

Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord

Stadtteil : Kinderhaus

Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord Stadtteil Kinderhaus

1. Aufgabenstellung/Plangebiet

Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung, die auf den Ergebnissen der „Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord in Münster“ der Ing.-Gruppe IVV-Aachen aufgebaut ist, sollen die verkehrlichen Auswirkungen einzelner Teilabschnitte der Entlastungsstraße Nord analysiert werden. Zielsetzung dieser Untersuchung ist es herauszuarbeiten, ob die Realisierung der Entlastungsstraße Nord in Teilabschnitten verkehrlich sinnvoll ist und wie diese Teilabschnitte gebildet werden sollen. Hierbei ist insbesondere von Bedeutung inwieweit sich die verkehrliche Erschließung des Gewerbegebietes Nienkamp/Messkamp verbessern lässt und welche Effekte sich für die Ortsdurchfahrten des Stadtteiles Kinderhaus erzielen lassen. Das Plangebiet umfasst den Abschnitt der Entlastungsstraße Nord zwischen Steinfurter Straße und Kanalstraße, den Stadtteil Kinderhaus sowie das Gewerbegebiet Nienkamp/Messkamp. Die Abgrenzung des Plangebietes ist in Anlage 4.1 dargestellt.

2. Ausgangssituation

Der Stadtteil Kinderhaus wird in einem erheblichen Umfang von Durchgangsverkehren belastet. Dabei handelt es sich um Verkehrsströme, die von der Steinfurter Straße kommend über die Straße Wilkinghege – Westhoffstraße – Am Burloh bis zur Grevener Straße verlaufen sowie die Gegenrichtung.

Im Jahre 2000 wurden im Umfeld von Kinderhaus umfangreiche Knotenstromzählungen durchgeführt, deren Ergebnisse in Anlage 4.2 dargestellt sind. Demnach wird die Straße Wilkinghege in der Spitzenstunde von über 1.200 Kfz-Fahrten/Tag belastet. Diese hohe Querschnittsbelastung zieht sich hin bis zur Einmündung der Westhoffstraße in die Grevener Straße. Die Straße Am Burloh wird laut Zählwerten noch von über 700 Kfz-Fahrten/Spitzenstunde belastet. Ein Vergleich dieser Belastungswerte mit Querschnittsbelastungen von Ortsdurchfahrten anderer Stadtteile (Roxel 1.300 Kfz/h, Wolbeck 1.100 Kfz/h, Coerde 1.200 Kfz/h) verdeutlicht die Größenordnung dieser Verkehrsbelastung. Sie führen in der Westhoffstraße zu städtebaulichen Unverträglichkeiten. Eine Verlagerung der Durchgangsverkehrsströme auf das Hauptverkehrsstraßennetz, bestehend aus der Steinfurter Straße, dem II. Tangentenring und der Grevener Straße, ist aufgrund der vorhandenen hohen Verkehrsbelastungen dieser Straßenzüge nicht mehr möglich. Diese Bereiche des Hauptverkehrsstraßennetzes haben bereits heute ihre Leistungsfähigkeitsgrenzen weitgehend erreicht. Im Zuge der Grevener Straße wurden Spitzenstundenbelastungen von über 2.300 Kfz-Fahrten ermittelt. Auf der Steinfurter Straße wurden zwischen der Straße Wilkinghege und dem II. Tangentenring bis zu 3.000 Kfz-Fahrten/h ermittelt. Mit über 3.400 Kfz-Fahrten/h ist

der II. Tangentenring sehr hoch belastet. Diese Verkehrsmengen können bereits heute insbesondere in den Knotenpunkten mit den übrigen Hauptverkehrsstraßen nicht mehr staufrei abgewickelt werden. Dies hat zur Folge, dass alle weiteren zu erwartenden Verkehrszuwächse vorwiegend in das Straßennetz verdrängt und belasten werden, mit der Konsequenz, dass die Ortsdurchfahrt von Kinderhaus zukünftig von noch mehr Durchgangsverkehren belastet wird.

