

38. Änderung des FNP

Herausnahme der Entlastungsstraße Nord

Verkehrsuntersuchung

Verkehrsentwicklungen

- im Stadtbezirk Nord (Stadtteile Kinderhaus, Coerde),
- im Stadtbezirk Mitte (Bereiche Rumphorst und Uppenberg)
sowie
- im Stadtbezirk Ost (Bereich Schiffahrter Damm)

Stand: August 2011

Inhalt	Seite
A. Chronologie der Planung	- 2 -
B. Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord 2002.....	- 2 -
Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen	- 3 -
C. Verkehrsuntersuchung 2011 – aktuelle Aufgabenstellung	- 4 -
Analyse der Ist-Situation 2010.....	- 4 -
Prognose 2025.....	- 5 -

A. Chronologie der Planung

Die III. Nordtangente war seit der kommunalen Neugliederung (1975) wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrsplans (GVP) und des Flächennutzungsplans (FNP) der Stadt Münster. In Verbindung mit der Planung des (Verwaltungs-)Zentrums Nord (mit damals geplanten ca. 6.600 Arbeitsplätzen¹) hatte die Stadt Münster bis 1995 immer wieder erklärt, eine III. Nordtangente zu planen, mit folgenden Zielen bzw. Funktionen:

- Entlastung der Kanalstraße und der Gartenstraße als Zubringer zum Zentrum Nord,
- Entlastung des II. Tangentenrings,
- Entlastung des Straßenzuges Bröderichweg-Königsberger Straße (Ortsdurchfahrt Coerde) und
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in den Stadtbezirken Mitte und Nord.

Die ursprüngliche Planung sah die III. Nordtangente bis 1995 als eine 4-spurige Kfz-Straße mit planfreien Knotenpunkten im Bereich zwischen Steinfurter Straße und B 481 n vor.

Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Münster zum ergänzenden Erarbeitungsbeschluss zur Fortschreibung des Gebietsentwicklungsplans (GEP) für den Regierungsbezirk Münster – Teilabschnitt Münsterland – hatte der Rat der Stadt Münster im November 1995 beschlossen, dass „die Stadt Münster die sogenannte Nordtangente nicht weiter planen wird“. Im Rahmen des Verfahrens zur Fortschreibung des FNP wurde die III. Nordtangente im 1. offen gelegten Entwurf 1999 gemäß Ratsbeschluss von 1995 nicht mehr dargestellt.

Bei der Abgabe der Bedenken und Anregungen zum 1. Entwurf zur Offenlegung des FNP wurde von der Handwerkskammer, der IHK Münster und von politischen Parteien im November 1999 die Beibehaltung der III. Nordtangente im FNP beantragt. Durch Beschluss des Rates im Juli 2002 wurde dieser Antrag aufgegriffen und die zwischenzeitlich umbenannte **Entlastungsstraße Nord** als zweispurige, innerörtliche Entlastungsstraße auf der Trasse der bisherigen III. Nordtangente zwischen Steinfurter Straße und Schiffahrter Damm im Entwurf zur 2. Offenlegung im FNP dargestellt.

In dieser Form hat der Rat der Stadt Münster im Juni 2003 die Entlastungsstraße Nord als Bestandteil des fortgeschriebenen FNP beschlossen, der nach seiner Genehmigung seit dem 08.04.2004 wirksam ist.

B. Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord 2002

Die Bezirksvertretung Münster-Nord hatte 1999 vier Anträge zu Einzelfragen im Zusammenhang mit der III. Nordtangente gestellt; in Verbindung mit der Diskussion und parlamentarischen Beratung zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Nienkamp-Meißkamp hatten Geschäftsleute aus dem Gebiet eine zusätzliche Straßenverbindung zwischen Grevenener Straße und Kanalstraße gefordert.

