

## **Sitzungsvorlage Nr. V/2011/0390**

**Zuständig:** Fachbereich Tiefbau und Entsorgung  
**Verfasser:** Richard Bömer



Ahaus, 22.06.2011

### **Beratungsfolge**

|                                                           |                   |               |                   |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|---------------|-------------------|
| <b>Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr</b> | <b>14.07.2011</b> | <b>TOP: 3</b> | <b>öffentlich</b> |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|---------------|-------------------|

### **Beratungsgegenstand**

**Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes  
Netzerweiterungen zur Entlastung des heutigen Straßenverkehrsnetzes**

### **Beschlussvorschlag**

Die Verwaltung wird beauftragt in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Hahm, Osnabrück, eine Entscheidungsmatrix zur Beurteilung der einzelnen Ortsumfahrungen zu erstellen. Auf dieser Grundlage der Bewertung sollen Vorschläge zur Erweiterung des Straßennetzes vorgelegt werden.

### **Sachdarstellung**

In der Stadt Ahaus haben sich zahlreiche verkehrliche, wirtschaftliche und siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen verändert, die auch an die Verkehrspolitik neue Anforderungen stellen. Auf dieser Grundlage ist es erforderlich, den Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1996 fortzuschreiben. Als Grundlage für die Koordination von Stadtentwicklung und Verkehr, sowie zur Aufstellung zeitgemäßer Leitbilder für den Verkehr in Ahaus, ist ein Gesamtkonzept zur Verkehrsplanung für das gesamte Stadtgebiet im Sinne einer Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich. Diese soll für eine öffentliche Diskussion und die Entscheidungsvorbereitung eine kompakte Übersicht über alle Handlungsfelder der Ahauser Verkehrsplanung geben und Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Verkehrsprojekten und der Flächennutzungsplanung herausarbeiten.

Im Rahmen der Gesamtbearbeitung der Verkehrsentwicklungsplanung ist zu berücksichtigen, dass bereits heute zumindest in Teilbereichen Unverträglichkeiten zwischen stadträumlichen, stadtgestalterischen und verkehrlichen Qualitäten in Erscheinung treten. Insbesondere in den stadtnahen Straßenzügen ergeben sich Konkurrenzsituationen zwischen den Belangen des motorisierten Verkehrs, des ruhenden Verkehrs, den Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern, den Nutzungsansprüchen der Anlieger und den städtebaulichen Ansprüchen. Außerdem bewirkt die Nähe der Stadt Ahaus zur Autobahn A 31 eine größere Bedeutung des überörtlichen Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsgeschehen der Stadt.

Für den Teilbaustein Motorisierter Individualverkehr – MIV - als Arbeitsschwerpunkt bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden auf Anregung der Verwaltung Prognoseberechnungen für mögliche Verkehrsszenarien im Jahre 2025 durch das Planungsbüro Hahm GmbH, Osnabrück, erarbeitet.

Als Ergebnis der Verkehrsplanung sollen Planungstrassen konkret begründeter Entlastungsstraßen in den Flächennutzungsplan aufgenommen werden. Der heute fertig gestellte Nordring war bereits im Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1975 dargestellt. Im zur Zeit gültigen Regionalplan ist sowohl die fertig gestellte Nordumfahrung als auch eine Trasse für eine Südumfahrung von Wüllen und Ahaus enthalten.

Zur Erstellung des Verkehrsmodells für das gesamte Stadtgebiet Ahaus wurde zunächst eine qualifizierte und detaillierte Analyse des heutigen Verkehrsaufkommens und der bestehenden Nutzungs- und Funktionsdefizite erarbeitet. Auf der Grundlage detaillierter Verkehrserhebungen durch 200 Schüler und mit Unterstützung durch die Polizei, hat das Planungsbüro Hahm ein Verkehrsmodell für das Straßennetz der Stadt Ahaus aufgebaut. Somit liegt ein Verkehrsnetzmodell – Analyse 2010 - als Grundlage für weitere Prognosen und Planfälle vor.

Die derzeit in der Fortschreibung befindliche Flächennutzungsplanung lieferte die geplanten Erweiterungsflächen für neue Wohn- und Gewerbegebiete, so dass Prognoseverkehrsrechnungen für das Jahr 2025 durchgeführt werden können.

Zur Abschätzung der Verkehrszunahme bis zum Prognosejahr 2025 wurde der Vergleich der Shell-Prognose-2010 mit der ITP/BVU - Prognose 2007 im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgenommen. Unter Berücksichtigung der Demographiedaten für die Stadt Ahaus wurden Mittelwerte der genannten Prognosedaten für die Prognosefaktoren Ahaus gewählt. Somit wird bis zum Jahr 2025 von einer Zunahme im Pkw-Bereich von 3,2 % ausgegangen. Für den Straßengüternahverkehr wurde eine Zunahme von 4,9 % gewählt. Beim Straßengüterfernverkehr wird eine Wachstumsrate von 50 % angenommen.