Die Anbindung des Gewerbegebietes Nienkamp an das Hauptverkehrsstraßennetz wird von den Gewerbetreibenden als unbefriedigend eingestuft. In den vergangenen Jahren wurde die Anwendung des Gewerbegebietes Nienkamp zwar verbessert. Der Knotenpunkt Kanalstraße/Bröderichweg wurde ausgebaut, am Knotenpunkt Bröderichweg/Regina-Protmann-Straße ist eine neue Lichtsignalanlage installiert worden (Leistungssteigerung des Knotenpunktes), im Kreuzungsbereich Grevener Straße/Bröderichweg wurden Verbesserungen an der Signalsteuerung vorgenommen, die den Verkehrsfluss in und aus Richtung Bröderichweg optimieren. Mit diesen Verbesserungen wurde die Erschließung des Gewerbegebietes Nienkamp erheblich verbessert. Inwieweit eine zusätzliche neue Straßenverbindung zwischen der Grevener Straße und der Kanalstraße auf der Trasse der Entlastungsstraße Nord die Erschließung des Gewerbegebietes Nienkamp verbessern kann und welche Auswirkungen diese neue Straße für das übrige Straßennetz hat, ist im Folgenden untersucht worden:

3. Prognose 2010/2015

Mit der „Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nordin Münster“ hat die Ing.-Gruppe IVV-Aachen eine umfangreiche und fundierte Belastungsermittlung und Wirkungsanalyse für die Entlastungsstraße Nord ausgearbeitet (vgl. Anhang 2 zur Berichtsvorlage). Die Ergebnisse des Prognose-Grund-Falles zeigen die Querschnittsbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, wie sie sich bis zum Jahr 2015 entwickeln werden, wenn die Entlastungsstraße Nord nicht realisiert wird. Bis auf die Entlastungsstraße Nord wurden alle Planungen (Netz- und Strukturentwicklungen) entsprechend dem FNP 2010 diesem Prognose-Grund-Fall zugrunde gelegt.

Nach den vorliegenden Prognoseberechnungen nehmen die Querschnittsbelastungen, insbesondere im Zuge der Straße Wilkinghege und der Westhoffstraße, weiter zu. Es treten Belastungszunahmen von bis zu 15 % auf. Die Querschnittsbelastungen im übrigen Hauptverkehrsstraßennetz bleiben aufgrund der teilweise hohen Vorbelastungen relativ konstant. Somit bestätigt sich die Annahme, dass aufgrund des bereits überlasteten Hauptverkehrsstraßennetzes (Steinfurter Straße/II. Tangentenring/Grevener Straße) die weiteren Verkehrszunahmen vorwiegend im nachgeordneten Straßennetz abgewickelt werden. Die Straße Wilkinghege oder die Westhoffstraße haben zwar bezogen auf ihren Ausbaustandard die notwendigen Leistungsreserven, um die wachsenden Verkehrsmengen aufzunehmen, jedoch führen diese Verkehrszuwächse zu erheblichen städtebaulichen Problemen (Trennwirkung/Aufenthaltsfunktion/Umweltbelastung).

Nach der Analyse der Strukturdaten von Kinderhaus (Abb. 1), dem Gewerbegebiet Nienkamp und dem Zentrum Nord (Abb. 2) sind die prognostizierten Verkehrsentwicklungen nachvollziehbar. Insbesondere die Strukturentwicklungen im Zentrum Nord sind für die wachsenden Durchgangsverkehrsströme in Kinderhaus verantwortlich. Bereits mit dem „Gesamtverkehrsplan Münster Westfalen“ aus dem Jahr 1962 wurde die III. Nordtangente als langfristige Netzergänzung für erforderlich gehalten. Damals

wurde für die Steinfurter Straße eine Querschnittsbelastung von 5.000 Kfz/Tag für das Jahr 1990 prognostiziert.