Zur Prüfung der vorgenannten Anträge wurde 1999 ein externes Ingenieurbüro (IVV Aachen) beauftragt, die gesamtstädtische Verkehrsbedeutung des Gesamtstraßenzuges der damaligen III. Nordtangente zu untersuchen. Dazu wurde für das Zieljahr 2015 das gesamtstädtische Verkehrsnetz gemäß Entwurf zur Fortschreibung des FNP mit Hilfe des GVP-Verkehrsmodells Münster zugrunde gelegt.

¹ Eine Nennung der aktuellen Anzahl der bestehenden Arbeitsplätze ist nicht möglich; es gibt keine Statistik zur Erfassung von Arbeitsplätzen

Mit der Vorlage Nr. V/0378/2002 „Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord“, die am 18.06.2002 in der BV Münster-Nord beraten wurde, sollten die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen zur geplanten Entlastungsstraße Nord (vormals III. Nordtangente) vorgelegt und verschiedene Fragestellungen sowohl gesamtstädtisch als auch stadtteilbezogen auf die Stadtbezirke Münster-Nord im Wesentlichen und Münster-Mitte beantwortet werden. Die Vorlage wurde auch den Mitgliedern der BV Münster-Mitte und des damaligen Planungsausschusses zur Kenntnis gegeben und diente auch für die weiteren Beratungen im Verfahren zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans.

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen

Das gesamtstädtische Verkehrsgutachten 2002 macht deutlich, dass eine Entlastungsstraße Nord als zweispurige innerstädtische Verbindungsstraße zwischen Steinfurter Straße und Schiffahrter Damm einen hohen Verkehrswert besitzt. Gleichzeitig kann eine solche Straßenverbindung wichtige stadtstrukturelle Funktionen durch Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in den Stadtbezirken Mitte und Nord (Nienkamp/Meßkamp, Verwaltungszentrum Nord, Gewerbegebiete am Schiffahrter Damm und Hessenweg) erfüllen und einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Stadtteile Kinderhaus (vornehmlich Straßenzug Wilkinghege und Bröderichweg) und Coerde (Königsberger Straße) im Zuge der Kreisstraße (K) 7 und für die Innenstadt (Kanalstraße, Gartenstraße, II. Tangentenring) erfüllen vor dem Hintergrund, dass in den nächsten Jahren mit einem noch deutlich steigenden Kfz-Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet von Münster zu rechnen ist.

Die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 2002 können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Den höchsten Verkehrswert und deutliche Verkehrsentslastungen für den Stadtteil Coerde bringt der Neubau eines Teilabschnitts der Entlastungsstraße Nord zwischen Schiffahrter Damm und Kanalstraße mit Anbindung des Zentrums Nord über die damals seit langem planungsrechtlich gesicherte, so genannte Bahntangente.
2. Die Errichtung eines Teilabschnitts der Entlastungsstraße Nord nur im Bereich zwischen Schiffahrter Damm und Hoher Heckenweg bringt eine nur geringe Entlastung der Königsberger Straße. Es muss sogar befürchtet werden, dass durch einen solchen Ausbau sich eine ungünstige und nicht gewollte Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Südteil des Hohen Heckenwegs ergeben kann.
3. Die von den Antragstellern aus dem Gewerbegebiet Nienkamp/Meßkamp beantragte neue Querverbindung zwischen Grevener Straße und Kanalstraße mit Anbindung der Regina-Protmann-Straße alleine bringt keine Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets und führt auch nicht zu der gewünschten Verkehrsentslastung des Bröderichwegs. Erst in Verbindung mit den angrenzenden Teilabschnitten einer Entlastungsstraße Nord wird die angestrebte Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Nienkamp/Meßkamp erreicht.
4. Eine Entlastung des Stadtteils Kinderhaus kann erreicht werden, wenn die Entlastungsstraße Nord im Abschnitt zwischen Steinfurter Straße und Kanalstraße gebaut wird.
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 und auf dieser Grundlage einzelne Teilabschnitte festzulegen.

Diese Ergebnisse rechtfertigen und begründen die Darstellung einer solchen innerstädtischen Straßenverbindung als Entlastungsstraße Nord im fortgeschriebenen FNP.

