

# **Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord**

Stadtteil : Coerde



# Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord Stadtteil Coerde

## 1. Aufgabenstellung

Bereits 1991 wurde für den Stadtteil Coerde eine Verkehrsuntersuchung, mit dem Ziel Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs aufzuzeigen, ausgearbeitet. Für diese Verkehrsuntersuchung wurden umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt und ausgewertet. Mittlerweile haben sich die Rahmenbedingungen im Stadtteil deutlich verändert. Die Baugebiete Edelbach und Meerwiese wurden entwickelt und werden bereits bewohnt. Im Norden wird die ehemalige Winterbourne-Kaserne zu einer „Speicherstadt“ umfunktioniert. Die Gewerbegebiete am Schiffahrter Damm haben sich hervorragend weiterentwickelt.

Diese zusätzlichen Strukturentwicklungen haben Verkehre ausgelöst, die das Straßennetz in Coerde zusätzlich belasten. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung soll aufzeigen wie sich das Verkehrsbild in den letzten 10 Jahren in Coerde entwickelt hat und ob durch den Ausbau des Edelbaches der Durchgangsverkehr auf der Königsberger Straße nachhaltig reduziert werden kann. In der Anlage 3.1 ist das Plangebiet dargestellt. Es umfasst im Wesentlichen den Stadtteil Coerde.

## 2. Ausgangssituation und Zählergebnisse

Zur Beurteilung der Verkehrssituation in Coerde wurden umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Dabei wurde das gleiche Erhebungsdesign gewählt wie bereits 1991, um die Vergleichbarkeit der Verkehrsdaten zu gewährleisten. Insgesamt wurden am 29.11.2000 14 Knotenpunkte und eine Kennzeichenverfolgungszählung an 7 Querschnitten durchgeführt. In Anlage 3.2 sind die entsprechenden Zählstellen dargestellt. Die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für die Spitzenstunde zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr sind in Anlage 3.3 dargestellt. Nach den vorliegenden Zähldaten wird die Königsberger Straße in der Spitzenstunde von bis zu 1.200 Kfz-Fahrten/Stunde im Querschnitt belastet. Auf dem Hohen Heckenweg wurden Querschnittsbelastungen von 1.100 Kfz-Fahrten/Stunde ermittelt. Der Schiffahrter Damm ist mit bis zu 1.600 Kfz-Fahrten/Stunde die höchst belastete Straße im Plangebiet. In Anlage 3.4 werden für ausgewählte Zählstellen die Zählergebnisse der beiden Erhebungsjahre 1991 und 2000 im Vergleich gegenübergestellt. Für den Stadtteil Coerde ist insbesondere die Entwicklung im Zuge der Königsberger Straße von Bedeutung. Hier haben die Querschnittsbelastungen um bis zu 47 % zugenommen. Auf dem gesamten Straßenzug Holtmannsweg/Königsberger Straße liegen die Verkehrszuwächse zwischen 25 % und 47 %. Im übrigen Straßennetz haben sich die Verkehrsbelastungen ganz unterschiedlich entwickelt. Während die Querschnittsbelastungen im Zuge des Schiffahrter Dammes zwischen 7 % und 16 % angestiegen sind, sind die Querschnittsbelastungen auf der Kanalstraße sogar rückläufig (- 11 %).

Die Auswertung der Kennzeichenverfolgungszählung hat ergeben, dass von 3.000 erfassten Kraftfahrzeugen ca. 2.050 Kfz-Fahrten/Stunde im Quell- und Zielverkehr aufgetreten sind und ca. 900 Kfz-Fahrten/Stunde im Durchgangsverkehr. Der Binnenverkehr wurde mit der Kennzeichenverfolgungszählung nicht erfasst. Somit liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs, bezogen auf die erfassten Fahrten, bei 30 %. 1991 betrug der Anteil des Durchgangsverkehrs 31 %.

