

# **Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord**

**Zusammenfassung  
der wesentlichen Ergebnisse  
des gesamtstädtischen Verkehrsgutachtens  
(IVV Aachen)**





# Verkehrsgutachten Entlastungsstraße Nord in Münster Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse aus gesamtstädtischer Sicht

## 1. Aufgabenstellung

Das gesamtstädtisch angelegte Verkehrsgutachten der Ingenieurgruppe IVV Aachen zur "Entlastungsstraße Nord" in Münster soll die durch den Bau einer neuen Straßenverbindung im Stadtbezirk Nord zwischen der Steinfurter Straße und dem Schifffahrter Damm zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen im Hauptverkehrsstraßennetz in Münster für das Prognosejahr 2015 aufzeigen. Hierbei sind insbesondere drei Fragestellungen von Bedeutung:

- Welche Verkehrsbelastungen sind auf der Entlastungsstraße Nord zu erwarten ?
- Welche verkehrlichen Wirkungen hat die Entlastungsstraße auf das übrige Straßennetz in der Stadt Münster ?

Hierbei soll insbesondere die gesamtstädtische Verkehrsbedeutung der Entlastungsstraße Nord für das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz, insbesondere für den II. Tangentenring und die erreichbare Entlastungswirkung für die Kreisstraße K 7 (Ortsdurchfahrt von Coerde und Kinderhaus) untersucht werden.

- Auch geprüft werden sollen die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der B 481 n im Hinblick auf das demnächst anstehende Planfeststellungsverfahren.

## 2. Analyse (Verkehrsbild 2000)

Die Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet (Anlage 1.1) lässt sich wie nachfolgend dargestellt beschreiben:

- Kennzeichnend für das Hauptverkehrsstraßennetz im Untersuchungsraum ist ein hohes, teilweise die Kapazitätsgrenzen erreichendes Verkehrsaufkommen. Dies gilt insbesondere für die B 54 (Steinfurter Straße) und für den II. Tangentenring.
- Der II. Tangentenring mit den Knotenpunkten Steinfurter Straße, Grevener Straße, Kanalstraße, Gartenstraße, Piusallee und Ostmarkstraße weist Querschnittsbelastungen von etwa 28.000 bis 33.000 Kfz/24 h auf (vgl. Anlage 1.2). Diese hohen Verkehrsbelastungen führen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu Verkehrsstauungen an den Hauptknoten mit den kreuzenden Radialstraßen.
- Die Ortsdurchfahrten von Coerde und Kinderhaus im Zuge der Kreisstraße K 7 werden heute in erheblichem Maße von (Durchgangs-) Verkehren belastet. In den letzten 10 Jahren hat z. B. die Querschnittsbelastung auf der Königsberger Straße bereichsweise von 850 Kfz/h (in 1990) auf 1.250 Kfz/h (in 2000) zugenommen, wie

eine gesonderte Verkehrserhebung des Planungsamtes aus dem Herbst 2000 ausweist. Das entspricht einem Zuwachs von 47 %. Diese weiterhin steigende Tendenz löst verstärkt verkehrliche und auch städtebauliche Probleme in Coerde aus.

- Prägend für diese Situation sind die in hohem Maße Verkehr auslösenden Gewerbegebiete Zentrum Nord, Nienkamp/Meßkamp und das Gewerbegebiet An der Kleimannbrücke, die sich auch in den nächsten Jahren noch weiter entwickeln werden. Insbesondere die Anbindung des Gewerbegebietes Zentrum Nord an das übergeordnete Straßennetz ist nicht ausreichend, insbesondere die Kanalstraße ist dazu nicht auf Dauer geeignet. Bereits im B-Plan Zentrum Nord und später mit dem GVP 1986 wurde bestätigt, dass eine zusätzliche Anbindung des Zentrums Nord an die Entlastungsstraße Nord über die "Bahntangente" verkehrlich erforderlich ist.
- Der Bröderichweg ist mit ca. 14.000 Kfz/24 h bis an die verkehrlich und städtebauliche Verträglichkeitsgrenze belastet. Ausschlaggebend hierfür sind die oberzentralen Einrichtungen wie die Provinzialversicherung und das Westfälische Sonder-schulzentrum (nicht verlagerbarer Zielverkehr) und die gleichzeitige Erschließungsfunktion für das Gewerbegebiet Nienkamp/Meßkamp. Darüber hinaus dient der Bröderichweg als Stadtteilverbindung zwischen Kinderhaus und Coerde sowie als Querverbindung von der Grevener Straße (B 219) zum Gewerbegebiet Zentrum Nord.
- Die hohe Verkehrsbelastung des II. Tangentenringes und hier insbesondere die überlasteten Knotenpunkte führen verstärkt zu Staus und Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Straßennetz, z. B. Nordviertel (Melchersstraße).
- Die Ortsdurchfahrt Coerde wird darüber hinaus in hohem Maße von Schwerverkehr (Müllfahrzeuge) belastet, da sie die Verbindung zur Zentraldeponie sicherstellt.