C. Verkehrsuntersuchung 2011 – aktuelle Aufgabenstellung

Für die 38. Änderung des FNP (Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP) sind Aussagen über die zu erwartende zukünftige Verkehrsverteilung und -belastung einzelner Straßenabschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz im Planbereich in den Stadtteilen Kinderhaus, Coerde, Uppenberg, Rumphorst und in der nördlichen Innenstadt für den Planfall „Netz ohne die Entlastungsstraße Nord“ aufzuzeigen. Hierzu wird die aktuelle Verkehrssituation (Datenbasis Stand 2010) in einer Analyse aufbereitet und erläutert. Anschließend wird die Prognosesituation 2025 für den Planfall „Netz ohne die Entlastungsstraße Nord“ beschrieben. Abschließend werden die verkehrlichen Konsequenzen aufgezeigt, die aus der Herausnahme der Entlastungsstraße Nord für die o. g. Stadteile entstehen.

Analyse der Ist-Situation 2010

Die Stadtteile Kinderhaus, Coerde, Uppenberg und Rumphorst werden durch das Hauptverkehrsstraßennetz – wie in Abbildung 1 dargestellt – erschlossen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Straßen (Bezeichnung einer klassifizierten Straße): Steinfurter Straße (B 54), Grevener Straße (B 219), Wilkinghege (K 7), die Ortsdurchfahrt in Kinderhaus – bestehend aus den Straßen Westhoffstraße (tlw. K 7), Am Burloh (K 7) und Kristiansandstraße –, Kanalstraße (K 13), Hoher Heckenweg (K 8), Schiffahrter Damm (L 587), die Netzverbindung (K 7) zwischen Grevener Straße im Westen und Schiffahrter Damm im Osten und zugleich die Ortsdurchfahrt in Coerde, bestehend aus den Straßen Bröderichweg, Zum Rieselfeld, Holtmannsweg und Königsberger Straße, die Gartenstraße und der Abschnitt des zweiten Tangentenrings (K 6) zwischen Steinfurter Straße und Ostmarkstraße – gebildet aus den Teilabschnitten Friesenring, Cheruskerring, Lublinring und Niedersachsenring.

