

Niederschrift
über eine Bürgeranhörung gemäß § 3 (1) BauGB

Stadtbezirk: Münster-West
Thema: Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 487: Roxel - Pienersallee, neuer DB-Haltepunkt
Datum/Zeit: 24. Februar 2005, 19.30 Uhr
Ort: Aula der Droste-Hauptschule Roxel, Tilbecker Str. 26, 48161 Münster
Teilnehmer: 33 Bürgerinnen und Bürger
Leitung: Frau Westrup, Bezirksvorsteherin des Stadtbezirkes Münster-West
Verwaltung: Herr Wittkamp, Stadtplanungsamt/Verkehrsplanung, Frau Hertel, Schriftführerin

Frau Westrup eröffnet um 19.30 Uhr die Bürgeranhörung. Sie heißt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger, Kommunalpolitiker, Vertreter der örtlichen Presse sowie die Vertreter der Verwaltung Frau Hertel als Schriftführerin und Herrn Wittkamp als Referenten herzlich willkommen. Frau Westrup informiert die Anwesenden über den geplanten Ablauf der Veranstaltung und erläutert kurz Anlass und Zielsetzung dieser Bürgeranhörung. Hiernach erteilt sie Herrn Wittkamp das Wort.

Herr Wittkamp erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation Anlass und Zielsetzung sowie die Grundzüge der geplanten Maßnahme wie folgt:

Anlass

Die Reaktivierung des Haltepunktes Roxel war seit Mitte der 1990er Jahre integraler Bestandteil umfassender Verkehrsuntersuchungen. Die hieraus entwickelten Handlungsempfehlungen und Zielvorstellungen wurden dem „Raumfunktionalen Konzept Münster 2010“ zugrunde gelegt und mit der Übernahme des geplanten Haltepunktes Roxel in den Stadtteilrahmenplan Roxel - Stand: Januar 2002 - und nachfolgend auch im Flächennutzungsplan - Stand: April 2004 - für den betrachteten Bereich fortgeschrieben.

Zielsetzung

Optimierung des ÖPNV/SPNV-Angebotes für die Roxeler Wohnbevölkerung
Angebot einer schnellen und direkten Innenstadtverbindung an die Binnenpendler
Regionalanbindung an die Auspendler
Angebot an den Berufs- und Ausbildungsverkehr aus dem westlichen Münsterland mit dem Ziel Kliniken/Universität/FH
Frühzeitige Feinverteilung der Pendler am HP Roxel zu den Zielen im Westen der Stadt
Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Bus und Schiene

Grundzüge der Planung

Anmerkung:

Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Quell- und Zielverkehrsaufkommens wurde ein 3-Phasen-Erschließungskonzept erarbeitet. Zielsetzung war, die verkehrliche Erschließung des Haltepunktes unter Verzicht auf eine Erneuerung der vorhandenen technischen Sicherung der Bahnübergänge Pienersallee und Nottulner Landweg gewährleisten zu können (die Kosten hierfür wurden seitens der DB AG mit ca. 1.200.000 EUR veranschlagt).

Phase 1

Die verkehrliche Erschließung des Haltepunktes für Pkw, Unterhaltungsdienste, Radfahrer und Fußgänger erfolgt über die vorhandene Anliegerzufahrt südlich des Hauses Pienersallee 57. Zur mittelbaren Verknüpfung des Bus- und Schienenverkehrs werden im Bereich Pienersallee 51 - 55 zwei Haltestellen der Linie 19 als Interimslösung eingeplant.

Der Haltepunkt Roxel wird in der Startphase als Mobilstation mit nachfolgenden Ausstattungsmerkmalen geplant:

- Park & Ride Anlage mit 14 Pkw-Stellplätzen (Minimalvariante)
- 2 Behindertenstellplätze
- 2 Taxisstände
- überdachte, gegen Vandalismus und Diebstahl geschützte Fahrradabstellanlagen
- überdachte, frei zugängliche Fahrradstellplätze
- Ausstattung auf dem Bahnsteig: DB-Pluspunkt als Mini-/Midi-Version, Fahrgastunterstände
- behindertengerechter Zugang zum Bahnsteig.

Phase 2

Mit Beginn der baulichen Entwicklung des nordöstlich des Haltepunktes geplanten Wohngebietes kann auch der 2. Bauabschnitt des Haltepunktes auf der Grundlage des vorliegenden Vor Entwurfes fertiggestellt werden. Die verkehrliche Erschließung wird in der bestehenden Form (Phase 1) beibehalten. Das Stellplatzangebot am Haltepunkt erhöht sich nach Beendigung des 2. Bauabschnittes um 21 auf 35 Stellplätze.

Phase 3

Im Zuge der geplanten Erweiterung des südöstlich des Haltepunktes gelegenen Gewerbegebietes wird der Haltepunkt über eine Verbindungsstraße mit dem Nottulner Landweg verknüpft und der Endausbau hergestellt.

Herr Wittkamp beendet seine Ausführungen zum Erschließungskonzept mit dem Hinweis, dass die Entwicklungsphasen 2 und 3 nicht zwingend aufeinander aufbauen müssen, da sie auch unabhängig voneinander realisiert werden können.

Frau Westrup bedankt sich bei Herrn Wittkamp für seine Präsentation und erteilt sodann den Bürgerinnen und Bürgern das Wort. Folgende Fragen werden von Herrn Wittkamp beantwortet.

Ist es richtig, dass der ehemalige Bahnhof Roxel sich im Eigentum der Stadt Münster befindet?

Antwort: Nein. Das Bahnhofsgebäude und die Freiflächen wurden nach der Ausbuchung des Bahnhofs Roxel durch die DB AG privatisiert.

Warum wird der ehemalige Bahnhof nicht wieder reaktiviert?