### 3. Verkehrsentwicklung bis 2015

In den nächsten Jahren werden die Kfz-Verkehre im Stadtgebiet aufgrund der weiter wachsende Strukturen weiter zunehmen. Ausschlaggebend hierfür sind im wesentlichen die Zunahme an Arbeitsplätzen in den Gewerbegebieten und auch die Stadtrandwanderung der Wohnbevölkerung. Die **Verkehrsprognose für das Jahr 2015 ohne Entlastungsstraße** lässt folgendes Verkehrsbild erwarten (vgl. Anlage 1.3):

- Die Verkehrsbelastungen werden im vorhandenen Straßennetz um durchschnittlich 20 - 30 % weiter ansteigen. Insbesondere im Zuge des II. Tangentenringes werden die Verkehrsbelastungen auf 32.000 Kfz/24 h bis zu 36.000 Kfz/24 h ansteigen. Damit wird die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges mit allen negativen verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen zum Teil überschritten. Die Ortsdurchfahrten Coerde und Kinderhaus werden mit durchschnittlich 12.000 Kfz/24 h belastet. Das entspricht einem weiteren Anstieg von bis zu 30 % im Bereich der Königsberger Straße in Coerde.
- Die Verkehrsbelastung der Wilkinghege steigt von heute ca. 12.000 Kfz/24 h auf nahezu 18.000 Kfz/24 h, mit den entsprechenden Mehrbelastungen auch in der Westhoffstraße und in der Straße Am Burloh.

- Zu erwarten sind dadurch in erheblichem Maße auch unerwünschte Verdrängungsverkehre in das nachgeordnete Straßennetz.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Entlastungsstraße Nord verdeutlicht das **Prognose-Verkehrsbild 2015 mit Einbeziehung der Entlastungsstraße Nord** (vgl. Anlage 1.4):

Für die untersuchte Entlastungsstraße Nord werden Querschnittsbelastungen zwischen 12.500 Kfz/24 h und 15.700 Kfz/24 h prognostiziert. Davon sind es ca. 4.200 Kfz/24 h, die den gesamten Straßenzug der Entlastungsstraße Nord durchfahren. Der Durchgangsverkehr entspricht damit etwa 34 % bzw. 27 % der o. g. Minimal- bzw. Maximalbelastung der Entlastungsstraße, d. h. ca. zwei Drittel des Verkehrs sind innerstädtischer Quell- und Zielverkehre, die die angrenzenden Stadtteile und Gewerbegebiete im Untersuchungsgebiet über die neue Entlastungsstraße anfahren.

- Diese Bündelung von Verkehrsströmen führt in den angrenzenden Straßen des Verkehrsnetzes zu deutlichen Verkehrsentlastungen. So werden die Ortsdurchfahrten von Kinderhaus und Coerde um bis zu 30 % entlastet. Die Verkehrsbelastungen liegen in diesem Straßenzug damit noch um ca. 10 % (Coerde) bis 30 % (Bröderichweg) unter dem heutigen Niveau.
- Die Querschnittsbelastungen im Zuge des II. Tangentenringes nehmen um ca. 10 % im Vergleich zur Prognose 2015 ohne Entlastungsstraße ab, liegen zum Teil aber noch etwas über den heutigen Werten. Im Prognosejahr würde aber ohne Entlastungsstraße auch hier die Verkehrsbelastung um bis zu 4000 Kfz/24 h ansteigen.
- Die Verkehrsbelastung im Zuge der Wilkinghege erreicht mit ca. 11.000 Kfz/24 h in etwa das heutige Niveau. Ohne Entlastungsstraße Nord müsste ggf. mit etwa 18.000 Kfz/24 h (+ 63 %) gerechnet werden.
- Die Gewerbegebiete Nienkamp/Meßkamp, Zentrum Nord und An der Kleimannbrücke werden direkt miteinander verbunden und erhalten dadurch eine deutlich bessere Anbindung an das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz. Die Anfahrt über die Ortsdurchfahrten kann deutlich verringert werden, dies gilt insbesondere für den Schwerverkehr.
- Auf den Zubringerstraßen zur Entlastungsstraße Nord werden zum Teil deutlich mehr Verkehre abgewickelt. Hierzu zählt vor allem der nördliche Abschnitt des Schiffahrter Damms zwischen der geplanten B 481n und der Entlastungsstraße Nord.
- Die Entlastungsstraße Nord wirkt sich nahezu nicht auf die Querschnittsbelastungen der geplanten Bundesstraße B 481 n ("verlängerte Umgehungsstraße" ) aus.

In der Anlage 1.5 sind die erwarteten Mehrverkehre und Verkehrsentlastungen der einzelnen Straßenzüge im Untersuchungsgebiet im Vergleich der Planfälle mit Entlastungsstraße (Mit-Fall) zum Prognose-Nullfall (Ohne-Fall) dargestellt. Die negativen Zahlen zeigen die Entlastungen im Netz für das Prognosejahr 2015 infolge der untersuchten Entlastungsstraße Nord im Vergleich zur Prognose ohne Entlastungsstraße an. Verkehrszunahmen werden durch positive Belastungszahlen dargestellt. In den Straßenzügen ohne Angabe von Belastungszahlen beträgt die prognostizierte Belastungsänderung im Vergleich zum Ohne-Fall weniger als 300 Kfz/24 h.

#### **4. Fazit**

Als Ergebnis der gesamtstädtischen Verkehrsuntersuchung (Verkehrsgutachten IVV Aachen) kann demnach festgehalten werden, dass durch die Errichtung der Entlastungsstraße Nord die Kfz-Belastungsverteilung im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Münster günstig beeinflusst wird. Erhebliche Entlastungen können für die Kreisstraße K 7 im Zuge der Ortsdurchfahrten Coerde und Kinderhaus erwartet werden. In geringerem Umfang sind auch Entlastungen für die Kreisstraße K 6 (II. Nordtangente) zu erwarten.

Der verkehrliche Nutzen auch im Hinblick auf eine verbesserte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Stadtbezirk Mitte (Zentrum Nord und Nienkamp/Meßkamp) und Nord (Schiffahrter Damm, Hessenweg und Mülldeponie) ist damit nachgewiesen.

Anlagen