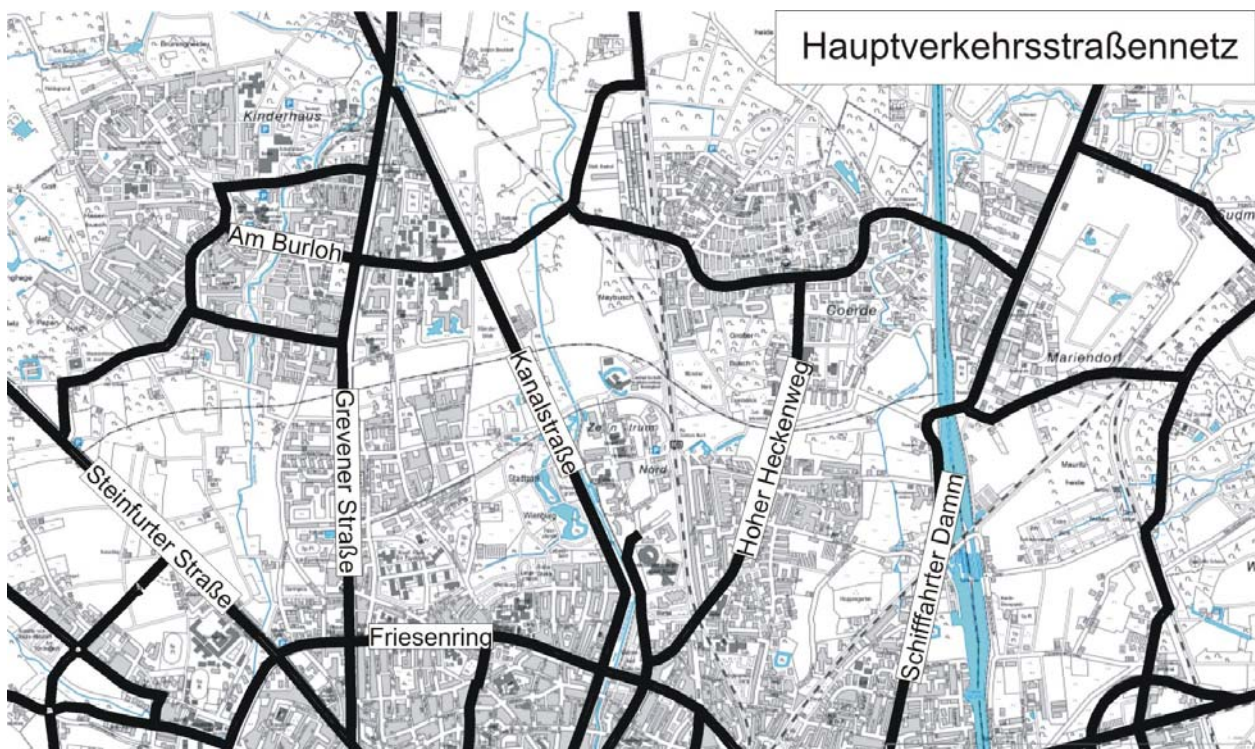


Abbildung 1: Hauptverkehrsstraßennetz in den Stadtteilen Coerde, Kinderhaus, Uppenberg, Rumphorst

Die Steinfurter Straße, die Grevener Straße und der zweite Tangentenring sind vierstreifig ausgebaut. Entsprechend ihres Ausbaustandards werden diese Straßen werktäglich von deutlich über 20.000 Kraftfahrzeugen belastet (Datenbasis Stand 2010). Auf einzelnen Streckenabschnitten liegen die Spitzenbelastungen sogar bei über 37.000 Kfz/24h (York-Ring).

Die Straßen des übrigen Hauptverkehrsstraßennetzes sind zweistreifige Straßen. Hier liegen die täglichen Verkehrsbelastungen zwischen 10.000 Kfz und 15.000 Kfz. Lediglich die Straße Am Burloh (bis zu 6.900 Kfz/24h), die Kristiansandstraße (bis zu 4.800 Kfz/24h) und die westliche Königsberger Straße (bis zu 8.300 Kfz/24h) werden täglich von deutlich weniger Kraftfahrzeugen befahren.

Im Zuge des vierstreifigen Straßennetzes kommt es auf Grund der hohen Verkehrsbelastungen in den Verkehrsspitzen zu Störungen im Verkehrsfluss. Die maximalen Kapazitäten der Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen werden erreicht und es kommt vereinzelt zu Staubildungen. Diese Verkehrssituation tritt vor allem im Zuge des zweiten Tangentenrings auf. Im übrigen 2-streifigen Straßennetz können die vorhandenen Verkehrsmengen weitgehend störungsfrei mit ausreichenden Verkehrsqualitäten abgewickelt werden. Eine Ausnahme bildet die Straße Wilkinghege. Hier lösen die vorhandenen Verkehrsbelastungen Verkehrsstauungen aus, insbesondere am Knotenpunkt Wilkinghege/Steinfurter Straße.

Die vorhandenen Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten Kinderhaus und Coerde sowie die Situation entlang des zweiten Tangentenrings sind verkehrstechnisch, städtebaulich und umwelttechnisch nicht unproblematisch. Diese Entwicklung wurde bereits im Gesamtverkehrsplan (GVP) 1986 für das damalige Prognosejahr 2000 vorhergesagt:

„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.“

Fazit: Für die langfristige Stadt- und Verkehrsplanung ist die Bündelung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs, des Schwerverkehrs und des Gewerbeverkehrs auf einer III. Nordtangente unverzichtbar. Deshalb ist die Flächensicherung im Flächennutzungsplan weiterhin zu gewährleisten.“

Prognose 2025

Für die Prognose 2025 werden die Rahmenbedingungen des aktuellen FNP berücksichtigt, jedoch ohne die Entlastungsstraße Nord (allerdings mit Fertigstellung der B 481n). Darüber hinaus werden die verkehrlichen Umbau-Maßnahmen für die Erweiterung des Zentrums Kinderhaus bei den Simulationsberechnungen für die Prognosebelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz berücksichtigt.

