



Dezernat für Bürgerservice,
Personal, Organisation, Ordnung,
Brandschutz und IT

Stadt Münster · 48127 Münster

Stadtwerke Münster GmbH
Herrn Technischen Geschäftsführer
Dr. Dirk Wernicke
Hafenplatz 1
48145 Münster

Stadthaus 1
Klemensstraße 10
48143 Münster

Ihr Ansprechpartner:
Wolfgang Heuer
Stadtrat
Telefon: 0251/492-70 10
Fax: 0251/492-77 02
wolfgang.heuer@
stadt-muenster.de

Mein Zeichen (bitte angeben)
00.10.0001

Münster, 01.03.2018

Baumaßnahme der Stadtwerke Münster GmbH am Hansaring hier: Stellungnahme der Stadt Münster

Sehr geehrter Herr Dr. Wernicke,

wie angekündigt finden Sie anbei die zugesagten Prüfergebnisse zur verkehrlichen Bewertung der Fernwärmebaustelle der Stadtwerke Münster GmbH am Hansaring. Die grundsätzliche Fragestellung bei der Prüfung lautete, wie kann eine sichere und verkehrstechnisch machbare Einrichtung der Baustelle erfolgen bei gleichzeitigem Erhalt der dort stehenden zwei Bäume?

Geprüft wurden vor diesem Hintergrund schwerpunktmäßig die Varianten

- Signalisierte Engstellenregelung,
- Nutzung der Nebenanlage des Hansarings durch den Kfz-Verkehr,
- Einbahnstraßenregelung,
- Alternativstrecke über eine Öffnung der Theodor-Scheiwe-Straße,
- Vollsperrung des Hansarings für die Dauer der Sommerferien.

Daneben wurden noch der durch die ehemaligen OSMO-Hallen führende Hafenweg sowie die Möglichkeit einer provisorischen „Überbrückung“ der Baustelle betrachtet.

In die Prüfung einbezogen waren auf Seiten der Stadt das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, die Straßenverkehrsbehörde, das Tiefbauamt, das Bauordnungsamt und die Feuerwehr. Ferner das Polizeipräsidium (Direktion Verkehr), das Ingenieurbüro NTS sowie die Stadtwerke als Betreiber der Baustelle.

Der Hansaring gehört zum Vorbehaltsnetz, dem eine hohe Bedeutung für die Abwicklung der Verkehrsströme im erweiterten Innenstadtbereich zukommt; die Fahrzeugbelastung liegt bei rund 17.000 Kfz/24 h. Jährlich werden mehr als 6.000 Einsatzfahrten des Rettungsdienstes über diese Straße abgewickelt. Die nächsten Verkehrsknotenpunkte sind

...

Stadt Münster

Telefon: 0251/492-0
Fax: 0251/492-77 00
stadtverwaltung@
stadt-muenster.de
www.stadt-muenster.de

Service für Menschen
mit Behinderung:
www.stadt-muenster.de/
barrierefrei

- im Westen die Kreuzung Albersloher Weg/ Hansaring/ Bremer Straße/ Hafenstraße (Entfernung ca. 350 m),
- im Osten die Kreuzungen Hansaring/ Schillerstraße (Entfernung ca. 200 m) und Hansaring/Wolbecker Straße (Entfernung ca. 300 m) und
- im Norden die Kreuzung Bremer Straße/Wolbecker Straße (Entfernung ca. 1000 m).

Im Umfeld werden in 2018 mehrere große Hochbaumaßnahmen betrieben, die zu einer erhöhten Belastung des Straßennetzes mit Schwerlastverkehr und zu sonstigen Verkehrsbeeinträchtigungen führen. Dies sind:

- Bebauung des ehemaligen Postgeländes im Hafen,
- Abriss von Hallen auf dem Gelände des ehem. Unternehmens Ostermann und Scheiwe,
- Neubau eines Gebäudes am Hafenweg,
- Bebauung der Ostseite des Hauptbahnhofes.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass durch die in 2018 stattfindenden Arbeiten zum Ausbau der Umgehungsstraße B 51 Behinderungen für den Verkehr auf der Wolbecker Straße erfolgen.

Ich weise auf diese Aspekte hin, da eine fachliche Analyse der Verkehrsströme und der Eingriffe in diese grundsätzlich den Verkehrsraum als Netz betrachten muss.