Abb. 1: Strukturentwicklung in Kinderhaus

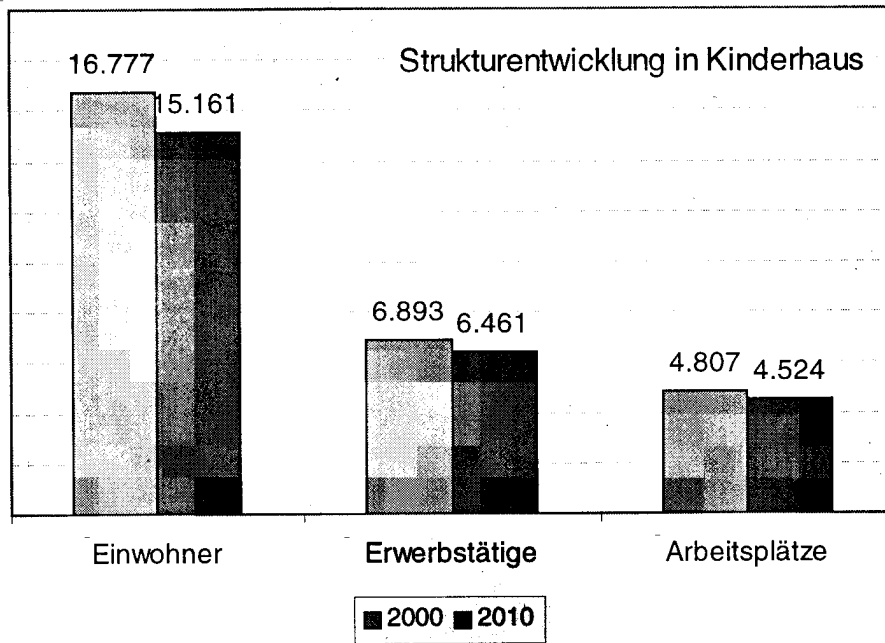
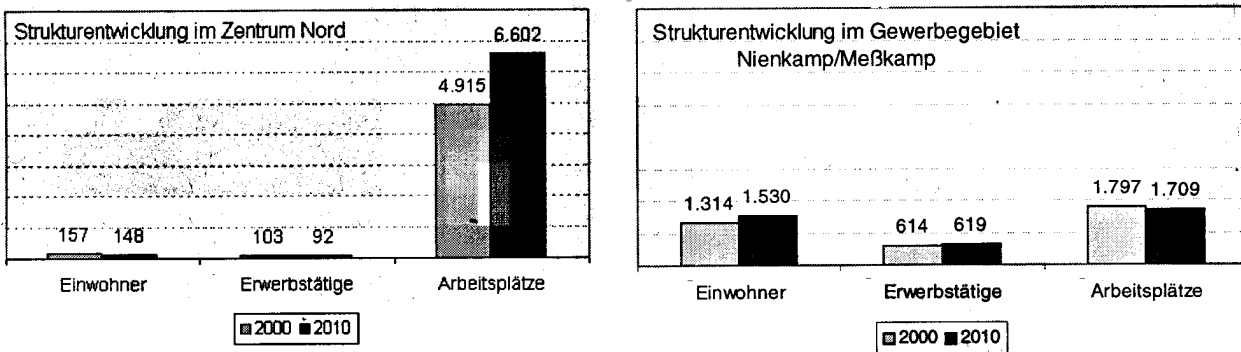


Abb. 2: Strukturentwicklung in den Gewerbegebieten Zentrum Nord und Nienkamp/Messkamp



Mit dem „Gesamtverkehrsplan Münster GVP 1986“ wurde mit der Begründung, dass „Ohne eine III. Nordtangente wären vor allem aufgrund des Ziel- und Quellverkehrs zum Verwaltungszentrum Nord erhebliche, städtebaulich kaum lösbare Verkehrsprobleme zu erwarten – vor allem in Coerde und Kinderhaus, aber auch auf der II. Nordtangente (York-Ring/Niedersachsenring) am Rande der Innenstadt“ beschlossen, dass die geplanten Strukturentwicklungen des Zentrums Nord nur realisiert werden dürfen, wenn die Erschließung dieses Gewerbegebietes über eine III. Nordtangente sichergestellt ist.

Der Prognose-Mit-Fall der Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord des Gutachters IVV-Aachen berücksichtigt anders als im GVP '86 und im FNP 2010 keine III. Nordtangente, sondern eine auf die erkennbaren Probleme abgestimmte Entlastungsstraße. Dieser Planfall zeigt die verkehrlichen Auswirkungen der Entlastungsstraße Nord unter den heutigen Rahmenbedingungen. Der Gutachter kommt unter anderem zu dem Ergebnis, dass durch den Bau der Entlastungsstraße Nord sowohl der II. Tangentenring als auch die Ortsdurchfahrten von Kinderhaus und Coerde entlastet werden (bis zu 30%) und es zu einer Bündelung dieser Verkehre auf der Entlastungsstraße Nord kommt.