Gesamtstädtisch wird das Verkehrsaufkommen bis 2025 weiter leicht um rd. 7,4 % ansteigen, von aktuell (Datenbasis 2007) 1,435 Mio. Wege und Fahrten pro Tag auf 1,541 Mio. Wege und Fahrten pro Tag im Jahr 2025. Im Zeitraum 1982 bis 2007 war das Verkehrsaufkommen um insgesamt 26,4 % von 1,135 Mio. auf 1,435 Mio. Wege und Fahrten angestiegen.

Gründe für den prognostizierten Anstieg des gesamtstädtischen Verkehrsaufkommens sind im Wesentlichen

- eine noch weiterhin positive Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Münster,
- der Anstieg an Arbeitsplätzen in Münster,
- der Anstieg des Pendlerverkehrs, der zu über 80 % mit dem Pkw abgewickelt wird und

- der nach wie vor deutlich wachsende Fahrzeugbestand in der Stadt und im Umland; in Münster ist der Kfz-Bestand im Zeitraum 1990-2006 um ca. 50.000 Kfz (+ 38,9 %) angestiegen, das bedeutet im Durchschnitt einen jährlichen Zuwachs um ca. 2,4 %. In den vier Münsterlandkreisen (BOR, COE, ST, WAF) wuchs der Bestand an Kraftfahrzeugen im Zeitraum 1996-2006 um insgesamt 20,8 %, von 1996: 730.907 Kfz auf 2006: 883.010 Kfz.

Ein Großteil des prognostizierten Verkehrszuwachses entfällt dabei auf den Kfz-Verkehr. Dieser wird von rd. 688.000 Kfz Personenfahrten/Tag im Jahr 2007 um rd. 10% auf ca. 755.000 Kfz-Personenfahrten/Tag 2025 zunehmen. Dementsprechend werden auch die Verkehrsbelastungen im Straßennetz weiter steigen.

Im Zeitraum 1982 bis 2007 war der Kfz-Verkehr um ca. 33 % bzw. rd. 170.000 Kfz-Personenfahrten/Tag gestiegen; dabei hatte sich die Anzahl der Kfz-Personenfahrten/Tag beim Stadt-Umland-Verkehrs (Pendlerverkehr) in diesem Zeitraum nahezu verdoppelt.

Für 17 repräsentative Querschnitte im Untersuchungsraum wurden die Verkehrsbelastungen Analyse 2010 zu Prognose 2025 vergleichend gegenüber gestellt. Die folgende Abbildung zeigt die Lage der ausgewählten Querschnitte.