Antwort: Der Bahnhof Roxel wurde Anfang der 80-Jahre von der DB AG ausgebucht und nachfolgend privatisiert. Im Rahmen der Abwägung hinsichtlich Größe und Anordnung potenzieller Freiflächen für einen Haltepunkt einschließlich Nebenanlagen wurde der Standort südöstlich der Piensersallee als der Geeigneteste angesehen. Des Weiteren zeichnet sich dieser Standort im Vergleich zum ehemaligen Bahnhof Roxel durch seine Lagegunst zum Gewerbegebiet Nottulner Landweg, zum geplanten Wohngebiet nordöstlich des Haltepunktes sowie zum bestehenden Wohngebiet östlich der Piensersallee aus. Die Verknüpfung des Haltepunktes zum bestehenden Wohngebiet ist mittels einer neuen Rad- und Gehwegverbindung geplant.

Ab wann halten die ersten Züge wieder in Roxel und wie wird der Fahrplan gestaltet sein?

Antwort: Zielsetzung ist, bis Juni 2006 das Bebauungsplanverfahren abzuschließen. Hiernach ist in Abhängigkeit der verfügbaren Fördermittel sowie des Eigenanteils der Stadt Münster darüber zu befinden, wann mit der Realisierung begonnen werden kann.

Die Züge sollen je Fahrtrichtung im Halbstundentakt verkehren. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass im Bereich Mecklenbeck eine Zugkreuzung eingerichtet wird. Zur Zeit verkehren die Züge in der Morgenspitze in Fahrtrichtung Münster (Hauptlastrichtung) im Halbstundentakt und in Richtung Coesfeld im Stundentakt. In der Nachmittagspitze kehrt sich dieser Takt um.

Wie hoch werden die Kosten für einen Haltepunkt Roxel veranschlagt?

Antwort: In der Summe können die Kosten für diesen Haltepunkt noch nicht beziffert werden. Zum Vergleich: Für den Haltepunkt Grottenkamp in Steinfurt/Borghorst wurden die Kosten nach einer Pressemitteilung des Zweckverband SPNV Münsterland mit 1.200.000 EUR beziffert.

Inwieweit ist die DB AG an einer Reaktivierung des Haltepunktes Roxel interessiert?

Antwort: Die DB AG trägt die Zielsetzung der Stadt Münster mit, den Haltepunkt Roxel reaktivieren zu wollen.

Wie hoch wird das Fahrgastaufkommen eingeschätzt?

Antwort: Laut dem Abschlussbericht des Regionalausschusses Münster zur Kbs 408 wird mit einem Fahrgastaufkommen von 800 Ein- und Aussteigern täglich gerechnet.

Warum wurden die Eigentümer der überplanten Grundstücke bisher nicht informiert?

Antwort: Die Zielsetzung, den Haltepunkt Roxel zu reaktivieren, wird seit nunmehr 20 Jahren öffentlich thematisiert. Konkret wurde der Haltepunkt mit dem Stadtteilrahmenplan Roxel - Stand: Januar 2002 - und nachfolgend auch im Flächennutzungsplan - Stand: April 2004 - festgeschrieben. Es war vorgesehen, die Planung nach Beteiligung von Ämtern und Trägern öffentlicher Belange im Rahmen einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 BauGB im Rahmen einer Bürgeranhörung zu präsentieren. Diese Bürgeranhörung findet gegenwärtig statt und dient dazu, Betroffenen anhand des aktuellen Planungsstandes, recht konkret, mögliche Auswirkungen aufzuzeigen.

Die vorliegende Planung wird entsprechend den aufgezeigten Hinweisen, Einwänden und Anregungen überarbeitet und nachfolgend dem Planungsausschuss zur Entscheidung, den Bebauungsplan offen zu legen, vorgelegt. Im Rahmen dieser Offenlegung besteht die Gelegenheit, sich über einen Zeitraum von 4 Wochen erneut zum überarbeiteten Planungsstand zu äußern.

Wie groß sind die überplanten Flächen?

Antwort: Die Flächenbilanz sieht wie folgt aus:

Gesamtfläche	0,97 ha
hiervon	
Verkehrsfläche	0,50 ha
Flächen der DB AG	0,20 ha
Grünfläche	0,27 ha

Wird der Haltepunkt behindertengerecht ausgebaut?

Antwort: Ja. Vorgesehen sind 2 Behindertenstellplätze unmittelbar am Bahnsteig. Der Übergang vom Bus zum Zug (Bahnsteigbereich) erfolgt niveaugleich.

Statements aus der Bürgerschaft

Angesichts der großen Pendlerströme, sollte der Haltepunkt frühestmöglich realisiert werden. Die Entwicklung des Haltepunktes sollte nicht in Abhängigkeit der Wohnbauflächenentwicklung entsprechend dem Stadtteilrahmenplan Roxel gesehen werden.

Eine Entlastung des Ortskerns von Roxel lässt sich nur durch die geplante Nordumgehung herbeiführen. Der Haltepunkt sollte nicht vor Fertigstellung der Nordumgehung Roxel fertiggestellt werden, um die Finanzierung der Nordumgehung Roxel nicht zu gefährden.

Sowohl die Nordumgehung als auch der Haltepunkt sind für die Verkehrsentslastung Roxels vom Durchgangsverkehr unverzichtbar.

Es soll untersucht werden, ob eine Verknüpfung von Bus und Bahn nicht schon bei der Realisierung der 1. Phase möglich ist.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, bedankt sich Frau Westrup bei den Bürgerinnen und Bürgern für die rege Teilnahme und offene Diskussion.

Die Bürgeranhörung schließt um 21.30 Uhr.

Westrup
Bezirksvorsteherin

Hertel
Schriftführerin