Im Folgenden wird untersucht, inwieweit die Bildung und Realisierung einzelner Teilabschnitte geeignet ist, um die verkehrlichen Probleme des Stadtteiles Kinderhaus und des Gewerbegebietes Nienkamp/Messkamp zu beheben.

Der 1. Teilabschnitt stellt eine Netzverbindung zwischen der Grevener Straße und der Kanalstraße dar (Planfall 2A). Die Ergebnisse dieses Planfalles sind in Anlage 4.3 dargestellt. Dieser Teilabschnitt wird von bis zu 5.400 Kfz-Fahrten/Tag belastet. Zwischen der Grevener Straße und der Anbindung dieses Teilabschnittes an die Regina-Protmann-Straße werden Querschnittsbelastungen von lediglich 3.600 Kfz-Fahrten/Tag ausgewiesen. Für die Erschließung des Gewerbegebietes Nienkamp hat dieser Teilabschnitt keine Bedeutung. Die Erschließung findet weiterhin vorwiegend über die Straße Nienkamp statt.

In der Anlage 4.4 sind die Ergebnisse einer Routenverfolgung für das Teilstück zwischen Grevener Straße und Kanalstraße dargestellt. Die Ergebnisse zeigen ganz deutlich die starken Verkehrsverflechtungen zwischen dem Zentrum Nord und der Steinfurter Straße. Von den 3.600 Kfz-Fahrten/Tag, die diese neue Verkehrsverbindung nutzen, haben 1.600 Kfz-Fahrten/Tag ihren Ursprung im Bereich der Steinfurter Straße und 2.600 Kfz-Fahrten/Tag im Bereich Zentrum Nord.

Insgesamt bündeln sich nur relativ wenige Verkehrsströme auf dem geplanten Teilabschnitt zwischen der Grevener Straße und der Kanalstraße. Nennenswerte Entlastungen im angrenzenden Straßennetz sind nicht zu erkennen (vgl. Anlage 4.5).

In Planfall 2B wurden die Netzwirkungen für einen möglichen Teilabschnitt zwischen der Steinfurter Straße und der Kanalstraße untersucht. Die Ergebnisse dieses Planfalles sind in Anlage 4.6 dargestellt. Dieser Planfall zeigt deutliche Auswirkungen auf die Querschnittsbelastungen des angrenzenden Straßennetzes.

Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Straße Wilkinghege und der Westhoffstraße sinken unter das heutige Niveau. Für die Westhoffstraße werden für diesen Planfall noch Querschnittsbelastungen von maximal 8.000 Kfz-Fahrten/Tag prognostiziert. Stärkere Verkehrsentslastungen wurden auch mit der Realisierung der gesamten Entlastungsstraße Nord für den Stadtteil Kinderhaus nicht erzielt. Auf die Erschließung des Gewerbegebietes Nienkamp wirkt sich dieser Planfall ebenfalls nicht aus. Die Haupteerschließung erfolgt weiterhin über die Straße am Nienkamp. Eine Routenverfolgung für den Streckenabschnitt zwischen Steinfurter Straße und Grevener Straße, deren Ergebnisse in Anlage 4.7 dargestellt sind, zeigt nochmals die starken Verkehrsverflechtungen zwischen dem Einzugskorridor und der Steinfurter Straße und dem Zentrum Nord. In der Anlage 4.8 sind die Belastungsänderungen bezogen auf den Prognosefall ohne Entlastungsstraße dargestellt.

4. Zusammenfassung:

Die verkehrlichen Auswirkungen eines Teilabschnittes der Entlastungsstraße Nord zwischen der Kanalstraße und der Grevener Straße sind als geringfügig einzustufen. Die alleinige Realisierung eines solchen Teilstückes ist nicht geeignet die verkehrlichen Probleme zu lösen, so dass eine Realisierung lediglich die Erreichbarkeit einzelner im Gewerbegebiet ansässiger Betriebe verbessern würde. Erst mit dem Anschluss des Teilstückes an die Steinfurter Straße können Verkehrsströme gebündelt werden, so dass die Ortsdurchfahrt in Kinderhaus deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Weitere Entlastungen in Kinderhaus sind auch mit der Realisierung der Gesamtmaßnahme Entlastungsstraße Nord bis zum Schiffahrter Damm nicht zu erzielen.

Anlagen