In Anlage 3.5 sind die Ströme des ermittelten Durchgangsverkehrs dargestellt. Bezogen auf die Querschnittsbelastungen liegen die Durchgangsverkehrsanteile bei über 50 % (Holtmannsweg). Mit ca. 300 Kfz-Fahrten/Stunde ist der Durchgangsverkehrstrom in der Ost-West-Relation der Größte. In der Fahrbeziehung Hoher Heckenweg/Königsberger Straße werden lediglich 140 Kfz-Fahrten/Stunde im Durchgangsverkehr abgewickelt. Die Straße Edelbach wird dagegen bereits heute mit ca. 200 Kfz-Fahrten/Stunde im Durchgangsverkehr belastet.

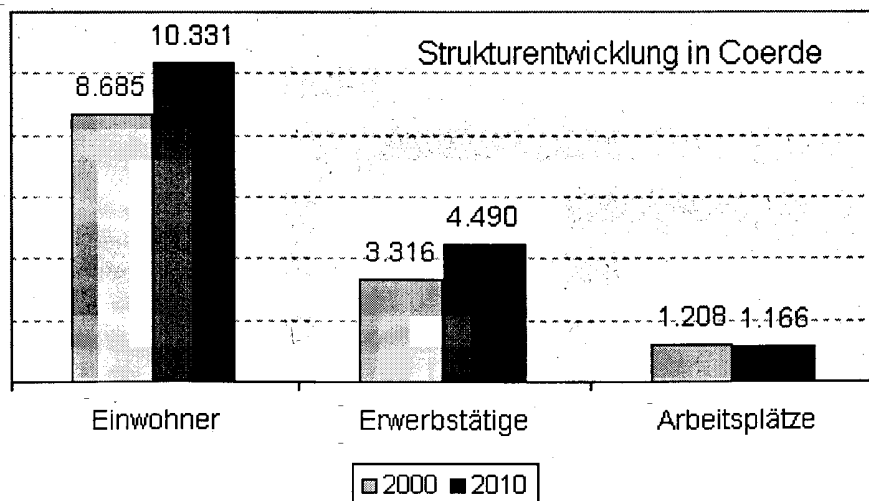
Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich die verkehrliche und städtebauliche Situation in der Ortsdurchfahrt von Coerde durch die angestiegenen Verkehrsbelastungen gegenüber 1991 verschlechtert hat. Die nachfolgende Verkehrsuntersuchung wird aufzeigen, in wie weit durch den Ausbau des Edelbach die verkehrliche Belastung in der Ortsdurchfahrt Königsberger Straße verringert werden kann.

### 3. Prognose 2010/2015

Das Ingenieurbüro IVV - Aachen hat im Auftrag der Stadt Münster die verkehrlichen Auswirkungen der Entlastungsstraße Nord ermittelt. Die Grundlagen und Rahmenbedingungen dieser Untersuchung sind in der „Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nordin Münster“ umfassend beschrieben (vgl. Anhang 2 zur Berichtsvorlage). Der Gutachter kommt zu folgenden Ergebnissen:

Die Verkehrsbelastungen werden bis 2010/2015 noch weiter zunehmen. Auf der Königsberger Straße steigen die Querschnittsbelastungen über 20 % an. Verantwortlich hierfür sind die weiter ansteigenden Strukturen in Coerde und insbesondere die Strukturentwicklungen im Zentrum und im Gewerbegebiet „An der Kleimannbrücke“. In den folgenden Abbildungen sind Strukturentwicklungen bis 2010 für den Stadtteil Coerde, für das Zentrum Nord und für das Gewerbegebiet „An der Kleimannbrücke“ dargestellt.

**Abb. 1: Strukturentwicklung in Coerde**



Dies rechtfertigt und begründet die Ausweisung einer solchen innerstädtischen Straßenverbindung im geplanten neuen Flächennutzungsplan (FNP 2010), in der die Flächensicherung der Trasse auch zukünftig erhalten bleiben sollte.

Der verkehrliche Nachweis ist durch die hier vorgelegte Verkehrsuntersuchung erfüllt.

