einem ca. 700 m langen Streifen zwischen dem Angelsachsenweg und dem Verbindungsweg Zum Erlenbusch südlich der Einmündung Homannstraße bestehen. Im restlichen Abschnitt besteht nur die Möglichkeit den zur Verfügung stehenden Straßenraum für den aufgezeigten Regelquerschnitt sowie ergänzenden Infrastruktureinrichtungen wie Abbiegefahrstreifen, ÖPNV-Haltestellen und Schleusen zu nutzen.



Abbildung 11: Zufahrt zum KP Osttor / Hiltruper Straße

4. Mögliche Gestaltungsoptionen

Das vorliegende Kapitel beschäftigt sich genauer mit den möglichen Gestaltungsoptionen im gesamten Untersuchungsraum und zeigt beispielhaft auf, wie diese Möglichkeiten im Querschnitt aussehen könnten. Der Untersuchungsraum wird aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Voraussetzungen dazu in folgende Teilabschnitte unterteilt:

- Abschnitt 1 – Angelsachsenweg bis Homannstraße / Schlesienstraße
- Abschnitt 2 – Homannstraße / Schlesienstraße bis zur Straße Am Schütthook
- Abschnitt 3 – Am Schütthook bis zur südlichen Einmündung Zum Kaiserbusch
- Abschnitt 4 – Knotenpunkt Osttor / Hiltruper Straße

Die Planung und Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen, sowie die genaue Verortung der einzelnen Haltestellen inklusive einer Analyse der Haltestellenabstände untereinander, erfolgt zu einem späteren Detaillierungsgrad und Planungszeitpunkt.

Im gesamten Stadtgebiet befinden sich zurzeit Maßnahmen zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Prüfung und teilweise bereits in der Umsetzung. Die Hauptverkehrsachse Albersöher Weg weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf (vgl. Kapitel 1). Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen der folgenden Gestaltungsoptionen zunächst eine Führung des Radverkehrs auf veloroutenkonformen Nebenanlagen verfolgt. Ob die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werden kann, wird im Rahmen der folgenden konkretisierenden Planung detailliert erörtert.

4.1. Abschnitt 1 – Angelsachsenweg bis Homannstraße / Schlesienstraße

Abschnitt 1 (vgl. Abb. 12) bietet die größten Gestaltungsoptionen der vorgestellten Abschnitte. Für die möglichen Gestaltungsoptionen wird vereinfacht jeweils ein 24,5 m breiter Querschnitt aufgeführt. Dieser Querschnitt passt mit Ausnahme von 2 lokalen Engstellen durchgehend in den Untersuchungsraum. Vor Ort sind unterschiedliche Infrastrukturelemente vorhanden (vgl. Abb. 5 und 6).



Abbildung 12: Abschnitt 1 – Angelsachsenweg bis Homannstraße / Schlesienstraße

Gestaltungsoption I:

Bei der ersten Gestaltungsoption handelt es sich um eine Optimierung des Bestandes (vgl. Abb. 13). Der Fokus liegt hier im Erhalt der raumprägenden östlichen Baumreihe. Hinter dieser Baumreihe ist lediglich Platz einen 2,50 m breiten Gehweg vorzusehen. Um die anzustrebende Trennung des Geh- und des Radweges zu erzielen, ist in dieser Planung der stadteinwärtige Radweg auf die Fahrbahnseite der Baumreihe geplant worden und damit auf die Bestandsfahrbahn. Der übrige Querschnitt sieht eine komplette Überplanung mit 6,5 m Fahrbahn, 3,0 m Veloroutenradweg und 2,5 m Gehweg vor.

In dieser Planung können, bis auf den nur 2,0 m breiten stadteinwärtigen Radweg, alle Anforderungen an den Fuß- und Radverkehr erfüllt werden. Zusätzlich kann in dieser Planung die östliche Baumreihe erhalten bleiben. Eine Skizze zu dieser Gestaltungsoption kann der Anlage 1 entnommen werden.