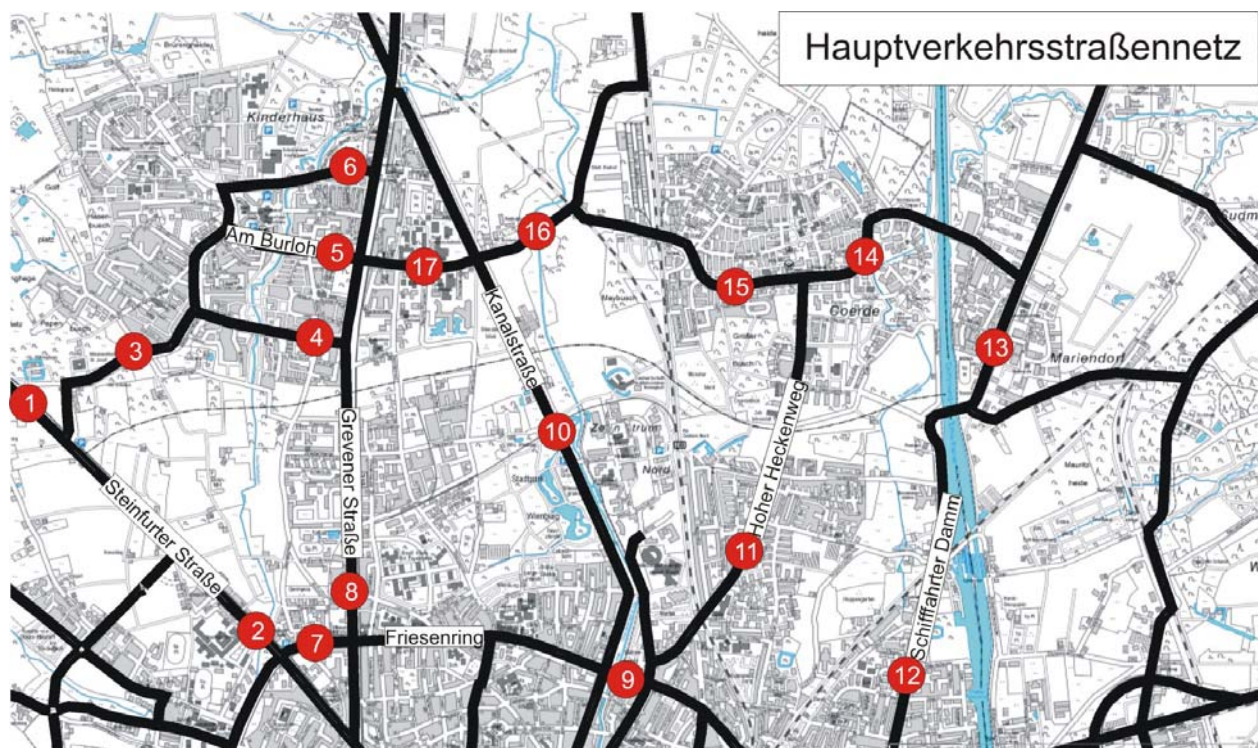


Abbildung 2: Lage der Querschnitte

Die nachfolgende Tabelle zeigt die aktuelle (2010) und die Prognosebelastung 2025 der ausgewählten Querschnitte.

STADTTEIL		Tages-Verkehrsbelastung		
Nr. Quer- schnitt	Streckenabschnitt	Bestand 2010	Prognose 2025	Entwicklung in %
KINDERHAUS				
1	Steinfurter Straße – West, westlich Wilkinghege	43.000	44.400	+3,3
3	Wilkinghege	12.400	13.700	+10,5
4	Westhoffstraße – Süd, östlich Wilkinghege	10.500	8.400	-20,0
5	Am Burloh	6.900	10.000	+44,9
6	Kristiansandstraße	4.700	4.300	-8,5
16	Zum Rieselfeld, östlich Kanalstraße	10.400	12.400	+19,2
17	Bröderichweg	12.100	13.300	+9,9
INNENSTADT – NORD				
2	Steinfurter Straße – Ost, westlich II. Ring	31.800	33.000	+3,8
7	York-Ring	37.300	37.500	+0,5
8	Grevenener Straße, nördlich II. Ring	28.700	24.600	-14,3
9	Lublinring	34.600	37.000	+6,9
10	Kanalstraße, südlich Bröderichweg	11.800	11.000	-6,8
11	Hoher Heckenweg	11.100	9.000	-18,9
12	Schiffahrter Damm, nördlich Ostmarkstraße	10.000	7.900	-21,0
GELMER – DYCKBURG				
13	Schiffahrter Damm, nördlich Mariendorfer Straße	14.100	6.100	-56,7
COERDE				
14	Königsberger Straße, östlich Hoher Heckenweg	10.100	13.400	+32,7
15	Königsberger Straße, westlich Hoher Heckenweg	8.300	10.600	+27,7