Die **Verkehrsuntersuchungen** (Anhang 3, 4) zur "Entlastungsstraße Nord" machen folgendes grundsätzlich deutlich:

1. Der höchste Verkehrswert und deutliche **Verkehrsentlastungen für den Stadtteil Coerde** (Königsberger Straße) bringt der Neubau eines Teilabschnitts vom Schiffahrter Damm bis zur Kanalstraße mit Anbindung des Zentrums Nord über die seit langem planungsrechtlich abgesicherte Bahntangente.
2. Ein begrenzter **Teilausbau der Straße Am Edelbach** bzw. eines Teilabschnitts der Entlastungsstraße Nord nur in diesem Bereich zwischen Schiffahrter Damm und Hoher Heckenweg bringt eine geringe Entlastung der Königsberger Straße. Dies machen auch die Ergebnisse der Verkehrsstromzählungen in Coerde (Anhang 3) aus dem Jahre 2000/2001 deutlich. Es muss ggf. sogar befürchtet werden, dass durch den Ausbau nur dieses Teilabschnitts sich eine ungünstige und nicht gewollte Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Südteil des Hohen Heckenweges ergeben kann.
3. Die von den Antragstellern aus den Gewerbegebieten Nienkamp/Meßkamp beantragte neue **Querverbindung zwischen Grevener Straße und Kanalstraße** mit Anbindung an die Regina-Protmann-Straße alleine bringt keine Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets und bringt auch nicht die gewünschte Verkehrsentlastung des Bröderichweges. Erst in Verbindung mit den angrenzenden Teilabschnitten einer Entlastungsstraße Nord wird sich die angestrebte Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Nienkamp/Meßkamp einstellen können.
4. Eine **Entlastung des Stadtteils Kinderhaus** (z.B. im Bereich Wilkinghege und Bröderichweg ...) kann erreicht werden, wenn die Entlastungsstraße Nord im Bereich zwischen Steinfurter Straße und Kanalstraße ausgebaut wird (Anhang 4).
5. Aus gesamtstädtischer Sicht ergibt sich hinsichtlich der Auswahl und Festlegung der Priorität von Planungs- und Bauabschnitten die Empfehlung, die Planung einer Entlastungsstraße von Osten nach Westen aufzunehmen mit Bildung der noch festzulegenden Teilabschnitte.
6. Hinsichtlich einer empfohlenen weiteren Planung und der noch zu entscheidenden und eher langfristig denkbaren Realisierung einer "Entlastungsstraße Nord" sei auf folgende noch erforderliche Planverfahren und Entscheidungsschritte hingewiesen:
  - A) Der Rat fasst voraussichtlich im Juli 2002 den Beschluss zur 2. Offenlegung des geänderten Flächennutzungsplanes, zu der die Bürger Bedenken und Anregungen einbringen können, über die dann der Rat entscheiden wird.
  - B) Mit dem abschließenden Ratsbeschluss zum neuen Flächennutzungsplan (FNP 2010) wird über die **Flächensicherung** und Aufnahme einer "Entlastungsstraße Nord" in dem FNP 2010 entschieden.
  - C) Im Rahmen einer **Umweltverträglichkeitsprüfung**, die aufgrund der Größe des Plangebietes voraussichtlich in zwei Planungsschritten vorgenommen würde, ist die Umweltverträglichkeit grundsätzlich zu überprüfen/bewerten. Dabei werden geeignete Trassenkorridore/-führungen untersucht und konkretisiert.
  - D) Das **Planungsrecht** für Teilabschnitte der Entlastungsstraße muss durch Bebauungspläne geschaffen werden, der dann auch alle wesentliche Ausbaumerkmale, die Höhenlage der Straße, die landschaftspflegerische und städtebauliche Einbindung erarbeitet und festgelegt

zeigt die Verkehrszu- bzw. abnahmen des Planfalles 1A im Vergleich zum Prognosefall ohne Entlastungsstraße Nord im betrachteten Straßennetz.