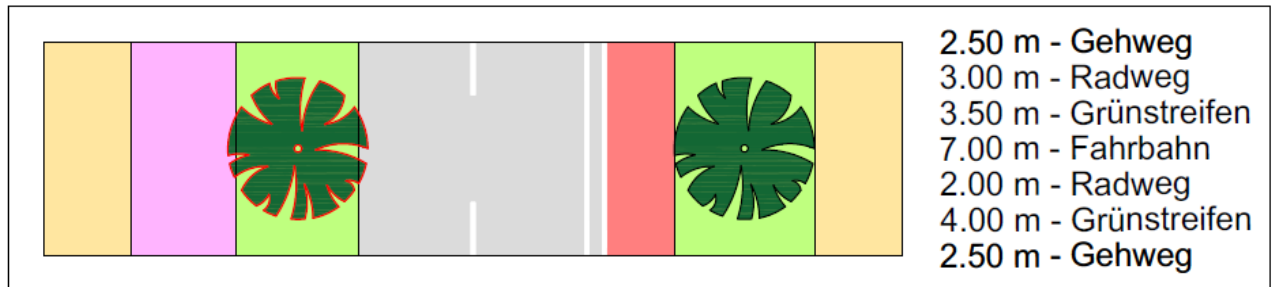


Abbildung 13: Gestaltungsoption I - Optimierung des Bestandes

Gestaltungsoption II:

Aufgrund der aufwändigen Straßenbauarbeiten im direkten Nahbereich der Straßenbäume ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar, ob ein Erhalt der beschriebenen Baumreihe dauerhaft realisierbar ist. Sollte sich im Rahmen des weiteren Planungsprozesses, oder in den Folgejahren herausstellen, dass die Baumreihe nicht aufrechterhalten werden kann, stellt die Gestaltungsoption II eine Alternative dar (vgl. Abb. 14).

In dieser Planung ist von Westen aus betrachtet die Planung bis einschließlich der Fahrbahn identisch zur bereits vorgestellten Planung. Lediglich die dann neu zu pflanzende Baumreihe wird zwischen Fahrbahn und dem Rad- und dem Gehweg vorgesehen. Diese Planung entspricht allen aktuellen Zielen der Förderung des Fuß- und Radverkehrs und schafft darüber hinaus, mit je 3,50 m breite, großflächige Grünflächen. Die Anlage 2 enthält eine Skizze dieser Gestaltungsoption.

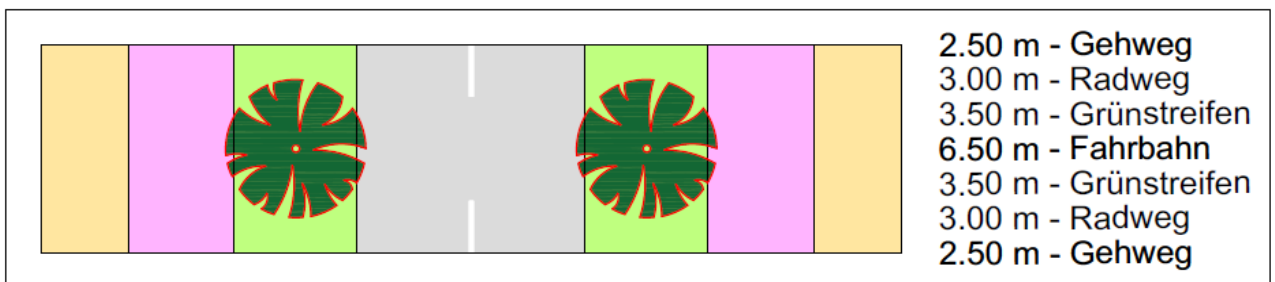


Abbildung 14: Gestaltungsoption II - Wiederherstellen einer Allee

Gestaltungsoption III:

Die Gestaltungsoption III zeigt auf, wie ein Straßenquerschnitt mit einem stadteinwärtigen ÖPNV-Sonderfahrstreifen aussehen könnte (vgl. Abb. 15). In dieser Planung wäre nur noch eine einseitige Baumreihe im Querschnitt möglich. Beispielhaft ist diese hier auf der Ostseite als Neuplanung dargestellt.

Auch ein Erhalt der östlichen Bestandsbäume, wie in Gestaltungsoption I, ist grundsätzlich denkbar. Dies würde sich dann, wie bereits beschrieben, negativ auf den Radverkehr auswirken, da entweder der vorhandene 2,50 m breite Gehweg in einen gemeinsamen Geh- und Radweg umgewandelt werden müsste, oder der Radverkehr mit auf der Fahrbahn in einer Umwelttrasse geführt wird.

Eine gemeinsame Führung von Radverkehr und ÖPNV über eine Umwelttrasse ist aufgrund der hohen Frequentierung der Busachse und auch der Länge des Abschnittes nicht zielführend. In diesem Szenario würde eine Umwelttrasse zu keiner Beschleunigung des ÖPNVs beitragen und wird daher auch nicht weiter verfolgt. Die Gestaltungsoption III wurde in Anlage 3 skizzenhaft dargestellt.