Im Folgenden teile ich Ihnen die geprüften Möglichkeiten zur Gewährleistung des Baumbestandes mit:

Signalisierte Engstellenregelung:

- Eine signalisierte Engstellenregelung im Baustellenbereich wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung zu einer Überlastung der umliegenden Knotenpunkte und Straßen führen. Auch unter Berücksichtigung der Gewährleistung der notwendigen Einsatzzeiten der Rettungsdienste ist dies keine Option.

Nutzung der Nebenanlage des Hansarings durch den Kfz-Verkehr:

- Unter Berücksichtigung der notwendigen Abstandsflächen zu den Bäumen und der notwendigen Sicherungsmaßnahmen bestehen für eine Nutzung von Bürgersteig und Radweg durch den Kfz-Verkehr zu geringe Abstandsfläche zu den Hauseingängen. Die Variante ist insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht umsetzbar.
- Beschädigungen des Wurzelwerks der Bäume können nicht ausgeschlossen werden.

Einbahnstraßenregelung:

- Mit einer Einbahnstraßenregelung des Hansarings wäre zwar der Baumbestand zu erhalten. Die verdrängten Verkehre (ca. 8.500 Kfz/24h) werden sich flächenhaft ebenso groß- wie kleinräumig verlagern. Ohne die Gewährleistung einer nahe gelegenen Alternativstrecke für die untersagte Gegenrichtung ist auch dies

aufgrund der zu erwartenden Stauerscheinungen und der notwendigen Einsatzzeiten der Rettungsdienste keine Option.

Alternativstrecke über eine Öffnung der Theodor-Scheiwe-Straße:

- Bei Öffnung der Theodor-Scheiwe-Straße (T-S-Str) wäre eine Einbahnrichtung von Ost nach West auf dem Hansaring sinnvoll. Bei dieser Richtungsvorgabe wären die Verkehrsbehinderungen im Knotenpunkt Hansaring/Schillerstraße deutlich geringer, als in der Gegenrichtung, da die Umleitungsverkehre aus der Schillerstraße als Rechtsabbieger ausfahren könnten und keinen Kfz-Verkehr von links zu beachten hätten.
- Mit geöffneter T-S-Str wären die notwendigen Einsatzfristen der Rettungsdienste nach Stellungnahme der Feuerwehr zu halten.
- Ein Großteil der Verdrängungsverkehre wird sich naheliegend in die Umleitungsachse T-S-Str/Schillerstraße verlagern. Damit wird die Verkehrsbelastung in der Schillerstraße im Abschnitt zwischen der T-S-Str und dem Hansaring deutlich steigen.
- Auch wären erhebliche Verkehrszuwächse im Verlauf der Bremer Straße zwischen dem Hansaring und der Wolbecker Straße zu erwarten. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Großbaustelle Bahnhof-Ostseite kritisch zu beurteilen
- Darüber hinaus sind am Knotenpunkt Bremer Straße/Wolbecker Straße ausgeprägte Überlastungen mit entsprechenden Rückstaulängen und Wartezeiten zu erwarten.
- Die Wolbecker Straße war über mehrere Jahre hinweg im Abschnitt zwischen der Bremer Straße und den Eisenbahnbrücken Unfallhäufungslinie. Aktuell bestehen im Knotenpunkt Wolbecker Straße/Ring und im Knoten Wolbecker Straße/Ewaldstraße Unfallhäufungsstellen nach Unfallertlass. Bei deutlich erhöhten Verkehrsmengen wäre an diesen Stellen mit erhöhten Unfallzahlen zu rechnen. Dies ist dringend zu vermeiden.
- Die Überlastungssituation führt zu Verdrängungsverkehren in das gesamte benachbarte Hansaviertel.
- Davon wird, als durchgehende Straßenverbindung, insbesondere die Schillerstraße zwischen dem Hansaring und der Bremer Straße (ausgewiesene Fahrradstraße) betroffen sein. Die Verdrängungseffekte würden hier aufgrund der Parksituation und der schmalen Fahrbahn zu zusätzlichen Gefährdungen der Radfahrer führen.
- Die T-S-Str ist aktuell im gegebenen Ausbau nicht ausreichend sicher, öffentlichen Verkehr aufzunehmen. Bei den zu erwartenden Fahrzeugmengen und dem gegebenen Gewerbeverkehr (zum Teil mit Spezialfahrzeugen) wären erhebliche Maßnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit von Fußgängern/Radfahrern und dem Kraftfahrzeugverkehr erforderlich.

