



Amt für Mobilität und Tiefbau

31.01.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Lange

Telefon: 492-6508

LangePeter@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Verkehrsuntersuchung zum Erfordernis des Ausbaus der B51

Beratungsfolge

07.02.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht
19.03.2024	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
21.03.2024	Bezirksvertretung Münster-Ost	Bericht

Bericht:

Mit der Vorlage V/0129/2021 wurde die Verwaltung mit der Vergabe einer verkehrlichen Untersuchung zum Erfordernis des vierstreifigen Ausbaus der B51 sowie zur Betrachtung der Potenziale des Umweltverbunds beauftragt.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung liegen nun vor und sind Gegenstand dieser Vorlage.

Zum Hintergrund

Der Landesbetrieb Straßen.NRW plant im Auftrag des Bundes den vierstreifigen Ausbau der B51/B64. Der Ausbau des nächsten Steilstücks zwischen B481 und Telgte wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit vordringlichem Bedarf festgelegt. Die für die Dimensionierung des Ausbaus maßgebenden Verkehrsmengen wurden in einer Verkehrsuntersuchung im Auftrag von Straßen.NRW 2018 ermittelt.

Aus Sicht der Stadt Münster sind die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung aus fachlicher Sicht zu hinterfragen, da der Prognosehorizont dieser Verkehrsuntersuchung mit dem Jahr 2030 zu kurz greift und die Potenziale zur Stärkung des Umweltverbunds nicht umfassend genug betrachtet wurden. Großräumige Wirkungen konnten außerdem nicht beurteilt werden.

Zwischenzeitlich durchgeführte erneute Erhebungen veranlassten Straßen.NRW dazu, die Dimensionierung der Gesamtplanung zu überprüfen und stellenweise anzupassen.

Die nun abgeschlossene Verkehrsuntersuchung soll als Basis für weitere Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW dienen, Ausbauvarianten zu diskutieren.

Zielsetzung der Verkehrsuntersuchung

Mit der durch die Stadt Münster beauftragten Verkehrsuntersuchung wird ein Prognosehorizont 2035 betrachtet und somit gegenüber der Verkehrsuntersuchung von Straßen.NRW fünf Jahre weitergeschaut. Unabhängig von Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes wird damit zunächst der Bedarf eines längerfristigen Zeitraums überprüft. Dieser größere Betrachtungszeitraum eröffnet gleichzeitig auch Möglichkeiten, begleitende Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens aufzunehmen und damit den potenziellen Ausbaubedarf zu reduzieren.

Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, arbeitet die Verkehrsuntersuchung daher in zwei Varianten, einem Prognosenullfall vergleichbar mit der vorgehenden Untersuchung von Straßen.NRW und einem „Zukunftsszenario“, das Maßnahmen der Kfz-Verkehrsreduzierung berücksichtigt.

Die Verkehrsuntersuchung arbeitet weiterhin nicht mit einem bereits fest definierten Ausbauplanfall, sondern soll auch dazu dienen, Ausbauvarianten aufzuzeigen. Das gilt einerseits bezüglich der räumlichen Ausdehnung aber auch bezüglich der Ausbaudimensionierung.

Die mit diesem Weg aufgezeigte Bandbreite soll die Handlungsspielräume verdeutlichen.

Methodik

Als Berechnungsgrundlage für die Verkehrsuntersuchung wird das Verkehrsmodell der Stadt Münster genutzt, das auch für den Masterplan Mobilität Münster 2035+ zur Anwendung kommt. Da es sich hierbei um ein multimodales Modell handelt, können auch Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes abgebildet und deren Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl und letztlich das Verkehrsaufkommen abgebildet werden.