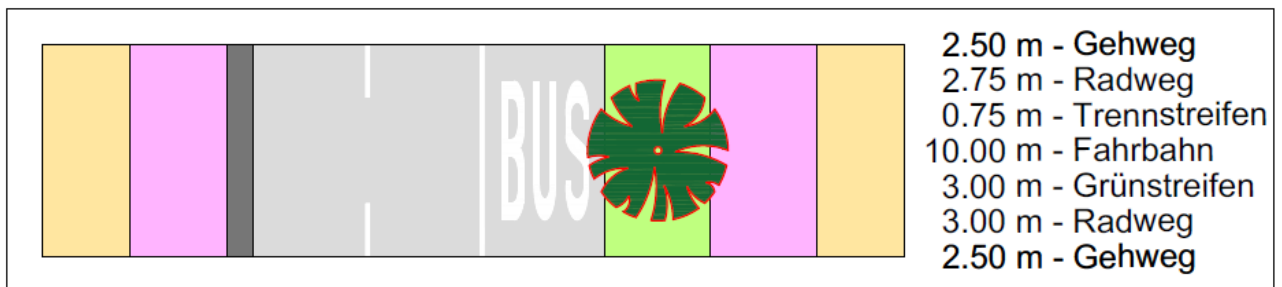


Abbildung 15: Gestaltungsoption III - ÖPNV-Sonderfahrstreifen (stadteinwärts)

Gestaltungsoption IV:

Die vierte Option stellt die Querschnittsplanung mit je einem ÖPNV-Sonderfahrstreifen je Fahrtrichtung dar (vgl. Abb. 16). Bei dieser Gestaltungsoption ist dafür im Rahmen des Querschnittes keine straßenbegleitende Grünfläche mehr möglich. Auch auf den Radverkehr hat diese Gestaltungsoption einen Einfluss, da hier im Vergleich mit Option II 0,75 m weniger Radweg je Fahrtrichtung zur Verfügung stünden. Der Anlage 4 kann eine Skizze der Gestaltungsoption IV entnommen werden.

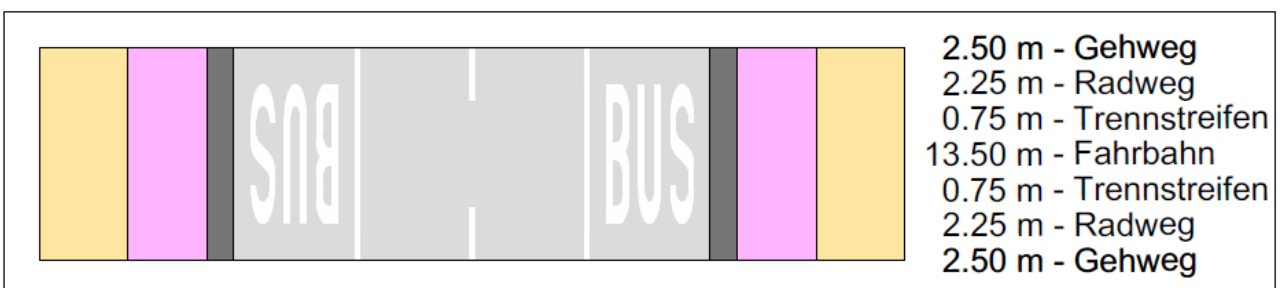


Abbildung 16: Gestaltungsoption IV - 2 ÖPNV-Sonderfahrstreifen

Abwägung der Gestaltungsoptionen Abschnitt 1:

Für den ersten Abschnitt wurden vier Gestaltungsoptionen erarbeitet und vorgestellt. Gestaltungsoption I und II unterscheiden sich im Kern nur in der Fragestellung, ob die östliche Baumreihe erhalten werden kann oder nicht. Eine inhaltliche Abwägung dieser beiden Abschnitte ist nicht weiter nötig, da der Grundsatz greift, zuerst einmal die vorhandenen Straßenbäume zu erhalten.

Da Gestaltungsoption I einen verkehrlich funktionalen und verkehrssicheren Querschnitt aufzeigt, ist diese Option gegenüber Gestaltungsoption II zu favorisieren. Gestaltungsoption II stellt so gesehen nur die Rückfalloption dar, sollte ein Erhalt der Baumreihe nicht möglich sein. In diesem Fall würde die Chance genutzt und der Geh- und Radweg hinter die neu entstehende Baumreihe gelegt.