Eine erste grobe Kostenschätzung zur Ertüchtigung der Theodor-Scheiwe-Straße beläuft sich auf:

Instandsetzung der Fahrbahn:
Ergänzung der vorhandenen

ca. 100.000 €

privaten Beleuchtung als Provisorium:	ca. 50.000 €
Kosten für die Programmänderungen an 3 Lichtsignalanlagen:	ca. 30.000 €
Kosten für sonstige verkehrlenkende Maßnahmen (z.B. Radverkehrsmarkierungen in der Schillerstraße:	ca. 10.000 €
Summe:	190.000 €

Vollsperrung des Hansaringes für die Dauer der Sommerferien:

In einem weiteren Planfall wurden die Auswirkungen einer Voll-Sperrung des Hansaringes während einer verkürzten Bauphase überprüft. Annahme war hier, dass die Baustelle in den Sommerferien 2018 realisiert wird bei großräumiger Umleitung der Verkehre und bleibender Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße.

Das Ergebnis der verkehrlichen Auswirkungsabschätzung zeigt, dass auch die Voll-Sperrung erhebliche Verdrängungsverkehre in das nachgeordnete Straßennetz zur Folge hat. Es treten im Wesentlichen die gleichen Verdrängungseffekte wie bei dem Planfall „Hansaring Einbahnstraße“ auf. Jedoch nehmen, wie zu erwarten, die Verdrängungsverkehre nochmals deutlich zu. Für die Bremer Straße werden Verkehrsbelastungen von ca. 12.000 Kfz/24 ausgewiesen. Die Knotenbelastung des Knotenpunktes Bremer/Wolbecker Straße (Unfallhäufungspunkt) nimmt nochmals in allen Fahrbeziehungen deutlich zu. Diese Verkehrszunahme wirkt sich wiederum auf den Servatiplatz mit entsprechenden erheblichen Verkehrsstörungen im Bereich des Landeshauses/Mauritztor und des Hauptbahnhofes aus.

Die großräumigen Verkehrsverlagerungen über die B 51 steigen gegenüber dem Planfall „Hansaring Einbahnstraße“ ebenfalls weiter an. Dabei ist die geplante Sperrung der Wolbecker Straße respektive eingeschränkte Nutzung des Knotens Wolbecker Str./B 51 in den Sommerferien (Brückenneubau) nicht unterstellt. Diese Sperrung der Wolbecker Str./B 51 wird weitere erhebliche Verkehrsmengen in das nachgeordnete Straßennetz „drücken“.

Die Voll-Sperrung des Hansaringes erscheint unter den aufgeführten Rahmenbedingungen nicht vertretbar. Das Argument, dass in den Sommerferien deutlich weniger KFZ-Fahrten stattfinden, reicht nicht aus und ist mit Blick auf die vorhandenen Daten auch nicht zutreffend. Die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen bei einer Voll-Sperrung des Hansaringes wirken somit deutlich nachhaltiger, als die Verkehrsabnahmen in den Sommerferien dies kompensieren könnten.

Zudem stimmt die Feuerwehr unter Abwägung ihrer einsatztaktischen und -strategischen Aspekte einer Vollsperrung des Hansarings für sechs Wochen während der Ferienzeit nicht zu. Aus brandschutztechnischer Sicht wird trotz des geringeren Verkehrsaufkommens eine deutliche Belastung der Straßenzüge rund um den Hauptbahnhof erwartet. Daher würden Einsatzfahrten auf diesen Umleitungsstrecken deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen, die Einhaltung der Hilfsfristen in der vorgegebenen Zeit ist nicht mehr sicher gegeben. Auch wird das Erreichen der Zielkrankenhäuser St. Franziskus Hospital und Raphaelsklinik deutlich erschwert.