Die Ergebnisse des Planfalles 1A „Ausbau Edelbach“ zeigen deutlich, dass das Ziel die Ortsdurchfahrt Coerde im Zuge der Königsberger Straße nachhaltig zu entlasten nicht erreicht wird. Gleichzeitig finden jedoch erhebliche Verschiebungen von Verkehrsströmen in den Zulaufstrecken statt, die teilweise zu erheblichen Mehrbelastungen in den Straßenzügen führen. Hier ist insbesondere der Hohe Heckenweg zu nennen, wo die Verkehrsbelastung um ca. 3.000 Kfz-Fahrten/Tag zunimmt.

Der Planfall 1B „Verlängerung des Edelbach auf der Trasse der Entlastungsstraße Nord bis zur Kanalstraße“ berücksichtigt den Umstand, dass, wie in Anlage 3.5 dargestellt, der Hauptstrom des Durchgangsverkehrs von Coerde in West-Ost-Richtung verläuft. Eine direkte Anbindung des Zentrum Nord wurde dabei unterstellt. Die Ergebnisse dieser Simulationsberechnung sind in Anlage 3.8 dargestellt.

Erwartungsgemäß nehmen in diesem Planfall die Querschnittsbelastungen im Zuge der Ortsdurchfahrt in Coerde deutlicher ab. Die verbleibenden Querschnittsbelastungen im Zuge des Holtmannsweges und der Königsberger Straße liegen in diesem Planfall deutlich unter den heutigen Verkehrsbelastungen. Im Vergleich mit den Prognosebelastungen ohne die Entlastungsstraße Nord (Prognose Grundfall) gehen die Verkehrsbelastungen um über 30 % von 11.400 Kfz-Fahrten/Tag auf 7.600 Kfz-Fahrten/Tag zurück. Aber auch die Belastungen des Hohen Heckenweges zwischen dem Edelbach und der Königsberger Straße nehmen ab. Gleichzeitig ist aber immer noch ein starker Anstieg der Verkehrsbelastungen auf dem Abschnitt des Hohen Heckenweges zwischen Edelbach und Gartenstraße zu verzeichnen (vgl. Anlage 3.9). Die Querschnittsbelastungen liegen nunmehr bei ca. 13.600 Kfz-Fahrten/Tag, was gegenüber dem Planfall 1A eine Abnahme bedeutet, gegenüber der heutigen Querschnittsbelastung und dem Prognosegrundfall jedoch eine deutliche Zunahme von ca. 30 % bedeutet.

#### Fazit:

Die Strukturen in Coerde und insbesondere die Strukturen im direkten Umfeld des Stadtteiles (Zentrum Nord, Gewerbegebiet An der Kleimannbrücke) werden bis zum Jahr 2010 weiter ansteigen. Diese Entwicklung führt zu einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt von Coerde. Die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen können über das vorhandene Straßennetz verkehrstechnisch noch abgewickelt werden, die städtebaulichen Probleme wie Trennwirkung, Umweltbelastung, Aufenthaltsqualitäten werden jedoch erhebliche Probleme auslösen.

Durch den Ausbau des Edelbaches (Planfall 1A) können jedoch nur die Durchgangsverkehrsströme in der Fahrbeziehung Hoher Heckenweg – Königsberger Straße verlagert werden (140 Kfz-Fahrten/Stunde). Gleichzeitig löst diese Maßnahme unerwünschte Verkehrsverlagerungen aus, die in diesem Umfang nicht akzeptabel sind und an anderer Stelle erhebliche Probleme auslösen. Somit überwiegen die Nachteile gegenüber den Vorteilen bei einem ausgebauten Edelbach.

Mit dem Planfall 1B, Bau einer Entlastungsstraße für den Stadtteil Coerde zwischen dem Schiffahrter Damm und der Kanalstraße, wird zwar eine deutlichere Entlastung der Orts-

durchfahrten erreicht, aber gleichzeitig treten unerwünschte Verkehrsverlagerungen auf, denen durch geeignete Maßnahmen entgegenzutreten ist, damit eine gleichmäßige Verteilung der Verkehrsströme auf dem Schiffahrter Damm und dem Hohen Heckenweg zwischen Edelbach und Gartenstraße erreicht werden kann.