Die Gestaltungsoptionen III und IV zeigen, im Vergleich zu den Optionen I und II, durch einen bzw. zwei zusätzliche Fahrstreifen eine klare Fokussierung auf die Förderung des ÖPNVs. Der Albersloher Weg stellt eine der bedeutensten und am meisten nachgefragtestens ÖV-Achsen im Stadtgebiet von Münster dar. Daher ist es unabdingbar durch eine Überplanung, im Vergleich zum Bestand, eine Förderung und Verbesserung des ÖPNVs zu erzielen. Für eine gezielte Förderung des ÖPNVs kommen grundsätzlich mehrere Maßnahmen in Frage. Eine Möglichkeit ist die Schaffung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen. So kann ein störungsfreies und damit auch zuverlässiges Befahren für den Busverkehr ermöglicht werden. Weitere Maßnahmen sind die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie Schleusen für den ÖPNV, um das störungsfreie Ein- und Ausfahren in Kreuzungen und Haltestellen zu ermöglichen. Verfügt die Straße über eine ausreichend gute Leistungsfähigkeit, kann der ÖPNV durch diese Maßnahmen im qualifizierten Mischverkehr in einer vergleichbaren Qualität, wie auf einem Sonderfahrstreifen, geführt werden. Die Voraussetzung hierfür ist neben der Digitalisierung und Bevorrechtigung des ÖPNVs an Lichtsignalanlagen auch die Schaffung von Schleusen.

Eine finale Abwägung von Gestaltungsoption III mit den Optionen I und II kann erst im weiterführenden Planungsprozess durch einen höheren Detaillierungsgrad erfolgen.

Auch die Lage der Haltestellen, die zum Zwecke der ÖPNV-Beschleunigung überprüft und ggfls. angepasst werden, spielt für die Abwägung der Gestaltungsoptionen eine entscheidene Rolle. Entscheidungshilfen wie eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation können erst im Rahmen der Vor- und Entwurfsplanung und damit auf Grundlage einer detaillierteren Planungsebene erfolgen.

Zu Gestaltungsoption IV lässt sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt auf Grundlage der Auswertung der Verlustzeiten festhalten, dass eine ÖPNV-Beschleunigung stadtauswärts über eine Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und Schleusen als ausreichend angesehen wird. Eine Abschätzung der möglichen Fahrzeitgewinne durch einen zusätzlichen Sonderfahrstreifen hat in stadtauswärtiger Fahrtrichtung, im Vergleich zur Fahrtrichtung stadteinwärts, kaum nennenswerte Fahrzeitgewinne ergeben. Somit wird die zusätzliche Flächenversiegelung gegenüber dem Fahrzeitgewinn als nicht verhältnismäßig eingestuft.

Im Ergebnis werden für den ersten Abschnitt zunächst die Gestaltungsoptionen I und III als Vorzugsoptionen für die weitere Planung angesehen und weiter ausgearbeitet. Wie beschrieben, ist bei der Gestaltungsoption I auf Grundlage der sich im weiteren Planungsverlauf ergebenden Erkenntnisse ggfls. die Gestaltungsoption II weiter zu verfolgen.

4.2. Abschnitt 2 – Homannstraße / Schlesienstraße bis zur Straße Am Schütthook

Der zweite Abschnitt des Untersuchungsraumes beginnt ab den Einmündungen der Homann- und der Schlesienstraße und verläuft weiter in südlicher Richtung bis zur Einmündung Am Schütthook (vgl. Abb. 17).



Abbildung 17: Abschnitt 2 – Homannstraße / Schlesienstraße bis zur Straße Am Schütthook

Die ersten ca. 150 m verlaufen in einer vergleichbaren Querschnittsbreite wie in Abschnitt 1. Dieser Platz kann beispielsweise für zusätzliche Abbiegefahrstreifen oder ÖPNV-Sonderfahrstreifen im Vorfeld des Knotenpunktes genutzt werden. So bestünde die Möglichkeit durch einen kurzen ÖPNV-Sonderfahrstreifen den Bus am Rückstau der Kreuzung vorbei in seine Haltestelle zu schleusen.

Nach den ersten ca. 150 m verengt sich die Querschnittsbreite auf teilweise unter 19 m. Da sich die Querschnittsbreiten von unter 19 m immer nur auf kurze Abschnitte beziehen, kann daher der beschriebene Regelquerschnitt (vgl. Abb. 9) mit lokalen Engstellen umgesetzt werden.

Eine Besonderheit in diesem Abschnitt bildet die Querung des Albersloher Weges mit dem Erdelbach. Wie bereits im Kapitel 1 beschrieben, kann eine Erneuerung der vorhandenen Brücke erforderlich werden. Inwieweit der Regelquerschnitt auf dem neuen Bauwerk umsetzbar ist, kann erst in der Detailplanung beantwortet werden.