Aufbauend auf der Situation im Bestand (Analysefall) werden zwei Bezugsfälle berechnet. Sie beinhalten keinen Ausbau der B51 und dienen als Vergleich für die Planfälle. Der Prognosenullfall geht dabei von einem unveränderten Verkehrsverhalten aus, die Zunahme der Bevölkerung sowie der Anzahl der Arbeitsplätze führt jedoch zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens. Das Zukunftsszenario basiert auf den Berechnungen des Masterplans 2035+ und beinhaltet analog die Bevölkerung- und Arbeitsplatzzunahme. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds einbezogen. Dazu gehört die Umsetzung u.a. folgender Maßnahmen:

- Stammstrecke der S-Bahn-Münsterland
- Parkraumkonzept
- Mobilstationskonzept
- Fahrradnetz 2.0
- ÖPNV-Hochleistungsachsen
- Ausweitung von Sharing-Angeboten

Die folgende Abbildung zeigt das Schema der Planfallberechnungen:

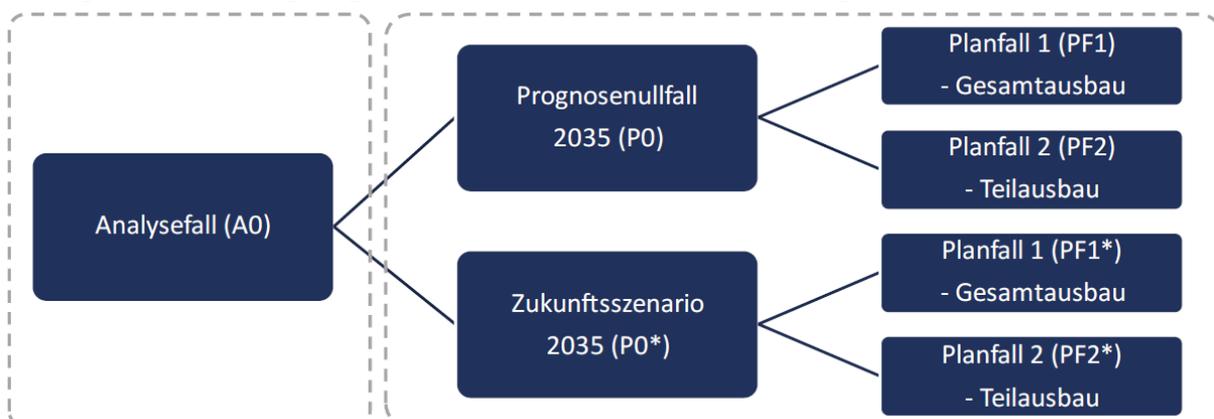


Abbildung: Schema der Planfallberechnungen

Die Untersuchung wurde von einem partizipativen Prozess begleitet. Dem Arbeitskreis gehörten an: Zweckverband SPNV Münsterland, Bürgerinitiative B51 Telgte, Bürgerinitiative B51, Westfälischer Landwirtschaftsverband, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Verkehrsclub Deutschland, Industrie- und Handelskammer, Stadtwerke Münster, Stadt Telgte. Im Rahmen dieses Arbeitskreises wurden ergänzend zu den oben beschriebenen Maßnahmen weitere Ideen für das Zukunftsszenario erarbeitet. Dazu gehören:

- Attraktivierung der Radachse entlang der Wareндorfer Straße,
- SPNV-Verdichtung der RB 67 auf einen 20-Minuten-Takt.

Aufbauend auf den zwei beschriebenen Bezugsfällen erfolgt die Berechnung von jeweils zwei Planfällen. Unterschieden wird hier in

- Planfall 1: Vierstreifiger Ausbau zwischen B481 und Telgte,
- Planfall 2: Vierstreifiger Ausbau zwischen B481 und Handorfer Straße.

Die mit diesem Verfahren erzeugten Varianten zeigen die verschiedenen Handlungsmöglichkeiten auf und ermöglichen eine bessere Abwägung der Ausbauvarianten.

Für die Bewertung des Ausbaubedarfs können aufgrund der Lage im Übergangsbereich zwischen Stadt- und Landstraße verschiedene Regelwerke und Bewertungskriterien herangezogen werden. So erfolgte die Auswertung der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), der Richtlinie zur Anlage von Landstraßen (RAL) und für die verkehrstechnische Bewertung wurde das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen ausgewertet.

Ergebnis

Die durch die Stadt Münster beauftragte Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass ein Ausbau als Krafffahrstraße mit vier Fahrstreifen auf zwei baulich getrennten Richtungsfahrbahnen entsprechend den Planungen von Straßen.NRW auf dem untersuchten Abschnitt zwischen B481 und Telgte nicht erforderlich ist. Das gilt sowohl für die Variante mit verkehrsreduzierenden Maßnahmen als auch ohne.