Als Grundlage für das Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2025 wird die Verwirklichung der gemäß Flächennutzungsplanung ausgewiesenen Wohn- Misch- und Gewerbegebiete angenommen. Durch die geplanten Gewerbe- bzw. Wohnflächen werden auch zusätzliche Verkehrsmengen entstehen. Die Art der Verkehrszunahme, Pkw- bzw. Lkw-Verkehr, wird in Abhängigkeit von der ausgewiesenen Siedlungsstruktur prognostiziert.

Bei der Betrachtung von Prognose- bzw. Planfällen lassen sich Verkehrsverlagerungen darstellen, die durch zusätzliche Netzelemente wie Ortsumfahrungen bewirkt werden. Durch eine Erhöhung von Fahrwiderständen für einzelnen Straßen können die Verlagerungseffekte, beispielsweise durch verkehrsberuhigende Maßnahmen oder Straßensperrungen, simuliert werden.

Die Prognoseplanfallberechnungen des Verkehrsentwicklungsplanes, als Fachplanungsteil der Flächennutzungsplanung wurden in der 3. Besprechung des Arbeitskreises Fläche am 27. Juni 2011 den Arbeitskreismitgliedern vorgestellt. In einer ersten Diskussionsrunde wurden mögliche Ortsumfahrungen als Planfälle im Prognoseplanfall – FNP - 2025 dargestellt. In diesem Prognoseplanfall sind die Flächenerweiterungen gem. FNP und die hieraus ableitbaren Bevölkerungszunahmen bzw. Verkehrszunahmen berücksichtigt. Gemäß den ermittelten Verkehrsmengenzahlen ergeben sich für einzelne Straßenabschnitte Steigerungen um ca. 10 %. Unter diesen Voraussetzungen wurden folgende Planfälle für Ortsumfahrungen betrachtet:

- Planfall 2025 – Ortsumfahrung Wessum
- Planfall 2025 – Ahaus – Teilsüdumfahrung
- Planfall 2025 – Ahaus/Wüllen – Südumfahrung
- Planfall 2025 – Ortsumfahrung Alstätte
- Planfall 2025 – Ortsumfahrung Graes
- Planfall 2025 – Ortsumfahrung Ottenstein

In der Diskussion der jeweiligen Ortsumfahrungen wurde deutlich, dass zur abschließenden Beurteilung der jeweiligen Trassenvorschläge weitere Detailuntersuchungen und Fragen zu beantworten sind. Ob eine Entlastungsstraße auch als verkehrswichtig und förderfähig einzustufen ist, hängt stark vom Einzelfall ab. Hier sind Gespräche mit den möglichen Baulastträgern der neuen Straßen und den zuständigen Behörden zu Förderung von Straßen zu führen. Gegebenenfalls ist die Verkehrsbelastung im heutigen Straßennetz bzw. im Prognoseplanfall – FNP – 2025 durch die vorhandenen Straßen angemessen und tolerierbar. Beim Bau einer neuen Straße, verbunden mit den Verpflichtungen zum Ausgleich der Eingriffe in den Naturhaushalt, ist der Flächenbedarf zu berücksichtigen und zu bewerten. Die benötigten Flächen gehen der Landwirtschaft und weiteren Nutzungsmöglichkeiten verloren. Zu prüfen sind auch Möglichkeiten zur Umsetzung der Null-Variante, dass heißt kein Neubau einer Straße. Verkehrslenkende und verkehrsregulierende Maßnahmen zur Leistungssteigerung im bestehenden Straßennetz sind zu untersuchen. Hierzu

gehören beispielsweise Sperrungen für den Schwerlastverkehr oder die Optimierung von Ampelschaltungen an den vorhandenen Knotenpunkten durch Simulationsuntersuchungen.

Die Planfälle für die einzelnen Ortsumfahrungen werden durch das Planungsbüro Hahm in der Sitzung vorgestellt.

Aufgrund der komplexen Sachverhalte und vorhandenen Fragestellungen schlägt die Verwaltung vor, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro eine Entscheidungsmatrix zu erstellen, um so die einzelnen Ortsumfahrungen beurteilen und bewerten zu können. Auf dieser Grundlage können dann Trassen zurückgestellt bzw. als vorrangig bewertet werden.

### **Finanzielle Auswirkungen**

☐ Ja ☒ Nein

### **Anlagen**

keine