Abgeschlossen wird der Abschnitt von der Einmündung mit der Straße Am Schütthook. Im Bestand ist kein separater Linksabbiegefahrstreifen vorhanden. Die Planung sieht zum jetzigen Stand einen Abbiegefahrstreifen vor, um auch perspektivisch eine verkehrssichere, leistungsfähige und störungsfreie Abwicklung des Knotenpunktes für den Umweltverbund sicherstellen zu können, hierfür wäre Grunderwerb notwendig.

Insgesamt werden die Möglichkeiten für Abschnitt 2 von den zur Verfügung stehenden Flächen sowie dem Baumbestand eingeschränkt (vgl. Skizze Anlage 5). Die Detailierung der Querschnittselemente und -breiten sowie genaue Angaben zum Erhalt und zur Neupflanzung von Bäumen kann erst in den weiteren Planungsphasen erfolgen. In den weiteren Planungen wird daher ein Dendrologe eingebunden.

4.3. Abschnitt 3 – Am Schütthook bis zur südlichen Einmündung Zum Kaiserbusch

Der dritten Abschnitt des vorgestellten Untersuchungsraumes verläuft primär zwischen den beiden Einmündungen der Straße Zum Kaiserbusch (vgl. Abb. 18).



Abbildung 18: Abschnitt 3 – Am Schütthook bis zur südlichen Einmündung Zum Kaiserbusch

Zwischen diesen beiden Einmündungen wird der Albersloher Weg durch üppige beidseitige Baumstrukturen geprägt. Aufgrund der dadurch resultierenden beengten Platzverhältnisse besteht keine Möglichkeit den viel zu schmalen Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ausreichend zu verbreitern. Um trotzdem eine komfortable Fuß- und Radverkehrsführung zu ermöglichen, wurde in der vorgestellten Planung der Geh- und Radweg von der Straße abgesetzt und hinter die westliche erhaltenswerte Baumreihe gelegt. Der folgende Beispielquerschnitt gibt einen ersten Einblick (vgl. Abb. 19).

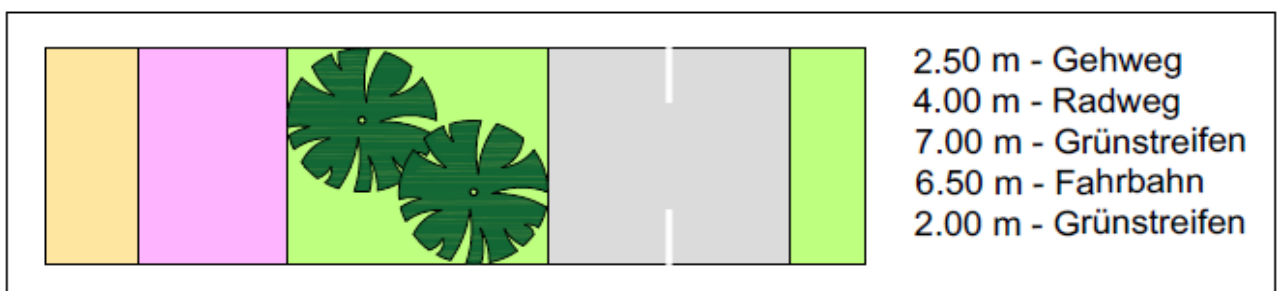


Abbildung 19: Querschnitt Abschnitt 3

Der Übergang der einseitigen Geh- und Radweg-Infrastruktur in die beidseitige erfolgt in der Kreuzung Am Schütthook. Hier kann bequem und gesichert der Fuß- und Radverkehr in Fahrtrichtung Stadt von der westlichen auf die östliche Fahrbahnseite geführt werden. Zusätzlich wird so durch eine auskömmliche Nebenanlage die Fußwegeverbindung auf der Straße Am Schütthook zur Straße Zum Kaiserbusch gestärkt.

Abgeschlossen wird der Abschnitt unmittelbar südlich der Einmündung Zum Kaiserbusch im Bereich des Ortseingangsschildes. Die einseitige Geh- und Radwegführung des vorgestellten Konzeptes wird hier wieder aufgelöst und auf den Bestand verzogen.

Der dritte betrachtete Abschnitt weist ähnlich wie der zweite Abschnitt auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Flächen sowie des Baumbestands lediglich geringen Spielraum in der Gestaltung auf. Eine Skizze der Abschnitte 2 und 3 kann der Anlage 5 entnommen werden.

4.4. Abschnitt 4 – Knotenpunkt Osttor / Hiltruper Straße

Der letzte Abschnitt des Untersuchungsraumes beginnt südlich der Einmündung der Straße Zum Kaiserbusch (vgl. Abb. 20). Wie bereits beschrieben wechselt an dieser Stelle die Straßenbaulast, und damit die Planungshoheit der Straße, von der Stadt Münster zum Landesbetrieb Straßen.NRW.