Für die Einordnung dieser Aussage ist ein Vergleich der beiden Verkehrsuntersuchungen bzw. dessen Berechnungsergebnisse sinnvoll. Die Planfallvariante basierend auf dem Prognosenullfall ist in den getroffenen Annahmen vergleichbar mit denen der Verkehrsuntersuchung von Straßen.NRW. Der Vergleich beider Untersuchungen zeigt, dass in den betroffenen Abschnitten in der Prognose ähnliche Verkehrsmengen ermittelt wurden. Lediglich im Abschnitt B481-Handorf tritt in ebendieser Ausbauvariante eine Abweichung >10% auf. Das insgesamt etwas geringe Belastungsniveau deckt sich mit den in den letzten Jahren festgestellten rückgängigen Verkehrsbelastungen:

Ausbauvariante	Abschnitt	Verkehrsuntersuchung DTV Consult 2018 ¹ , AG: Straßen.NRW [Kfz/24h, DTV]	Verkehrsuntersuchung Inovaplan 2023 ² , AG: Stadt Münster [Kfz/24h, DTV]
Planfall 1 (B481-Handorf)	B481-Handorf	31.000	27.300
	Handorf-Telgte	22.000	20.100
Planfall 2 (B481-Telgte)	B481-Handorf	33.500	32.600
	Handorf-Telgte	26.000	27.900

Tabelle: Vergleich der Verkehrsbelastungen der beiden Verkehrsuntersuchungen je Ausbauvariante

¹ Planfälle 4 (Ausbau B481-Telgte) und 5 (Ausbau B481-Handorf)

² Planfälle 1 (Ausbau B481-Telgte) und 2 (Ausbau B481-Handorf) jeweils basierend auf dem Prognosenullfall

Dass die Verkehrsuntersuchungen zu unterschiedlichen Einschätzungen zum Ausbaubedarf kommen, liegt an der mit der aktuellen Verkehrsuntersuchung gewählten oben beschriebenen Vorgehensweise, den Ausbaubedarf anhand der Regelwerke abzuleiten und dabei das Verkehrsaufkommen des Prognosenullfalls zugrunde zu legen. Dieser Ansatz folgt der Prämisse, dass sich der Ausbaubedarf der B51 nur aus dem Erhalt des Verkehrsflusses ergibt, jedoch keine Erhöhung der Geschwindigkeit oder Bündelung von Verkehren erreicht werden soll. Dem steht die der Planung von Straßen.NRW zu Grunde liegende Einschätzung entgegen, dass bereits heute ein Engpass besteht, der der Verbindungsfunktion der zwei Oberzentren Münster – Bielefeld nicht gerecht wird und die Bündelung der Verkehre auf der Bundesstraße zu einer Entlastung der umliegenden Straßen beiträgt.

Den Prognosenullfall als Basis für die Bewertung zu nutzen bedeutet, die heutige Verkehrssituation mit zum Teil hoher Auslastung auch für den zukünftigen Verkehrsablauf anzunehmen. Die bündelnde Wirkung einer leistungsstarken Verkehrsinfrastruktur bleibt aus. Gleichzeitig wird vermieden, dass durch verbesserte Straßeninfrastruktur ein Zuwachs in der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs auftritt. Dass eine solche Verlagerung in der Größenordnung von ca. 300 Kfz/24h eintritt, weist die Verkehrsuntersuchung ebenfalls aus.

Die Auswertung der Regelwerke zeigt nicht auf, dass grundsätzlich kein Ausbaubedarf besteht. Vielmehr wird deutlich, dass bei dem Fokus auf einen noch ausreichenden Verkehrsablauf ein geringerer Ausbaubedarf besteht.

Wesentlich sind dabei die folgenden Aussagen der Verkehrsuntersuchung:

- Hinsichtlich des Ausbaubedarfs der weiteren Abschnitte ergibt sich je nach betrachtetem Zukunftsszenario eine Bandbreite hinsichtlich der zukünftig zu erwartenden Verkehrsstärke. Während im Prognosenullfall gegenüber der Bestandssituation etwa unveränderte Verkehrsmengen prognostiziert werden, ergibt sich im Zukunftsszenario durch die hinterlegten zusätzlichen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds eine Verkehrsabnahme um ca. 15 % gegenüber dem heutigen Zustand. Voraussetzung für diesen Rückgang ist ein Gelingen der angestrebten Verkehrswende.
- Gemäß den Prognosen des Prognosenullfalls für die zukünftig zu erwartende Verkehrsstärke ist auch für den Abschnitt Mitte ein vierstreifiger Ausbau der B 51 zu empfehlen.
- Unter der Annahme, dass die Verkehrsmengen langfristig weiter reduziert werden können, bietet sich zukünftig die Chance die zusätzlichen Fahrstreifen bspw. als Bussonderfahrstreifen zu nutzen, um somit den ÖPNV auf dieser Achse weiter zu stärken
- Angesichts der politisch angestrebten Reduktion des Kfz-Verkehrs reduziert sich bei einem weiter anhaltenden Trend der rückläufigen Verkehrsmengen der tatsächlich vorhandene Ausbaubedarf. Entsprechend ist der Nutzen teilplangleicher oder sogar teilplanfreier Knotenpunkte dem tatsächlichen Bedarf, den damit verbundenen Kosten sowie dem baulichen Aufwand gegenüberzustellen. Nach aktuellem Stand wird angesichts der politischen Zielsetzungen eine Beibehaltung der plangleichen Knotenpunktgestaltung empfohlen.

Bei den im Zukunftsszenario hinterlegten Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens handelt es sich um vielfältige und weitreichende Maßnahmen. Mit der Verdichtung des Takts der RB 67 auf 20 Minuten sowie dem Ausbau der Radinfrastruktur entlang der Warendorfer Straße sind zwei Maßnahmen mit direktem Einfluss auf die Planung enthalten. Der Vergleich der Ergebnisse mit und ohne diese entlastenden Maßnahmen zeigt, dass erheblich Einfluss genommen werden kann auf die den Planungen zu Grunde zu legenden Verkehrsmengen. Es lassen sich in beiden betrachteten Abschnitten Verkehrsmengen erreichen, die unter dem heutigen Verkehrsaufkommen liegen. Zu berücksichtigen ist aber, dass es sich dabei auch um Maßnahmen handelt, deren Realisierungszeiträume voraussichtlich über das Jahr 2035 hinausreichen.

Anforderungen an die Planung

Die Verkehrsuntersuchung nimmt die Entwicklung des Kfz-Verkehrs in den Fokus. Das ist für die Einschätzung des Ausbaubedarfs der Bundesstraße auch zunächst maßgebend. Die wesentliche Aussage ist dabei, dass ein vierstreifiger Ausbau mit zwei baulich getrennten Richtungsfahrbahnen als Kraftfahrstraße anhand der prognostizierten Verkehrsmengen nicht erforderlich ist.

Gleichzeitig bestehen an die B51 vielfältige Ansprüche, denen die B51 im aktuellen Ausbauzustand nicht gerecht wird und die somit auch nicht zukunftsfähig ist.

Dazu gehört insbesondere der mit dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ einhergehende Anspruch eines leistungsfähigen ÖPNV, sowohl straßen- als auch schienengebunden. Staubedingte Fahrzeitverluste im Busverkehr sind bei Beibehaltung des aktuellen Ausbaus ohne Bussonderfahrstreifen verstärkt zu erwarten. Der angesetzte 20-Minuten-Takt der RB 67 erfordert zweigleisige Abschnitte mit entsprechendem Platzbedarf bzw. alternativ eine ergänzende Schnellbuslinie Münster-Telgte.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigen nun, dass es sowohl auf Basis des Zukunftsszenarios als auch des Prognosenullfalls sinnvoll ist, einen vierstreifigen Ausbau im Abschnitt B481 – Handorf vorzusehen. Die zusätzlichen Fahrstreifen dienen entweder dem motorisierten Individualverkehr oder als Bussonderfahrstreifen. In Verbindung mit einem ausgebauten aber weiterhin plangleichen Knotenpunkt ist zukünftig ein leistungsfähiger Verkehrsablauf mit im Vergleich geringerem Flächenbedarf zu erreichen.

Auf Basis dieser Ergebnisse sind die Abstimmungen mit Straßen.NRW fortzuführen. Ziel sollte eine für alle Verkehrsträger funktionale und gleichzeitig flächeneffiziente Planung sein.

I.V.

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1: Gutachten zum geplanten Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte für die Stadt Münster