Tabelle: **Entwicklung der Querschnittsbelastungen [Kfz/24h]**

Wie die Daten der Tabelle zeigen, wird sich das Verkehrsbild im Stadtbezirk Nord bis 2025 deutlich verändern. Die allgemeine Verkehrszunahme sowie die lokalen, siedlungsstrukturellen und verkehrstechnischen Veränderungen in Kinderhaus (u. a. Verlegung der Westhoffstraße im Zentrum, Ersatz von Ampel geregelten Kreuzungen durch Kreisverkehre) führen dazu, dass die Straße Am Burloh zukünftig deutlich stärker belastet wird (Querschnitt 5, plus rd. 45%) und die parallel verlaufenden Straßen Westhoffstraße (Querschnitt 4) und Kristiansandstraße (Querschnitt 6) entsprechend entlastet werden.

Die allgemeine Verkehrszunahme bis 2025 verursacht auf der Steinfurter Straße und dem zweiten Tangentenring leichte Belastungszunahmen, die allerdings deutlich unter 10 % liegen. Da aber gerade diese Straßenzüge bereits heute an ihre Belastungsgrenzen stoßen, führt die allgemeine Verkehrszunahme auf diesen Straßenabschnitten zu weiteren Verdrängungsverkehren, die wiederum zu Lasten des nachgeordneten Straßennetzes gehen. Hierdurch steigen vor allem in der Ortsdurchfahrt von Coerde die Querschnittsbelastungen um ca. 28% bzw. 33% an. Für z. B. die Königsberger Straße, östlich Hoher Heckenweg, bedeutet dies, dass das Verkehrsaufkommen von heute rd. 10.100 Kfz/24h auf 13.400 Kfz/24h im Prognosejahre 2025 ansteigen wird.

Der weitere Ausbau der B 51 und der Neubau der B 481n mit Anschluss an den Schiffahrter Damm werden ebenfalls das Verkehrsbild nachhaltig verändern; seit dem 30.09.2011 liegt für diese Projekte der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Münster vor. Zwar ist die konkrete Umsetzung der Projekte gegenwärtig ungewiss, aber in der Prognose 2025 wurde die Fertigstellung der B 481n unterstellt. Die B 481n bündelt dann Verkehre und wird im Jahre 2025 täglich von bis zu 26.000 Kraftfahrzeugen befahren. Da es sich hierbei vorrangig um verlagerte Verkehrsbeziehungen handelt, werden die parallel (in Nord-Süd-Richtung) verlaufenden Achsen im Untersuchungsgebiet entlastet: So werden die Verkehrsbelastungen im Zuge des Schiffahrter Damms um bis zu rd. 57 % (Querschnitt 13) sinken. Die Verkehrsbelastung am Querschnitt 8 auf der Grevenener Straße sinkt danach um rd. 14 %, die Kanalstraße erfährt eine Entlastung um rd. 7 % (Querschnitt 10) und der Hohe Heckenweg wird um rd. 19 % entlastet (Querschnitt 11).

Insgesamt ist wegen des bis 2025 weiterhin noch steigenden Verkehrsaufkommens in Münster mit teilweise noch deutlichen Steigerungen des Verkehrsaufkommens insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten Kinderhaus und Coerde im Zuge der Kreisstraße 7 zu rechnen, wobei die Schwerpunkte des Zuwachses im Bereich der Wilkinghege und des Bröderichwegs im Stadtteil Kinderhaus sowie insgesamt auf der Königsberger Straße im Stadtteil Coerde liegen werden. Bei diesen Steigerungen um bis zu rd. 33 % bzw. absolut ca. 3.300 Kfz-Fahrten/24h (Königsberger Straße, Querschnitt 14) gegenüber der Verkehrssituation im Jahr 2010 darf aber nicht außer Acht gelassen werden, dass der nochmalige leichte Anstieg des Verkehrsaufkommens auf dem II. Tangentenring bedeutet, dass hier die Anwohner weiterhin einer täglichen Verkehrsbelastung ausgesetzt sind, die rund dem Dreifachen der bestehenden bzw. prognostizierten Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten in Kinderhaus und Coerde entspricht.