Abbildung 20: Abschnitt 4 – Knotenpunkt Osttor / Hiltruper Straße

Für den Knotenpunkt sind grundsätzlich die zwei Gestaltungsformen lichtzeichensignalisierte Kreuzung und Kreisverkehrsplatz denkbar.

Ausbauoption Lichtsignalanlage:

Wie bereits im Kaptiel 3 beschrieben bestehen keine üppigen Flächenpotentiale, die sich bereits im Eigentum der Stadt Münster oder im Eigentum des Landesbetriebs befinden. Aktuell befinden sich der Landesbetrieb und die Stadt Münster im Austausch zu baulichen Ertüchtigungsmaßnahmen innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen, um hierdurch einen leistungsfähigen und verkehrssicheren Verkehrsablauf herzustellen. Diese Ertüchtigung stellt die erste von zwei Phasen für den Umbau des Knotenpunkts dar (vgl. Vorlage V/0072/2025).

Ausbauoption Kreisverkehrsplatz:

Für einen Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz stellt sich, anders als in der Ausbauoption Lichtsignalanlage, nicht die Möglichkeit einer Planung ohne zusätzlichen Grunderwerb. Die Prüfung hat ergeben, dass in den vorliegenden Flächenpotentialen lediglich ein Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser der Fahrbahn von 26 m und gemeinsamen umlaufenden Geh- und Radwegen umsetzbar ist. Ein Kreisverkehrsplatz in einer solchen Dimensionierung ist nicht ansatzweise in der Lage die vorliegende und prognostizierte Verkehrsbelastung abwickeln zu können. Um einen leistungsfähigen Kreisverkehrsplatz mit getrennten Geh- und Radwegen entsprechend der Standards der Stadt Münster umzusetzen, wäre ein Außendurchmesser der Fahrbahn von 35 m bis 40 m plus entsprechende Nebenanlagen erforderlich. Somit könnte ein Kreisverkehr nur mit Grunderwerb im Rahmen der zweiten Umbauphase umgesetzt werden. Den Anlagen 6 und 7 können Skizzen für die Optionen Lichtsignalanlage und Kreisverkehrsplatz entnommen werden.

Abwägung der Gestaltungsoptionen Abschnitt 4:

Für Abschnitt 4 erfolgt eine Abwägung für die zweite Phase des Knotenpunktumbaus zwischen den beiden vorgestellten Gestaltungsoptionen Lichtsignalanlage und Kreisverkehr anhand von drei Hauptkriterien: Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Flächenverfügbarkeit.

Die Bewertung der Verkehrssicherheit für die beiden Gestaltungsoptionen hängt von einer ganzen Reihe von Faktoren ab. Für eine Lichtsignalanlage besteht grundsätzlich die Möglichkeit, sämtliche Verkehrsströme getrennt voneinander zu schalten. In einer solchen Planung ist ein Maximum an Verkehrssicherheit zu erreichen. Aufgrund der beschriebenen räumlichen Einschränkungen kann bereits zum jetzigen Zeitpunkt festgestellt werden, dass eine Trennung sämtlicher Fahrstreifen nicht umsetzbar sein wird. Nichtsdestotrotz ist eine konfliktfreie Schaltung aller Ströme grundsätzlich möglich, muss aber im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrsbelastung der einzelnen Ströme im weiteren Planungsprozess abgewogen werden.

Bei einem Kreisverkehr muss zunächst unterschieden werden, ob es sich um einen Innerorts- oder Außerortskreisverkehr handelt. Der Unterschied ist, dass der Fuß- und Radverkehr nur bei einem Innerortskreisverkehr Vorfahrt in den Furten hat. Aufgrund der direkten Lage am Stadtrand wird so womöglich eine, für den Kfz- als auch für den Fuß- und Radverkehr, unklare Verkehrssituation und Vorfahrtregelung erzeugt. Zusätzlich verfügen mindestens zwei Knotenpunktarme nur über eine einseitige Nebenanlage. Dies erhöht die Gefahr von Falschfahrern in den Kreisverkehrsfurten zusätzlich.

Zurzeit befindet sich der Knotenpunkt in der Straßenbaulast von Straßen.NRW und wäre somit nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen zu bauen. Es wird befürchtet, dass es aufgrund von Fehlverhalten zu Konflikten in den Kreisverkehrsfurten kommen wird. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist daher der Lichtsignalanlagen geregelte Knotenpunkt zu favorisieren.