Alternativstrecke über eine Öffnung des Hafengeweges/Durchfahrt OSMO-Halle:

- Es wurde geprüft, ob der Umleitungsverkehr bei einer Einbahnstraße im Hansaring durch die Schillerstraße und durch die OSMO-Halle in den Hafengeweg und dann durch den Hafengeweg geleitet werden kann. Hierzu ist u.a. festzustellen:
 - Aktuell besteht eine Abbruchgenehmigung für den Teilbereich der OSMO-Halle zwischen Fahrbahn und Hafenbecken zuzüglich der Dachkonstruktion. Der Abbruch beginnt bereits. Bauherr ist der LVM.
 - Die Abbruchgenehmigung ist mit der Auflage versehen, die Abbrucharbeiten hinsichtlich der Standsicherheitsfragen durch einen Statiker begleiten zu lassen und auch die Absicherung des verbleibenden Bauzustandes zu gewährleisten. Das kann allerdings nur die Absicherung auf einem abgesperrten, nicht betretbaren Grundstück, von dem keine Gefahren für die Allgemeinheit ausgehen dürfen (z.B. herabstürzende Teile bei Unwetterereignissen), betreffen. Wie schon ausgeführt, müssen für eine Nutzung des Hafengeweges beidseits des Weges Abbrüche erfolgen, in der Art, dass die Nutzung des Weges in vollem Umfang verkehrssicher erfolgen kann. Für evtl. verbleibende Hallenbereiche muss in dem dann erforderlichen Umfang die Standsicherheit bescheinigt bzw. erst hergestellt werden. Teilbereiche der z.Zt. verbleibenden Hallen werden weiterhin als akut einsturzgefährdet betrachtet.
 - Während des Abbruches sind keine öffentlichen Verkehre durch die Halle in Richtung Hafengeweg möglich. Aufgrund des hinlänglich bekannten Bauzustandes der Hallen könnte auch nach erfolgtem Teilabbruch kein öffentlicher Verkehr durch die Hallen geführt werden. Voraussetzung wäre für den betroffenen Abschnitt ein Abbruch auf beiden Seiten der Fahrtrasse und die Herstellung der vollständigen Verkehrssicherheit.
 - Für den Bereich des Hafengeweges bestehen weitere Baugenehmigungen, so dass hier zusätzlicher Baustellenverkehr entstehen wird.

Provisorische „Überbrückung“ der Baustelle:

Aus der Bürgerschaft ist ggü. der Stadtverwaltung die Idee einer Hochführung der zweiten Fahrbahn im Baustellenbereich über eine provisorische Metallkonstruktion vorgeschlagen worden. In dieser Alternativvariante würde eine Fahrtrichtung quasi „doppel-stöckig“ geführt werden. Neben anderen Negativaspekten sprechen hohe Kosten und bauliche Realisierungsprobleme gegen diese Variante.

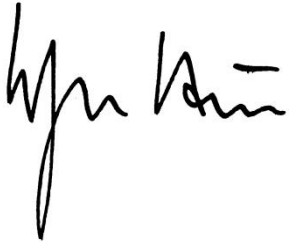
Fazit:

Auf den ersten Blick erscheinen eine Einbahnregelung des Hansarings unter Nutzung der Theodor-Scheiwe-Straße oder eine Vollsperrung des Hansarings in den Sommerferien als machbar. Die Verkehrsumlenkungs- und -verdrängungseffekte insbesondere auf der Bremer Straße, den Knotenpunkt Bremer Straße/Wolbecker Straße und in das gesamte Hansaviertel (siehe Übersichtsplan als Anlage) lösen allerdings an anderer Stelle erhebliche verkehrliche Problematiken und Belastungen aus. Zwar lässt sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer/innen nicht eindeutig vorhersagen. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Verkehrssicherheit durch die geschilderten Alternativen stark beeinträchtigt wird und es zu Unfällen

kommt, ist allerdings hoch. In der Gesamtabwägung der verkehrlichen und der stadtstrukturellen Aspekte (und ungeachtet von Kostengesichtspunkten) erscheint die Umsetzung der genannten Varianten als nicht sinnvoll.

Daher wird die Aufrechterhaltung eines zweistreifig befahrbaren Hansaringes von der Stadt Münster und der Polizei auch unter den o.g. Gesichtspunkten nach wie vor für erforderlich gehalten.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. J. K.' with a horizontal line above the 'K'.

Anlage: Belastungs- und Verdrängungsproblematiken im Übersichtsplan