Durch beide Gestaltungsformen kann ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden. Zwar bestehen bei einem Kreisverkehr geringfügige Vorteile in der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr, jedoch ist der Fuß- und Radverkehr bei einem Außerortskreisverkehr in den Furten wartepflichtig. Mit Blick auf die den Knotenpunkt passierenden zunehmenden Fuß- und Radverkehrsmengen aufgrund der Veloroute und der Baulandentwicklung im Umfeld, können so signifikante Qualitätsverluste, vor allem in den Spitzenstunden, nicht ausgeschlossen werden. Aus Sicht der Leistungsfähigkeit kann somit keine Gestaltungsform favorisiert werden.

Bezüglich des dritten Hauptkriteriums, der Flächenverfügbarkeit, lässt sich zusammenfassen, dass ohne Grunderwerb nur die Möglichkeit einer bestandsorientierten Ertüchtigung (erste Umbauphase) der Kreuzung besteht, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu erhalten. Eine Umplanung des Knotenpunktes hin zu einem Kreisverkehrsplatz ist nur mit Grunderwerb möglich. Aber auch die Umsetzung einer Lichtsignalanlagenplanung mit auskömmlichen Nebenanlagen ist auf Grunderwerb angewiesen. Insgesamt ist die Menge an notwendigem Grunderwerb bei einem Kreisverkehr geringer, als bei einer Kreuzung. Inwiefern und in welchem Umfang die Planungen umgesetzt werden können, ist daher noch nicht abzusehen und kann nur in der weiteren Planung beantwortet werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Gestaltungsform einer Lichtsignalanlagen geregelten Kreuzung, vor allem aus Sicht der Verkehrssicherheit, deutliche Vorzüge vor der eines Kreisverkehrsplatzes hat. Da die Frage der Baulast der Kreuzung noch nicht abschließend geklärt ist, bedarf es weiterhin einer engen Abstimmung der Stadt Münster mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW, um eine leistungsfähige und vor allem verkehrssichere Knotenpunktplanung zu erarbeiten. Im weiteren Planungsprozess werden beide Knotenpunktformen für die zweite Umbauphase weiter betrachtet und ausgearbeitet. Die Politik wird in den weiteren Abwägungsprozess mit eingebunden.

5. Zeithorizont und verkehrliche Auswirkungen der Maßnahme

Für den Umbau des Albersloher Weges ist noch Planungsrecht zu erlangen. Hierfür können entweder B-Pläne aufgestellt oder ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die benötigte Zeitspanne für die Erlangung des Planungsrechts beläuft sich auf vier bis neun Jahre. Aufgrund des Maßnahmenumfangs und des damit einhergehenden Planungsaufwands, der hohen Abhängigkeit der Baustellenkoordination und des Finanzbedarfs, kann davon ausgegangen werden, dass im Zusammenhang mit den gewählten Verfahren zur Erlangung des Planungsrechts die Ausführungsplanung frühestens in sechs bis neun Jahren abgeschlossen werden kann.

Die Hauptverkehrsachse Albersloher Weg hat eine wichtige Bedeutung im gesamtstädtischen Straßennetz. Die während der Baumaßnahmen eintretenden Beeinträchtigungen sind im Vorfeld detailliert zu untersuchen, um einen möglichst störungsarmen Bauablauf zu gewährleisten. Somit ist eine Koordinierung mit anderen Baumaßnahmen über das Baustellenmanagement unabdingbar.

Unabhängig von der Straßenplanung muss zwingend die beschriebene Regenwasserbehandlung sowie der Bau der Einleitungsstelle in den Erdelbach umgesetzt werden. Da auch der vorhandene Durchlass erneuerungsbedürftig ist, ist eine Baumaßnahme im Nahbereich des Erdelbachs unausweichlich.

Eine genaue Zeitplanung wird im Rahmen der Planungskonkretisierung ausgearbeitet und zu gegebener Zeit vorgestellt.

6. Kosten

Die benötigten Finanzmittel für die in den vorherigen Kapiteln vorgestellte Umplanung des ca. zwei Kilometer langen Abschnitts können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht belastbar ermittelt werden.

Ein verlässlicher Kostenrahmen für die Umgestaltung kann erst nach einer weiteren Konkretisierung der Planungsoptionen aufgestellt werden. Baukosten, die über das übliche Maß hinausgehen, werden lediglich für das Brückenbauwerk über den Erdelbach erwartet. Im Vergleich zu den Straßenbaukosten werden die Kosten für Sanierung der Kanalisation aus dem Gebührenhaushalt finanziert. Die Politik wird in gesonderten Beschlussvorlagen über die konkretisierten Planungen und Kosten informiert.

Grundsätzlich ist ein Ausbau einer Hauptverkehrsstraße förderfähig. Nach aktuellem Förderrecht kann mit einer Förderung von 70% der zuwendungsfähigen Kosten gerechnet werden.

Die Kosten für die Planungs- und Gutachterleistungen der Grundlagenermittlung sowie der Entwurfsplanung werden für die kommenden vier Jahre mit ca. 350.000 € kalkuliert und entsprechend im Haushalt veranschlagt. Für darauffolgende Planungskosten nach Fassung eines Planungsbeschlusses fallen weitere Kosten in Abhängigkeit zum Maßnahmenumfang an.

7. Ausblick

Der Albersloher Weg ist im Abschnitt zwischen Angelsachsenweg und Osttor eine hoch ausgelastete Hauptverkehrsachse. Die Knotenpunkte verfügen über keine Abbiegefahrstreifen, sodass es zeitweise zu Störungen kommt, die auch den ÖPNV beeinträchtigen. Die Anlagen des Fuß- und Radverkehrs sind nicht auskömmlich. Der nur einseitig geführte ca. 2,50 m breite gemeinsame Geh- und Radweg erfüllt bei weitem nicht den Standard der hier verlaufenden Veloroute. Durch geplante Baugebiete wird mit steigenden Verkehrsmengen gerechnet. Die Umgestaltung des Albersloher Wegs unter Berücksichtigung der Ziele des Masterplans Mobilität Münster 2035+ ist daher erforderlich.

Mit Beschluss der Vorlage zur konzeptionellen Neuausrichtung des Albersloher Weges zwischen Angelsachsenweg und dem Knotenpunkt Osttor / Hiltruper Straße wird der strukturierte Planungsprozess durch die Verwaltung fortgeführt. Der Planungsprozess beinhaltet neben der Erarbeitung der Planungsunterlagen die frühzeitige Information und Beteiligung der Politik und der Bürgerschaft.

Der anlaufende Planungsprozess verfolgt das Ziel eines zügigen Ausbaus der wichtigen Hauptverkehrsachse. Hierbei gilt es, leistungsfähige, komfortable und sichere Verkehrsanlagen zu entwickeln, welche die aktuellen und zukünftigen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden erfüllen können und gleichzeitig der städtebaulich prägenden Wirkung des Albersloher Weges, als einem der wichtigsten und meistfrequentiertesten Stadtzugänge angemessen Rechnung tragen.

Die Planung bewegt sich dabei in einem vielschichtigen und differenzierten Ziel-Komplex zwischen der Schaffung von modernen Radverkehrsanlagen im Veloroutenstandard und auskömmlichen Fußverkehrsanlagen, der Implementierung von verschiedenen Optimierungsmaßnahmen zur Förderung des ÖPNVs, städtebaulicher, ökologischer und stadträumlicher Qualitäten und der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr. Hinzu kommen weitere Zielsetzungen aus dem Bereich Stadtentwässerung sowie Klimaschutz und -anpassung. Neben der Verbesserung des baulichen Zustands sowie der hydraulischen Leistungsfähigkeit des städtischen Kanalnetzes und der aufgrund der Belastung erforderlichen Regenwasserbehandlung werden auch die Verbesserung des lokalen Hochwasserschutzes und der weitgehende Erhalt bestehender Baumstandorte und Grünstrukturen verfolgt.

Als erste, zentrale Schritte des Gesamtprozesses muss zunächst Planungs- und Baurecht für den gesamten Planungsbereich erlangt werden sowie der notwendige Grunderwerb durch die Stadt Münster erfolgen.

Der gesamte Planungsprozess wird fortlaufend durch eine engmaschige Information und Beteiligung der Bürgerschaft und der politischen Gremien begleitet.

Insgesamt zeigen die bereits vorliegenden Planungen, dass in allen Themenbereichen und für alle Verkehrsarten signifikante Verbesserungen erreicht werden können.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Skizze: Abschnitt 1 – Gestaltungsoption I

Anlage 2: Skizze: Abschnitt 1 – Gestaltungsoption II

Anlage 3: Skizze: Abschnitt 1 – Gestaltungsoption III

Anlage 4: Skizze: Abschnitt 1 – Gestaltungsoption IV

Anlage 5: Skizze: Abschnitt 2 und 3

Anlage 6: Skizze: Abschnitt 4 – Ausbauoption Kreisverkehrsplatz

Anlage 7: Skizze: Abschnitt 4 – Ausbauoption Lichtsignalanlage